



VOLUME 10 NOMOR 2

JULI – DESEMBER 2021

**PENGARUH DESA WISATA TERHADAP PERUBAHAN GUNA LAHAN,
SOSIAL DAN EKONOMI DI GAMPONG NUSA, KABUPATEN ACEH
BESAR, ACEH**

Siti Salsabila Ulfah, Putra Rizkiya, Zahrul Fuady, Zainuddin

1-17

**KESESUAIAN PEMANFAATAN RUANG KECAMATAN PEUKAN BADA
BERDASARKAN RTRW KABUPATEN ACEH BESAR TAHUN
2012-2032**

Alfian Bhara Juang T.A, Elysa Wulandari, Fahmi Aulia

18-30

**KARAKTERISTIK SOSIAL EKONOMI DAN PERJALANAN WISATAWAN
MENUJU LOKASI OBJEK WISATA PANTAI: DALAM PERSPEKTIF
GENDER (STUDI KASUS: KSPK PANTAI LHOKNGA, KABUPATEN
ACEH BESAR, ACEH)**

Cut Rika Aprilia Naja, Irin Caisarina, Fahmi Aulia

31-39

BANGUNAN PINTAR DAN PENERAPANNYA DI INDONESIA

Hannisa Handri, Zulfikar Taqiuddin, Khairul Huda

40-51

Karakteristik Sosial Ekonomi dan Perjalanan Wisatawan Menuju Lokasi Objek Wisata Pantai: Dalam Perspektif Gender (Studi Kasus: KSPK Pantai Lhoknga, Kabupaten Aceh Besar, Aceh)

Cut Rika Aprilia Naja¹, Irin Caisarina^{2*}, Fahmi Aulia³

Jurusan Arsitektur dan Perencanaan Fakultas Teknik USK¹

Jurusan Arsitektur dan Perencanaan Fakultas Teknik USK^{2*}

Pusat Studi Gender, Universitas Syiah Kuala²

Email: irincaisarina@unsyiah.ac.id

Jurusan Arsitektur dan Perencanaan Fakultas Teknik USK³

Abstract

Dalam Dokumen Rencana Pengembangan Pariwisata Kabupaten (Ripparkab) Aceh Besar Tahun 2020-2034, Kawasan Strategis Pariwisata Kabupaten (KSPK) Rekreasi Pantai Lhoknga merupakan destinasi wisata unggulan Kabupaten Aceh Besar dan memiliki daya tarik wisata yang mengalami kenaikan jumlah wisatawan sehingga menyebabkan kemacetan karena bangkitan dan tarikan perjalanan yang tinggi terutama pada hari libur. Namun, angkutan umum belum tersedia untuk melayani kawasan tersebut dimana penyediaan angkutan umum pada lokasi wisata merupakan hal yang wajib sesuai dengan yang tertuang dalam PP. No Nomor 50 Tahun 2011 Tentang Rencana Induk Pembangunan Kepariwisata Nasional Tahun 2010-2022 dan PM. No 74 Tahun 2014 Tentang Angkutan Jalan. Penyediaan angkutan umum ini perlu disediakan untuk mengakomodir aksesibilitas dan mobilitas wisatawan dari dan ke sumber pasar wisatawan. Tujuan penelitian untuk mengetahui karakteristik sosial ekonomi dan perjalanan wisatawan yang merupakan salah satu faktor dalam penyediaan angkutan umum. Penelitian ini adalah penelitian kuantitatif menggunakan kuesioner sebagai data primer dan analisis statistik deskriptif untuk metode pengolahan data. Hasil penelitian menunjukkan wisatawan didominasi oleh perempuan sebanyak 70,9% dengan rentang umur 17-26 tahun sebanyak 52,8%, memiliki kendaraan pribadi sebanyak 92% dan rata-rata 95% menggunakannya untuk mengakses lokasi wisata Pantai.

Keywords: Angkutan Umum, Sosial Ekonomi, perjalanan, wisatawan, wisata pantai

1. LATAR BELAKANG

Pariwisata merupakan salah satu faktor penggerak perekonomian suatu negara. Pariwisata sebagai salah satu aktivitas perjalanan membutuhkan transportasi untuk mendukung pemindahan wisatawan dari asal ke tujuan destinasi wisata. Dalam sistem pariwisata terbagi atas dua yaitu sisi penawaran dan permintaan (Gunn dan Var, 2002). Transportasi berada pada sisi penawaran yang merupakan salah satu aspek penting yang harus disediakan pada suatu destinasi wisata. Destinasi pariwisata yang potensial tidak bisa dicapai dan dikembangkan jika tidak adanya sarana transportasi. Semakin baik sarana transportasi maka semakin banyak wisatawan yang akan berkunjung. Law (2002) mengatakan bahwa pentingnya penyediaan transportasi sering diabaikan dalam pengembangan pelayanan pariwisata. Nyatanya, sektor pariwisata cenderung naik dan berkembang setiap tahunnya dan kemungkinan akan terus berlanjut di masa yang akan datang begitu juga dengan permintaan perjalanan (Graham, Papatheodorou, & Forsyth, 2008). Oleh karena itu, untuk memfasilitasi kenaikan jumlah pengunjung dan menerapkan perpindahan yang lebih berkelanjutan ke daerah wisata, maka mendorong dan mengajak orang untuk menggunakan transportasi yang lebih berkelanjutan merupakan hal yang penting serta dapat meningkatkan efisiensi sistem transportasi (Peeters & Dubois, 2010).

Penyediaan transportasi umum menjadi suatu hal yang penting untuk disediakan ke daerah wisata. Hal ini sesuai dengan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 50 Tahun

2011 Tentang Rencana Induk Pembangunan Kepariwisata Nasional Tahun 2010-2022 yang menyebutkan bahwa arah kebijakan penyediaan dan pengembangan sarana transportasi meliputi pengembangan dan peningkatan kemudahan akses dan pergerakan wisatawan menuju destinasi dan pengembangan dan peningkatan kenyamanan dan keamanan pergerakan wisatawan menuju destinasi. Kebijakan tersebut sebagai upaya untuk meningkatkan ketersediaan, kecukupan kapasitas moda transportasi sebagai sarana atau alat pergerakan wisatawan menuju destinasi wisata. Selain itu juga, Dokumen Ripparkab Aceh Besar Tahun 2020-2034 dalam penyediaan angkutan umum ke destinasi wisata, Pemerintah Kabupaten Aceh Besar bertanggung jawab untuk menyusun regulasi dan kerjasama antarpemerintah dan swasta dalam pengembangan trayek serta penyediaan angkutan umum yang aman dan nyaman untuk menjangkau lokasi objek wisata.

Transportasi umum dapat memberikan aksesibilitas dan kemudahan mobilitas bagi wisatawan. Jika tempat wisata dapat diakses dengan mudah, maka akan banyak orang yang dapat mengunjungi daerah tersebut (Kumar, 2010). Khadaroo dan Seetanah (2008) mengaitkan pentingnya penyediaan sistem transportasi yang efektif dan mudah diakses kapan saja oleh wisatawan yang akan tinggal di suatu daerah tujuan wisata tertentu. Transportasi umum berperan penting dalam meningkatkan aksesibilitas ke berbagai tempat wisata di dalam kota (Albalade dan Bel, 2010). Kemudahan dalam mengakses lokasi wisata dengan menggunakan transportasi umum dapat memberikan kenyamanan bagi berbagai kalangan terutama wanita. Wanita lebih cenderung menggunakan transportasi umum karena keterbatasannya dalam bergerak dan pola perjalanan mereka berbeda dengan laki-laki hal ini sesuai dengan kebutuhan dan tugas mereka serta karena mereka pada umumnya memiliki keterbatasan waktu dan akses terhadap sumber daya. Selain itu, wanita lebih cenderung memiliki risiko yang tinggi untuk menjadi korban terhadap kekerasan dan kejahatan (Kebeck, Mark, Bonn, 2017).

Salah satu faktor permintaan transportasi umum dapat dilihat dari penggunaannya. Secara umum pengguna transportasi umum dapat dibedakan atas dua kelompok yaitu kelompok *choice* dan kelompok *captive* (Widodo, 2005). Kelompok *choice* merupakan golongan pengguna yang mempunyai kemudahan atau akses ke kendaraan pribadi sedemikian hingga dapat memilih untuk menggunakan angkutan umum atau angkutan pribadi. Sedangkan kelompok *captive* adalah merupakan golongan pengguna yang terpaksa menggunakan angkutan umum karena ketiadaan kendaraan pribadi. Menurut Stover and McCormack (2012), ada beberapa faktor yang mempengaruhi permintaan angkutan umum salah satunya yaitu sosial ekonomi pengguna. Menurut Susilowati, Wicaksono, dan Suharso (2011), karakteristik sosial ekonomi pengguna yaitu jenis kelamin, umur, pekerjaan, latar belakang pendidikan, pendapatan dan sebagainya. Selanjutnya, Tamin (2000) menjelaskan bahwa karakteristik sosial ekonomi pengguna angkutan umum yaitu kepemilikan kendaraan, jumlah anggota keluarga, kepemilikan SIM, dan pendapatan. Tamin juga menyebutkan terdapat 3 klasifikasi tujuan dari seseorang melakukan perjalanan yaitu berdasarkan waktu, tujuan dan jenis orang yang melakukan perjalanan.

Penggunaan transportasi umum dapat memberikan banyak manfaat dalam berbagai aspek seperti aspek lingkungan, sosial dan ekonomi. Transportasi umum ke daerah wisata dapat melestarikan alam daerah wisata dan mengurangi emisi karbon, kemacetan serta kecelakaan lalu lintas sehingga dapat mendukung upaya pembangunan berkelanjutan dalam bidang transportasi dan pariwisata. Transportasi umum mendorong akses dan keamanan bagi setiap orang baik dari segi usia, jenis kelamin dan latar belakang. Dalam penelitian ini, kegunaan transportasi umum tidak hanya dapat dimanfaatkan oleh wisatawan tetapi juga dapat dimanfaatkan oleh penduduk lokal yang berada di sepanjang koridor menuju kawasan objek wisata tersebut. Oleh karena itu, sebagai pertimbangan pendediaan angkutan umum menuju lokasi objek wisata pantai tersebut, mengetahui karakteristik sosial dan ekonomi serta perjalanannya merupakan hal yang penting.

2. METODE

Penelitian ini merupakan penelitian kuantitatif dengan kawasan studi berada di KSPK Pantai Lhoknga, Kecamatan Lhoknga, Kabupaten Aceh Besar, Provinsi Aceh yang memiliki 6

objek wisata unggulan dengan luas wilayah administrasi adalah 87,94 Km². Jenis dan sumber data yang digunakan dalam penelitian ini yaitu menggunakan data primer mengenai karakteristik sosial ekonomi yaitu berupa usia, jenis kelamin, tingkat pendidikan, daerah asal, jenis pekerjaan, pendapatan, jumlah anggota keluarga serta karakteristik perjalanannya yaitu berupa kendaraan yang digunakan, kepemilikan SIM, kepemilikan kendaraan pribadi, teman perjalanan dan tujuan perjalanan yang diperoleh dari penyebaran kuesioner secara langsung dan juga melalui *online form* (mengingat kondisi Pandemi Covid-19 yang sedang terjadi).

Metode penentuan sampel yang digunakan ialah metode *Non-Probability Sampling* dengan teknik *Accidental Sampling*. Kategori responden adalah wisatawan yang pernah melakukan kunjungan ke salah satu dari 6 lokasi objek wisata di KSPK Pantai Lhoknga. Sampel pada penelitian ini adalah wisatawan dengan syarat pernah mengunjungi salah satu dari 6 lokasi objek wisata pantai di wilayah studi. Jumlah responden yang diperoleh pada penelitian ini adalah sebanyak 306 orang dengan rentang waktu penyebaran kuesioner sejak tanggal 3 Juli – 10 Juli 2021. Analisis statistik deskriptif digunakan untuk menginterpretasikan data kuesioner yang diperoleh. Adapun kawasan studi dapat dilihat pada gambar 1 di bawah ini.



Gambar 1. Kawasan Studi

Sumber: Hasil Olahan Peneliti (2021)

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

3.1 Karakteristik sosial dan ekonomi wisatawan

Jumlah wisatawan yang berkunjung ke KSPK Lhoknga adalah wisatawan berjenis kelamin perempuan sebesar 70,9% dan laki-laki sebesar 29,1%. Dari jumlah persentase tersebut, terlihat wisatawan perempuan lebih mendominasi kunjungan ke KSPK Lhoknga dan memiliki peluang besar dalam penggunaan angkutan umum. Bresson et al. (2002) menemukan bahwa terdapat perbedaan antara wanita dan laki-laki dalam hubungannya terhadap penggunaan angkutan umum, dimana wanita lebih bergantung kepada angkutan umum karena keterbatasan kemampuan mereka untuk membawa kendaraan pribadi. Sementara laki-laki lebih menyukai mengendarai kendaraan sendiri dan kurang menyukai atau beralih menggunakan transportasi publik (Alvinsyah, Soehodho dan Nainggolan, 2005). Penelitian yang dilakukan oleh Morikawa et al (2005) yang dilakukan di kota-kota Jepang menemukan bahwa laki-laki lebih menyukai mengendarai mobil atau motor daripada wanita. Sementara di Taiwan diantara golongan usia

lanjut, laki-laki lanjut usia didapati mengendarai sendiri kendaraannya daripada wanita lanjut usia (Chang dan Wu, 2005).

Satiennam et al. (2011) mengatakan bahwa wanita memiliki peluang besar untuk beralih atau menggunakan transportasi publik. Hal ini dikarenakan pada umumnya wanita memiliki perbedaan pola perjalanan dengan laki-laki. Wanita di kawasan perkotaan cenderung melakukan perjalanan pendek dengan variasi waktu yang lebih banyak. Kaum perempuan menggunakan transportasi umum dan berjalan kaki lebih banyak daripada laki-laki dan cenderung untuk melakukan lebih banyak perjalanan di luar jam sibuk dan tidak terkait dengan perjalanan pekerjaan serta bepergian ke lokasi yang lebih tersebar. Dalam melakukan perjalanan, perempuan lebih cenderung memiliki beberapa destinasi atau tujuan yang ingin dicapai dalam satu perjalanan (Kebeck, Mark, Bonn, 2017). Penyebab lain adalah wanita lebih sering menggunakan transportasi umum dan bergantung kepada aksesibilitasnya. Jika hanya ada satu kendaraan yang tersedia di suatu rumah tangga, maka pada umumnya laki-laki akan menggunakannya. Wanita memiliki hambatan atau keterbatasan fisik dalam melakukan perjalanan. Dalam penelitian ini, wisatawan khususnya wanita menggunakan kendaraan pribadi untuk mengakses lokasi objek wisata KSPK Lhoknga karena ketidakterediaan transportasi umum yang dapat mendukung pergerakan mereka. Padahal transportasi umum sangat diandalkan oleh Wanita dalam mendukung pergerakannya.

Wisatawan yang berkunjung pada umumnya berada pada rentang umur 17-26 tahun sebesar 52,8%, yang mana sebanyak 38% merupakan wanita. Pada rentang umur antara 37-46 tahun sebesar 19%, 27-36 tahun sebesar 12,8%, rentang umur 47-56 sebesar 12,1% dan umur >56 tahun sebesar 3%. Abuhamoud, Rahmat, dan Ismail (2011) mengatakan bahwa selain jenis kelamin yang dapat mempengaruhi permintaan transportasi publik, struktur umur juga memiliki hubungan yang positif dengan penggunaan transportasi publik. Kelompok lanjut usia (lansia) mempunyai peluang untuk menggunakan transportasi publik jika usia legal minimum mengemudi dinaikkan dan kualitas pelayanan transportasi publik ditingkatkan (Nurdden, Rahmat, dan Ismail, 2007). Di Nagoya, Jepang, Morikawa et al (2003) menemukan preferensi yang kuat dalam kebergantungan kendaraan pribadi pada rentang umur 18 ke atas sedangkan pada kelompok umur 65 ke atas lebih memilih menggunakan bus. Struktur umur dapat mempengaruhi penggunaan pelayanan angkutan umum terlebih kepada rentang umur pekerja yang memiliki lebih banyak pertimbangan untuk menggunakan angkutan umum (Bresson et al., 2002). Oleh karena itu, mereka tidak dapat menggunakan kendaraan pribadi dalam mendukung pergerakan mereka.

Adapun tingkat pendidikan wisatawan yang berkunjung ke lokasi wisata KSPK Lhoknga didominasi oleh responden yang berpendidikan SMA/ sederajat yaitu sebesar 42,3%, yang mana sebanyak 38,2% nya merupakan wanita. Selanjutnya diikuti oleh latar belakang pendidikan S-1 sebesar 36,7%, S-2 sebesar 11,1%, dari kalangan pendidikan D-3 sebesar 7,5%, dari kalangan S-3 sebesar 1,6%, dan dari kalangan pendidikan SD/ sederajat dan SMP/ sederajat masing-masing sebesar 0,3%. Dengan rentang umur diatas, maka dapat diketahui jenis pekerjaan wisatawan yang berkunjung ke lokasi wisata didominasi oleh pelajar/ mahasiswa yaitu sebesar 44%, yang mana sebanyak 43% nya adalah perempuan. Hal ini juga sesuai dengan rentang umur responden yang didominasi oleh umur 17-26 tahun, dari kalangan PNS sebesar 20,7%, dari kalangan swasta sebesar 10,3%, dari kalangan Ibu Rumah Tangga sebesar 7,9%, dari kalangan wiraswasta sebesar 6,9% dan dari jenis pekerjaan lainnya sebesar 9,9%.

Umumnya pengunjung KSPK Lhoknga bertempat tinggal dan berasal dari Kota Banda Aceh yaitu sebesar 48%, diantaranya sebanyak 36% merupakan wanita. Kemudian pengunjung berasal dari wilayah Kabupaten Aceh Besar sebesar 29%, dan sebanyak 24% nya merupakan wanita. Pengunjung yang berasal dari Kota/ Kabupaten Aceh lainnya sebesar 18%, dari luar Provinsi Aceh sebesar 4% dan yang berupa Warga Negara Asing sebesar 1%. Beberapa kalangan seperti wisatawan yang berasal dari Kota/ Kabupaten Aceh Lainnya, Luar Provinsi Aceh dan Warga Negara Asing pada umumnya tidak memiliki kendaraan pribadi untuk mengakses lokasi wisata. Oleh karena itu mereka memiliki potensi untuk menggunakan angkutan umum sebagai

moda transportasi yang dapat mengantarkan mereka ke lokasi objek wisata yang dituju. Kota dengan jaringan transportasi publik yang baik akan lebih menarik bagi wisatawan (Mandeno, 2011) dan pengalaman mereka menggunakan transportasi publik akan mempengaruhi kepuasan terhadap lokasi destinasi wisata yang dituju (Thompson & Schofield, 2007).

Dari segi pendapatan, pada penelitian ini didominasi oleh 58% responden yang berpenghasilan kurang dari 1 juta rupiah dan jika di kaitkan dengan usia responden yang didominasi oleh usia 17-26 tahun dengan jenis pekerjaan berupa pelajar/mahasiswa. Selanjutnya responden dengan rentang pendapatan Rp. 1.000.000 – Rp. 3.000.000 sebesar 23%, Rp. 3.000.000 - Rp. 5.000.000 sebesar 10% dan pendapatan lebih besar dari Rp. 5.000.000 sebesar 9%. Apabila angkutan umum tersedia ke lokasi objek wisata, maka dapat digunakan oleh wisatawan dari berbagai kalangan pendapatan baik pendapatan kecil maupun besar. Pendapatan dipertimbangkan sebagai faktor latar belakang suatu pengguna setara dengan atribut atau kualitas angkutan umum seperti, biaya, pelayanan, ketepatan waktu, waktu perjalanan dan sebagainya. Pendapatan dapat menaikkan jumlah perjalanan dan lama perjalanan dikarenakan aktivitas tambahan yang pengguna punya (Paulley., et. Al, 2004). Dapat disimpulkan bahwa pendapatan juga merupakan pertimbangan yang dapat mendorong orang untuk memiliki kendaraan pribadi. Semakin tinggi pendapatan seorang individu, maka semakin besar keinginannya untuk memiliki kendaraan pribadi. Sementara di Pulau Pinang ditemukan bahwa walaupun masyarakat berpendapatan kurang dari RM 1500/rumah tangga/bulan tidak mengurangi keinginan mereka untuk memiliki kendaraan roda 4 untuk mobilitas mereka sehari-hari (Caisarina & Mat, 2009)

Dilihat dari sisi jumlah anggota keluarga, jumlah anggota keluarga sebanyak 1 hingga 4 orang mendominasi jawaban kuesioner yaitu sebesar 61% dan jumlah anggota keluarga lebih dari 5 orang adalah sebesar 39%. Alotaibi (2017) menyatakan bahwa besarnya jumlah keluarga dapat mempengaruhi permintaan pelayanan angkutan umum. Adapun hasil analisis karakteristik sosial dan ekonomi wisatawan dapat dilihat pada Tabel 1 sebagai berikut:

Tabel 1. Karakteristik Sosial Ekonomi Wisatawan

	Wisatawan	Presentase
Jenis Kelamin		
Laki-Laki	89	29,1%
Perempuan	217	70,9%.
Usia		
17-26 Tahun	162	52,8%
27-36 Tahun	39	12,8%
37-46 Tahun	58	19%
47-56 Tahun	37	12,1%
> 56 Tahun	9	3%
Tingkat Pendidikan		
SD	1	0,3%
SMP	1	0,3%
SMA	129	42,3%
D3	23	7,5%
S1	112	36,7%
S2	34	11,1%,
S3	5	1,6%,
Daerah Asal		
Banda Aceh	147	48%
Kabupaten Aceh Besar	89	29%
Kab/Kota Aceh Lainnya	55	18%
Luar Provinsi Aceh	12	4%

Warga Negara Asing	3	1%
Jenis Pekerjaan		
Pelajar/Mahasiswa	135	44%
Wiraswasta	21	6,9%
PNS	63	20,7%
Ibu Rumah Tangga	24	7,9%
Swasta	32	10,3%,
Lainnya	30	9,9%
Pendapatan		
Kurang Rp. 1.000.000	177	58%
Rp 1.000.000 – Rp. 3.000.000	70	23%,
Rp. 3.000.000 – Rp. 5.000.000	31	10%
>Rp. 5.000.000	28	9%
Jumlah Anggota Keluarga		
1-4 Orang	187	61%
>5 Orang	119	39%

3.2 Karakteristik perjalanan wisatawan

92% wisatawan yg berkunjung ke KSPK Lhoknga memiliki kendaraan pribadi dan 8% wisatawan tidak memiliki kendaraan pribadi. Rata-rata wisatawan yang memiliki kendaraan pribadi pada umumnya merupakan wisatawan lokal yang berasal dari Kota Banda Aceh dan Wilayah Kabupaten Aceh Besar. Kepemilikan dan ketergantungan terhadap kendaraan pribadi ini dapat mempengaruhi permintaan terhadap angkutan umum. Pendapatan dan kepemilikan kendaraan pribadi mempunyai hubungan yang kuat. Kenaikan pendapatan dapat menyebabkan kemauan untuk memiliki kendaraan pribadi, kepemilikan kendaraan pribadi dapat mengurangi permintaan terhadap penggunaan angkutan umum (Paulley., et. al, 2004). Selain itu, pelayanan dan sistem transportasi umum yang buruk juga menjadi pemicu meningkatnya persentase jumlah kepemilikan kendaraan pribadi secara drastis sejak awal tahun 1990-an (Caisarina & Mat, 2008).

Jenis kendaraan mobil pribadi adalah yang paling dominan digunakan untuk mengunjungi lokasi objek wisata di KSPK Lhoknga yaitu sebesar 50%, sepeda motor sebesar 46%, kendaraan jenis angkutan umum yaitu sebesar 3% dan jenis kendaraan lainnya yang dipilih oleh responden ialah sebesar 1%. Salah satu alasan meningkatkan penggunaan kendaraan pribadi adalah karena peningkatan jumlah kepemilikan kendaraan pribadi setiap tahun (Caisarina dan Mat, 2008). Hampir sebagian besar wisatawan bergantung kepada kendaraan pribadi dalam mengakses lokasi objek wisata, hal ini disebabkan karena tidak adanya pilihan bagi wisatawan terutama wisatawan wanita yang lebih dominan dan pada umumnya sangat bergantung pada transportasi umum dalam mendukung pergerakan perjalanan mereka. Selain itu, disebutkan oleh Lumsdon dan Owe (2004), penggunaan kendaraan pribadi di lokasi objek wisata juga memberikan dampak pada lingkungan alam di sekitarnya yang merupakan atraksi utama pada pariwisata alam. Oleh karena itu, untuk melindungi lingkungan alam dan meminimalisir polusi udara atau karbondioksida adalah dengan mendorong orang untuk menggunakan alternatif lain dalam mendukung pergerakan mereka seperti bersepeda, berjalan kaki, atau menggunakan transportasi umum (Peeters dan Dubois, 2010).

Melihat pentingnya alternatif moda angkutan umum untuk dapat mengakses lokasi wisata KSPK Lhoknga, sebanyak 84,3% wisatawan menyetujui adanya penyediaan transportasi umum ke daerah wisata dan sebanyak 54,7% menyatakan bersedia untuk menggunakan transportasi umum apabila tersedia apabila penyedia angkutan umum dapat menjamin kualitas yang disediakan seperti kebersihan, ketepatan waktu, kemudahan dalam mengakses lokasi akses

terdekat, kenyamanan dan kualitas lainnya baik. Wisatawan memilih menggunakan kendaraan pribadi karena memberikan keleluasaan bagi penggunaanya dibandingkan dengan transportasi umum. Dimana alasan utama orang menggunakan kendaraan pribadi adalah karena mobil dapat mengakses area yang lebih luas, waktu tempuh yang singkat, dan memberikan keleluasaan yang lebih dibandingkan transportasi publik (Caisarina dan Mat, 2010). Orang akan berpindah ke transportasi umum apabila fasilitas yang disediakan lebih baik dibandingkan kendaraan pribadi. Transportasi umum akan menarik pengguna kendaraan pribadi jika menawarkan lebih dan di atas dasar tingkat atribut yang sudah ditawarkan oleh kendaraan pribadi mereka, seperti tingkat aksesibilitas, keandalan dan biaya yang kompetitif (Redman et al, 2013).

Adapun teman berkunjung wisatawan didominasi oleh keluarga yaitu sebesar 57%, kategori berkunjung bersama teman sebesar 40%, berkunjung sendirian sebesar 1% dan kategori teman berkunjung lainnya ialah sebesar 2%. Tujuan berkunjung yang dilakukan oleh wisatawan di lokasi objek wisata ialah didominasi oleh kegiatan rekreasi yaitu sebesar 52%, lalu kegiatan bersantai sebesar 47%, kemudian kegiatan berenang sebesar 1,3% dan kegiatan memancing sebesar 0,3%. Tidak ada kegiatan surfing yang dilakukan oleh responden ketika berkunjung ke lokasi objek wisata. Beirão dan Cabral (2007) mengatakan bahwa tujuan perjalanan dan waktu perjalanan dapat berdampak pada pemilihan moda transportasi di kalangan dengan membandingkan kendaraan pribadi dan angkutan umum. Litman (2013) mengatakan bahwa tujuan perjalanan dan karakteristik pengguna dapat mempengaruhi permintaan perjalanan pada transportasi.

Lama berkunjung yang dihabiskan oleh wisatawan di lokasi objek wisata ialah didominasi oleh pengunjung selama 1-3 jam sebesar 74,8%, lalu diikuti lama kunjungan selama 4-6 jam ialah sebesar 24%, lama kunjungan sebesar 7-9 jam yaitu sebesar 1% dan lama kunjungan yang dihabiskan lebih dari 9 jam sebesar 0,3%. Adapun analisis karakteristik perjalanan wisatawan dapat dilihat pada Tabel 2 sebagai berikut:

Tabel 2. Karakteristik Perjalanan Wisatawan

	Wisatawan	Presentase
Kepemilikan Kendaraan Pribadi		
Ya	282	92%
Tidak	24	8%
Kendaraan yang Digunakan		
Mobil Pribadi	153	50%
Sepeda Motor	141	46%
Angkutan umum (Bus)	9	3%
Lainnya	3	1%
Teman Perjalanan		
Keluarga	174	57%
Teman	122	40%
Sendiri	3	1%
Lainnya	6	2%
Tujuan Berkunjung		
Berekreasi	157	51,5%
Berenang	144	47%
Bersantai	4	1,3%
Memancing	1	0,3%
Lama Berkunjung		
1-3 jam	229	74,8%

4-6 jam	73	23,9%
7-9 jam	3	1%
>9 jam	1	0,3%

5. KESIMPULAN

Karakteristik wisatawan menunjukkan bahwa wisatawan yang berkunjung ke KSPK Lhoknga didominasi oleh perempuan dengan tentang umur wisatawan didominasi oleh pengunjung dengan usia antara 17-26 tahun dengan tingkat pendidikan terakhir SMA/Sederajat dan status pekerjaan dominan sebagai pelajar/mahasiswa dengan rata-rata tingkat pendapatan kurang dari Rp. 1.000.000 dan mayoritas bertempat tinggal di Kota Banda Aceh serta mempunyai jumlah anggota keluarga 1-4 orang. Dari sisi karakteristik sosial dan ekonomi, pengunjung wanita merupakan pengunjung yang paling banyak berkunjung ke KSPK Lhoknga dibandingkan dengan pengunjung laki-laki.

Secara umum, 92% pengunjung lokasi wisata mengandalkan perjalanan menuju lokasi wisata hanya dengan kendaraan pribadi baik roda 4 maupun roda 2 yang disebabkan oleh tidak tersedianya pelayanan angkutan umum ke wilayah tersebut. 84,3% wisatawan mendukung penyediaan transportasi umum ke daerah wisata KSPK Lhoknga dan sebanyak 54,7% menyatakan bersedia beralih menggunakan transportasi umum jika tersedia apabila penyedia angkutan umum dapat menjamin kualitas seperti kebersihan, ketepatan waktu, kemudahan dalam mengakses lokasi akses terdekat, kenyamanan dan kualitas lainnya. Mayoritas wisatawan yang mengunjungi lokasi objek wisata, menghabiskan waktu selama 1-3 jam untuk tujuan rekreasi dengan keluarga.

REFERENSI

- Abuhamoud, M.A.A., Rahmat, R.A.O.K. & Ismail, A. (2011). Modelling of transport mode in Libya: A binary logit model for government transportation encouragement. *Australian Journal of Basic and Applied Sciences*, 5(5), 1291-1296
- Albalate, D., Bel, G. (2010). Tourism and Urban Public Transport: Holding Demand Pressure Under Supply Constraints. *Tourism Management* 31(3): 425-433.
- Alotaibi, O.M. (2017). Potential Demand for Public Transport in Riyadh City, Saudi Arabia. Disertasi. Cardiff University, United Kingdom.
- Alvinsyah, Soehodho, S., Nainggolan, P. J. (2005). Public Transport User Attitude on Choice Model Parameter Characteristics (Case Study: Jakarta Busway System). *Journal of the Eastern Asia Society for Transportation Studies*, 6, 480 - 491.
- Beirão, G., Cabral, J. (2007). Understanding Attitudes Towards Public Transport and Private Car: A Qualitative Study. *Transport Policy* 14(6), Pp. 478-489.
- Bresson, G., Madre, J., Pirotte, A. (2002). Forecasting Demand for Public Transport in Paris Region: Comparison Between A Time-Series and A Panel Data Econometrics Approaches. The 13th Mini-Euro Conference "Handling Uncertainty in Transportation Analysis.
- Caisarina, I., Mat, H., B. (2008). Car Dependency Phenomenon in Pulau Pinang. 2nd International Conference on Built Environment in Developing Countries 2008. Penang, Malaysia.
- Caisarina, I., Mat, H., B. (2009). Trends of Private Vehicle and Public Transport Use Among Low Cost Housing Residents in Sub-Urban Areas of Penang Island, Malaysia. 3rd International Conference on Built Environment in Developing Countries 2009. Penang Malaysia.
- Caisarina, I., Mat, H., B. (2010). Car Use Pattern in Penang Island Rural Area, Malaysia. 4th International Conference on Built Environment in Developing Countries 2010. Penang Malaysia.
- Chang, H. L., Wu, S. C. (2005). Exploring The Mode Choice In The Daily Travel Behaviour Of The Elderly In Taiwan. *Journal of the Eastern Asia Society for Transportation Studies*. 6, 1818 - 1832.
- Graham, A., Papatheodorou, A., Forsyth, P. (2008). Aviation and Tourism – Implications for Leisure Travel. Aldershot: Ashgate

- Gunn, C. A., Var, Turgut. (2002). *Tourism Planning: Basics, Concepts, Cases*, 4th edition. New York: Routledge
- Kebeck, K., Mark L., Bonn. (2017). *Gender and Urban Transport*. Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH
- Khadaroo, J., Seetana, B. (2008). The role of transport infrastructure in international tourism development: A gravity model approach. *Tourism Management* 29(5): 831-840.
- Kumar, P. (2010), *Marketing of Hospitality and Tourism Service*, New Delhi Tata McGraw Hill Education Private Limited
- Law, C. M. (2002). *Urban Tourism The Visitor Economy and The Growth of Large Cities*. Second Edition London, Cromwell Press, Towbridge
- Litman, T. (2013). *Safer Than You Think!: Revising the Transit Safety Narrative*.
- Mandeno, T. G. (2011). *Is Tourism A Driver For Public Transport Investment?*. University of Otago, Dunedin, New Zealand
- Morikawa, T., et al. (2003). *Travel Behaviour Analysis and Its Implication To Urban Transport Planning For Asian Cities: Case Studies Of Bangkok, Kuala Lumpur, Manila, And Nagoya*. Research Project, International Cooperative Research Activity (ICRA). Japan: Nagoya University
- Nurdden, A., Rahmat, R.A.O.K., Ismail, A. (2007). Effect of transportation policies on modal shift from private car to public transport in Malaysia. *Journal of Applied Sciences*. 7(7), 1013-1018.
- Paulley, N., Balcombe, R., Mackett, R., Titheridge, H., Preston, J., Wardman, M., Shires, J., White, P. (2006). The Demand for Public Transport: The Effects of Fares, Quality of Service, Income and Car Ownership. *Transport Policy* 13(4), Pp. 295-306.
- Peeters, P., Dubois, G. (2010). Tourism travel under climate change mitigation constraints. *Journal of Transport Geography*, 18(3), 447–457.
- Peraturan Indonesia (2011). *Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 50 Tahun 2011 Tentang Rencana Induk Pembangunan Kepariwisata Nasional Tahun 2010-2022*. Jakarta
- Redman, L., Friman, M., Gärling, T., Hartig, T. (2013). Quality Attributes of Public Transport That Attract Car Users: A Research Review. *Transport Policy* 25, Pp. 119-127.
- Satiennam, T., Jaensirisak, S., Natevongin, N. & Kowtanapanich, W. (2011). Public transport planning for a motorcycle dominated community. *Journal of the Eastern Asia Society for Transportation Studies*, 9. 970-985
- Stover, V. W., McCormack, E. D. (2012). The Impact of Weather on Bus Ridership in Pierce County, Washington. *Journal of Public Transportation* 15(1), P. 6.
- Susilowati, Wicaksono, A., & Suharto, T. W. (2011). *Kajian Kinerja Angkutan Umum Dengan Metode Quality Function Development (QFD) Pada Kawasan Industri Marmer di Kabupaten Tulungagung*. Jurnal Rekayasa Sipil.
- Tamin, O., Z. (2000). *Perencanaan dan Permodelan Transportasi*. Bandung, Indonesia: Penerbit ITB.
- Thompson, K., & Schofield, P. (2007). An Investigation of The Relationship Between Public Transport Performance and Destination Satisfaction. *Journal of Transport Geography*, 15(2), 136–144.
- Widodo, T., Wicaksono, MS., (2005), “Seminar Manajemen Angkutan Umum Penumpang Kota Semarang”. Semarang.