

Pemetaan Data Pelayanan Transportasi Antarmoda Dalam Mendukung Sistem Informasi Kawasan Destinasi Wisata di Lampung

¹Listantari ²Yessi Gusleni ³Bayu Kania

^{1,2}Puslitbang Transportasi Antarmoda, Balitbanghub,
Jl. Medan Merdeka Timur, No 5, Jakarta Pusat 10110, Indonesia

³Universitas Langlangbuana

Jl. Karapitan No. 116 Cikawao, Lengkong Kota Bandung 40261

Email : ¹mtm_listantari@yahoo.co.id ²gusleni@gmail.com ³bayukania@gmail.com

ABSTRAK

Pariwisata di Provinsi Lampung semakin tumbuh dengan menyuguhkan kian banyak obyek wisata andalan dan unggulan. Transportasi merupakan bagian penting dalam dunia pariwisata dan merupakan salah satu faktor utama yang mempengaruhi berkembangnya pariwisata. Guna meningkatkan pelayanan transportasi dalam hal ini adalah transportasi antarmoda dalam mendukung pariwisata di Provinsi Lampung maka perlu didukung data dan sistem informasi kawasan destinasi wisata yang terkait dengan pelayanan transportasi antarmoda. Tujuan penelitian ini adalah untuk memetakan kebutuhan data dan informasi untuk meningkatkan pelayanan transportasi antarmoda serta dalam rangka mendukung sistem informasi kawasan destinasi wisata di Lampung. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah pengumpulan data sekunder dan primer serta analisis deskriptif. Hasil penelitian menunjukkan bahwa dukungan transportasi terhadap destinasi wisata di Lampung masih belum optimal, dimana belum seluruh destinasi wisata terlayani oleh transportasi umum. Adapun sistem informasi pariwisata di Lampung belum terintegrasi dengan informasi layanan transportasi, sehingga menyebabkan sistem informasi ini belum dapat memenuhi kebutuhan pengguna informasi yang akan menuju wilayah destinasi wisata, seperti informasi waktu perjalanan, alternatif moda, perkiraan biaya transportasi, dan alternatif rute sehingga perlu dikembangkan sistem informasi pariwisata terintegrasi dengan transportasi.

Kata kunci: pelayanan, transportasi, antarmoda, wisata

ABSTRACT

Data Mapping Of Intermodal Transportation Services In Monitoring Information Systems In Tourism Destination Areas In Lampung. Tourism in Lampung Province is growing by presenting more and more reliable and excellent tourism objects. Transportation is an important part in the world of tourism and is one of the main factors that influence the development of tourism. In order to improve transportation services in this case is intermodal transportation in supporting tourism in Lampung Province, it is necessary to support data and information systems of tourist destination areas related to intermodal transportation services. The purpose of this study is to map the needs of data and information to improve intermodal transportation services and in order to support the information system of tourist destination areas in Lampung. The method used in this study is secondary and primary data collection and descriptive analysis. The results showed that transportation support for tourist destinations in Lampung was still not optimal, where not all tourist destinations were served by public transportation. The tourism information system in Lampung has not been integrated with transportation service information, so this information system has not been able to meet the needs of information users who are going to tourist destination areas, such as travel time information, alternative modes, estimated transportation costs, and alternative routes so it is necessary to develop an integrated tourism information system with transportation.

Keywords: service, transportation, intermodal, tourism

PENDAHULUAN

Pariwisata di Provinsi Lampung semakin tumbuh dengan menyuguhkan kian banyak obyek wisata andalan dan unggulan. Pariwisata yang ada di Lampung antara lain Pasir Pantai Putih, Teluk Kiluan, Taman Nasional Way Kambas, Pulau Kubur, Menara Siger, Air Terjun Putri Malu, Gunung Krakatau, Taman Wisata Lembah Hijau, Pantai Tanjung Setia, dan Taman Purbakala Pugung Raharjo.

Salah satu unsur strategis dalam aktivitas kepariwisataan adalah sektor transportasi yang merupakan media dalam membawa wisatawan dari daerah asal menuju destinasi wisata. Guna

meningkatkan pelayanan transportasi antarmoda dalam mendukung destinasi wisata serta mendukung pengembangan sistem informasi kawasan destinasi wisata di Lampung, maka perlu dilakukan pemetaan data pelayanan transportasi antarmoda.

Tujuan penelitian ini adalah untuk memetakan data dan informasi pelayanan transportasi antarmoda dalam rangka mendukung sistem informasi kawasan destinasi wisata di Lampung dan guna meningkatkan pelayanan transportasi antarmoda untuk kawasan destinasi wisata. Adapun output yang diharapkan dari kajian ini adalah tersedianya

data dan informasi pelayanan transportasi antarmoda dalam mendukung kawasan destinasi wisata di Lampung.

Produk wisata terdiri dari berbagai unsur dan merupakan suatu paket yang tidak terpisahkan, yaitu objek pariwisata yang terdapat pada daerah-daerah tujuan wisata, yang menjadi daya tarik orang-orang untuk datang berkunjung ke daerah tersebut, fasilitas yang diperlukan di tempat tujuan tersebut, seperti akomodasi perhotelan, bar dan restoran, entertainment dan rekreasi serta transportasi yang menghubungkan negara/daerah asal wisatawan serta transportasi di tempat tujuan ke objek-objek pariwisata.

Berkembangnya pariwisata sangat tergantung pada empat faktor yaitu (Gunn, 2002:41-57) yaitu:

1. Attractions (daya tarik)
Terdiri dari site attractions (tempat-tempat bersejarah, tempat dengan iklim yang baik, pemandangan indah) dan event attractions (kejadian atau peristiwa) misalnya konggres, pameran atau peristiwa lainnya;
2. Pelayanan
Pelayanan atau fasilitas-fasilitas yang disediakan termasuk didalamnya fasilitas restoran atau rumah makan, agen perjalanan, serta toko - toko yang menyajikan barang khas daerah
3. Transportasi
Aksesibilitas, dimana tempatnya tidak terlampau jauh, tersedianya transportasi ke lokasi tersebut secara teratur, sering, murah, aman dan nyaman;
4. Informasi
Adanya informasi perjalanan, informasi dapat disajikan dalam bentuk peta, buku petunjuk, artikel dalam majalah, brosur maupun melalui internet

Peran transportasi sangat penting dalam sistem kepariwisataan dimana sektor transportasi membawa wisatawan dari asal wisatawan menuju daerah tujuan wisatawan.

Empat klasifikasi wisatawan menurut Peter E. Tarlow (Soeseno Bong dkk, 2019: 4) yaitu sebagai berikut:

1. Wisatawan yang bepergian untuk kesenangan (*pleasure*)
2. Wisatawan yang bepergian untuk rapat atau mewakili orang lain (*meeting or representing others*)

3. Wisatawan yang bepergian untuk bisnis (*business trips*)

4. Penumpang kapal pesiar yang singgah di pantai (*cruise passengers on shore*)

Transportasi menurut Edward K. Morlok (1984: 33 - 34) transportasi merupakan merupakan bagian integral dari suatu fungsi masyarakat. Transportasi menunjukkan hubungan yang sangat erat dengan gaya hidup, jangkauan dan lokasi dari kegiatan yang produktif, dan selingan serta barang-barang dan pelayanan yang tersedia untuk dikonsumsi. Pada sebagian negara maju, sebagian besar penduduk yang bekerja berpergian setiap hari dengan kendaraan mekanis ke dan dari tempat bekerja, di samping perjalanan untuk berbelanja dan kegiatan sosial lainnya.

Transportasi menurut Fidel Miro (2004: 4) dapat diartikan sebagai usaha memindahkan, menggerakkan, mengangkut, atau mengalihkan suatu objek dari suatu tempat ke tempat lain, di mana di tempat lain objek tersebut lebih bermanfaat atau dapat berguna untuk tujuan-tujuan tertentu. Transportasi juga merupakan sebuah proses, yakni proses pindah, proses gerak, proses mengangkut dan mengalihkan di mana proses ini tidak bisa dilepaskan dari keperluan akan alat pendukung untuk menjamin lancarnya proses perpindahan sesuai dengan waktu yang diinginkan. Alat pendukung yang dipakai untuk melakukan proses pindah, gerak, angkut dan alih, bisa bervariasi, tergantung pada bentuk objek yang akan dipindahkan tersebut, jarak antara suatu tempat dengan tempat lain dan maksud objek yang akan dipindahkan tersebut.

Dalam setiap peraturan perundang-undangan transportasi diamanahkan untuk menyusun tatanan dan rencana induk masing-masing moda, yaitu rencana induk jaringan lalu lintas dan angkutan jalan, tatanan perkeretaapian nasional, tatanan kepelabuhanan nasional dan tatanan kebandarudaraan nasional serta tersusunnya perencanaan umum jaringan jalan nasional dan jalan tol. Salah satu faktor yang diamanahkan dalam penyusunan tatanan dan rencana induk transportasi adalah keterpaduan intra dan antarmoda transportasi. Sebagaimana terdapat dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 15 Tahun 2010 tentang Cetak Biru Transportasi Antarmoda/Multimoda Tahun 2010 – 2030.

Sistem transportasi memiliki satu kesatuan definisi yang terdiri atas: sistem, yakni bentuk keterikatan dan keterkaitan antara satu variable dengan variable lain dalam tatanan yang terstruktur, serta transportasi, yakni kegiatan pemindahan penumpang dan barang dari satu tempat ke tempat lain. Dari dua pengertian di atas, pengertian sistem transportasi dapat diartikan sebagai bentuk keterkaitan dan keterikatan yang integral antara berbagai variable dalam suatu kegiatan pemindahan penumpang dan barang dari satu tempat ke tempat lain. Maksud adanya sistem transportasi adalah untuk mengatur dan mengkoordinasikan pergerakan penumpang dan barang yang bertujuan untuk memberikan optimalisasi proses pergerakan tersebut.

Dalam sistem transportasi terdapat 2 (dua) aspek yang sangat penting, yakni: aspek sarana, berhubungan dengan jenis atau piranti yang digunakan dalam hal pergerakan manusia dan barang, seperti mobil, kapal, kereta api (KA) dan pesawat terbang. Aspek ini juga sering disebut dengan moda atau jenis angkutan dan aspek prasarana, berhubungan dengan wadah atau alat lain yang digunakan untuk mendukung sarana, seperti jalan raya, jalan rel, dermaga, terminal, bandara, dan stasiun kereta api.

Transportasi antarmoda yang terpadu harus mencakup pada keterpaduan pelayanan, keterpaduan pada jaringan pelayanan dan keterpaduan pada jaringan prasarana transportasi. Dalam KM. 49 tahun 2005 tentang SISTRANAS, disebutkan pengertian tentang ketiga keterpaduan tersebut, yaitu:

1. Pelayanan transportasi adalah jasa yang dihasilkan oleh penyedia jasa transportasi untuk memenuhi kebutuhan pengguna jasa transportasi.
2. Jaringan pelayanan transportasi adalah susunan rute-rute pelayanan transportasi yang membentuk satu kesatuan hubungan.
3. Jaringan prasarana transportasi adalah serangkaian simpul yang dihubungkan oleh ruang lalu lintas sehingga membentuk satu kesatuan.

Parameter transportasi dalam sistem informasi berdasarkan beberapa sumber adalah sebagai berikut:

1. Terdiri dari 7 (tujuh) parameter yang meliputi: posisi pengguna; peta rute yang dapat dipilih; pilihan destinasi; moda transportasi yang dapat digunakan; biaya penggunaan moda

transportasi; jadwal moda angkutan; dan jarak tempuh dari posisi pengguna ke simpul transportasi lainnya yang terdekat dengan tempat tujuan (Handinidevi, 2013).

2. Terdiri dari 4 (empat) parameter yang meliputi: *travel time*; *mode choice*; *cost estimation*; dan *alternate route* (Ma'aruf, priyanto sigit, 2017).

Penelitian terdahulu yang berkaitan dengan pemetaan data pelayanan transportasi antarmoda dalam mendukung sistem informasi kawasan destinasi wisata di Lampung antara lain:

Studi Penyusunan Pedoman Penilaian Tingkat Keterpaduan Transportasi Antarmoda (2013). Merupakan kajian penyusunan pedoman penilaian tingkat keterpaduan transportasi antarmoda dengan tujuan kegiatan adalah tersedianya norma, standar, pedoman, kriteria serta sistem dan prosedur dalam penyelenggaraan transportasi antarmoda. Hasil penelitian yaitu Keterpaduan penyelenggaraan transportasi antarmoda adalah: Keterpaduan Pelayanan Transportasi (Keterpaduan operasional), yaitu keterpaduan dalam hal pelaksanaan pelayanan kepada pengguna jasa (kapasitas, jadwal, tingkat pelayanan (LOS), system tiket dan kriteria pelaksanaan pelayanan lainnya). Hal-hal tersebut harus disediakan secara terpadu dan mampu menyediakan pelayanan yang optimal; Keterpaduan Jaringan Pelayanan Transportasi Antarmoda adalah keterpaduan pada pelayanan transportasi antarmoda perkotaan, transportasi antarmoda antarkota, dan transportasi antarmoda luar negeri. (Sumber: KM. 49 Tahun 2005 Tentang SISTRANAS). Untuk mewujudkannya antara lain dibutuhkan keterpaduan pada rute dan trayek untuk mewujudkan pelayanan transportasi antarmoda secara berkesinambungan. Jaringan trayek dan rute dari berbagai moda angkutan yang berbeda harus terintegrasi dan saling melengkapi satu dan lainnya untuk mendukung keterpaduan transportasi antarmoda. Jaringan pelayanan transportasi harus mendukung keterpaduan pada pelayanan transportasi antarmoda perkotaan, transportasi antarmoda antar kota, dan transportasi antarmoda luar negeri; dan Keterpaduan Jaringan Prasarana (Keterpaduan secara fisik). Keterpaduan jaringan prasarana transportasi antarmoda ini diwujudkan dalam bentuk interkoneksi antarfasilitas dalam terminal transportasi antarmoda, yaitu simpul transportasi yang berfungsi sebagai titik temu antarmoda transportasi yang terlibat, yang memfasilitasi

kegiatan alih muat, yang dari aspek tatanan fasilitas, fungsional, dan operasional, mampu memberikan pelayanan antarmoda secara berkesinambungan. (Sumber: KM . 49 Tahun 2005 Tentang SISTRANAS).

Listantari dan Marlia Herwening (2015) menyebutkan peningkatan pelayanan angkutan penumpang antarmoda di Stasiun Bogor sudah berjalan, namun perlu perbaikan dalam aspek kemudahan memperoleh informasi lokasi naik/turun angkutan umum dan aspek kenyamanan berjalan kaki dari pintu stasiun menuju lokasi pemberhentian angkutan umum karena kinerjanya dinilai rendah oleh penumpang di Stasiun Bogor.

Penelitian yang telah dilakukan membahas tentang transportasi antarmoda sangat diperlukan dalam memberikan pelayanan angkutan penumpang antarmoda kepada pengguna jasa.

Metodologi

Analisis dilakukan secara komprehensif dengan pendekatan deskriptif baik secara kuantitatif maupun kualitatif yang ditunjang oleh data primer hasil wawancara serta data sekunder berupa kepustakaan, dokumen perencanaan, dan data pendukung lainnya.

Kebutuhan data terdiri dari kebutuhan data sekunder dan primer. Data sekunder adalah data informasi yang diperoleh dari studi literatur, sumber-sumber atau instansi terkait yang meliputi: data transportasi (jaringan prasarana; jaringan pelayanan; dan pelayanan), data kepariwisataan dan sistem informasi pariwisata Lampung. Sedangkan data primer adalah data atau informasi yang diperoleh langsung di lapangan. Data primer berupa wawancara dengan cara pengisian kuesioner dari para wisatawan untuk memperoleh gambaran terkait dengan kepuasan pengguna layanan transportasi menuju daerah wisata Lampung serta kepuasan layanan informasi.

Pengumpulan data sekunder dilakukan melalui survei kepustakaan, meliputi dasar-

dasar teori, referensi-referensi, serta peraturan perundang-undangan yang terkait dan relevan dengan kajian. Data sekunder juga diperoleh dari sumber instansional Pemerintah Daerah setempat yakni Pemerintah Provinsi Lampung: instansi Bappeda, Dinas Pariwisata, Dinas Perhubungan, dan Dinas Bina Marga. Pengumpulan data primer dilakukan melalui survei lapangan di lokasi wisata, dengan melakukan wawancara, pengamatan langsung/observasi, penyebaran kuesioner yang telah disusun sebelumnya. Kuesioner digunakan sebagai panduan pada saat wawancara.

Analisis yang digunakan dalam penelitian ini menggunakan analisis deskriptif, yaitu dengan menjelaskan atau mendeskripsikan suatu keadaan, peristiwa, obyek, atau segala sesuatu yang terkait dengan variable-variabel yang bisa dijelaskan baik dengan angka-angka maupun kata-kata. Aplikasi metoda *descriptive analysis* dalam kegiatan ini meliputi:

1. Inventarisasi jaringan prasarana: ketersediaan simpul transportasi sesuai kebutuhan; ketersediaan fasilitas dan peralatan pendukung alih moda di kawasan wisata; serta hirarki dan kapasitas jalan penghubung ke kawasan wisata.
2. Inventarisasi jaringan pelayanan: ketersediaan trayek/ rute angkutan umum di kawasan wisata; hirarki jaringan trayek angkutan umum yang melayani kawasan wisata; dan jenis kendaraan serta kapasitas angkutnya.
3. Inventarisasi Pelayanan: ketersediaan jadwal dan frekuensi angkutan umum yang sudah pasti di kawasan wisata; kesesuaian jadwal dan frekuensi antar moda angkutan umum di kawasan wisata; pelaksanaan sistem tiket dan tarif yang terintegrasi untuk pelayanan angkutan umum di kawasan wisata; ketersediaan informasi rute dan jadwal di kawasan wisata.

4. Evaluasi sistem informasi pariwisata eksisting.
5. Analisis kebutuhan informasi pelayanan transportasi antarmoda ke kawasan destinasi wisata di Lampung.
6. Pemetaan data transportasi.

Hasil Dan Pembahasan

Pariwisata Lampung

Selama 6 tahun terakhir jumlah wisatawan yang berkunjung ke Provinsi Lampung terus meningkat. Wisatawan yang berkunjung ke Lampung masih didominasi wisatawan nusantara (98% wisnus dan 2% wisman).

Terdapat sekitar 51 destinasi wisata yang tersebar di seluruh Provinsi Lampung yang dikelompokkan kedalam 5 kelompok wisata, yaitu Wisata buatan: bendungan, muara, pusat konservasi, theme park, water park; Wisata alam: air terjun, bukit, danau, gunung, pantai, pulau, pemandian air panas, suoh, taman nasional, dan teluk; Wisata budaya: makam dan perkampungan tradisional; dan Wisata kuliner: restaurant.

Dalam Review Rencana Induk Pembangunan Kepariwisata Daerah (Ripparda) Provinsi Lampung 2010-2025, jenis dan tempat pariwisata yang menjadi favorit wisatawan adalah wisata pantai dan laut bagi para wisatawan mancanegara dan wisatawan nusantara. Secara detail kawasan pariwisata yang banyak di kunjungi oleh wisatawan nusantara (wisnus) adalah kawasan wisata di Teluk Lampung dan Selat Sunda, sebanyak 80% responden survei pasar pariwisata menjawab menyatakan bahwa bagian Teluk Lampung dan Selat Sunda dan sekitarnya merupakan obyek wisata yang paling banyak dikunjungi bagi wisatawan mancanegara, kawasan wisata di Pesisir Barat Lampung menjadi favorit,

sedangkan kawasan Taman Nasional Way Kambas (TNWK) kurang banyak di kunjungi.

Permasalahan Kepariwisata Bidang Transportasi

Permasalahan kepariwisataan Provinsi Lampung berdasarkan hasil wawancara dengan Dinas Pariwisata Provinsi Lampung, meliputi:

- a. Belum tersedianya rambu-rambu/penunjuk arah dan spot-spot selancar yang jelas menuju lokasi;
- b. Kuantitas dan kualitas transportasi menuju lokasi kurang memadai;
- c. Moda transportasi wisata masih bercampur dengan transportasi reguler (*city tour bus*);
- d. Kondisi dermaga dan infrastruktur sarana umum kurang memadai untuk bersandarnya kapal *cruise* dan *yacht* serta belum tersedianya area parkir kapal yang tidak merusak ekosistem;
- e. Peningkatan kualitas bandara (menjadi bandara internasional); dan
- f. Peningkatan kualitas penyeberangan bakauheni – merak.

Pemetaan Data Pelayanan Transportasi Ke Destinasi Wisata

Akses masuk/menuju wilayah Provinsi Lampung dapat melalui udara (bandara), laut (pelabuhan), dan kereta api (stasiun). Akses masuk dan jalan lintas di Provinsi Lampung seperti yang terlihat pada **Gambar 1**.

Akses masuk ke Provinsi Lampung ini adalah sebagai berikut:

1. Bandara Radin Inten II, waktu tempuh dari Jakarta ± 30 menit dengan rata-rata 58 kali penerbangan/hari.
2. Bandara M. Taufik Kiemas Krui (Pesisir Barat): Bengkulu – Krui – Bandar Lampung (setiap hari Selasa, Kamis, Sabtu).
3. Pelabuhan Bakauheni, menghubungkan

Tabel. 1 Perkembangan Jumlah Wisatawan ke Prov. Lampung 2012-2017

Tahun	Wisatawan		Total	Pertumbuhan
	Pergerakan Nusantara	Kunjungan Mancanegara		
2012	2,581,165	58,205	2,639,370	13.14%
2013	3,392,125	75,590	3,467,715	31.38%
2014	4,327,188	95,528	4,422,716	27.53%
2015	5,530,803	114,907	5,645,710	27.65%
2016	7,381,774	155,053	7,536,827	33.49%
2017	11,395,827	243,372	11,639,199	54.45%
2018*	12,000,000	275,000	12,275,000	5.46%
2019*	13,000,000	300,000	13,300,000	8.35%

Ket: *target

Sumber: Dinas Pariwisata Prov. Lampung, 2018

dengan Pulau Jawa.

4. Krui, Liwa: Jalur jalan raya dari Provinsi Bengkulu.
5. Kotabumi, Blambangan Umpu: Jalur jalan raya dan Kereta api dari Provinsi Sumatera Selatan (Kertapati – Tanjungkarang)
6. Mesuji: Jalur jalan raya Lintas Timur Sumatera dari Provinsi Sumatera Selatan

Adapun layanan transportasi ke destinasi wisata yang dilihat dari ketersediaan jaringan jalan dan ketersediaan angkutan umum adalah sebagai berikut:

1. Ketersediaan jaringan jalan:
 - a. Jaringan jalan di seluruh lokasi daerah wisata sudah tersedia.
 - b. Sebagian besar daerah wisata berada di jaringan jalan nasional (64,7%), 13,8% di jaringan jalan provinsi, dan 0,04 % di jaringan jalan kabupaten.
2. Ketersediaan angkutan umum: terdapat 18 titik lokasi yang belum terlayani angkutan umum (35% belum terlayani).

Pemetaan data pelayanan transportasi menuju Lampung berdasarkan data-data hasil inventarisasi dapat dilihat pada **Tabel 2**.



Gambar. 1 Akses Masuk Kota Bandar Lampung

Gambar. 2 Pelayanan Transportasi Darat Mer



Tabel. 2 Pemetaan Data Pelayanan Transportasi Menuju Lampung

No.	Jalur Transportasi	Angkutan	Ke Lampung					Dari Lampung				
			Keberangkatan	Kedatangan	Frekuensi	Waktu Perjalanan	Biaya (Rp.)	Keberangkatan	Kedatangan	Frekuensi	Waktu Perjalanan	Biaya (Rp)
1	Darat (Jalan)	Bus AKAP	Terminal Kalideres	•Terminal Rajabasa •Kota Bumi •Pakuan Ratu	1 kali/hari	-	Tarif terjauh 150.000	Terminal bus Bakauheni	Terminal bus merak	-	-	-
		Bus AKAP	Terminal Kp. Rambutan	•Terminal Rajabasa •Kota Bumi •Bukit Kemuning •Simpang Meo •Way Halim	39 kali/hari	-	230.000-350.000	Terminal bus Bakauheni	Terminal Kp. Rambutan	23 kali	7-11 Jam	200.000-250.000
		Bus Damri	Stasiun KA Gambir	Stasiun KAI Tanjung Karang	38 kali/hari	8-9 jam	160.000-280.000	Stasiun KAI Tanjung Karang	Stasiun KA Gambir	4 kali/hari	8-9 jam	235.000
		Bus Damri	Stasiun KA Bekasi	Stasiun KAI Tanjung Karang	1 kali/hari	-	250.000	Stasiun KAI Tanjung Karang	Stasiun KA Bekasi	1 kali/hari	-	250.000
		Bus Damri	Stasiun KA Bogor	• Stasiun KAI Tanjung Karang • Rajbasa • Bandar Lampung • Metro	1 kali/hari	10 jam	255.000	Stasiun KAI Tanjung Karang	Stasiun KA Bogor	1 kali/hari	10 jam	255.000
		Bus Damri	Stasiun KA Bandung	Stasiun KAI Tanjung Karang	2 kali/hari	12-13 jam	265.000	Stasiun KAI Tanjung Karang	Stasiun KA Bandung	2 kali/hari	12-13 jam	265.000
2	Darat (Kereta)	KA Eksekutif & Ekonomi	Stasiun Kertapati (Sumatera)	Stasiun Tanjung Karang	2 kali/hari	9 jam 45 menit	242.000	Stasiun Tanjung Karang	Stasiun Kertapati (Sumatera)	2 kali/hari	9 jam 45 menit	35.000

No.	Jalur Transportasi	Angkutan	Ke Lampung					Dari Lampung				
			Keberangkatan	Kedatangan	Frekuensi	Waktu Perjalanan	Biaya (Rp.)	Keberangkatan	Kedatangan	Frekuensi	Waktu Perjalanan	Biaya (Rp)
			Selatan)						Selatan			
3	Laut	Kapal ASDP	Pelabuhan Merak (Banten)	Pelabuhan Bakauheni	Berangkat setiap jam	2,5 - 4 jam	8.000 (anak) 15.000 (dewasa)	Pelabuhan Bakauheni	Pelabuhan Merak (Banten)	Berangkat setiap jam	2,5 - 4 jam	8.000 (anak) 15.000 (dewasa)
		Kapal ASDP	Pelabuhan Tj. Priok (Jakarta)	Pelabuhan Panjang	3 kali/hari	pukul 08.00, pukul 16.00, dan pukul 24.00	45.000 (anak) 75.000-1.000.000 (dewasa)	Pelabuhan Panjang	Pelabuhan Tj. Priok (DKI Jakarta)	3 kali/hari	pukul 08.00, pukul 16.00, dan pukul 24.00	45.000 (anak) 75.000-1.000.000 (dewasa)
4	Udara	Lion, Sriwijaya, Batik, Garuda	Bandara Soe-Hatta (Tangerang)	Bandara Raden Inten II	21 kali/hari	35 menit	400.000 - 750.000	Bandara Raden Inten II	Bandara Soe Hatta (Tangerang)	9 kali/hari	45 menit	1.000.000-0-400.000
		Wings	Bandara Husein Sastranegara (Bandung)	Bandara Raden Inten II	4 kali/hari	60 menit	500.000 - 1.300.000	Bandara Raden Inten II	Bandara Husein Sastranegara (Bandung)	1kali/hari	60 menit	600.000-700.000
		Wings, Garuda	Bandara Internasional Sultan Mahmud Badaruddin (Palembang)	Bandara Raden Inten II	1 kali (Senin, Selasa, Kamis, Jumat, Sabtu)	50 menit	350.000 - 400.000	Bandara Raden Inten II	Bandara Internasional Sultan Mahmud Badaruddin (Palembang)	1 kali/hari	55 menit	500.000-600.000
		Wings	Bandara International Hang Nadim (Batam)	Bandara Raden Inten II	1 kali/hari	1 jam 15 menit	850.000 - 900.000	Bandara Raden Inten II	Bandara International Hang Nadim (Batam)	1 kali/hari	1 jam 15 menit	700.000-800.000
		Wings	Bandara Fatmawati-	Bandara Taufik Kemas	1 kali (selasa,	50 menit	350.000 - 400.000	Bandara Taufik Kemas	Bandara Fatmawati-	1 kali/hari	1 jam	700.000-800.000

No.	Jalur Transportasi	Angkutan	Ke Lampung					Dari Lampung				
			Keberangkatan	Kedatangan	Frekuensi	Waktu Perjalanan	Biaya (Rp.)	Keberangkatan	Kedatangan	Frekuensi	Waktu Perjalanan	Biaya (Rp)
			Soekarno (Bengkulu)		rabu, sabtu				Soekarno (Bengkulu)			

Sumber: Diolah dari berbagai sumber, 2018

Tabel. 3 Evaluasi Pelayanan Transportasi Antarmoda

O.	Pelayanan Transportasi Antarmoda	Indikator	Hasil wawancara dan penilaian
Penyediaan jaringan prasarana dan informasi jaringan prasarana			
.a	Ketersediaan simpul transportasi	Ada	Simpul yang tersedia: bandara, terminal, dan pelabuhan; bandara belum internasional
.b	Kapasitas jalan menuju Kawasan Destinasi Wisata	Kondisi	Kurang memadai; di beberapa titik menuju destinasi wisata utama bahkan sangat tidak memadai
.c	Halte/tempat berhenti angkutan umum bertrayek di depan/ dalam Kawasan Destinasi Wisata	Keberadaan dan kondisi halte/ tempat berhenti angkutan umum	Ada, tetapi kurang memadai; hanya ada di beberapa kawasan wisata tertentu, belum ditempat yang diharapkan
Penyediaan Fasilitas Alih Moda			
.a	Informasi tentang angkutan umum menuju Kawasan Destinasi Wisata	Keberadaan rambu/papan informasi	Ada, tetapi kurang memadai
.b	Jalan penghubung/ selasar dari terminal penumpang ke halte/ tempat berhenti angkutan	Keberadaan dan kondisi jalan penghubung/ selasar	Tidak ada
Keterpaduan Jaringan Pelayanan			
.a	Jaringan trayek angkutan pepadu moda untuk Destinasi Wisata	Keberadaan jaringan trayek pepadu moda	Ada, tetapi kurang memadai
.b	Jaringan trayek angkutan umum perkotaan yang mengakses Kawasan Destinasi Wisata	Keberadaan jaringan trayek angkutan umum perkotaan	Ada, tetapi kurang memadai
.c	Jaringan trayek angkutan umum antar kota yang mengakses Kawasan Destinasi Wisata	Keberadaan jaringan trayek angkutan umum antar kota	Ada, tetapi kurang memadai
.d	Angkutan taksi resmi berarga yang melayani Kawasan Destinasi Wisata	Keberadaan taksi resmi berarga	Ada, tetapi kurang memadai; hanya di bandara
Keterpaduan pelayanan			
.a	Time-table/jadual angkutan	Keberadaan papan time-table/jadual	Tidak ada
.b	Peta/lay-out/papan trayek/rute yang dilalui angkutan	Keberadaan informasi rute yang dilalui	Ada, tetapi kurang memadai, hanya melalui website prov
.c	Operasional angkutan yang sesuai jadwal	Kesesuaian jadwal angkutan lanjutan	Tidak selalu
.d	Fasilitas reservasi dan ticketing untuk angkutan	Keberadaan dan kondisi loket tiket angkutan lanjutan	Ada, dan memadai

Penilaian Pelayanan Transportasi Antarmoda

Evaluasi pelayanan transportasi antarmoda ditinjau dari 4 aspek, yaitu penyediaan jaringan prasarana dan informasi jaringan prasarana, penyediaan fasilitas alih moda, keterpaduan jaringan pelayanan, keterpaduan pelayanan. Berdasarkan hasil wawancara dan tinjauan lapangan dapat disimpulkan bahwa pelayanan transportasi antarmoda menuju daerah destinasi wisata di Provinsi Lampung saat ini masih belum

maksimal, dimana jaringan transportasi telah tersedia akan tetapi pelayanannya tidak optimal, selain itu keterpaduan pelayanan belum optimal. Evaluasi pelayanan transportasi antarmoda menuju daerah destinasi wisata di Provinsi Lampung selengkapnya diuraikan pada **Tabel 3**.

Sistem Informasi Kawasan Destinasi Wisata di Provinsi Lampung

Sistem informasi kawasan destinasi wisata Provinsi Lampung yang menyajikan informasi mengenai obyek wisata serta informasi penunjang wisata (akomodasi, transportasi, tiket, dll) di wilayah Provinsi Lampung telah tersedia. Sistem informasi yang tersedia saat ini telah berbasis web, yang dirancang oleh pemerintah daerah Provinsi Lampung (Dinas Pariwisata Provinsi Lampung dan Dinas Pariwisata Kab./Kota) dengan alamat website <http://www.pariwisatalampung.com/> yang merupakan pembaharuan dari website sebelumnya adalah <http://dinaspariwisata.lampungprov.go.id/>. Informasi dalam website pariwisata selengkapnya dapat dilihat pada **Tabel 4**.

Pada website sistem informasi pariwisata terdapat kategori transportasi dalam menu Gambaran Umum. Informasi transportasi yang disajikan selengkapnya dapat dilihat pada **Tabel 5**.

Tabel. 4 Informasi dalam Website Pariwisata Prov. Lampung

No.	Menu	Informasi
1	Home	Destination; Newest Listing; Pola Perjalanan
2	Explore	Galery video; Event; Wisata buatan (bendungan, menara, pusat konservasi, <i>theme park</i> , <i>water park</i>); Wisata alam (air terjun, bukit, danau, gunung, pantai pulau, permandian air panas, suoh, taman nasional, dan teluk); Wisata budaya (makam, perkampungan tradisional); Wisata kuliner (<i>restaurant</i>); Travel dan hotel.
3	Gambaran Umum	Profil dinas (tupoksi, struktur organisasi, dan kebijakan); Profil Lampung (sekapur sirih; gambaran umum Provinsi Lampung; batas daerah Provinsi Lampung; alam, flora, dan fauna; pintu masuk ke Lampung; komoditas unggulan, dan transportasi.
4	Berita	-

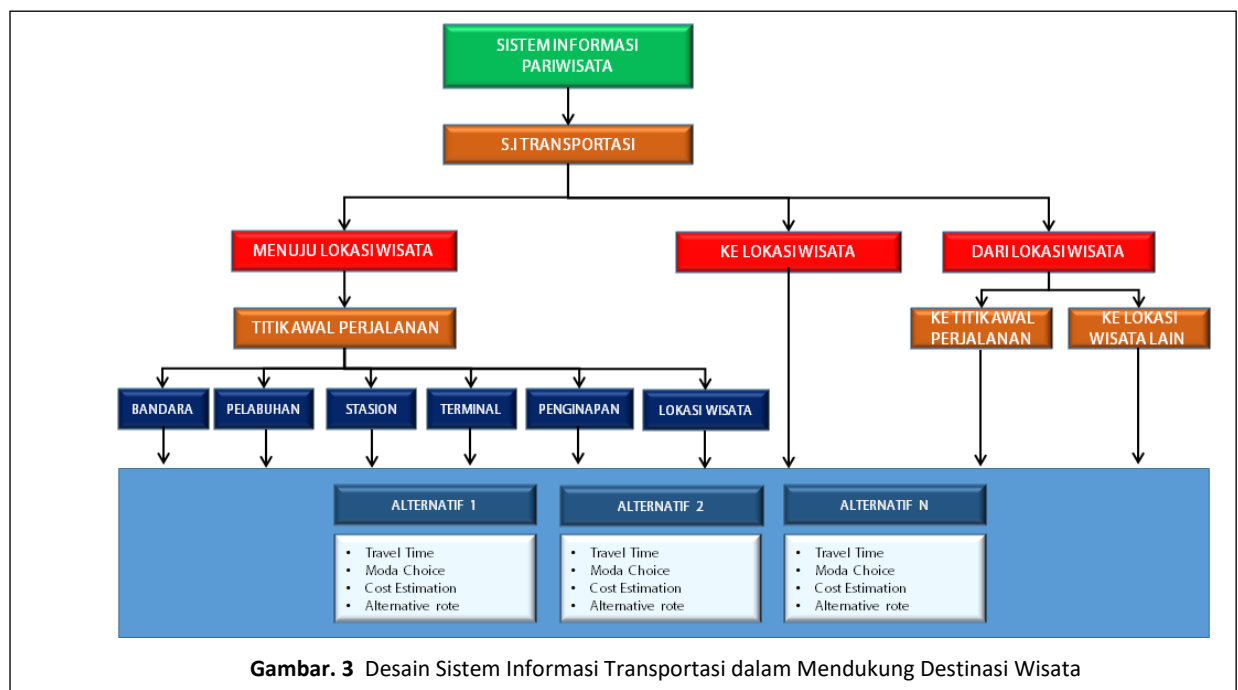
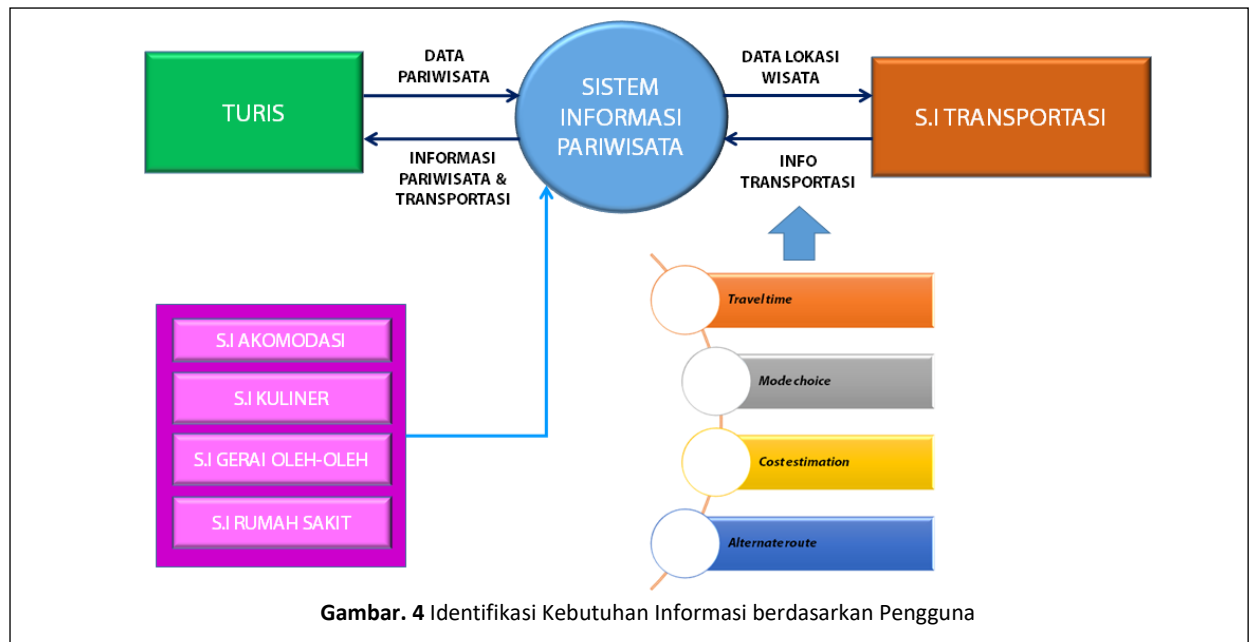
No.	Menu	Informasi
5	Pola Perjalanan	Pola destinasi: Bandar Lampung, Teluk Lampung, Tulang Bawang, Teluk Kiluan, Pesisir Barat, Lampung Timur, Kota Agung, Lampung Selatan.
6	Portal	Provinsi Lampung; Dinas Pariwisata (Lampung, Kab. Lampung Selatan, Kab. Lampung Tengah, Kab. Lampung Utara, Kab. Lampung Barat, Kab. Tulang Bawang, Kab. Tanggamus, Kab. Lampung Timur, Kab. Way Kanan, Kab. Pringsewu); Komisi informasi Lampung.

Sumber: <http://www.pariwisatalampung.com/>

Tabel. 5 Informasi dalam Kategori Transportasi

No	Jenis Informasi	Informasi	Keterangan
1.	Bus Trans Lampung	Jadwal keberangkatan bus trans lampung	Tabel info jadwal keberangkatan bus tidak jelas.
2.	Taksi Koperhud Bandara Radin Inten II Branti (Avanza & Xenia)	Tujuan	-
3.	Bus Umum Antar Kota Dalam Provinsi & Tarif Batas Atas	Lintasan trayek	-
4.	Kereta Api	Jadwal keberangkat	-
5.	Transportasi dalam Kota Bandar Lampung	Jurusan dan rute trayek	-
6.	Transportasi Udara	Data penerbangan	Tabel data tidak jelas

Sumber: <http://www.pariwisatalampung.com/>



Jika dilihat dari sistem informasi destinasi wisata eksisting masih belum terintegrasi. Belum terintegrasinya destinasi wisata dengan transportasi dalam sistem informasi pariwisata yang ada menyebabkan sistem informasi ini belum dapat memenuhi kebutuhan informasi transportasi (waktu perjalanan, alternatif moda, perkiraan biaya transportasi, dan alternatif rute).

Setelah melakukan identifikasi kebutuhan informasi pengguna transportasi menuju kawasan destinasi wisata, dirumuskan suatu desain sistem informasi seperti yang tergambar pada Gambar 4. Desain sistem informasi transportasi terdiri dari beberapa sub sistem, yaitu sub sistem informasi menuju lokasi wisata, sub sistem informasi ke kawasan wisata, dan sub sistem informasi dari kawasan wisata.

Kesimpulan

1. Dari hasil pemetaan dukungan transportasi terhadap wisata belum optimal, hal ini disebabkan oleh keterpaduan transportasi antarmoda yang belum terwujud, selain itu pelayanan angkutan umum menuju kawasan wisata di wilayah Lampung belum optimal dilihat dari aspek kualitas dan kuantitas sarana dan prasarana serta standar pelayanan, salah satunya adalah jalur angkutan umum yang tidak langsung melewati kawasan wisata. Kondisi ini menyebabkan transportasi menuju kawasan destinasi wisata didominasi penggunaan kendaraan pribadi.
2. Sistem informasi pariwisata Lampung baik secara *online* (digital) maupun non digital (brosur) telah tersedia, dimana telah memuat informasi transportasi umum di Provinsi Lampung, akan tetapi belum diintegrasikan dengan destinasi wisata. Belum terintegrasinya destinasi wisata dengan transportasi dalam sistem informasi pariwisata yang ada menyebabkan sistem informasi ini belum dapat memenuhi kebutuhan informasi transportasi (waktu perjalanan, alternatif moda, perkiraan biaya transportasi, dan alternatif rute).

Saran

1. Perlunya dikembangkan sistem informasi pariwisata terintegrasi dengan transportasi, dimana dibutuhkan suatu kesatuan sistem yang dapat mengintegrasikan faktor transportasi dan pariwisata sehingga dapat mewujudkan pelayanan informasi pariwisata yang dibutuhkan. Dalam pengembangan sistem informasi ini harus melibatkan beberapa pihak terkait seperti pemerintah kota, Dinas Pariwisata, Bappeda, dan Dinas Perhubungan yang berkaitan langsung dengan kegiatan transportasi dan kepariwisataan Lampung. Selain itu perlu adanya optimalisasi sistem informasi pengguna kendaraan pribadi dengan menyediakan rambu penunjuk arah ke daerah wisata mengingat semakin banyaknya wisatawan menggunakan kendaraan pribadi ke wilayah Lampung melalui tol laut.
2. Dalam mewujudkan keterpaduan sistem transportasi antarmoda untuk mendukung sistem informasi pariwisata, diperlukan adanya optimasi rute perjalanan, peningkatan jaringan prasarana transportasi menuju daerah wisata dan di dalam daerah wisata, peningkatan jaringan pelayanan transportasi dalam mendukung kawasan destinasi wisata

serta peningkatan pelayanan transportasi, seperti: ketersediaan jadwal angkutan; peningkatan sistem kepastian jadwal keberangkatan dan kedatangan moda transportasi; dan sistem tarif terintegrasi.

Ucapan Terima Kasih

Terima kasih disampaikan kepada seluruh jajaran dan staf Dinas Perhubungan Provinsi Lampung, Dinas Pariwisata Provinsi Lampung, Bappeda Provinsi Lampung yang telah memberikan izin untuk melakukan survei serta seluruh pihak yang membantu jalannya penelitian ini hingga selesai.

Daftar Pustaka

- Pemerintah Indonesia. 2011. *Peraturan Pemerintah No.50 Tahun 2011 Tentang Rencana Induk Pembangunan Kepariwisata Nasional*. Jakarta: Sekretariat Negara.
- Pemerintah Indonesia. 2005. *Peraturan Menteri Perhubungan KM 49 Tahun 2005 tentang Sistem Transportasi Nasional*. Jakarta: Menteri Perhubungan.
- Pemerintah Indonesia. 2010. *Cetak Biru Transportasi Antarmoda/Multimoda Tahun 2010 – 2030*. Jakarta: Menteri Perhubungan.
- Pemerintah Daerah Provinsi Lampung. 2015. *Rencana Induk Pembangunan Kepariwisata Daerah (RIPPADA) Provinsi Lampung 2010-2025*. Provinsi Lampung: Gubernur Lampung.
- Bong, Soeseno et al. 2019. *Manajemen Risiko, Krisis, & Bencana untuk Industri Pariwisata Yang Berkelanjutan*, Penerbit PT Gramedia Pustaka Utama, Jakarta: Penerbit PT Gramedia Pustaka Utama.
- Gunn, C. A., Var, T. 2002. *Tourism Planning – Fourth Edition*. UK: Routledge.
- Listantari dan Marlia Herwening, *Peningkatan Pelayanan Angkutan Penumpang Antarmoda di Stasiun Bogor*. Jurnal Transportasi Multimoda Volume 12, No.02, Juni 2015: 53 - 64.
- Miro, Fidel, 2004. *Perencanaan Transportasi*, Penerbit Erlangga, Jakarta: Penerbit Erlangga.
- Morlok, Edward K.1984. *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi (terjemahan Johan Kelanaputra Hainim)*. Penerbit Erlangga, Jakarta: Penerbit Erlangga.
- Handinidevi Medhira. 2013. *Pecahkan Masalah Transportasi dengan Sistem Informasi Terintegrasi* di <https://www.itb.ac.id/news/read/3863/home/pecahan-masalah-transportasi-dengan-sistem-informasi-terintegrasi> [diakses 2018 Juni].
- Ma'aruf, priyanto sigit. 2017. *Integrasi Sistem Informasi Transportasi Untuk Meningkatkan Aksesibilitas Destinasi Wisata Di Kota Sabang* di <https://>

<http://jurnal.unismabekasi.ac.id/index.php/sinergi/article/view/1374/1236> [diakses 2018 Juni].
....., 2013. Studi Penyusunan Pedoman Penilaian
Tingkat Keterpaduan Transportasi Antarmoda.