

POTENSI TRANSPORTASI UMUM DALAM Mendukung Pengembangan Pariwisata Kota Palangka Raya

Anggela Liana Utami

Magister Teknik Sipil, Program Pascasarjana
Universitas Atma Jaya Yogyakarta
Jln. Babarsari No. 44, Yogyakarta, 55281
angelaliantautami@gmail.com

Abstract

Palangka Raya City has the potential of ecotourism-based tourist destinations, cultural tourism objects, and historical tourism objects. To develop the tourism sector in Palangka Raya City, public transportation is needed that can support the tourism sector. This study is the first step to map the conditions and problems related to tourist transportation in Palangka Raya City. Public transportation in Palangka Raya City is minimal, with *angkot (mikrolet)* being the main public transportation. Of the total 31 existing tourist destinations, only 7 tourist destinations are served by *angkot (mikrolet)*, 6 tourist destinations are served by Bus Rapid Transit, and other tourist destinations have not been served by public transportation, thus limiting the accessibility of tourists to get to tourist destinations. For this reason, further research is needed to develop the lines or routes served by Bus Rapid Transit, so that all tourist destinations can be reached by public transportation. The availability of good public transportation will increase the mobility and accessibility of tourists to get to tourist destinations, which in turn will improve the economy and quality of human resources in Palangka Raya City.

Keywords: public transportation; tourist transportation; tourist destinations; accessibility.

Abstrak

Kota Palangka Raya memiliki potensi destinasi wisata yang berbasis ekowisata, obyek wisata budaya, dan objek wisata sejarah. Untuk mengembangkan sektor pariwisata di Kota Palangka Raya, diperlukan angkutan umum yang dapat mendukung sektor pariwisata. Studi ini merupakan langkah awal untuk memetakan kondisi dan permasalahannya yang terkait dengan angkutan wisata di Kota Palangka Raya. Transportasi umum di Kota Palangka Raya sangat minim, dengan *angkot (mikrolet)* merupakan angkutan umum utama. Dari total 31 destinasi wisata yang ada, hanya 7 destinasi wisata dilayani oleh *angkot (mikrolet)*, 6 destinasi wisata dilayani *Bus Rapid Transit*, dan destinasi-destinasi wisata yang lain belum dilayani oleh angkutan umum, sehingga membatasi aksesibilitas wisatawan untuk menuju destinasi-destinasi wisata tersebut. Untuk itu perlu dilakukan penelitian lebih lanjut untuk mengembangkan jalur atau rute yang dilayani oleh *Bus Rapid Transit*, agar seluruh tujuan wisata dapat dijangkau oleh angkutan umum. Ketersediaan transportasi umum yang baik akan meningkatkan mobilitas dan aksesibilitas wisatawan untuk menuju destinasi wisata, yang pada akhirnya akan meningkatkan ekonomi dan kualitas sumber daya manusia di Kota Palangka Raya.

Kata-kata kunci: angkutan umum; angkutan wisata; destinasi wisata; aksesibilitas.

PENDAHULUAN

Pariwisata merupakan sektor penting di banyak negara, dan menjadi sumber pendapatan devisa yang terus meningkat (Lim, 1997). Pariwisata juga merupakan penggerak perekonomian dan daya tarik suatu daerah, yang dapat memberikan kontribusi terhadap kemakmuran dan menambah pendapatan daerah. Pariwisata yang direncanakan dengan baik dapat memberi manfaat kepada masyarakat yang tinggal di suatu destinasi wisata.

Daya tarik pariwisata tidak terlepas dari perpaduan konektivitas moda-moda transportasi publik yang tersedia, yang dapat menjangkau suatu destinasi wisata dengan mudah. Dapat dikatakan bahwa aksesibilitas sangat penting dalam mendukung daya tarik wisatawan untuk mengunjungi suatu destinasi wisata. Pembangunan infrastruktur transportasi, seperti bandara, pelabuhan, jalan, serta fasilitas pendukung lainnya, seperti pilihan moda transportasi yang dapat digunakan wisatawan untuk menjangkau destinasi dengan mudah, merupakan upaya untuk mendorong pertumbuhan ekonomi dan peningkatan jumlah wisatawan.

Penggunaan transportasi perkotaan merupakan hal yang tak terpisahkan dari perkembangan kota. Seiring dengan meningkatnya kebutuhan penduduk terhadap jasa layanan angkutan umum, prasarana dan sarana transportasi harus cukup dan memadai, mengikuti perkembangan permintaan akan prasarana dan sarana transportasi (Tamin, 1997). Kondisi transportasi umum yang baik dan memadai akan memfasilitasi perkembangan lalu lintas akibat meningkatnya pengunjung wisata di suatu destinasi wisata. Peningkatan jumlah pengunjung ini berdampak pada meningkatkan kualitas wilayah, kota, dan tata guna lahan di suatu destinasi wisata. Karena itu diperlukan peningkatan layanan angkutan umum yang terintegrasi, untuk menyelaraskan fungsi dan tujuan pariwisata sehingga dapat meningkatkan perekonomian dan kualitas sumber daya manusia yang terdapat di daerah wisata tersebut. Layanan angkutan umum tersebut dimaksudkan untuk meningkatkan mobilitas dan aksesibilitas dan mengurangi ketergantungan pada mobil. Idealnya angkutan umum ini harus mampu bertahan secara finansial, dengan tarif dan biaya yang terjangkau (Lo et al., 2008).

Kota Palangka Raya merupakan kota terluas di Indonesia, memiliki luas wilayah 2.853,12 km² (BPS Kota Palangka Raya, 2020). Jumlah penduduk kota Palangka Raya adalah 266.020 jiwa, dengan kepadatan penduduk rata-rata 93 jiwa per km², yang tersebar di 5 kecamatan, yakni Pahandut, Jekan Raya, Bukit Batu, Sabangau, dan Rakumpit. Kota Palangka Raya memiliki berbagai daya tarik flora dan fauna terbaik di Indonesia. Selain itu kota ini memiliki potensi wisata yang berbasis ekowisata dan objek wisata budaya, serta wisata sejarah dengan kalender kegiatan yang puncak acaranya adalah Festival Budaya Isen Mulang, yang dilaksanakan pada tanggal 19–24 Mei setiap tahunnya. Destinasi wisata yang merupakan primadona di Kota Palangka Raya adalah Arboretum Nyaru Menteng dan BOSF Foundation, Desa Wisata Sei Gohong, Taman Nasional Sebangau, Betang Mandala Wisata, Kalawa Water Park, Danau Tahai, Bukit Karmel, serta Sandung Ngabe Suka.

Di Kota Palangka Raya, mikrolet merupakan jenis angkutan umum utama yang melayani transportasi dalam kota. Dilihat dari waktu pelayanannya, waktu operasi aktual mikrolet ini adalah 9 jam. Waktu operasi ini kurang memenuhi standar Ditjen Perhubungan Darat Tahun 2002, yaitu 14 jam. Selain itu, trayek tidak tetap pada sore hari diduga menurunkan minat masyarakat untuk menggunakan angkutan umum tersebut (Samsudin, 2017). Dari hasil penelitian sebelumnya (Silitonga et al., 2017) diketahui bahwa rata-rata *load factor* mikrolet sangat rendah, yaitu 26,4%. Data ini memberikan gambaran awal bahwa penggunaan angkutan umum ini kurang optimal, sedangkan jumlah penumpang total pun

masih rendah, yaitu sekitar 7,32 penumpang/rit. Kondisi ini memberatkan pengelola angkutan umum tersebut. Di sisi lain, *headway* angkutan umum adalah 2,56 menit dan nilai ini merupakan nilai yang cukup ideal untuk memenuhi kebutuhan saat waktu puncak.

Kota Palangka Raya mendapat bantuan *Bus Rapid Transit* (BRT) sebanyak 5 unit, yang pengoperasiannya diresmikan oleh Walikota Palangka Raya pada awal September 2019. Saat ini BRT beroperasi di 2 koridor, serta hanya di fokuskan sebagai angkutan wisata di Kota Palangka Raya. Diharapkan untuk ke depannya BRT dapat berfungsi seperti angkutan publik lainnya, seperti untuk moda transportasi umum alternatif di Bandara Tjilik Riwut, Palangka Raya, sehingga dapat meningkatkan konektivitas antarmoda transportasi untuk mendukung mobilitas wisatawan ke destinasi wisata. Saat ini wisatawan kesulitan untuk mendapatkan transportasi umum yang terkoneksi dan memadai, karena di bandara saat ini hanya tersedia satu pilihan moda transportasi, yaitu taksi konvensional atau mobil untuk dicarter (disewa), untuk menjangkau suatu destinasi wisata di Kota Palangka Raya. Kota Palangka Raya perlu meningkatkan integrasi antarmoda transportasi atau ketersediaan transportasi umum yang memadai guna menyelaraskan fungsi dan tujuan pariwisata sehingga dapat mengangkat perekonomian dan kualitas sumber daya manusia Kota Palangka Raya.

Peran Transportasi terhadap Pariwisata

Peran transportasi dalam pariwisata pada dasarnya adalah untuk menyediakan aksesibilitas. Secara umum aksesibilitas destinasi wisata juga dapat ditingkatkan dengan mengembangkan jaringan infrastruktur transportasi atau dengan meningkatkan konektivitas antara jaringan dan fasilitas wisata (Van Truong dan Shimizu, 2017). Infrastruktur transportasi yang baik dan yang terkait aksesibilitas transportasi adalah prasyarat yang penting untuk pengembangan ekonomi daerah, karena aksesibilitas transportasi sering menjadi faktor yang memengaruhi pilihan tujuan wisata (Michniak et al., 2015).

Banyak negara mengambil manfaat dari sektor pariwisata, dengan memanfaatkan pemasukan yang berasal dari sektor wisata untuk menutupi defisit anggaran. Karena itu pariwisata kadang-kadang disebut sebagai suatu pabrik tanpa cerobong asap. Tetapi dalam pariwisata, wisatawan datang ke suatu tujuan bila tersedia layanan pariwisata, yang mana transportasi menjadi penunjang utama dalam pengembangan pariwisata tersebut (Mammadov, 2012). Layanan angkutan umum tersebut merupakan aset penting suatu kota besar, yang diperlukan dalam meningkatkan mobilitas dan aksesibilitas (Lo et al, 2008; Becken, 2005, Curtis dan Scheurer, 2017).

Hubungan Transportasi dengan Pariwisata

Transportasi merupakan elemen fundamental yang harus berkelanjutan dalam pengembangan pariwisata. Hal ini juga berarti bahwa perencanaan pariwisata dan transportasi harus selalu mempertimbangkan keberlanjutan lingkungan dan inklusi sosial (Guiver et al., 2007; Lumsdon, 2000).

Penyediaan transportasi merupakan elemen kunci dalam pengembangan pariwisata. Secara historis, pertumbuhan pariwisata telah dikaitkan erat dengan kemajuan teknologi transportasi, yang memudahkan mobilitas dan aksesibilitas wisatawan (Lohmann dan Pearce, 2012).

Dalam pengembangan sektor pariwisata diperlukan suatu sistem transportasi yang mampu mendukung pengembangan pariwisata. Karena itu diperlukan adanya suatu kajian tentang kebutuhan transportasi pariwisata yang lebih spesifik, untuk mendukung perkembangan pariwisata (Ristianti, 2016; Downward dan Lumsdon, 2004). Perkembangan peningkatan kualitas layanan transportasi wisata juga tidak terlepas dari integrasi sistem transportasi umum yang dapat dilakukan, dengan menyusun strategi integrasi antarmoda transportasi yang saling terkoneksi (Ramadhan dan Buchori, 2018).

Potensi Angkutan Wisata

Angkutan khusus pariwisata secara tetap berpotensi untuk diterapkan dalam mendukung peningkatan kunjungan wisatawan. Selain itu, angkutan ini juga dapat mengurangi kemacetan, mengurangi potensi kecelakaan, menghemat biaya wisata, menghemat energi, dan mengurangi polusi (Basuki dan Setiadi, 2015). Adanya tata kelola pariwisata dan transportasi yang baik akan memungkinkan terjadinya keseimbangan yang baik, antara aspek-aspek ekonomi, sosial, dan lingkungan di kawasan wisata, sehingga wisatawan dapat mengeksplorasi objek wisata yang ada secara maksimal dan tanpa mengalami masalah (Setiawan et al., 2019).

Transportasi memiliki potensi untuk bertindak sebagai penjaga gerbang sosial budaya, berperan dalam mendorong interaksi dengan wisatawan, dan berperan dalam mobilitas wisatawan (Hall, 1999). Infrastruktur transportasi, khususnya di bidang angkutan pariwisata, merupakan penunjang utama pariwisata yang akan menumbuhkan kepercayaan dan kenyamanan bagi para wisatawan dalam melakukan aktivitas kepariwisataan di suatu wilayah (Gayatri, 2018).

PEMBAHASAN

Statistik Potensi Pariwisata Kota Palangka Raya

Di Kota Palangka Raya terdapat sebanyak 270 restoran dan terdapat 32 objek wisata. Objek wisata terbanyak adalah objek wisata buatan, yaitu sebanyak 16 buah. Pada tahun 2019, kunjungan wisatawan di Palangka Raya berjumlah 389.235 orang, di antaranya 3.865 orang adalah wisatawan mancanegara. Potensi pariwisata Kota Palangka Raya disajikan pada Tabel 1, Tabel 2, dan Tabel 3.

Tabel 1 Jumlah Rumah Makan/Restoran dan Objek Wisata Menurut Tahun di Kota Palangka Raya

Tahun	Restoran/ Rumah Makan	Objek Wisata				
		Alam	Budaya	Buatan	Taman Nasional	Cagar Alam/ Hutan Wisata
2019	270	9	4	16	1	2
2018	270	6	4	16	1	2
2017	141	13	4	16	1	1
2016	141	13	4	16	1	1

Sumber: BPS Kota Palangka Raya (2020)

Tabel 2 Jumlah Total Kunjungan Wisatawan Menurut Bulan di Kota Palangka Raya Tahun 2019

Bulan	Kunjungan	
	Wisnus	Wisman
Januari	20.726	348
Februari	19.037	240
Maret	27.245	335
April	23.558	421
Mei	25.499	370
Juni	163.875	264
Juli	31.791	451
Agustus	23.999	548
September	30.094	451
Oktober	12.417	315
November	8.631	113
Desember	2.361	9
Jumlah	389.235	3.865

Sumber: BPS Kota Palangka Raya (2020)

Tabel 3 Nama dan Letak Situs/Bangunan Bersejarah di Kota Palangka Raya Tahun 2019

Situs/Bangunan Bersejarah	Jenis Bangunan	Lokasi
Bangunan Sandung Ngabe Sukah	(Makam)	Jln. Darmosugondo Kelurahan Pahandut
Bangunan Pesangrahan Isen Mulang	(Rumah)	Jln. S. Parman Kelurahan Palangka
Bangunan Tugu Peletakan Batu Pertama Kota Palangka Raya	(Tugu)	Jln. S. Parman Kelurahan Palangka
Bangunan Rumah Tradisional	(Rumah)	Jln. Gamoung Kelurahan Sei Gohong
Bangunan Sandung Bawi Kuwu	(Makam)	Kelurahan Mungku Baru
Batang Mandala Wisata	(Rumah)	Jln. D.I. Panjaitan
Situs Bukit Tangkiling		Kelurahan Bukit Tangkiling
Situs Tumbang Tundai		Kelurahan Danau Tundai

Sumber: BPS Kota Palangka Raya (2020)

Jenis Moda dan Rute Transportasi Umum di Kota Palangka Raya

Angkutan umum darat dalam Kota Palangka Raya dilayani oleh angkutan kota (angkot) sebanyak 150 mobil. Angkutan umum ini menggunakan kendaraan dengan jenis *Suzuki Carry*, berwarna oranye sama untuk semua jurusan. Meskipun masyarakat lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi dibandingkan dengan menggunakan kendaraan umum (angkot), tetapi angkot tetap memiliki penggunanya sendiri, seperti anak-anak sekolah, karena tidak ada pilihan alternatif moda selain angkot bagi mereka. Jumlah rute yang dilayani ada 7 rute, seperti yang terlihat pada Tabel 4.

Tabel 4 Angkutan Kota (Angkot) di Kota Palangka Raya

Trayek	Jurusan	Jumlah	Rute
A	Tjilik Riwut	33	Terminal Mihing Manasa–Jln. Sumbawa–Jln. Bangka–Jln. Jawa–Jln. Irian–Jln. S.Parman–Jln. Kahayan–Jln. Tjilik Riwut Km 7,8 (PP).
B	Rajawali	32	Terminal Mihing Manasa–Jln. Sumbawa–Jln. Bangka–Jln. Jawa–Jln. Irian–Jln. S.parman–Jln. Tjilik Riwut–Bukit Tunggal–Jln. Tjilik Riwut Km 7,8 (PP).
C	Galaxi	20	Terminal Mihing Manasa–Jln. Sumbawa–Jln. Bangka–Jln. Jawa–Jln. Irian–Jln. S.Parman–Jln. DI.Panjaitan–Bundaran Besar–Jln. Yos Sudarso–Jln. Galaxi Raya (PP).
D	Bukit Hindu	10	Terminal Mihing Manasa–Jln. Sumbawa–Jln. Bangka–Jln. Jawa–Jln. Irian–Jln. S.Parman–Jln. D.I. Panjaitan–Bundaran Besar Jln. Kinibalu–Jln. Sundoro–Jln. Sangga Buana I–Jln. Sangga Buana II–Jln. Kinibalu–Terminal Mihing Manasa.
E	Kereng Bangkirai	30	Terminal Mihing Manasa–Jln. Dr. Murjani–Jln. Diponegoro–Bundaran Kecil–Jln. R.T.A. Milono–Kereng Bangkirai (PP).
F	G. Obos	17	Terminal Mihing Manasa–Bundaran Kecil–Jln. G. Obos–Jln. Sisingamangaraja–Jln. Tilung V–Jln. Temanggung Tilung–Jln. G. Obos (PP).
H	Jati	8	Terminal Mihing Manasa–Jln. Dr. Murjani–Jln. Diponegoro–Jln. Pilau–Jln. Turi–Jln. Karet–Jln. Seth Adji–Jln. Diponegoro–Jln. Murjani–Jln. A.Yani–Terminal.

Sumber: Badan Perencanaan Pembangunan Daerah Kota Palangka Raya (2019)

Di Kota Palangka Raya, kebutuhan transportasi untuk ke luar kota, dengan tujuan dalam Provinsi Kalimantan Tengah, dilayani oleh Bus DAMRI dan juga beberapa perusahaan swasta yang menyediakan layanan bus besar maupun minibus. Data angkutan yang tersedia ini dapat dilihat pada Tabel 5, Tabel 6, Tabel 7, Tabel 8, dan Tabel 9.

Tabel 5 Jumlah Armada Angkutan Bus dan Travel di Kota Palangka Raya Tahun 2017

No.	Nama Perusahaan	Alamat	Jumlah Armada	Jurusan
Bus				
1	PT Yesso	Jln. Kawitan I Pangkalan Bun	25	Sampit–Pangkalan Bun–Palangka Raya
2	PO Logos	Jln. Ahmad Wongso Pangkalan Bun	9	Sampit–Pangkalan Bun–Palangka Raya
3	PO Agung Mulia	Jln. RTA Milono Km 2,5 Palangka Raya	2	Sampit–Pangkalan Bun–Palangka Raya
Minibus				
1	CV Sumertha Sari	Jln. Tjilik Riwut Km 1 Palangka Raya	50	Sampit–Pangkalan Bun–Palangka Raya
2	CV Borneo Express	Jln. Tjilik Riwut Km 1,5 Palangka Raya	10	Sampit–Buntok–Puruk Cahu–Gunung Mas–Palangka Raya
3	CV BORNEO JAYA	Jln. Tjilik Riwut Km 2,5 Palangka Raya	19	Sampit–Pangkalan Bun–Buntok–Puruk Cahu–Gunung Mas–Palangka Raya
4	CV WAHYU TRAVEL	Jln. R.T.A. Milono Palangka Raya	10	Sampit–Pangkalan Bun–Buntok–Puruk Cahu–Gunung Mas–Palangka Raya
5	CV ASSADAH	Jln. Tjilik Riwut Km 2 Palangka Raya	28	Sampit–Pangkalan Bun–Buntok–Puruk Cahu–Gunung Mas–Palangka Raya

Sumber: Badan Perencanaan Pembangunan Daerah Kota Palangka Raya (2019)

Tabel 6 Jam Operasional dan Rute *Bus Rapid Transit* Koridor I di Kota Palangka Raya

Koridor I (Taman Pasuk Kameloh)				
Bus	Rute	Lokasi Keberangkatan	Waktu Keberangkatan	Hari Operasional
I	Taman Pasuk Kameloh–	Taman Pasuk	09.00 WIB	Sabtu
I	Dermaga Kereng Bangkirai–	Kameloh	14.00 WIB	
I	(Agrowisata Buah)–Taman Pasuk Kameloh	Taman Pasuk Kameloh	07.00 WIB 09.00 WIB 14.00 WIB	Minggu
I	Taman Pasuk Kameloh–Wisata Sei Batu(Sei Gohong)–Taman Pasuk Kameloh	Taman Pasuk Kameloh	09.00 WIB	Minggu

Tabel 7 Jam Operasional dan Rute *Bus Rapid Transit* Koridor II Rute I di Kota Palangka Raya

Koridor II (Bundaran Burung)				
Bus	Rute I	Lokasi Keberangkatan	Waktu Keberangkatan	Hari Operasional
I	Terminal Mihing Manasa–	Terminal Mihing Manasa	07.30 WIB	Senin, Rabu, dan Jumat
I	Bundaran Burung–RSUD Kota Palangka Raya (Kalampangan)	Bundaran Burung	08.00 WIB	
I	RSUD Kota Palangka Raya(Kalampangan)–	RSUD Kota Palangka Raya(Kalampangan)	08.30 WIB	
I	Bundaran Burung–RSUD Kota Palangka Raya (Kalampangan)	Bundaran Burung	11.00 WIB	
I	RSUD Kota Palangka Raya(Kalampangan)–	RSUD Kota Palangka Raya (Kalampangan)	11.30 WIB	
I	Bundaran Burung–Terminal Mihing Manasa	Bundaran Burung	11.30 WIB	

Tabel 8 Jam Operasional dan Rute *Bus Rapid Transit* Koridor II Rute II di Kota Palangka Raya

Koridor II (Bundaran Burung)				
Bus	Rute II	Lokasi Keberangkatan	Waktu Keberangkatan	Hari Operasional
I	Puskesmas Kinibalu–Pustu Tanjung Nyaho	Puskesmas Kinibalu	07.30 WIB	Senin, Rabu dan Jumat
I	Pustu Tanjung Nyaho–	Pustu Tanjung Nyaho	07.45 WIB	
I	Puskesmas Menteng–Bundaran Burung	Puskesmas Menteng	08.00 WIB	
I	Bundaran Burung–RSUD Kota P.Raya (Kalampangan)	Bundaran Burung	08.30 WIB	
I	Rsud Kota P.Raya (Kalampangan)–Bundaran Burung	Rsud Kota P.Raya (Kalampangan)	09.00 WIB	
I	Bundaran Burung–RSUD Kota P.Raya (Kalampangan)	Bundaran Burung	11.00 WIB	
I	Rsud Kota P.Raya (Kalampangan)–Bundaran Burung	Rsud Kota P.Raya (Kalampangan)	11.30 WIB	

Tabel 8 Jam Operasional dan Rute *Bus Rapid Transit* Koridor II Rute II di Kota Palangka Raya (Lanjutan)

Koridor II (Bundaran Burung)				
Bus	Rute II	Lokasi Keberangkatan	Waktu Keberangkatan	Hari Operasional
I	Bundaran Burung–Puskesmas Kinibalu	Bundaran Burung	12.00 WIB	
I	Puskesmas Kinibalu–Pustu Tanjung Nyaho	Puskesmas Kinibalu	12.20 WIB	
I	Pustu Tanjung Nyaho–Puskesmas Menteng	Pustu Tanjung Nyaho	12.35 WIB	

Tabel 9 Jam Operasional dan Rute *Bus Rapid Transit* Koridor II Rute III di Kota Palangka Raya

Koridor II (Bundaran Burung)				
Bus	Rute III	Lokasi Keberangkatan	Waktu Keberangkatan	Hari Operasional
I	Bundaran Burung–Terminal AKAP W.A GARA	Bundaran Burung	13.45 WIB	
I	Terminal AKAP W.A GARA–Halte Yos Sudarso	Terminal AKAP W.A GARA	14.00 WIB	
I	Halte Yos Sudarso–Bundaran Burung	Halte Yos Sudarso	15.00 WIB	Senin s.d. Sabtu
I	Bundaran Burung–Terminal AKAP W.A GARA	Bundaran Burung	15.30 WIB	

Ketersediaan Transportasi Umum pada Destinasi Wisata di Kota Palangka Raya

Ketersediaan transportasi umum khususnya yang dapat menjangkau destinasi wisata di Kota Palangka Raya dapat dilihat pada Tabel 10. Tren perjalanan wisata alam dan perjalanan wisata budaya yang meningkat merupakan peluang bagi daerah yang memiliki potensi wisata ini untuk dimanfaatkan menjadi pengungkit pertumbuhan ekonomi daerah. Kota Palangka Raya memiliki daya tarik yang luar biasa, karena memiliki flora dan fauna terbaik di Indonesia, sehingga di kota ini dapat dikembangkan objek wisata berbasis ekowisata. Selain itu, objek wisata budaya serta objek wisata sejarah yang banyak ditemukan di Kota Palangka Raya juga dapat dikembangkan, sehingga dapat menjadi daya tarik bagi wisatawan untuk berkunjung ke Palangka Raya.

Tabel 10 Ketersediaan Sarana Transportasi Umum pada Setiap Objek Wisata di Kota Palangka Raya

Objek/Destinasi Wisata	Lokasi/Alamat	Jenis Daya Tarik Wisata	Ketersediaan Transportasi Umum
Sandung Bawi Kuwu	Jln. Bawi Kuwu, Mungku Baru, Kec. Rakumpit, Kota Palangka Raya	Budaya	-
Desa Wisata Sei Gohong	Sei Gohong, Kec. Bukit Batu, Kota Palangka Raya	Budaya	<i>Bus Rapid Transit</i>
Batang Mandala Wisata	Jln. D.I. Panjaitan, Kota Palangka Raya	Budaya	Angkot (mikrolet)
Museum Balanga	Jln. Tjilik Riwut Km 2,5, Palangka, Kec. Jekan Raya, Kota Palangka Raya	Budaya	Angkot (mikrolet)
Hutan Ulin Mungku Baru	Mungku Baru, Kec. Rakumpit, Kota Palangka Raya	Alam	-

Tabel 10 Ketersediaan Sarana Transportasi Umum pada Setiap Objek Wisata di Kota Palangka Raya (Lanjutan)

Objek/Destinasai Wisata	Lokasi/Alamat	Jenis Daya Tarik Wisata	Ketersediaan Transportasi Umum
Danau Tahai	Tumbang Tahai, Kec. Bukit Batu, Kota Palangka Raya	Alam	-
Danau Kereng Bangkirai	Kereng Bangkirai, Sebangau, Kota Palangka Raya	Alam	<i>Bus Rapid Transit</i>
Batu Banama	Jln. Batu Banama, Tangkiling, Kec. Bukit Batu, Palangka Raya	Alam	-
Arboretum Nyaru Menteng dan BOSF	Jln. Tjilik Riwut Km 28, Tumbang Tahai, Kec. Bukit Batu, Kota Palangka Raya	Alam	-
Pesona Alam Lestari	Kereng Bangkirai, Kec. Sebangau, Kota Palangka Raya	Alam	-
Outbond Anak Himba	Jln. Yos Sudarso, Palangka, Kec. Jekan Raya, Kota Palangka Raya	Alam	Angkot (mikrolet)
Sei Batu Pulau Kaja (Sei Gohong)	Sei Gohong, Kec. Bukit Batu, Kota Palangka Raya	Alam	<i>Bus Rapid Transit</i>
Twa Bukit Tangkiling	Banturung-Tangkiling, Kec. Bukit Batu, Kota Palangka Raya	Alam	-
Fantasy Beach	Marang, Kec. Bukit Batu, Kota Palangka Raya	Buatan	-
Bumi Perkemahan Nyaru Menteng	Tumbang Tahai, Kec. Bukit Batu, Kota Palangka Raya	Buatan	-
Taman Wisata Kum Kum	Jln. Wisata No.1, Pahandut Seberang, Kec. Pahandut, Kota Palangka Raya	Buatan	-
Bumi Perkemahan Tuah Paho	Sabaru, Kec. Sebangau, Kota Palangka Raya	Buatan	-
Kolam Renang dan Golf Isen Mulang	Jln. Tjilik Riwut Km 5, Bukit Tunggul, Kec. Jekan Raya, Kota Palangka Raya	Buatan	Angkot (mikrolet)
Kalawa Waterpark	Jln. Tjilik Riwut Km 6,5, Bukit Tunggul, Kec. Jekan Raya, Kota Palangka Raya	Buatan	-
Rungansari Resort	Jln. Tjilik Riwut Km 36, Sei Gohong, Palangka Raya	Buatan	-
Taman pasuk Kameloh	Jln. S. Parman, Langkai, Kec. Pahandut, Kota Palangka Raya	Buatan	<i>Bus Rapid Transit</i>
Pasar Souvenir Jalan Batam	Jln. Batam No. 59, Pahandut, Kec. Pahandut, Kota Palangka Raya	Buatan	Angkot (mikrolet)
Wisata Kapal Susur Sungai	Jekan Raya, Langkai, Kec. Pahandut, Kota Palangka Raya	Buatan	-
Wisata Terpadu Flamboyan	Jln. S. Parman, Langkai, Kec. Pahandut, Kota Palangka Raya	Buatan	<i>Bus Rapid Transit</i>
Tajahan Tjilik Riwut	Jln. Adonis Samad, Panarung, Kec. Pahandut, Kota Palangka Raya	Buatan	-
Taman Kota Palangka Raya	Jln. Yos Sudarso, Menteng, Kec. Jekan Raya, Kota Palangka Raya	Buatan	Angkot (mikrolet)

Tabel 10 Ketersediaan Sarana Transportasi Umum pada Setiap Objek Wisata di Kota Palangka Raya (Lanjutan)

Objek/Destinasai Wisata	Lokasi/Alamat	Jenis Daya Tarik Wisata	Ketersediaan Transportasi Umum
Sandung Ngabe Sukah	Jln. Dr. Murjani, Kec. Pahandut, Kota Palangka Raya	Buatan dan Religi	Angkot (mikrolet)
Pura Sali Hindu Kaharingan	Langkai, Kec. Jekan Raya, Kota Palangka Raya	Buatan dan Religi	-
Bukit Doa Karmel	Jln. Bukit Karmel Banturung, Palangka Raya	Buatan dan Religi	-
Taman Nasional Sebangau	Jln. Mahir Mahar Km 1,2, Paduran Sabangau, Kec. Sebangau Kuala, Palangka Raya	Taman Nasional	-
Kebun Buah Agrowisata	Jln. Maduhara, Kereng Bangkirai, Kec. Sebangau, Kota Palangka Raya	Agrowisata	<i>Bus Rapid Transit</i>

Kota Palangka Raya memiliki potensi pariwisata yang cukup baik. Pemerintah kota juga memiliki program dan kegiatan untuk mendorong pengembangan pariwisata melalui kegiatan promosi. Namun demikian, tingkat kunjungan wisata yang terjadi masih relatif rendah. Salah satu aspek penyebabnya adalah wisatawan masih mengalami kesulitan untuk mengunjungi sebagian besar destinasi wisata. Kesulitan yang dialami wisatawan tersebut mencakup kesulitan dalam hal aksesibilitas, karena tidak terdapatnya angkutan umum yang dapat melayani wisatawan, seperti yang dapat dilihat pada Tabel 10. Transportasi umum berupa angkot, walaupun ada, belum dapat menjangkau seluruh destinasi wisata yang ada. Selain itu, pengunjung juga kurang berminat menggunakan angkot, karena layanan angkot pada sore hari berbentuk trayek tidak tetap.

KESIMPULAN

Potensi wisata Kota Palangka Raya meliputi objek wisata berbasis ekowisata, objek wisata budaya, serta objek wisata sejarah. Kota Palangka Raya ini memiliki potensi wisata yang cukup baik, dan pemerintah kota juga telah memiliki program dan kegiatan untuk mendorong pengembangan pariwisata melalui kegiatan promosi. Namun, tingkat kunjungan wisatawan yang terjadi masih tergolong rendah, karena adanya kesulitan yang dialami wisatawan. Salah satu penyebab wisatawan mengalami kesulitan untuk mengunjungi banyak tujuan wisata adalah rendahnya aksesibilitas karena tidak ada transportasi umum untuk mencapai tujuan-tujuan wisata tersebut.

Sarana transportasi umum yang terdapat di Kota Palangka Raya sangat minim. Angkot (mikrolet) merupakan angkutan umum utama yang melayani rute-rute tertentu dalam kota. Dari 31 destinasi wisata yang ada, hanya 7 destinasi wisata dapat dijangkau oleh angkot (mikrolet), 6 destinasi wisata dapat dilayani oleh *Bus Rapid Transit*, dan sisanya belum dijangkau atau dilayani oleh angkutan umum. Karena aksesibilitas wisatawan untuk menuju destinasi wisata perlu ditingkatkan.

Berdasarkan potensi ada, Kota Palangka Raya memiliki potensi wisata yang cukup tinggi untuk menarik wisatawan, baik wisatawan Nusantara maupun wisatawan mancanegara. Hanya saja perlu dilakukan penelitian lebih lanjut terkait pengembangan ataupun penambahan jalur atau rute yang dilayani oleh *Bus Rapid Transit* yang dapat menjangkau destinasi-destinasi yang belum dilayani oleh angkutan umum.

Ketersediaan angkutan umum yang memadai merupakan salah satu pendukung pengembangan kegiatan pariwisata di Kota Palangka Raya. Ketersediaan transportasi umum yang baik diharapkan dapat meningkatkan mobilitas dan aksesibilitas wisatawan untuk mengunjungi destinasi-destinasi wisata yang ada, sehingga dapat meningkatkan kondisi ekonomi dan kualitas sumber daya manusia di Palangka Raya.

DAFTAR PUSTAKA

- Badan Perencanaan Pembangunan Daerah Kota Palangka Raya. 2019. *Profil Kota Palangka Raya*. Palangka Raya.
- Basuki, I. dan Setiadi, A. 2015. *Potensi Angkutan Umum Pariwisata di Daerah Istimewa Yogyakarta*. *Jurnal Transportasi*, 15 (2): 135–142.
- Becken, S. 2005. *Towards Sustainable Tourism Transport: An analysis of Coach Tourism in New Zealand*. *Tourism Geographies*, 7 (1): 23–42. (Online), (<https://doi.org/10.1080/1461668042000324049>).
- Badan Pusat Statistik Kota Palangka Raya. 2020. *Kota Palangka Raya dalam Angka 2020*. BPS-Statistics of Palangka Raya Municipality (Ed.). Palangka Raya.
- Curtis, C. dan Scheurer, J. 2017. *Performance Measures for Public Transport Accessibility: Learning from International Practice*. *Journal of Transport and Land Use*, 10 (1): 93–118. (Online), (<https://doi.org/10.5198/jtlu.2016.683>).
- Downward, P. dan Lumsdon, L. 2004. *Tourism Transport and Visitor Spending: A Study in the North York Moors, National Park, UK*. *Journal of Travel Research*, 42 (4): 415–420. (Online), (<https://doi.org/10.1177/0047287504263038>).
- Gayatri, R.P. 2018. *Penyediaan Infrastruktur yang Memadai sebagai Upaya Pengembangan Pariwisata Berkelanjutan di Daerah Istimewa Yogyakarta*. Hlm. 19–20.
- Guiver, J., Lumsdon, L., Weston, R., dan Ferguson, M. 2007. *Do Buses Help Meet Tourism Objectives? The Contribution and Potential of Scheduled Buses in Rural Destination Areas*. *Transport Policy*, 14 (4): 275–282. (Online), (<https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2007.02.006>).
- Hall, D.R. 1999. *Conceptualising Tourism Transport: Inequality and Externality Issues*. *Journal of Transport Geography*, 7 (3): 181–188. (Online), ([https://doi.org/10.1016/S0966-6923\(99\)00001-0](https://doi.org/10.1016/S0966-6923(99)00001-0)).
- Lim, C. 1997. *Review of International Tourism Demand Models*. *Annals of Tourism Research*, 24 (4): 835–849. (Online), ([https://doi.org/10.1016/s0160-7383\(97\)00049-2](https://doi.org/10.1016/s0160-7383(97)00049-2)).

- Lo, H., Tang, S., dan Wang, D. 2008. *Managing the Accessibility on Mass Public Transit: The Case of Hong Kong*. *Journal of Transport and Land Use*, 2 (Fall): 23–49.
- Lohmann, G., dan Pearce, D.G. 2012. *Tourism and Transport Relationships: The Suppliers' Perspective in Gateway Destinations in New Zealand*. *Asia Pacific Journal of Tourism Research*, 17 (1): 14–29. (Online), (<https://doi.org/10.1080/10941665.2011.613211>).
- Lumsdon, L. 2000. *Transport and Tourism: Cycle Tourism—A Model for Sustainable Development?* *Journal of Sustainable Tourism*, 8 (5): 361–377. (Online), (<https://doi.org/10.1080/09669580008667373>).
- Mammadov, R. 2012. *The Importance of Transportation in Tourism Sector*. 7th Silk Road International Conference “Challenges and Opportunities of Sustainable Economic Development in Eurasian Countries”, hlm. 381–386.
- Michniak, D., Więckowski, M., Stępnia, M., dan Rosik, P. 2015. *The Impact of Selected Planned Motorways and Expressways on the Potential Accessibility of the Polish-Slovak Borderland with Respect to Tourism Development*. *Moravian Geographical Reports*, 23 (1): 13–20. (Online), (<https://doi.org/10.1515/mgr-2015-0002>).
- Ramadhan, G.R., dan Buchori, I. 2018. *Strategi Integrasi Sistem Transportasi Umum dalam Menunjang Pariwisata Kota Yogyakarta*. *Jurnal Pengembangan Kota*, 6 (1): 84. (Online), (<https://doi.org/10.14710/jpk.6.1.84-95>).
- Risianti, N.S. 2016. *Kajian Kebutuhan Transportasi dalam Mendukung Pengembangan Pariwisata di Kota Salatiga*. *Ruang*, 2 (2): 96–103. (Online), (<https://doi.org/HTTP://DX.DOI.ORG/10.14710/RUANG.1.4.96-103>).
- Samsudin, I. 2017. *The Service System on City Transport Both Fixed Route and Free Route in Palangka Raya City*. *Jurnal Penelitian Transportasi Darat*, 19 (2): 133–142.
- Setiawan, T.H., Putro, H.P.H., dan Pradono. 2019. *Model Pengembangan Angkutan Umum Kawasan Wisata Dieng Jawa Tengah*. *Jurnal Transportasi*, 19 (1): 49–58. (Online), (<https://doi.org/10.26593/jt.v19i1.3262.49-58>).
- Silitonga, S.P., Riani, D., dan Raya, U.P. 2017. *Scenario of Public Transport Development in Palangka Raya City Based on Sustainable Transportation System*. *Jurnal Spektran*, 5 (2): 138–146.
- Tamin, O.Z. 1997. *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi*. Bandung: Institut Teknologi Bandung.
- Van Truong, N. dan Shimizu, T. 2017. *The Effect of Transportation on Tourism Promotion: Literature Review on Application of the Computable General Equilibrium (CGE) Model*. *Transportation Research Procedia*, 25: 3096–3115. (Online), (<https://doi.org/10.1016/j.trpro.2017.05.336>).