

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Pariwisata dalam glosarium istilah yang disusun oleh the United Nations of World Tourism Organization (UNWTO), merupakan fenomena sosial, budaya dan ekonomi yang melibatkan pergerakan orang ke negara atau tempat diluar lingkungan mereka yang lazimnya dilakukan untuk tujuan pribadi atau dilakukan dalam rangka bisnis dan aktivitas professional (Angraini, 2015). Fenomena sosial ini telah menarik dunia akademik untuk menjadikan pariwisata sebagai bidang studi dalam ilmu sosial karena adanya peningkatan ekonomi secara global (Williams, 2009). Memasuki abad ke-21, diperkirakan tidak kurang 665 juta orang melakukan perjalanan internasional per tahun (BPS, 2022). (Suwena & Widyatmaja, 2017) .

Meminjam pendapat Erik Cohen, dalam pariwisata global, semakin banyak pengunjung yang membutuhkan transportasi, yang dapat membuat perjalanan lebih mudah, aman dan cepat (*less arduous, less dangerous and less time-consuming*) (Cohen, 2000). Hal ini menyebabkan adanya pembangunan infrastuktur transportasi massal yang dapat membawa para pengunjung secara efisien, cepat dan murah, yang tentu saja membutuhkan investasi besar dan organisasi yang kompleks (The World Bank, 2010). Terminal yang terorganisir dengan baik dan jadwal yang terencana sangat penting dalam mempromosikan fasilitas transportasi yang memadai bagi pengunjung, terutama karena pariwisata berkembang pesat (Rodrigue, 2019).

Transportasi pesawat udara merupakan moda utama perjalanan wisata ke suatu negara tertentu, hingga kemudian dilanjutkan oleh moda transportasi darat untuk menuju daerah wisatanya (Nur et al., 2021). Moda transportasi campuran biasa dipergunakan untuk mempermudah wisatawan (Rifusua, 2010).

Wisatawan yang melakukan perjalanan wisata umumnya membuat suatu perencanaan perjalanan dengan menggunakan urutan dalam transportasi yang akan dipakai dari negara atau daerah asalnya dalam berwisata (Sari et al., 2018). Contohnya dari negara asalnya akan naik pesawat, kapal laut, kereta api atau bus ke tempat wisata di negara yang dituju (Rifusua, 2010). Kemudian dilanjutkan transportasi dari bandar udara, pelabuhan atau stasiun ke tempat penginapan dan transportasi menuju ke lokasi wisata apabila terletak jauh dari penginapan (Nur et al., 2021). Informasi tentang transportasi pariwisata saat ini sudah bisa di akses lewat media internet, sehingga memudahkan wisatawan dalam melakukan perencanaan perjalanannya (Suthanaya, 2009). Jenis transportasi yang direncanakan oleh wisatawan biasanya beragam, hal ini dipengaruhi oleh faktor keuangan dan juga faktor kenyamanan (Ramadhan, 2019). Misalnya untuk wisatawan dengan *low budget*, biasanya wisatawan memilih untuk menggunakan pesawat yang berbiaya murah untuk sampai ke negara atau daerah wisata, dan melanjutkan perjalanan dengan menggunakan kendaraan umum untuk sampai ke tempat wisata atau penginapannya (Yoenus, 2015). Sedangkan untuk yang mempunyai *budget* lebih tinggi dan mementingkan kenyamanan, maka akan menggunakan pesawat yang *direct* dengan tingkat kenyamanan fasilitas dalam pesawat (Sari et al., 2018). Setelah

sampai, akan menyewa mobil atau menggunakan taxi untuk ke tempat wisata atau penginapannya.

Aksesibilitas dianggap sebagai pendorong meningkatnya pariwisata nasional, karena semakin mudah suatu destinasi wisata diakses maka semakin banyak pengunjungnya (Soimun et al., 2021). Sehingga aksesibilitas ini diperlukan untuk mengurangi kemacetan dan juga bisa lebih banyak memberikan peluang kepada wisatawan untuk mengeksplorasi seluruh destinasi wisata (Said et al., 2019). Aksesibilitas ke suatu objek wisata dipengaruhi oleh kualitas jaringan transportasi untuk menjangkaunya dan ketersediaan moda transportasi alternatif, misalnya kereta api, bus, sepeda, dan lainnya (Angraini, 2015). Selain itu dibutuhkan informasi yang jelas yaitu berupa peta area yang dilalui transportasi tersebut, maupun jadwal keberangkatan dan kedatangan, sehingga hal ini akan mempermudah wisatawan yang akan berkunjung, mereka sudah bisa membayangkan akan berwisata ke destinasi- destinasi tersebut dengan transportasi apa yang sampai ke tempat tersebut (Kartika, 2016).

Di negara Inggris, untuk membuat suatu Strategi Perencanaan Transportasi Pulau, *Councilor Edward Giles (Isle of Wight Council Cabinet Member for Environment and Transportation and Corporate Service)* menjelaskan mengenai bagaimana mengembangkan dan membangun Rencana Lokal transport untuk jangka Panjang (Local Transport Plan, 2011). Peran penting transportasi umum dalam meningkatkan pilihan perjalanan dan menciptakan sistem transportasi yang terintegrasi, yaitu dengan inisiatif untuk memberikan perjalanan bus gratis nasional bagi mereka yang memenuhi syarat usia lanjut dan yang bekerja dengan kemitraan operator lokal, memperluas

skema dukungan bagi mereka yang menderita masalah kesehatan yang parah dan berkepanjangan (Hidayat, 2011). Selain itu juga memberikan peluang bagi mereka untuk meningkatkan pejalan kaki dan bersepeda. Perencanaan pengembangan transportasi pulau ini juga memberikan akses yang baik ke pedesaan, serta memiliki jaringan siklus berkualitas tinggi yang telah diakui oleh Lonely Planet (2010) menamai Pulau tersebut sebagai salah satu dari 10 rute bersepeda terbaik di dunia (Angraini, 2015). Selanjutnya melakukan kerja sama dengan Mitra Transportasi Berkualitas (QTP), transportasi operator, Cycle Wight, Ramblers, dan lainnya untuk membantu menciptakan keberlanjutan jaringan transportasi, di mana perjalanannya sederhana, nyaman dan terintegrasi dan mode perjalanan dapat menyesuaikan perjalanan (Sopha et al., 2016). Strategi ini untuk meningkatkan kualitas hidup semua orang, dimana bagian integral dari pengembangan rencana ini telah melibatkan pertimbangan dan penilaian konsekuensi dari setiap pekerjaan atau inisiatif yang terkandung dalam rencana (Damayanti et al., 2015). Penilaian ini telah dilakukan melalui empat proses – Strategis Penilaian Lingkungan (KLHS), Penilaian Peraturan Habitat (HRA), Penilaian Dampak Kesehatan (HIA) dan Penilaian Dampak Kesetaraan (EQIA) yang bersama-sama melihat bagaimana transportasi dapat berdampak pada lingkungan, kualitas udara, lanskap, air, dan manusia (Kaseger et al., 2022). Rencana strategis ini mencerminkan tujuan pulau yang berkelanjutan nantinya.

Indonesia mempunyai kewajiban melaksanakan dan memantau perkembangan pencapaian indikator Millenium Development Goals (MDGs) pada tingkat nasional untuk menjamin kelesatarian lingkungan hidup dalam

mengurangi emisi buangan CO₂ (karbon dioksida) dan target Menteri Perhubungan Indonesia tahun 2020 akan menurunkan emisi buangan dari kendaraan bermotor sebanyak 26 % tapi realisasinya perlu ada kerja keras untuk membuat konsep transportasi berkelanjutan yang ramah lingkungan dimulai dari angkutan umum (Wahyuningsih, 2018). Misalnya sistem transportasi yang bisa dilakukan yaitu dengan sistem menggabungkan atau mengintegrasikan antara api dengan mobil bertenaga listrik (Kementrian Perhubungan, 2021).

Pembangunan moda transportasi massal berbasis monoreal sedang dikembangkan di kota-kota besar Indonesia, dan monoreal menjadi pilihan karena moda transportasi ini menerapkan teknologi yang menggunakan energi terbarukan dan ramah lingkungan yaitu menggunakan power listrik DC (Rifusua, 2010). Sehingga permasalahan kemacetan dan pencemaran udara dapat teratasi di kota besar ini. Tetapi transportasi ini harus terintegrasi dengan angkutan lainnya seperti angkutan kota, Bus Rapid Transit (BRT) maupun kereta api (Kusuma, 2017).

Pulau Bali merupakan salah satu kepulauan yang merupakan tujuan wisata terpopuler di Indonesia (Kartika, 2016). Diantara 17.000 pulau yang ada di Indonesia, pulau Bali setiap tahunnya mendapat perhatian besar dari semua jenis pelancong di dunia. Pulau tropis ini memiliki daya tarik dan kekuatan yang menawan dalam segala hal. Banyak sawah, laut yang indah, pantai, budaya Bali yang unik, dan tradisi yang menjadikan pulau ini salah satu tujuan pariwisata yang ternama di seluruh dunia.

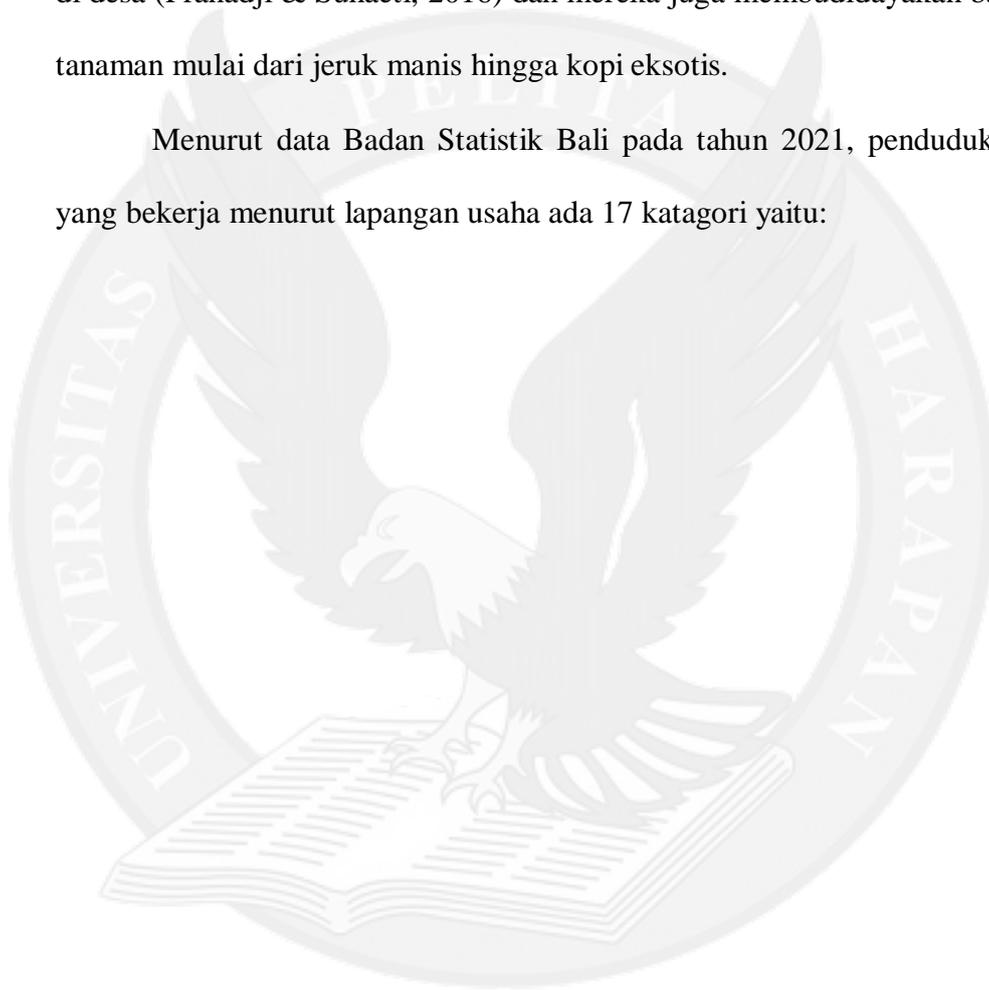
Tanah di Bali secara geografis dibagi menjadi dua bagian yang tidak sama yaitu selatan dan utara, yang dibatasi oleh gugusan gunung berapi yang memanjang dari barat ke timur, dimana gunung Agung merupakan puncak tertinggi (Geografi.org, 2020). Bali selatan memiliki dataran rendah yang luas dan lebih banyak lereng bukit. Panorama dan iklimnya juga mendukung yaitu dengan pantainya yang menakjubkan, suhu yang hangat dan pemandangan yang sangat diimpikan. Serta ombak pantai untuk berselancar terbaik serta kilauan pasir putih yang membentang, Bali utara memiliki luasan yang lebih sempit, dataran yang rendah dan sedikit lereng bukit (Pickel & Chevalier, 2017).

Bali bagian selatan mempunyai potensi untuk manusia bermigrasi, sehingga mengakibatkan urbanisasi besar-besaran baik dari utara maupun dari luar Bali. Sehingga penduduk asal sudah terkontak dengan orang luar yang mendorong mereka untuk hidup yang lebih modern dan suatu perubahan yang dapat meningkatkan status sosial mereka. Hal ini mengakibatkan kepadatan penduduk yang heterogen di wilayah Bali bagian selatan (Sudibia et al., 2012).

Menurut data Badan Pusat Statistik Bali, jumlah penduduk Bali pada bulan September 2022 adalah sebanyak 4,32 juta jiwa dan jumlah ini terus mengalami peningkatan dengan rata-rata peningkatan sebesar 42,66 ribu setiap tahunnya (Bayu, 2021). Sehingga tingkat kepadatan penduduk Bali adalah 747 jiwa perkilometer persegi dengan luas daratan di Bali yang sebesar 5.780,06 kilometer persegi. Peningkatan kepadatan pun terjadi sebesar 673 per kilometer persegi (Bayu, 2021).

Mayoritas masyarakat Bali masih merupakan masyarakat agraris (BPS Provi Bali, 2021), dan mayoritas orang Bali masih bertani meskipun industri pariwisata berkembang. Dahulu kala, pertanian adalah mata pencaharian utama orang Bali. Orang Bali mengembangkan metode pertanian mereka sendiri seperti sistem subak yang mendistribusikan air secara merata di antara sawah di desa (Pranadji & Suhaeti, 2016) dan mereka juga membudidayakan banyak tanaman mulai dari jeruk manis hingga kopi eksotis.

Menurut data Badan Statistik Bali pada tahun 2021, penduduk Bali yang bekerja menurut lapangan usaha ada 17 katagori yaitu:



Tabel 1**Katagori/ Sektor Pekerjaan Penduduk Bali 2021**

No	Kategori/Sektor	Jumlah Penduduk
1.	Pertanian, kehutanan dan perikanan	534.705
2.	Pertambangan dan penggalian	7.859
3.	Industri Pengolahan	394.125
4.	Pengadaan listrik dan gas	3.703
5.	Pengadaan air, pengelolaan sampah, limbah dan daur ulang	6.486
6.	Konstruksi	155.461
7.	Perdagangan besar dan eceran, reparasi mobil dan sepeda motor	511.721
8.	Transportasi dan pergudangan	57.669
9.	Informasi dan Komunikasi	233.811
10.	Penyediaan akomodasi dan makan minum	16.494
11.	Jasa keuangan dan asuransi	62.708
12.	Real Estat	2.738
13.	Jasa perusahaan	33.764
14.	Administrasi, pemerintahan, pertahanan dan jaminan sosial wajib	136.969
15.	Jasa Pendidikan	109.449
16.	Jasa kesehatan dan kegiatan sosial	56.262
17.	Jasa Lainnya	117.930
	Total	2.441.854

Sumber: (BPS Provinsi Bali, 2021b)

Berdasarkan hasil observasi di Bali wilayah Selatan selama masa 1 bulan Juni- Juli 2020 dan beberapa kunjungan singkat pada saat liburan tahun 2018 dan 2019, sulit untuk menemukan atau melihat keberadaan transportasi angkutan umum tetapi melihat adanya halte-halte bus yang tersedia di beberapa area. Selama liburan transportasi yang bisa digunakan

hanya menyewa mobil atau motor untuk melakukan perjalanan keliling di Bali atau berwisata.

Pada awalnya sebagai orang awam tidak mengetahui atau peduli mengenai akses transportasi menuju tempat wisata dan apakah sebenarnya ada atau tidak aturan yang ada di Bali mengenai transportasi umumnya.

Tetapi hal ini menjadi konsen penulis ketika harus pergi sendirian sementara kalau sewa mobil akan mahal biayanya. Sehingga sering kali untuk menghemat biaya menggunakan sewaan motor ketika liburan di Bali.

Pada dasarnya, pariwisata menghargai hal-hal yang paling berharga di dunia kita: pemandangan menakjubkan, margasatwa, sejarah, budaya, dan manusia. Pariwisata dapat menjadi katalis bagi pertumbuhan ekonomi lokal, menyediakan pekerjaan berkualitas baik, peluang untuk usaha dan dana untuk konservasi. Namun jika tidak dikelola dengan baik, pariwisata dapat menimbulkan dampak negatif bagi masyarakat dan lingkungan lokal, menciptakan masalah jangka panjang bagi penduduk lokal, yang pada akhirnya dapat menyebabkan penurunan pariwisata di destinasi tersebut. Tujuan dari pariwisata berkelanjutan adalah untuk meningkatkan manfaat dan mengurangi dampak negatif yang ditimbulkan oleh pariwisata bagi destinasi. Ini dapat dicapai dengan (Foundation, n.d.):

1. Melindungi lingkungan alam, satwa liar dan sumber daya alam ketika mengembangkan dan mengelola kegiatan pariwisata.
2. Memberikan pengalaman wisata otentik yang merayakan dan melestarikan warisan dan budaya.

3. Menciptakan manfaat sosial-ekonomi bagi masyarakat melalui kesempatan kerja dan pendapatan.
4. Beberapa sumber daya pariwisata berkelanjutan.

Peraturan Daerah Provinsi Bali Nomor 3 Tahun 2020 yang merupakan perubahan atas Peraturan Daerah Nomor 16 Tahun 2009 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Proponsi (RTWP) mencakup sistem perkotaan dan sistem jaringan prasarana. Jaringan prasaran yang dimaksud adalah sistem jaringan transportasi, sistem jaringan energi, sistem jaringan telekomunikasi, sistem jaringan sumber daya air dan sistem jaringan prasarana lingkungan dan prasarana lainnya di provinsi Bali (Perda No. 3, 2020). Sistem perkotaan di Provinsi Bali dibagi menjadi:

1. Bali Utara yang terdiri dari kabupaten Buleleng
2. Bali Barat yang terdiri dari Kabupaten Jembrana
3. Bali Timur yang terdiri dari kabupaten Bangli, Karangasem dan Klungkung
4. Bali Selatan yang terdiri dari kabupaten Badung, Tabanan, Gianyar dan kota Denpasar.

Perkembangan pariwisata dan transportasi di provinsi Bali wilayah selatan sudah ditunjang dengan adanya pusat pelayanan Kawasan Perkotaan Bus Sarbagita yang merupakan Kawasan Metropolitan (Perda No. 3, 2020). Tempat pariwisata yang berkembang di wilayah selatan merupakan tulang punggung perekonomian provinsi Bali karena telah memberikan sumbangan terbesar pada PDRB (Produk Domestik Regional Bruto) provinsi Bali setiap tahunnya (Nurfatimah, 2013).

Keindahan wisata alam, kekayaan alam dan budaya di Bali menjadi daya tarik bagi wisatawan dan menjadi andalan di Indonesia sebagai objek wisata. Menurut data (Dinas Pariwisata Provinsi Bali, 2017) tercatat berbagai destinasi wisata yang bisa dikunjungi di provinsi Bali wilayah Selatan, baik destinasi alam, budaya dan desa wisata yaitu:



Tabel 2
Sebaran Destinasi Wisata di Provinsi Bali wilayah Selatan

No .	Kabupaten/ Kota	Daya Tarik wisata di Kabupaten/Kota			
1.	Kota Denpasar	Lingkar Pura Maospahit (TonjaDen-Bar)	Taman budaya (Denpasar)	Pasar Kreneng (Jl. Kamboja)	Pantai Sanur (Jl. Pantai Sanur)
		Pantai Serangan (Denpasar Selatan)	Museum Lemayuer (Jl. Pantai Sanur)	Prasasti Blanjong (Sanur)	Pasar Badung/Kumbasari (Denpasar Barat)
		Museum Bali (Ds. Dangin Denpasar Timur)	Monumen Perjuangan RakyatBali (Jl. Raya Puputan Denpasar)		
2.	Kab. Badung	Pantai Kuta (Jl. Pantai Kuta)	Pantai Nusa Dua (Nusa Dua)	Pantai Tanjung Benoa (Tanjung Benoa)	Pantai Legian (JlLegian)
		Kawasan Luar Uluwatu (Uluwatu)	GWK Water Boom (Jimbaran)	Pelestarian Penyu di Delung Sari (Jl Kartika Plaza)	Pantai Canggu (Tanjung Benoa)
		Pantai Petitenget (Ds. Canggu)	Pantai Labuhan Sait (Ds. Legian Kaja)	Pantai Suluban (Jimbaran)	Pantai Geger(Nusa Dua)
		Pantai Jimbaran (Jimbaran)	Pantai Brawa (Ds. Tibubeneng)	Pantai Nyangnyang (Ds Pecatu)	Pantai Padang-padang (Ds. Pecatu)
		Pantai Batu Pageh (Ds. Unggasan)	Pantai Samuh (Kel. Benoa)	Pantai Kedongan (Kedongan)	Taman Rekreasi Hutan Bakau (Tanjung Benoa)

Tabel 2
Lanjutan

		Monumen Tragedi Kemanusiaan (Legian Kuta)	Pantai Seseh (Seseh)	Pura Sada Kapal-kapal (Kapal)	Kawasan Luar Pura Taman Ayu(Mengwi)
		Dewa wisata Baha (Ds. Baha)	Bumi Perkemahan Blahkiuh (Ds. Blahkiuh)	Alas pala Sangeh (ds. Sangeh)	Tanah Wuk (Ds.Sangeh)
		Air terjun Nungnung (Ds. Pelaga)	Wisata Agro Pelaga (Ds. Pelaga)	Kawasan Luar Puncak Tedung (Ds Pelaga)	Bali Elephant Camp (Ds. Carabgsari)
		Kawasan Jembatan (Ds. Pelaga dan Ds Belok Sidan)	Tukad Bakung (Ds. Pelaga dan Ds Sidan)	Pantai Pandawa (Ds. Kutuh)	
3.	Kab. Gianyar	Bukit Jati (Bukit Jati)	Kolam renang Bukit Jati (Ds. Samplangan)	Kelurahan Gianyar (Gianyar)	Rilef Bitera(Bitera)
		Puri Agung Gianyar(Ds. Gianyar)	Stage Sidan dan Wisata Alam Sidan(Ds. Sidan)	Relief Yeh Pulu (Ds. Bedulu)	Goa Gajah (Ds.Bedulu)
		Mandala Wisata Samuan tiga (Ds. Blahbatu)	Musium Purbakala (Ds. Pejeng)	Candi Tebing Tegalinggah (DsKutri)	Pancuran 11 macam (Keramas)
		Bukit Dharma Durga Kutri (Ds. Kutri)	Lembah sungai Petanu (Tegenungan)	Desa Bona (Ds. Bona)	Lingkungan PuraGaduh (Ds. Blahbatu)
		Sindu Raja (Ds.Tampak Siring)	Goa Garda dan Lingkungan Pura Ukur-ukuran (Ds. Pejeng)	Lingkungan Pura Penataran Sasih (Ds. Pejeng)	Gn. Kawi TampakSiring (Ds. Tampak Siring)

**Tabel 2
Lanjutan**

	Ceking (Panorama)(Ds. Sebatu)	Lembu Putih (Ceking Tegalalang)	Desa Celuk (Ds. Taro)	Desa Batuan(Celuk)
	Desa Batu Bulan(Batun)	Air Terjun Tegenungan (BatuBulan)	Taman Burung (Tegunungan)	Lingkungan Pura Puseh Canggih (Ds. Singapadu)
	Lembah Sungai Woa (Ds. Canggi)	Rimba Reptil(Sukawati)	Sidan Waterboom Bukit Jati	Bali Zoo Park (Ds. Singapadu)
	Lembu Putih Ds. Taro (Ds. Taro)	Lingk. Pura Mengening (Ds.Pejeng)	Wenara Wana (Ds. Tampak siring)	Wisata Gajah (ds.Ubud)
	Wisata kokokan (Ds. Tato)	Lembah Sungai Ayung (Ds. Petulu)	Desa Ubud (Ds. Payangan Ubud)	Desa Peliatan (Ds.Mas)
	Musium Puri Lukisan (Ds. Peliatan)	Musium Neka (Ds. Ubud)	Musium Ratna Warta (Ds. Singangan)	Musium Rudana (Ubud)
	Musium Arma(Ubud)	Taman Safari & Marine Park (Ubud)	Pantai Lebih (Ds. Serongga)	Pantai Saba (Ds.Lebih)
	Pantai Masceti (Ds. Saba)	Pantai Cucukan (ds.Saba)	Taman Kemuda Sari (Medehan)	Candi Tebing Pejeng Kangin(Ubud)
	Tegal Jambangan sayan Pantai (Ds. Pejeng)	Siyut (Ds. Sayan)	Pantai Slukat(Tulikup)	Pantai Air Jeruk(Keramas)
	Lembah Sungai Sangsang (Sukawati)	Candi Tebing GoaGarton (Gianyar)	Kolam Renang Telaga Madu (Ds. Pejeng)	Museum harapan Indonesia (Lebih, Beten Kelod, Gianyar)
	Taman Nusa (Taman Rekreasi)	Waterboom Bukit Jati (JI Bypass Tulikup, Gianyar)	Tirta Empul (Ds. Tampakk Siring)	Gn. Kawi Sebatu (Ds. Sebatu)

**Tabel 2
Lanjutan**

		Lingk. Pura Kebo Edan (Ds.Pejeng)			
4.	Kab. Tabanan	Taman Pahlawan Margarana (Ds. Margarana)	Alas Kedaton (Ds.Kukuh)	Musium Subak (Ds. Sanggulan)	Areal Pura Batukaru (Ds. Wangaya Gede)
		Yeh Panas Penatahan (Ds. Penatahan)	Yeh Panas Belulang (Ds. Belulang)	Jatiluwi (Ds. Jatiluwi)	Taman Kupu- Kupu Bali (Ds.Wanasari)
		Sanggar Tari Wratnala (Ds. Abiantuwung)	Puri Gede Kerambitan (Ds.Marga)	Puri Anyar (Kerambitan)	Saribuana – Pura Pucaksari (Ds. Wanagiri)
		Kawasan Hutan Mekori (Ds. Belimbing Pupuan)	YehPanés dan Hutan Bambu Angseri (Ds. Angseri)	Bedugul (Bedugul)	Kebun Raya EkaKarya (Ds. Baturiti)
		Pantai Soka (Ds.Soka)	Pantai Suraberata (Ds. Suraberata)	Tanah Lot (Tanah Lot)	Ulun Danu Beratan (Ds. KukuhMarga)
		Pantai Yeh Gangga(Ds. Sudimara)	Pantai Kelating (Ds. Kelating)	Air Terjun dan Perkebunan Pujungan (Ds. Pujungan)	Pantai Pasut (Kec. Kerambitan)

Sumber: Dinas Pariwisata Provinsi Bali 2017

Berdasarkan data diatas potensi pariwisata dan daya tarik wisatanya dapat dikelompokkan menjadi tiga yaitu daya tarik alam, buatan dan budaya. Provinsi Bali wilayah selatan mempunyai potensi wisata sebanyak 148 wisata yang tersebar di empat Kabupaten, sebanyak 36 tempat wisata di kabupaten Badung, 28 tempat wisata di Denpasar, 61 tempat wisata di Gianyar dan 23 tempat wisata di Tabanan (Dinas Pariwisata Provinsi Bali, 2017).

Kabupaten Badung dan kota Denpasar merupakan kabupaten yang pariwisatanya berkembang pesat, sedangkan Tabanan dan Gianyar masih kurang berkembang pariwisatanya (Srinadi & Sumarjaya, 2015). Hal tersebut menyebabkan masalah transportasi di Bali masih menjadi salah satu hambatan untuk para wisatawan karena belum terhubung dan tersistem dengan baik (Wayan & Putu, 2021). Sehingga wisatawan masih banyak yang memakai kendaraan sewa mobil ataupun motor untuk mengakses tempat-tempat wisata (Nunuj Nurdjanah, 2015). Tentunya dengan banyaknya kendaran yang ada di Bali akan menghambat mobilitas dan akan berakibat kemacetan serta polusi (Said et al., 2019). Menurut Ida Ayu Indah Yustikarini, yaitu perwakilan dari Dinas Pariwisata Pemerintah Provinsi Bali, penggunaan transportasi umum atau massal sangat berperan dalam mengurangi polusi udara yang termasuk hal penting dalam upaya menjalankan wisata berkelanjutan (Mahapatni et al., 2019). Gubernur Bali Nomor 28 tahun 2020 tentang Tata Kelola Pariwisata Bali pun juga mengatur mengenai jasa transportasi wisata yang bisa digunakan di Bali (Dinas Pariwisata, 2020).

Banyaknya jumlah kendaraan di Provinsi Bali menurut (BPS Provinsi Bali, 2021b) telah mencapai jumlah 4.510.791 (empat juta lima ratus sepuluh ribu tujuh ratus Sembilan satu) kendaraan yang terdiri dari:

Tabel 3
Jenis dan jumlah kendaraan Bermotor
di Provinsi Bali Tahun 2019 – 2021

No.	Jenis Kendaraan	Banyaknya kendaraan (unit)
1.	Bus	8.911
2.	Truk	159.003
3.	Sepeda motor	3.877.595
4.	Mobil Penumpang	465.282
	Jumlah	4.510.791

Sumber: (BPS Provinsi Bali, 2021b)

Dari tabel diatas dapat dilihat bahwa jumlah motor yang ada di Bali paling banyak dibandingkan dengan kendaraan lainnya. Ini mencerminkan banyaknya pengguna kendaraan bermotor (BPS Provinsi Bali, 2021b). Tabel diatas juga mencerminkan jumlah kendaraan di Bali hampir sebanding dengan jumlah penduduknya. Menurut Badan Pusat Statistik Bali mencatat penduduk Provinsi Bali pada bulan September 2020 sebanyak 4,32 juta jiwa, dibandingkan dengan hasil sensus sebelumnya jumlah penduduk Provinsi Bali terus mengalami peningkatan (BPS Provinsi Bali, 2020). Dalam jangka waktu sepuluh tahun sejak tahun 2010, jumlah penduduk Bali mengalami penambahan sekitar 426,65 ribu jiwa atau rata-rata sebanyak 42,66 ribu setiap tahun, dan rasionya mendekati satu orang mempunyai satu kendaraan (BPS Provinsi Bali, 2020). Melihat rasio di atas maka kepadatan transportasi di Bali

sebagai suatu pulau akan dipenuhi juga oleh kendaraan sehingga kemacetan akan terlihat dimana-mana dan juga pencemaran udara sangat terlihat jelas dan membuat langit Bali menjadi tidak Biru lagi.

Beberapa penelitian sebelumnya telah banyak membahas dengan banyaknya kendaraan bermotor yang berdampak pada polusi kendaraan di Bali. Seperti yang di paparkan oleh (Putu & Arwini, 2019) dalam penelitiannya mengenai Dampak pencemaran Udara Terhadap Kualitas Udara di Provinsi Bali, emisi gas buang yang dihasilkan kendaraan bermotor ini menjadi sumber polusi utama yaitu sebesar 70% dari seluruh faktor polusi. Hal ini mengakibatkan udara yang dihirup oleh masyarakat dan wisatawan di Bali adalah udara yang merugikan bagi kesehatan yang berasal dari kendaraan yang kurang ramah lingkungan dan berasal dari bahan bakar minyak bumi yang merupakan bahan bakar tidak diperbaharui (Ramadhan, 2019). Untuk keberlanjutan Bali sebagai tempat wisata maka perlu menjaga lingkungan dengan menerapkan wisata yang berkelanjutan, yaitu termasuk menjaga kualitas udaranya.

Pemerintah Provinsi Bali telah mengeluarkan Trans Sarbagita yang sudah mulai beroperasi sejak bulan 17 Agustus tahun 2011 Trans Sarbagita ini merupakan singkatan dari Denpasar, Badung, Gianyar, Tabanan dan memiliki 3 Bis rute di Denpasar dengan 89 Bis pemberhentian (Dindayanti, 2020). Bus rute mereka mencakup area dari Utara (Gianyar) dengan satu pemberhentian di Batubulan ke Selatan (Badung) dengan satu pemberhentian di Gwk (Garuda Wisnu Kencana). Pemberhentian paling barat mereka adalah Ungasan 1 (Badung) dan pemberhentian paling timur adalah Batubulan (Gianyar)

(Dindayanti, 2020). Pada tahun 2015, diluncurkan dua koridor lagi, yakni Tabanan-Mengwi-Bandara I Gusti Ngurah Rai serta Mahendradatta-Sanur-Lebih, tetapi dua koridor terakhir kabarnya sudah tidak beroperasi lagi alias telah ditutup (Sugihamretha, 2020).

Bus Trans Sarbagita sempat berhenti beroperasi, namun pada bulan Mei 2019 layanan tersebut kembali dioperasikan oleh pemerintah setempat setelah melalui uji coba operasional mulai tanggal 26 April hingga 1 Mei 2019 (NusaBali.com, 2022). Pengoperasian kembali bus Trans Sarbagita melayani rute Bandara I Gusti Ngurah Rai-Nusa Dua PP serta Bandara I Gusti Ngurah Rai-Batubulan PP berkekuatan 6 armada bus (NusaBali.com, 2022).

Transportasi yang diluncurkan September 2020 yang terdapat di dalam aglomerasi Trans sarbagita yaitu Trans Metro dewata, yang melayani empat koridor yaitu mencakup Denpasar, Badung, Gianyar, dan Tabanan (Balipost, 2020) merupakan perluasan dari Trans Sarbagita, dalam merealisasikan layanan transportasi publik dan pemerintah memberikan subsidi sebesar 100 persen untuk biaya operasional kendaraan (BOK). Didalam Bus ini terdapat peralatan canggih IoT (Internet of Things) seperti CCTV, reader kartu non-tunai, sensor penghitung jumlah penumpang, serta sensor alarm pada pengemudi untuk mendeteksi jika ada pelanggaran pada pengemudi, seperti pengemudi mengantuk, merokok, tidak menggunakan *seatbelt* dan keluar jalur/trayek, yang lantas sistem membunyikan alarm dan mengirim informasi ke Command Center secara real time (Agung et al., 2015). Dengan armada 105 bus, ada empat rute yang dilayani Trans Metro Dewata, yakni GOR Ngurah Rai-Bandara I Gusti Ngurah Rai, Terminal Persiapan-Central Parkir Kuta

Badung, Pantai Matahari Terbit-Dalung, dan Terminal Ubung-Sentral Parkir Monkey Forest (Nugraha et al., 2021).

Harapannya dengan adanya bus Trans Sarbagita wisatawan akan lebih mudah menggunakan moda transportasi umum untuk mencapai tempat tujuan wisata sehingga mengurangi konsumsi bahan bakar (BBM) (NusaBali.com, 2022). Tetapi dalam pelaksanaannya ternyata masih banyak kendala yaitu baik minat masyarakat atau masalah pelayanannya yang belum sesuai dengan kebutuhan penumpang. Hal ini juga diungkapkan oleh penulis (Pratiwi et al., 2020) tentang “Persepsi masyarakat terhadap transportasi Publik Trans Sarbagita di provinsi Bali” dimana hasil dari penelitiannya menyebutkan bahwa Trans Sarbagita kurang diminati masyarakat dan aksesibilitas ke tempat-tempat wisata belum ada, sehingga moda transportasi umum di Bali belum bisa terlaksana dan diminati oleh wisatawan saat ini .

Industri pariwisata juga ikut berperan dalam menyediakan transportasi wisata di Bali, yaitu adanya model transportasi Bus Kura-kura dengan model shuttle bus yang berpusat di Denpasar dan sudah mempunyai delapan rute di Bali (Kusuma, 2017). Daerah-daerah wisata seperti Kuta, Legian, Seminyak, Sanur, dan Ubud sudah masuk dalam rutennya, Sedangkan rute lain yang sedang dalam pengembangan yaitu Nusa Dua (Gustaman, 2016).

Transportasi wisata di Bali semakin berkembang dengan munculnya pemesanan transportasi secara online yaitu aplikasi Gojek dan Grab (Pratiwi & Kesumadewi, 2017). Transportasi yang digunakan adalah kendaraan bermotor dan mobil yang disediakan oleh masyarakat, selain itu ada aplikasi baru seperti Bananaz.co yang memberikan layanan rental motor di Bali bagi wisatawan

yang siap diantar baik ke Bandara, hotel atau tempat wisata (Krisnamurti, 2021).

Menurut penjelasan diatas transportasi yang disediakan oleh pemerintah dari central ke wilayah/area sudah difasilitasi oleh Bus Trans Sarbagita. Sedangkan dari Hub atau area ke tempat wisata belum terfasilitasi atau belum adanya akses transportasi yang dapat menjangkau daerah wisata di Provinsi Bali wilayah Selatan, selain wisatawan harus memakai kendaraan bermotor atau mobil yang disewa dari masyarakat atau aplikasi online. Peraturan yang telah dibuat oleh pemerintah terkesan belum terimplementasi dan adanya kearifan lokal yang menjadi aturan tersendiri dan dijalani oleh masyarakat. Transportasi yang berkelanjutan belum dipahami oleh seluruh masyarakat dan stackholder yang ada, sehingga keberadaan akses transportasi ini hanya sebagai media transportasi yang bisa menuju tempat wisata tetapi tidak memikirkan keberlanjutan dan efek lingkungan di masa yang akandatang. Disinilah penulis merasa perlu untuk melakukan penelitian lebih lanjut mengenai transportasi yang bisa dipakai wisatawan dari wilayah atau area menuju destinasi wisata di provinsi Bali wilayah Selatan dan bagaimana peraturan pemerintah bisa berperan dalam menata kelola transportasi sehingga menjadikan transportasi yang berkelanjutan.

B. Perumusan Masalah

Berdasarkan pada uraian pendahuan diatas, agar pemmasalahan tidak terlalu melebar sehubungan denga keterbatasan waktu, anggaran dan

kemampuan melaksanakan penelitian, dirumuskan permasalahan sebagai berikut :

1. Bagaimana ketersediaan transportasi umum untuk menuju tempat wisata di Bali wilayah Selatan?
2. Bagaimana peran Peraturan Pemerintah dan Peraturan Daerah di Bali untuk mengatur Tata Kelola Transportasi ke tempat Wisata di Bali wilayah Selatan?
3. Bagaimana Model moda transportasi keberlanjutan yang bisa digunakan di Bali wilayah Selatan?

C. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan penelitian yang hendak dicapai sebagai berikut:

1. Mengetahui tingkat aksesibilitas transportasi umum ke tempat wisata di provinsi Bali wilayah Selatan.
2. Mengkaji aturan pemerintah dalam mengatur tata kelola transportasi wisata dari hub/area ke tempat wisata di Provinsi Bali wilayah Selatan;
3. Menganalisis model transportasi wisata dari Hub/area ke destinasi wisata yang bisa terintegrasi dan berkelanjutan di Provinsi Bali wilayah Selatan.

D. Manfaat Penelitian

Penelitian ini dapat bermanfaat bagi akademisi, praktisi, pemerintah dan masyarakat, sehingga dapat mempengaruhi kesadaran masyarakat tentang Bali yang berkelanjutan. Manfaat penelitian ini dapat berupa:

1. Saran atau rekomendasi untuk peningkatan aksesibilitas transportasi wisata di provinsi Bali wilayah Selatan saat ini.
2. Masukan terhadap peraturan pemerintah terkait aksesibilitas transportasi wisata dari hub/area ke tempat wisata di Provinsi Bali wilayah Selatan;
3. Pemikiran tentang transportasi wisata dari Hub/area ke destinasi wisata yang bisa terintegrasi, berkelanjutan, dan ramah lingkungan di Provinsi Bali wilayah Selatan.

