

PENGEMBANGAN ANGKUTAN SHUTTLE DESTINASI WISATA DI KABUPATEN GUNUNGKIDUL

SHUTTLE BUS DEVELOPMENT OF TOURISM DESTINATION IN GUNUNGKIDUL REGION

Herma Juniati dan Reslyana Dwitasari

Puslitbang Manajemen Transportasi Multimoda

Jl. Medan Merdeka Timur No.5 Jakarta Pusat 10110, Indonesia

email: hermajuniati@ymail.com dan reslyserra@gmail.com

Diterima: 27 Juni 2015; Direvisi: 10 Juli 2015; disetujui: 3 Agustus 2015

ABSTRAK

Destinasi wisata di Kabupaten Gunungkidul saat ini mengalami perkembangan yang sangat pesat seiring dengan meningkatnya jumlah kunjungan wisatawan dan berdampak terhadap pada tingginya tingkat kepadatan lalu lintas di kawasan destinasi wisata. Permasalahan yang dihadapi kondisi jalan menuju kawasan Gunungkidul yang belum memadai baik dari sisi geometrik dan lebar badan jalan khususnya pada obyek wisata alam pantai menyebabkan kemacetan panjang pada akses keluar masuk obyek wisata, bahkan bisa membutuhkan waktu yang cukup lama (± 3 jam) untuk keluar dari obyek wisata. Untuk mengurangi kepadatan pada ruas jalan utama tersebut, perlu upaya untuk mendistribusi kepadatan lalu lintas dengan menggunakan moda angkutan penghubung (shuttle) yang berfungsi sebagai alat angkut utama bagi wisatawan untuk menuju lokasi wisata. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui potensi kebijakan dalam menata sistem transportasi yang mendukung destinasi wisata dan penetapan lokasi transfer point dari/menju destinasi wisata di Kabupaten Gunungkidul serta pengaturan lalu lintas dari/menju destinasi wisata di Kabupaten Gunungkidul. Metode penelitian yang digunakan adalah statistik deskriptif dan pengembangan rute shuttle bus dengan 3 (tiga) skenario. Hasil penelitian menunjukkan peluang pengembangan angkutan shuttle di Kabupaten Gunungkidul memiliki potensi yang sangat besar, dikarenakan beberapa alasan berikut: a) ketersediaan infrastruktur jaringan jalan menuju obyek wisata; b) potensi jumlah wisatawan sebagai calon pengguna (demand) angkutan shuttle cukup besar; c) dukungan kebijakan di sektor pariwisata daerah. Usulan rancangan jalur rute angkutan shuttle (angkutan penghubung) dari/menju lokasi wisata di Kabupaten Gunungkidul: a) alternatif-1: jalur angkutan menerus (point-to-point) dari sepanjang lintasan menuju obyek wisata untuk melayani sekitar 15 obyek wisata; b) alternatif-2: jalur angkutan (point-to-point) dibagi dalam 3 zona/rute: rute sisi barat, sisi tengah, dan sisi timur serta masing-masing rute melayani 5 obyek wisata.

Kata kunci: infrastruktur, angkutan wisata, transfer point, shuttle

ABSTRACT

Tourist destinations in Gunungkidul is currently experiencing rapid growth due to the increasing number of tourists and the impact on the high level of traffic density in the area of tourist destinations. Problems faced by road to the area of Gunung conditions were inadequate both in terms of geometric and width of the road, especially in the natural attractions of the coast causing long traffic jams on access in and out of tourism, may even require a long time (± 3 hours) to get out of tourism site. To reduce the density on main roads, efforts to distribute traffic density by using the connecting transport modes (shuttle) that serves as the main means of transport for tourists to the major tourist sites. The purpose of this study was to determine the potential of policy in managing the transportation system that supports travel destinations and the determination of the location of the point of transfer from / to the tourist destinations in Gunungkidul and traffic arrangements from / to the tourist destinations in Gunungkidul. The method used is descriptive statistics and development shuttle bus service with three (3) scenarios. The results showed the shuttle transport development opportunities in Gunungkidul Regency has a huge potential, because some alasan the following: a) the availability of the network infrastructure to tourism; b) the potential number of tourists as potential users (demand) shuttle transportation is quite large; c) support for regional policy in the tourism sector. Proposed draft freight shuttle service lanes (transport link) from / to tourist sites in Gunungkidul Regency: a) Alternative 1: The continuous transport lines (point-to-point) from along the path to tourism to serve about 15 tourism; b) Alternative 2: transit line (point-to-point) is divided into 3 zones / s: s west side, the middle, and the east side and each serve 5 s sights.

Keywords: infrastructure, travel transport, transfer point, shuttle

PENDAHULUAN

Sektor pariwisata merupakan sektor prospektif di Kabupaten Gunungkidul, tempat pariwisata yang terdapat di Kabupaten Gunungkidul secara total keseluruhan sebanyak 176 obyek wisata, dan sebanyak 32 obyek wisata baik wisata alam pantai, wisata alam goa, wisata alam bukit/pegunungan berkembang dengan keunikan dan daya tarik tersendiri, wisata hutan, wisata minat khusus dan desa wisata. Destinasi wisata di Kabupaten Gunungkidul saat ini mengalami perkembangan yang sangat pesat seiring dengan meningkatnya jumlah kunjungan wisatawan, namun destinasi wisata di Kabupaten Gunungkidul cenderung terkelompok (*cluster*), seperti wisata gua dan agro wisata berada di Kabupaten Gunungkidul bagian tengah dan utara, sedangkan destinasi wisata pantai tersebar di sepanjang sisi selatan Kabupaten Gunungkidul. Peningkatan sektor pariwisata dan tingginya jumlah kunjungan wisatawan di Kabupaten Gunungkidul berdampak terhadap pada tingginya tingkat kepadatan lalu lintas di kawasan destinasi wisata oleh karena itu harus diimbangi dengan peningkatan dan pengembangan sektor transportasi sehingga akan mengurangi kemacetan dan ketidakberaturannya lalu lintas yang akan menghambat kemajuan Kabupaten Gunungkidul.

Kondisi sarana dan prasarana saat ini di wilayah Kabupaten Gunungkidul terutama pada kondisi jalan yang belum memadai baik dari sisi geometrik dan lebar badan jalan khususnya pada obyek wisata alam pantai menyebabkan kemacetan panjang pada akses keluar masuk obyek wisata, bahkan bisa membutuhkan waktu yang cukup lama (± 3 jam) untuk keluar dari obyek wisata, sedangkan aksesibilitas menuju destinasi wisata di Kabupaten Gunungkidul melalui jalur darat, hanya dapat melalui ruas jalan nasional Yogyakarta–Wonosari atau melalui ruas jalan Jaringan Jalan Lintas Selatan (JJLS) yang merupakan jalan strategis nasional belum tersambung. Akses lain dapat menggunakan ruas jalan provinsi tetapi kondisi medan serta jalur lintas yang ada sulit untuk diakses dan membutuhkan waktu perjalanan yang lebih lama. Keberadaan jalur jalan Yogyakarta–Wonosari sebagai satu-satunya akses menuju destinasi wisata dari Kota Yogyakarta, menyebabkan meningkatnya volume lalu lintas pada ruas jalan tersebut. Jarak tempuh Kota Yogyakarta menuju Kota Wonosari sejauh 42 km biasanya ditempuh dalam waktu ± 1 jam akan mencapai 3-5 jam pada saat akhir pekan dan musim liburan sekolah serta hari besar nasional. Semakin meningkatnya volume lalu lintas kendaraan serta bercampur dengan lalu lintas (*mix traffic*) antara angkutan penumpang dan angkutan barang mengakibatkan semakin tingginya tingkat kepadatan lalu lintas pada ruas-ruas jalan perkotaan maupun luar perkotaan sehingga akan

menimbulkan permasalahan beberapa tahun mendatang jika tidak diimbangi dengan pengembangan sektor transportasi.

Untuk mengurangi kepadatan pada ruas jalan utama tersebut, perlu adanya upaya untuk mendistribusi kepadatan lalu lintas dengan menggunakan moda angkutan penghubung (*shuttle*) yang berfungsi sebagai alat angkut utama bagi wisatawan untuk menuju lokasi wisata, dan diharapkan akan mengurangi jumlah penggunaan kendaraan pribadi menuju ke lokasi wisata.

Adapun tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui potensi kebijakan pengembangan dalam menata sistem transportasi yang mendukung destinasi wisata dan penetapan lokasi *transfer point* dari/men menuju destinasi wisata di Kabupaten Gunungkidul serta pengaturan lalu lintas dari/men menuju destinasi wisata di Kabupaten Gunungkidul.

TINJAUAN PUSTAKA

A. Kebijakan Pembangunan Kepariwisata Nasional

Upaya menyeluruh dan serius untuk membangun sektor kepariwisataan nasional diwujudkan dengan diterbitkannya Peraturan Pemerintah (PP) No 50/2011 tentang Rencana Induk Pembangunan Kepariwisata Nasional berjangka 15 tahun ini (2010-2025) ini selanjutnya akan menjadi *guide line* bagi pemangku kepentingan dalam membangun kepariwisataan yang terus menerus dipandang memberikan dampak berganda secara proposional sekaligus memberikan pendapatan bagi negara berupa devisa. Destinasi adalah unsur penting dalam pariwisata sebab merupakan tempat dari suatu proses berlangsungnya kegiatan pariwisata (Gunn, 1998; Howie, 2003; Mathieson and Wall, 1987; Medlik, 1993; Vulkonic, 1997) sehingga diperlukan sekali perhatian lebih guna menuju destinasi berkualitas dan berdaya saing. Pengertian destinasi disebutkan sebagai area atau kawasan geografis yang berada dalam satu atau lebih wilayah administratif yang di dalamnya terdapat unsur daya tarik, fasilitas, aksesibilitas, dan masyarakat yang saling terkait untuk terwujudnya kegiatan kepariwisataan.

B. Pembangunan Pariwisata

Beberapa konsep penting patut diperhatikan dari istilah destinasi yakni; ruang fisik, produk wisata, wisatawan, perjalanan, batas geografis, manajemen serta stakeholders pariwisata. Dapat dijelaskan bahwa destinasi merupakan unsur vital sekaligus penggerak utama bagi wisatawan dalam memutuskan perjalanan dan kunjungan ke suatu daerah atau Negara, konsep destinasi wisata dalam

pandangan pelaku kegiatan

Encyclopedia of Tourism menjelaskan destinasi dapat dikaitkan dengan *origin* yang diartikan sebagai tempat yang diperlukan bagi wisatawan untuk melewati waktu di luar kehidupan sehari-harinya. Keberhasilan suatu destinasi ditentukan oleh: (i) atraksi, (ii) fasilitas, (iii) aksesibilitas, (iv) *brand image* serta (v) harga (Gunawan, 2010). Ditegaskan lagi oleh Inskeep (1991) bahwa hal-hal yang penting untuk dikenali dari komponen destinasi di antaranya; (a) akses wilayah dan jaringan transportasi internal yang menghubungkan antar objek, fasilitas dan jasa pelayanan lainnya; (b) tipe dan lokasi atraksi yang terdapat di dalamnya, melingkupi deskripsi kawasan, lingkungan serta aktifitas terkait lainnya; (c) jumlah, tipe dan lokasi akomodasi berikut dengan fasilitas jasa dan pelayanan lainnya.

C. Konsep Pariwisata yang Berkelanjutan

Cooper dalam UNWTO (2004) bahwa masa depan destinasi adalah keberlanjutan yang bermakna penerapannya dapat dilaksanakan secara praktis dan fleksibel (Marjuka, 2010). Kebijakan pembangunan kepariwisataan Daerah Istimewa Yogyakarta telah ditetapkan didalam Peraturan Daerah Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta (DIY) Nomor 1 Tahun 2012 Tentang Rencana Induk Pembangunan Kepariwisata Daerah Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta Tahun 2012-2025 atau yang selanjutnya disebut RIPPARDA DIY

Penyelenggaraan angkutan wisata telah diatur dalam Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 35 TAHUN 2003 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan Dengan Kendaraan Umum. Dalam KepMen tersebut dijelaskan bahwa angkutan pariwisata adalah angkutan dengan menggunakan mobil bus umum yang dilengkapi dengan tanda-tanda khusus untuk keperluan pariwisata atau keperluan lain diluar pelayanan angkutan dalam trayek, seperti untuk keperluan keluarga dan sosial lainnya.

RIPPARDA Gunungkidul merupakan bagian integral dari RIPPARDA DIY, yang didalamnya telah memuat visi-misi, tujuan dan sasaran serta arah dan kebijakan pembangunan kepariwisataan untuk periode 2014 hingga 2025.

D. Aksesibilitas Jaringan Pelayanan Angkutan Wisata

Sektor pariwisata sebagai industri terdiri atas elemen-elemen yang masing-masing dapat dipandang sebagai sektor mandiri, namun sejatinya saling berkaitan dan kesemuanya saling

menunjang. Gunn (1988) memandang pariwisata sebagai suatu sistem dan secara sederhana dapat dipilah menjadi dua sisi, yakni sisi permintaan dan sisi penawaran (*supply and demand*). Dari pendekatan *supply and demand* ini, memposisikan orang atau penduduk sebagai “pasar” atau konsumen dari pariwisata (pasar wisata), sebab mereka (orang-orang) inilah sebagai aktor dalam menjalankan perjalanan wisata sehingga muncul aktivitas pariwisata hingga saat ini. Aktivitas pariwisata yang berlangsung selama ini terjadi akibat pula adanya proses mobilitas atau perjalanan dari satu tempat ke tempat lainnya dalam kurun waktu tertentu.

E. Pendekatan Transportasi Multimoda dalam Pengembangan Angkutan Shuttle Destinasi Wisata

Yim dan Avishai (2006) mengemukakan bahwa isu penting terkait dengan pengembangan angkutan *shuttle* adalah disain dan jenis teknologi yang akan dikembangkan berbasis pemahaman dan keinginan calon pengguna. Terdapat dua tipe pengguna *shuttle*, yaitu: (1) pengguna pasif dan (2) pengguna aktif. Tipe pertama berbasis layanan secara konvensional (tidak ada reservasi, naik-turun di titik yang telah ditentukan). Tipe kedua berbasis layanan yang fleksibel (layanan sesuai permintaan, titik penjemputan dan penurunan bersifat optional).

METODE PENELITIAN

Lokasi penelitian adalah kawasan obyek wisata di Kabupaten Gunungkidul dengan fokus amatan pada jalur dan obyek wisata pantai.

Pengumpulan data di lapangan dengan melibatkan 30 wisatawan sebagai responden berasal dari perwakilan beberapa instansi Pemerintah Daerah yang terlibat yang dipandang memiliki pemahaman dan kewenangan dalam pengambilan kebijakan di daerah, yaitu Badan Perencanaan Pembangunan Daerah Kabupaten Gunungkidul, Dinas Perhubungan, Komunikasi, dan Informatika Kabupaten Gunungkidul, Dinas Kebudayaan dan Kepariwisata Kabupaten Gunungkidul, dan Dinas Pekerjaan Umum Kabupaten Gunungkidul.

Selain responden dari pihak Pemerintah Daerah, penelitian ini para wisatawan sebagai responden guna mendapatkan tanggapan atau respon dan harapan mereka terhadap pengembangan angkutan *shuttle* wisata di Gunungkidul. Jumlah responden dari wisatawan ini diambil sebanyak 30 orang

Teknik pengumpulan data dilakukan menggunakan kuesioner yang dibagikan kepada para responden (perwakilan instansi terkait dan wisatawan).

Responden dari instansi terkait, diminta mengisi hal-hal yang berkaitan dengan kebijakan pengembangan pariwisata, peluang dan hambatan pengembangan angkutan shuttle wisata, serta dukungan atau upaya-upaya yang telah dilakukan dalam pengembangan angkutan *shuttle* wisata, sedangkan responden wisatawan, teknis pengumpulan data dilakukan dengan cara menyebarkan kuesioner dan meminta tanggapan secara langsung dengan mengisi beberapa pertanyaan yang diajukan di dalam kuesioner tersebut, antara lain: karakteristik perjalanan wisata ke Gunungkidul, respon terhadap gagasan pengembangan angkutan *shuttle* wisata di Gunungkidul, dan harapan terhadap pelayanan angkutan *shuttle* wisata. Semua data yang terkumpul selanjutnya diolah dengan metode analisis deskriptif menggunakan bantuan *software SPSS version-17 for windows*.

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Karakteristik Wisatawan di Gunungkidul

Karakteristik responden terdiri dari usia jenis kelamin, asal responden, pekerjaan, penghasilan, dan karakteristik perjalanan wisata. Ditinjau dari faktor usia, mayoritas responden 45% adalah berusia 21-30 tahun, wanita (79%). usia responden berusia anatar 21-30 tahun dengan jumlah 13 responden dan kurang dari 20 tahun berjumlah 9 orang. Kebanyakan responden berasal dari wilayah Daerah Istimewa Yogyakarta, lainnya berasal berasal dari Jawa Tengah, Jawa Timur, bahkan dari luar Jawa, seperti Kalimantan. Distribusi responden menurut daerah asal responden disajikan pada gambar 1.

Mayoritas wisatwan bekerja disektor swasta (43%). Dan berpenghasilan antara 1 – 2 juta rupiah (58% dari total responden), seperti yang terlihat pada gambar 2.

B. Karakteristik Perjalanan Wisatawan di Gunungkidul

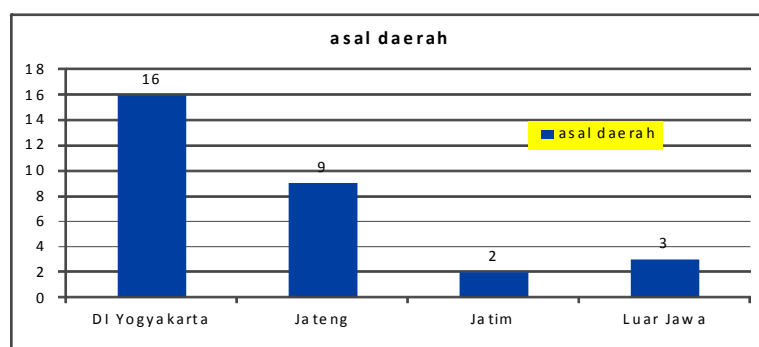
Mayoritas(90%) wisatawan menggunakan kendaraan pribadisebagai moda perjalananya. Angkutan non pribadi yang digunakan berupa

angkutan wisata sejenis travel yang dikelola oleh para agen wisata. Sifat kegiatan wisata di Gunungkidul bagi responden merupakan kegiatan wisata bersama anggota keluarganya. Dari hasil pengumpulan data, 52% dari total responden melakukan aktivitas berwisata ke Gunungkidul bersama keluarganya. Karakteristik perjalanan responden disajikan pada gambar 3. Sedangkan frekuensi kunjungan para wisatawan ke obyek wisata pantai di Gunungkidul mayoritas antara 1-5 kali per tahun., seperti yang dijelaskan pada gambar 4.

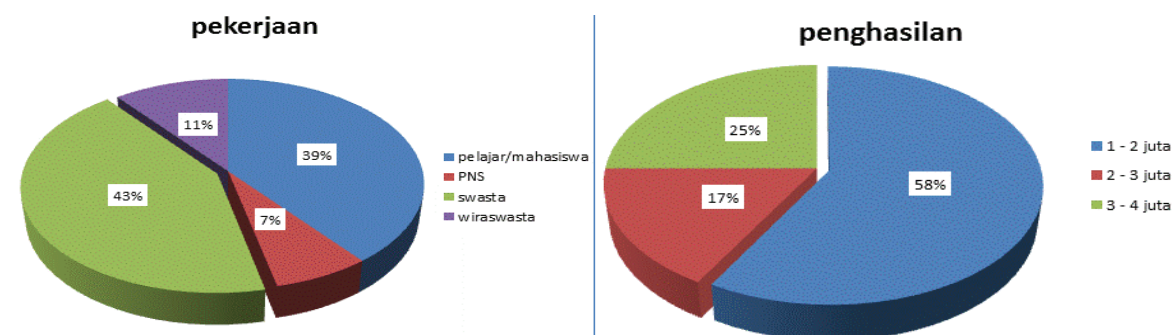
C. Ekspektasi Wisatawan Terhadap Pengembangan Angkutan Shuttle Destinasi Wisata

Kondisi saat ini menunjukkan ketiadaan layanan angkutan umum yang bersifat *shuttle* untuk mendukung perjalanan para wisatawan menuju obyek-obyek wisata di Kabupaten Gunungkidul. Respon ketertarikan terhadap angkutan *shuttle* destinasi wisata di Gunungkidul diindikasikan dari jumlah responden yang menjawab “sangat menarik” dan “menarik”. Dari 30 responden tersebut terdapat 20 responden yang merespon tertarik atau sebanyak 67%. Sekitar 13% dari total responden memandang angkutan *shuttle* merupakan hal yang biasa saja. Responden yang menjawab bahwa angkutan *shuttle* merupakan hal yang biasa dimungkinkan karena: (a) keterbatasan informasi/pemahaman responden tentang angkutan *shuttle*, atau (b) responden sudah memiliki pengalaman menggunakan angkutan *shuttle* di tempat lain.

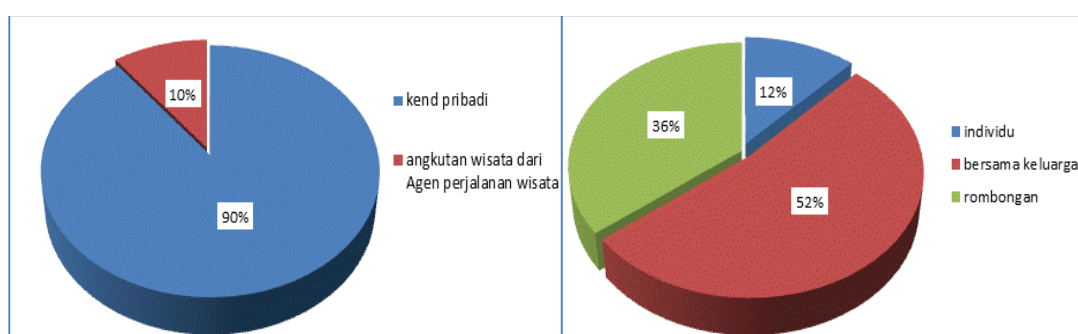
Penelusuran lebih lanjut atas respon wisatawan (responden) terhadap angkutan *shuttle* adalah mendapatkan tanggapan atas kesediaan mereka, khususnya para responden yang menggunakan kendaraan pribadi, untuk beralih menggunakan angkutan *shuttle*. Dari hasil pengumpulan data diperoleh indikasi bahwa mayoritas pengguna kendaraan pribadi (75% dari total responden) “bersedia” untuk beralih menggunakan angkutan.



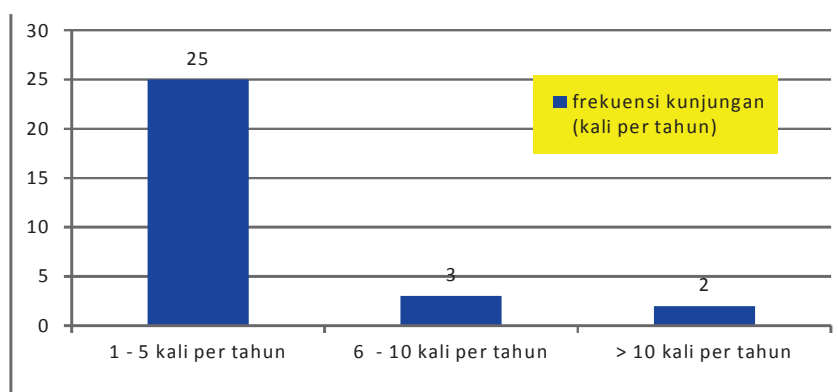
Gambar 1. Distribusi Responden Menurut Daerah Asal (Tempat Tinggal).



Gambar 2. Distribusi Responden Menurut Daerah Asal (Tempat Tinggal).



Gambar 3. Karakteristik Perjalanan Responden.



Gambar 4. Frekuensi Kunjungan Responden ke Objek Wisata Gunungkidul.

shuttle untuk menuju ke obyek wisata. Hal yang menarik adalah bahwa, bagi para wisatawan (responden) yang menggunakan angkutan wisata dari agen perjalanan juga bersedia untuk berpindah menggunakan angkutan *shuttle*., seperti yang diuraikan pada tabel 1.

D. Pandangan Terhadap Kebutuhan Angkutan Shuttle Destinasi Wisata

Pandangan terhadap kebutuhan angkutan shuttle destinasi wisata dapat dilihat menurut beberapa aspek di antaranya aspek desain sarana angkutan, aspek fasilitas pendukung layanan angkutan shuttle, dan aspek layanan angkutan *shuttle* (rute dan waktu layanan).

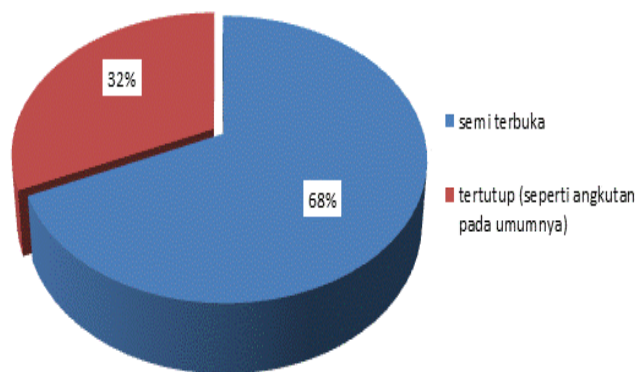
Berdasarkan aspek desain bentuk sarana angkutan *shuttle*, responden cenderung memilih desain yang semi terbuka. Pilihan desain yang semi terbuka diduga karena mereka sebagai wisatawan berharap dapat menikmati atau merasakan suasana alam di sekitar pantai semaksimal mungkin. Namun demikian, faktor iklim mikro Gunungkidul perlu menjadi pertimbangan, mengingat selama musim kemarau, cuaca terik dengan sengatan panas matahari pada umumnya tidak disukai oleh wisatawan domestik. Begitu pun sebaliknya, ketika musim hujan, faktor cuaca juga perlu dipertimbangkan. Hal ini bertujuan untuk memberikan aspek kenyamanan kepada wisatawan. Prosentase mengenai aspek desain

sarana angkutan *shuttle* Destinasi wisata di Gunungkidul diuraikan pada gambar 5. Dilihat dari sisi fasilitas pendukung layanan angkutan *shuttle*, yang ditawarkan kepada para responden, pada umumnya mereka mengharapkan tersedianya fasilitas-fasilitas tersebut dapat disediakan oleh pengelola, seperti: (1) area tunggu dan *boarding* bagi penumpang, (2) area komersil (kios *souvenir*), (3) area parkir kendaraan pribadi, (4) pusat informasi wisata, dan (5) restoran/cafetaria. Menarik bahwa, para wisatawan tersebut sangat mengharapkan tersedianya fasilitas kuliner berupa restoran atau cafetaria. Pusat informasi wisata juga sangat dibutuhkan, terutama bagi mereka yang baru pertama kali berkunjung ke obyek wisata di Gunungkidul. Menurut pernyataan responden yang bersedia

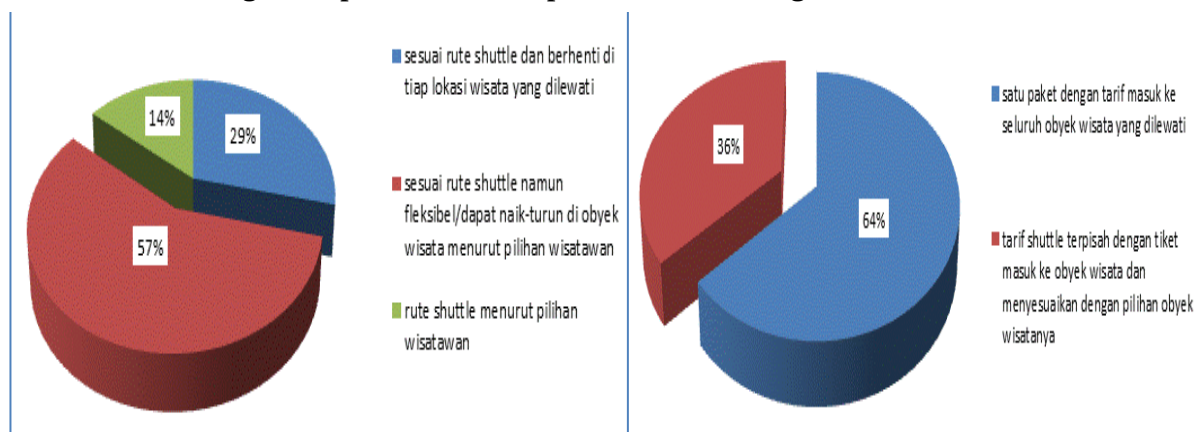
beralih moda ke angkutan *shuttle*, menganggap bahwa meskipun rute layanan angkutan *shuttle* yang disediakan akan melintasi seluruh obyek wisata yang ada, responden berharap dapat naik-turun di lokasi obyek wisata yang hendak dituju sesuai dengan keinginan atau pilihan responden. Adapun jenis tiket yang diinginkan oleh responden satu paket dengan tarif masuk obyek wisata yang dilewati sebesar 35% dan *tariff shuttle* terpisah dengan tiket masuk obyek wisata sebesar 64%. rosentase response responden terhadap aspek layanan angkutan *shuttle* berupa rute dan waktu diuraikan pada gambar 6. Sementara, dari sisi toleransi waktu tunggu responden terhadap jadwal layanan angkutan *shuttle*, mayoritas menghendaki waktu tunggu dari jadwal keberangkatan maupun penjemputan tidak lebih dari 10 menit dari waktu yang sudah direncanakan/dijadwalkan.

Tabel 1. Jumlah Responden yang Bersedia Beralih ke Angkutan Shuttle

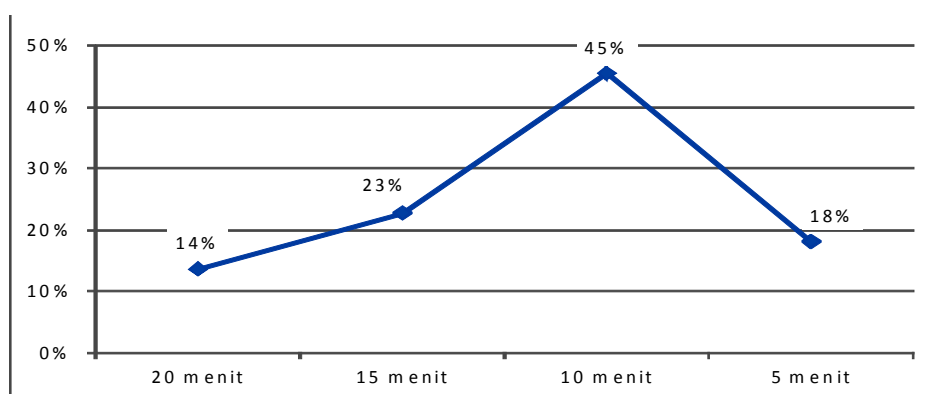
Moda Perjalanan Wisata Saat ini	kesediaan untuk beralih ke shuttle		Total
	bersedia	tidak bersedia	
Kendaraan pribadi	18	6	24
Angkutan wisata dari agen perjalanan wisata	3	0	3
Total	21	6	27



Gambar 5. Pandangan Responden Terhadap Disain Sarana Angkutan Shuttle Destinasi Wisata.



Gambar 6. Respon Terhadap Pilihan Rute Angkutan Shuttle.



Gambar 7. Kesiediaan Responden Untuk Menunggu Angkutan Shuttle.

E. Masukan Responden dalam Rangka Peningkatan Kualitas Pariwisata di Gunungkidul

Secara umum, masukan dari responden dapat dikelompokkan menjadi 3 aspek, yaitu: (1) aspek kondisi lingkungan obyek wisata; (2) aspek pengelolaan obyek wisata; dan (3) aspek sarana dan prasarana pendukung.

Aspek kondisi lingkungan obyek wisata yang perlu diperhatikan/ditingkatkan, antara lain kebersihan lingkungan, khususnya pada obyek wisata pantai, melalui penyediaan fasilitas kebersihan antara lain tempat sampah dan peningkatan kebersihan fasilitas toilet. Selain itu, penertiban lokasi pedagang (PKL) di sekitar obyek wisata untuk selalu menjaga kebersihan di sekitar obyek wisata. Aspek pengelolaan obyek wisata yang perlu diperhatikan/ditingkatkan, antara lain penyebaran informasi mengenai obyek-obyek wisata di Gunungkidul kepada masyarakat secara luas, manajemen wisata secara terpadu dengan sistem pengelolaan satu atap, peningkatan jumlah pemandu wisata, dan perbaikan dalam pengelolaan sampah.

Aspek sarana dan prasarana yang perlu diperhatikan/ditingkatkan, antara lain penyediaan/penambahan tempat-tempat sampah, penyediaan/penambahan fasilitas MCK yang lebih memadai, penyediaan pusat informasi yang lebih komunikatif dan ramah terhadap wisatawan/pengunjung, perbaikan kondisi infrastruktur jalan pada ruas-ruas jalan menuju obyek wisata, melalui peningkatan kualitas jalan (diaspal) dan pelebaran jalan berikut fasilitas penerangan jalan, penambahan fasilitas kuliner, penyediaan angkutan wisata untuk mengantar wisatawan dari satu tempat ke tempat lain, ketersediaan ruang parkir yang mudah diakses wisatawan/pengunjung, peningkatan ketersediaan dan kualitas tempat istirahat/*homestay/cottage* bagi wisatawan, melengkapi/penambahan rambu-rambu larangan

di sepanjang ruas jalan menuju obyek wisata, serta penyediaan fasilitas ruang keselamatan.

F. Analisis Potensi Pengguna (*Demand*) Angkutan Shuttle

Sesuai dengan tujuan di awal bahwa penyediaan angkutan *shuttle* destinasi wisata ini dimaksudkan sebagai moda transportasi lanjutan bagi wisatawan yang menggunakan kendaraan pribadi, khususnya kendaraan roda empat, sehingga dapat mereduksi kepadatan arus lalu lintas jalan raya di sepanjang koridor wisata tersebut. Dengan demikian maka dalam analisis ini diasumsikan 75% dari total pengunjung tersebut merupakan calon pengguna (*demand*) angkutan *shuttle*, atau sebanyak 747.890 orang per tahun.

Berdasarkan angka perkiraan tersebut di atas, maka dapat dihitung perkiraan jumlah pengunjung pada setiap hari kunjungan per titik atau lokasi obyek wisata pantai, dengan asumsi waktu kunjungan adalah hari Sabtu dan Minggu selama setahun, yaitu sebanyak 104 hari, jumlah obyek wisata pantai sebanyak 15 lokasi, dan jumlah potensi pengguna angkutan *shuttle* per hari kunjungan per lokasi obyek wisata sebanyak:

$$\begin{aligned} \text{Kunjungan per Lokasi} &= 747.890 / (104 \times 15) \\ &= 479 \text{ orang per hari} \end{aligned}$$

Angka ini selanjutnya akan digunakan sebagai basis dalam perhitungan jumlah armada *shuttle* yang perlu disediakan untuk mengangkut pengunjung ke lokasi obyek wisata pantai di Gunungkidul.

G. Konsep Pengembangan Angkutan Shuttle Destinasi Wisata di Gunungkidul

Pemerintah Daerah Kabupaten Gunungkidul terkait pengembangan layanan angkutan *shuttle* destinasi wisata ini, yaitu menciptakan kenyamanan bagi wisatawan selama melakukan perjalanan menuju kawasan wisata di Gunungkidul melalui upaya penurunan tingkat

kepadatan lalu lintas di sepanjang koridor perjalanan menuju obyek wisata selama hari-hari kunjungan. Selain itu, penyediaan layanan angkutan *shuttle* ini diharapkan dapat meningkatkan kualitas layanan wisata di Gunungkidul.

Dalam hal alternatif desain rute layanan angkutan *shuttle*, faktor jarak perlu dipertimbangkan dalam desain rute layanan angkutan *shuttle*, mengingat panjang jalur/koridor wisata pantai di Gunungkidul diperkirakan sepanjang 60 km.

Terdapat 2 (dua) usulan alternatif desain rute, alternatif pertama berdasarkan pengalaman para pelaku perjalanan wisata (*travel agent*) mengatakan bahwa waktu tempuh kendaraan dari ujung barat (Panggang) hingga ujung timur (persimpangan arah ke Pracimantoro) rata-rata 2,5-3 jam dalam kondisi kecepatan 24-30 km/jam, sehingga total waktu tempuh yang dibutuhkan untuk kembali ke titik awal (per *trip*) diperkirakan 5-6 jam. Kondisi tersebut perlu menjadi pertimbangan dalam hal operasional angkutan *shuttle*, mengingat armada *shuttle* tersebut direncanakan akan melakukan kegiatan menaik-turunkan penumpang di setiap lokasi obyek wisata. Adapun alternatif pertama rute layanan *shuttle* terlihat pada gambar 8.

Sedangkan alternatif kedua menyajikan rute angkutan *shuttle* yang diusulkan untuk melayani pengunjung ke obyek wisata pantai di Gunungkidul. Para pengunjung yang menggunakan kendaraan pribadi akan diarahkan menuju 3 simpul transfer yang terdapat di sisi barat (daerah Panggang), sisi tengah (daerah Kemadang), dan sisi timur (daerah Girisubo). Di simpul-simpul tersebut, para pengunjung akan dialihkan menggunakan armada *shuttle*, untuk selanjutnya diantar ke obyek-obyek wisata dan dijemput kembali di lokasi wisata sesuai keinginan pengunjung.

Dengan mempertimbangkan waktu tempuh armada *shuttle*, sebagaimana diuraikan di atas, maka desain rute layanan angkutan *shuttle* diusulkan dalam 3 segmen/rute (rute barat, rute tengah, dan rute timur). Masing-masing rute akan melayani 5 obyek wisata pantai, dengan rincian sebagai berikut: Rute Barat melayani obyek wisata: Pantai Gesing, Pantai Nguyahan, Pantai Ngobaran, Pantai Ngrenean, dan Pantai Baron. Rute Tengah melayani obyek wisata: Pantai Kukup, Pantai Sepanjang, Pantai Drini, Pantai Krakal, dan Pantai Sundak. Sedangkan rute Timur melayani obyek wisata: Pantai Pulang Sawal (Indrayanti), Pantai Pok Tunggal, Pantai Siung, Pantai Wedi Ombo, dan Pantai Sadeng.

Dalam desain rute layanan *shuttle* alternatif-2 ini terdapat 2 jenis *shuttle*, yaitu: (1) layanan *shuttle* dengan rute Kota Wonosari menuju kawasan obyek wisata pantai; dan (2) layanan *shuttle* antarobyek wisata pantai. Keberadaan layanan *shuttle* dari Kota Wonosari menuju kawasan wisata pantai ini bertujuan untuk mengeliminir terjadinya kepadatan lalu lintas di pusat Kota Wonosari dan sepanjang koridor menuju lokasi wisata pantai. Adapun alternatif pertama rute layanan *shuttle* terlihat pada gambar 9.

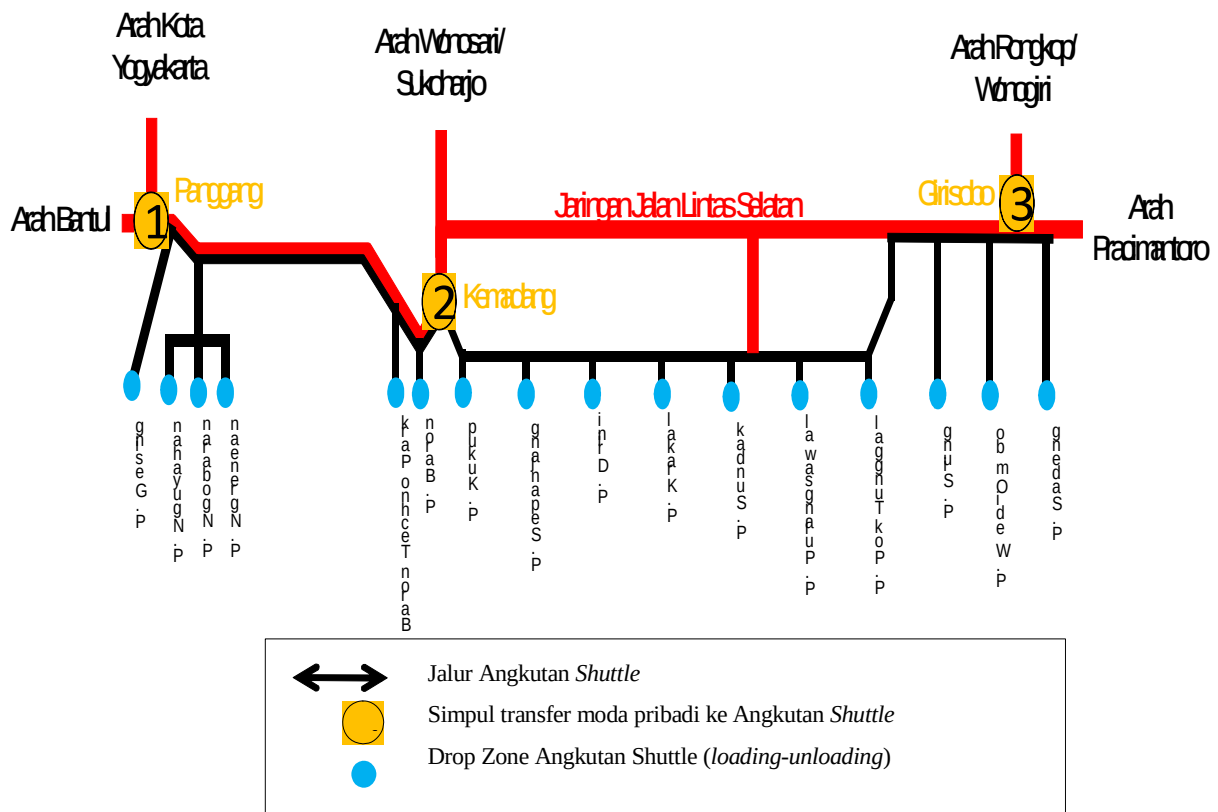
Masing-masing alternatif rute layanan *shuttle* yang diusulkan ini memiliki kelebihan dan kekurangan, secara lebih rinci indikasi kelebihan dan kekurangan masing-masing usulan alternatif rute layanan *shuttle* diuraikan detail pada tabel 2.

H. Jenis Fasilitas Pendukung

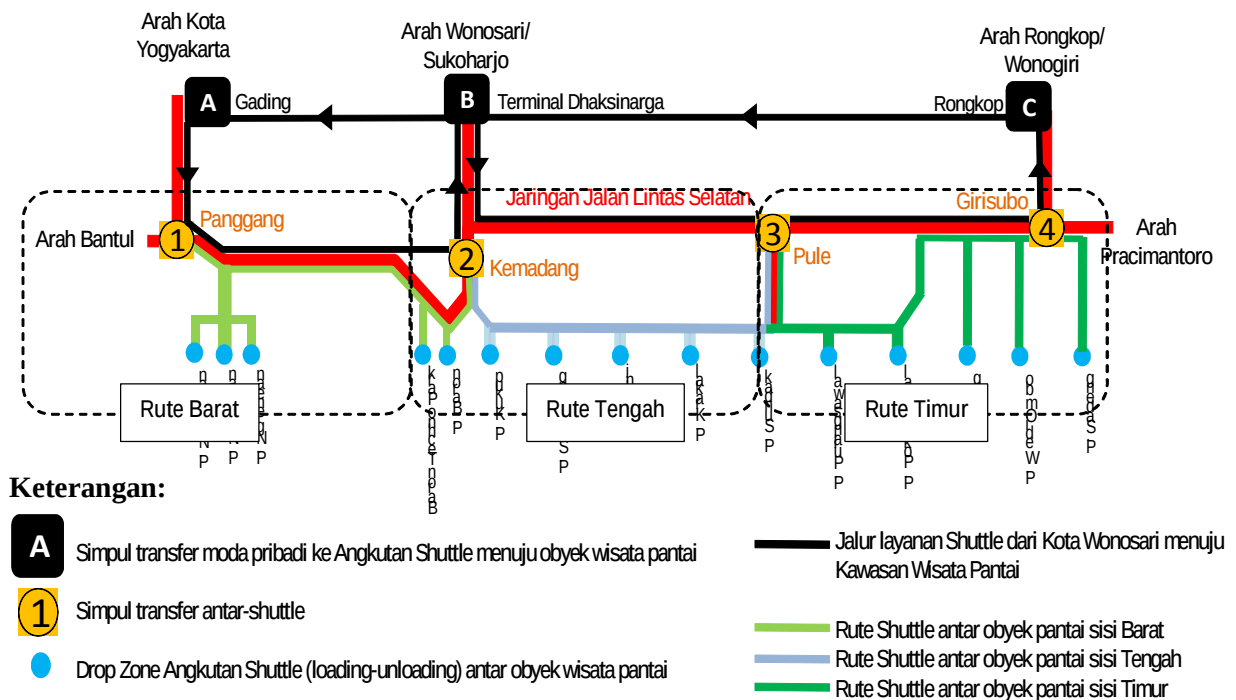
Salah satu fasilitas pendukung utama yang perlu disiapkan/disediakan adalah simpul *transfer* dari kendaraan pribadi ke angkutan *shuttle* yang dilengkapi dengan area parkir kendaraan pribadi pengunjung. Lokasi simpul *transfer* ini diusulkan di: (1) daerah Panggang, dan (2) terminal Dhaksinarga, Kota Wonosari. Kondisi terminal Dhaksinarga saat ini merupakan terminal bus tipe A yang berlokasi di sisi timur Kota Wonosari tepatnya di jalan lingkar. Selain simpul *transfer* di dua lokasi sebagaimana dijelaskan di atas, layanan *shuttle* perlu disediakan fasilitas *transfer* antar angkutan *shuttle* yang ditempatkan di 4 titik/lokasi, yaitu: (1) di sekitar Desa Panggang; (2) di sekitar Desa Kemadang; (3) di sekitar Desa Tepus; dan (4) di sekitar Desa Girisubo. Kapasitas ruang parkir kendaraan pribadi di tiap simpul *transfer* perlu disesuaikan dengan kebutuhan yang ada di masing-masing simpul *transfer* tersebut.

Dalam kegiatan wisata, pusat informasi tentang obyek wisata sangat diperlukan bagi pengunjung guna mendapatkan gambaran mengenai karakteristik yang terdapat pada sebuah obyek wisata. Secara fungsional, fasilitas ini dapat diintegrasikan untuk mendukung operasional angkutan *shuttle*, misalnya sebagai tempat pelayanan tiket angkutan *shuttle*. Penempatan fasilitas ini yaitu di 3 titik/lokasi simpul transfer kendaraan pribadi ke angkutan *shuttle* dan area *interface*.

Fasilitas berupa ruang tunggu penumpang mutlak disediakan guna mendukung operasional layanan angkutan *shuttle*. Penempatan atau penyediaan fasilitas ini berada di setiap titik/lokasi kegiatan naik-turun penumpang yaitu: (1) di setiap simpul *transfer*; (2) di setiap titik *drop zone*; dan (3) di setiap area *interface*. Yang perlu diperhatikan



Gambar 8. Usulan Rute Angkutan Shuttle (Alternatif – 1).



Gambar 9. Usulan Rute Angkutan Shuttle (Alternatif – 2).

**Tabel 2. Indikasi Kelebihan dan Kekurangan Masing-Masing Usulan
Alternatif Rute Layanan Shuttle**

Usulan Rute Shuttle	Kelebihan	Kekurangan
Alternatif-1	Kendaraan pribadi masih dapat mengakses ke pusat Kota Wonosari dan kawasan wisata pantai. Akses menuju kawasan wisata pantai dari pusat Kota Wonosari dapat dilakukan tanpa perlu berpindah/ berganti moda (<i>layanan shuttle</i>). Tidak ada perbedaan rute <i>shuttle</i>.	Kepadatan lalu lintas di pusat Kota Wonosari dan di sepanjang koridor menuju kawasan wisata pantai masih dapat terjadi. Akibat kepadatan lalu lintas dapat mengganggu kenyamanan berwisata. Waktu tempuh <i>shuttle</i> lebih lama dikarenakan menerus dari ujung barat hingga ujung timur dan sebaliknya. Perlu armada <i>shuttle</i> lebih banyak untuk menambah frekuensi perjalanan.
Alternatif-2	Kendaraan pribadi dibatasi untuk mengakses langsung ke kawasan wisata pantai, sehingga akan meminimalisir kepadatan lalu lintas baik di pusat Kota Wonosari maupun sepanjang koridor menuju lokasi obyek wisata pantai. Wisatawan tidak mengalami hambatan kepadatan lalu lintas selama berkendara menuju ke obyek wisata.	Terjadi pergantian layanan <i>shuttle</i> antara rute Kota Wonosari – lokasi wisata pantai, sehingga dapat menyita waktu perjalanan wisatawan.

adalah kapasitas ruang tunggu yang dibutuhkan. Kapasitas ruang tunggu di area simpul *transfer* tentunya lebih besar dibandingkan di tiap lokasi naik-turun penumpang (lokasi obyek wisata). Ruang tunggu dapat dilengkapi dengan fasilitas pendukung seperti: toilet. Pada area simpul *transfer*, fasilitas pendukung selain toilet, dapat disediakan musholla, tempat kuliner (restoran), area komersil (kios *souvenir*), dan lain sebagainya.

I. Karakteristik Layanan Angkutan Shuttle

Sarana angkutan *shuttle* disediakan untuk mengantar dan menjemput penumpang (wisatawan) ke obyek wisata yang dikehendaki sepanjang rute layanan. Sifat perjalanan angkutan *shuttle* adalah *point-to-point*. Artinya bahwa angkutan *shuttle* ini akan beroperasi di sepanjang rute layanan dan akan berhenti di setiap titik *drop zone* yang direncanakan guna mengantar wisatawan ke tempat-tempat obyek wisata yang dikehendaki.

Hasil preferensi dari mayoritas responden (wisatawan) menyatakan waktu antara yang diharapkan dari layanan angkutan *shuttle* ini sekitar 10 menit-an. Namun demikian, hal ini masih membutuhkan kajian lebih lanjut untuk memastikan apakah *headway* yang diharapkan tersebut dapat didukung dengan ketersediaan sarana/armadanya.

Menurut informasi dari responden (wisatawan), disain armada angkutan *shuttle* yang semi

terbuka lebih banyak diminati. Namun demikian, hal tersebut masih perlu dikaji apakah kondisi iklim (cuaca, temperatur udara) cukup mendukung. Faktor lain yang perlu menjadi pertimbangan dalam pemilihan jenis armada adalah faktor jumlah pengunjung (wisatawan). Semakin banyak jumlah wisatawan yang datang, maka jumlah armada yang dibutuhkan untuk melayani wisatawan pun perlu menyesuaikan, baik dari sisi jumlah armada maupun kapasitas tempat duduk yang disediakan.

Berdasar hasil survei terhadap sekelompok wisatawan, tarif angkutan *shuttle* destinasi wisata dapat diintegrasikan dengan tarif kunjungan ke obyek wisata dikarenakan saat ini pengunjung masih mengeluarkan biaya untuk tiket masuk ke obyek wisata. Artinya bahwa wisatawan pada dasarnya menghendaki kepraktisan dalam hal tarif penggunaan layanan angkutan *shuttle*.

Apabila tarif layanan angkutan *shuttle* akan diintegrasikan dengan tiket masuk ke obyek wisata, maka besaran tarif layanan angkutan *shuttle* terdiri atas: (1) komponen biaya transportasi, dan (2) komponen biaya tiket masuk ke obyek wisata. Mengingat bahwa kunjungan ke obyek wisata tidak selamanya menerus, namun menyesuaikan dengan kebutuhan (pilihan) wisatawan terhadap obyek wisata yang dikunjungi, maka hal ini akan berpengaruh terhadap komponen biaya tiket masuk ke obyek wisata.

KESIMPULAN

Hasil studi berbasis informasi kecenderungan wisatawan sebagai calon pengguna terhadap penyediaan angkutan *shuttle* destinasi wisata di Gunungkidul. Peluang pengembangan angkutan *shuttle* di Kabupaten Gunungkidul memiliki potensi yang sangat besar, beberapa alasan berikut: a) ketersediaan infrastruktur jaringan jalan menuju obyek wisata; b) potensi jumlah wisatawan sebagai calon pengguna (*demand*) angkutan *shuttle* cukup besar, mengingat perkembangan jumlah wisatawan ke obyek wisata pantai di Gunungkidul yang meningkat secara signifikan dalam beberapa tahun terakhir, meskipun kegiatan wisata mayoritas hanya pada akhir pekan (sabtu dan minggu) serta hari-hari libur. Rata-rata jumlah wisatawan pada hari-hari kunjungan diperkirakan sebanyak 7.000 orang per hari atau 300 orang per jam per obyek wisata; c) dukungan kebijakan di sektor pariwisata daerah yang secara eksplisit dituangkan dalam Rencana Induk Pembangunan Kepariwisata Daerah (RIPPADA) Kabupaten Gunungkidul tahun 2014-2025, menyatakan perlunya pengembangan sistem transportasi wisata untuk mendukung kegiatan wisata di Gunungkidul, dan kebijakan di sektor perhubungan untuk mereduksi kepadatan lalu lintas di sepanjang koridor wisata akibat peningkatan aktivitas berkendara pribadi ke obyek-obyek wisata di Gunungkidul.

Usulan rancangan jalur rute angkutan *shuttle* (angkutan penghubung) dari/men menuju lokasi wisata di Kabupaten Gunungkidul: a) alternatif-1: jalur angkutan menerus (*point-to-point*) dari sepanjang lintasan menuju obyek wisata untuk melayani sekitar 15 obyek wisata; b) alternatif-2: jalur angkutan (*point-to-point*) dibagi dalam 3 zona/rute: rute sisi barat, sisi tengah, dan sisi timur serta masing-masing rute melayani 5 obyek wisata.

Mekanisme penetapan tarif layanan angkutan *shuttle* destinasi wisata di Kabupaten Gunungkidul masih perlu kajian yang lebih mendalam. Penentuan besarnya tarif layanan angkutan *shuttle* dapat diintegrasikan dengan tarif layanan obyek wisata, yang terdiri atas: (a) komponen biaya transportasi; dan (b) komponen biaya tiket masuk ke obyek wisata (sifatnya fleksibel sesuai pilihan wisatawan). Layanan *shuttle* dapat dimungkinkan tidak dipungut tarif (gratis), dengan prinsip bahwa penggunaan angkutan *shuttle* merupakan bagian dari jasa layanan wisata.

SARAN

Terkait dengan kebutuhan pengembangan angkutan *shuttle* destinasi wisata di Gunungkidul ini, Pemerintah Daerah Kabupaten Gunungkidul, dalam hal ini Dinas Perhubungan, Komunikasi, dan Informatika, kiranya perlu memastikan operasional

layanan *shuttle* ini dapat berjalan dengan baik dan berkelanjutan (*sustainable*), salah satunya adalah menjamin kepastian dari sisi *demand* angkutan. Beberapa hal yang dapat dilakukan, antara lain melalui: a) kebijakan pembatasan penggunaan kendaraan pribadi untuk mengakses langsung ke lokasi obyek wisata dalam rangka menarik minat pengguna kendaraan pribadi untuk mau berpindah ke angkutan *shuttle*; b) pemberdayaan pelaku jasa angkutan lokal dalam rangka penyediaan layanan angkutan *shuttle*; c) koordinasi lintas sektor dengan Dinas Kebudayaan dan Kepariwisata Kabupaten Gunungkidul dalam rangka pengembangan infrastruktur pendukung operasional layanan angkutan *shuttle*, termasuk dalam hal penetapan dan pengelolaan tarif paket layanan; d) integrasi fungsi layanan *shuttle* sebagai destinasi wisata dan layanan penumpang pada umumnya dengan skema keperintisan untuk mendukung mobilitas penduduk Gunungkidul yang bertempat tinggal di wilayah selatan, sebagaimana disarankan oleh pihak Direktorat Bina Sistem Transportasi Perkotaan, Ditjen Perhubungan Darat, Kementerian Perhubungan. Dari sisi legalitas, penyelenggaraan layanan angkutan ini dapat diusulkan sebagai angkutan dalam trayek berupa Angkutan Perbatasan.

UCAPAN TERIMA KASIH

Penulis mengucapkan terima kasih kepada Badan Litbang Perhubungan, Pemerintah Daerah Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta, Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Kabupaten Gunungkidul, Dinas Pariwisata Gunungkidul, dan rekan-rekan Pusat Penelitian dan penegmebnagan Transportasi Multimoda atas bantuan dan partisipasinya yang diberikan sehingga penelitian ini dapat di selesaikan.

DAFTAR PUSTAKA

- Badan Pusat Statistik Kabupaten Gunungkidul. *Gunungkidul Dalam Angka 2013*. Jakarta, 2013.
- Cholil, Dhika Yasa Dinata, *Analisis Preferensi Konsumen Shuttle Travel Trayek Jakarta- Bandung (Studi Kasus: Cipaganti, Xtrans, Baraya Travel, Cititrans, Daytrans)*. Laporan Penelitian. Universitas Telkom. tidak dipublikasikan. Bandung, 2014.
- Damanik, Janianton. "Implikasi Pergeseran Psikografi Wisatawan terhadap Strategi Pemasaran Wisata", *Jurnal Pariwisata STIE-AKTRIPA*, Vol. 6 no. 1(2007) Juli.
- Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Kabupaten Gunungkidul. *Penyusunan Dokumen Tatralok Kabupaten Gunungkidul*. Laporan Akhir, 2012.
- Gunawan, Myra dan Helmi Himawan. "Penerapan TI dan Komunikasi serta Inovasi". Makalah pada Konferensi DMO, Kementerian Kebudayaan dan Pariwisata, 5-8 Agustus 2010. Jakarta. Tidak diterbitkan.

- Gunn, Clare A. *Tourism Planning*. New York: Taylor & Francis, 1998.
- Howie, Frank. *Managing the Tourist Destination*. London: Thomson Learning, 2003.
- Inskeep, Edward. *Tourism Planning : An Integrated and Sustainable Development Approach*. New York: Van Nostrand Reinhold, 1991.
- Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 35 TAHUN 2003 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan Dengan Kendaraan Umum
- Mardjuka, Yuwana. "Manajemen dan Bisnis DMO yang berkelanjutan". Makalah pada Konferensi DMO, Kementerian Kebudayaan dan Pariwisata, 5-8 Agustus 2010. Jakarta. Tidak diterbitkan.
- Medlik, S. *Dictionary of Travel, Tourism and Hospitality*. Oxford: Heinemann, 1993.
- Mills, R.C. *Tourism : The International Business*. Prentice Hall Inc., 1990.
- Peraturan Daerah Kabupaten Gunungkidul Nomor 3 Tahun 2014 Tentang Rencana Induk Pembangunan Kepariwisataaan Daerah Kabupaten Gunungkidul Tahun 2014-2025
- Peraturan Daerah Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta (DIY) Nomor 1 Tahun 2012 Tentang Rencana Induk Pembangunan Kepariwisataaan Daerah Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta Tahun 2012-2025.
- Peraturan Menteri Pariwisata dan Ekonomi Kreatif Nomor 14 Tahun 2014 Tentang Standar Usaha Angkutan Jalan Wisata.
- Peraturan Pemerintah (PP) No 50/2011. Peraturan ini tentang Rencana Induk Pembangunan Kepariwisataaan Nasional
- Peraturan Pemerintah Nomor 26 tahun 2008 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional
- Undang-Undang Nomor 10 tahun 2009 tentang Kepariwisataaan
- Undang-Undang Nomor 26 tahun 2007 tentang Penataan Ruang
- Vulconic, Boris. "Selective Tourism Growth" in Salah Wahab and John J. Pigram, 1997. *Tourism, Development and Growth : The Challenges of Sustainability*. Pp : 95-108, New York: Routledge, 1997.
- Yim, Y.B. and Avishai Ceder, "Smart Feeder/Shuttle Bus Service: Consumer Research and Design". *Journal of Public Transportation*, Vol. 9, No. 1, 2006. pp: 19-43.