

## **PENGEMBANGAN FASILITAS PARKIR PANTAI BARON – PANTAI POK TUNGGAL BERBASIS PREFERENSI WISATAWAN**

**Hanif Nur Cahyo<sup>1\*</sup>, Bambang Hari Wibisono<sup>2</sup>**

<sup>1,2</sup> Magister Sistem dan Teknik Transportasi, Fakultas Teknik Universitas Gadjah Mada

<sup>3</sup> Magister Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik, Universitas Gadjah Mada

\*E-mail korespondensi: hanif.nur.c@mail.ugm.ac.id

### **Abstract**

*Baron – Pok Tunggal Beach area is the most popular tourist destination in Gunungkidul, and the number of visitors who come to this beach also continues to increase yearly. This tourist area has been supported with parking facilities on every beach so that tourists can bring their vehicles to the beach area. However, the conditions of existing parking facilities can potentially cause air and noise pollution. Also, an accident between tourists and vehicles potentially happen. Access to this beach area is also quite difficult because of many steep uphill and downhill roads, sharp turns, and narrow roads with ravines and cliffs. According to that condition, traffic accidents potentially happen if the drivers and the vehicles are not in good condition. To resolve the problems is by developing the parking facilities into centralized parking facilities outside the beach area. The purpose of this study is to determine parking facility development according to the preferences of its user (tourists). 348 respondents represented the tourists' preferences by distributing a stated preference questionnaire. The analytical method used is crosstabs, helped by SPSS 16.0 app. The result of this study is that most respondents, or equivalent to 47% of respondents, chose the park-and-ride parking facility development.*

**Keywords:** *park and ride, stated preference, Gunungkidul*

### **Abstrak**

Kawasan Wisata Pantai Baron – Pantai Pok Tunggal merupakan destinasi wisata terpopuler di Kabupaten Gunungkidul dan jumlah pengunjungnya juga terus meningkat setiap tahunnya. Kawasan pantai ini telah didukung dengan fasilitas parkir pada tiap pantai sehingga wisatawan dapat membawa kendaraannya ke area pantai. Akan tetapi, kondisi fasilitas parkir yang ada berpotensi untuk menimbulkan polusi udara dan kebisingan, serta berpotensi untuk terjadi kecelakaan antara wisatawan dengan kendaraan yang ada. Akses menuju ke kawasan pantai ini juga cukup sulit, karena banyak jalan yang menanjak dan menurun terjal, tikungan yang tajam, serta jalan yang sempit dengan jurang dan tebing disisinya. Kondisi tersebut berpotensi untuk terjadinya kecelakaan lalu lintas jika pengemudi dan kendaraannya tidak dalam kondisi yang baik. Guna mengatasi masalah yang ada, maka perlu dilakukan pengembangan fasilitas parkir wisata pantai menjadi fasilitas parkir terpusat dan di luar area pantai. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui jenis pengembangan fasilitas parkir sesuai dengan preferensi penggunaannya. Preferensi pengguna diwakili oleh responden berjumlah 348 orang dengan cara menyebarkan kuesioner *stated preference*. Metode analisis yang digunakan adalah analisis *crosstabs* dengan bantuan aplikasi SPSS 16.0. Hasil dari penelitian ini adalah mayoritas responden atau setara dengan 47% responden memilih pengembangan fasilitas parkir jenis *park and ride*.

**Kata Kunci:** *park and ride, stated preference, Gunungkidul*

### **PENDAHULUAN**

Kabupaten Gunungkidul yang terletak di sebelah barat Pegunungan Seribu memiliki keunggulan pada sektor wisata alam dan menjadi tujuan populer wisatawan baik dalam negeri maupun mancanegara. Destinasi wisata Kawasan Wisata Pantai Baron – Pantai Pok Tunggal menjadi yang paling banyak dikunjungi pada tahun 2019 dengan total kunjungan sebanyak 1.982.733 kunjungan (Dinas Pariwisata Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta 2018). Dalam mengakomodir banyaknya wisatawan yang datang, pemerintah setempat telah menyediakan lahan parkir di area pantai sebagai fasilitas bagi wisatawan untuk memarkirkan kendaraannya dengan aman tanpa mengganggu lalu lintas. Akan tetapi, sebagian besar fasilitas parkir ini tidak memiliki perkerasan sehingga menyebabkan polusi udara akibat debu yang berterbangan pada saat kendaraan melintas. Selain polusi dari debu, polusi udara akibat gas pembuangan kendaraan juga berpotensi terjadi karena banyaknya kendaraan yang datang.

Wilayahnya yang merupakan pegunungan sehingga akses menuju kawasan pantai tersebut cukup sulit dan ekstrim. Terdapat banyak tanjakan dan turunan yang curam disertai tikungan tajam, dengan sisi

jalan yang merupakan bukit atau jurang. Selain itu ruas jalan dengan luas yang terbatas menyulitkan kendaraan wisatawan yang melewati, terutama kendaraan bus pariwisata. Pengamatan yang dilakukan oleh Kepala Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta Agus Arif Nugroho, jumlah bus pariwisata yang masuk ke kota Jogja mencapai 1.100 unit pada saat musim libur 2019 (Razak, Abdul Hamied 2019). Kondisi jalan yang seperti itu menuntut kesiapan baik dari pengemudi maupun kendaraannya. Potensi kecelakaan akibat tanjakan dan turunan sangat besar apabila pengemudi dan kendaraannya tidak dalam keadaan yang baik. Seperti yang terjadi pada tanggal 08 Januari 2022 dimana bus pariwisata yang sedang menanjak pada ruas Jalan Bedoyo – Semanu, Ponjong, Gunungkidul mengalami mati mesin sehingga bus meluncur mundur dan terguling (Huda, M. Nur 2022). Oleh sebab itu, diperlukan suatu upaya pengembangan fasilitas parkir terpusat, dengan jenis fasilitas yang disesuaikan preferensi wisatawan.

## **TINJAUAN PUSTAKA**

### **Peran Transportasi bagi Kegiatan Pariwisata**

Transportasi dalam mendukung kegiatan pariwisata menjadi sangat penting karena dapat memberikan alternatif kepada wisatawan saat melakukan perjalanan wisata dan memberikan kemudahan dalam menjangkau area wisata. Moda transportasi yang sangat dekat dengan kegiatan pariwisata adalah transportasi darat seperti kendaraan pribadi, angkutan umum seperti bus atau angkot, kendaraan persewaan, bus pariwisata, maupun transportasi tradisional seperti becak dan andong. Akan tetapi, penggunaan angkutan umum reguler oleh wisatawan sangat kurang yang mungkin saja dikarenakan tidak adanya pelayanan angkutan umum dengan trayek menuju obyek wisata dengan nyaman dan murah (Basuki and Setiadi 2015).

Begitu pun di Daerah Istimewa Yogyakarta, dimana wisatawan lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi. Salah satu penyebabnya adalah karena angkutan pariwisata yang ada selama ini belum direncanakan secara baik (Basuki and Setiadi 2015). Selama ini wisatawan hanya mengandalkan angkutan pariwisata yang dibuat dengan paket-paket wisata oleh biro perjalanan dan *travel* serta menggunakan kendaraan carter atau kendaraan pribadi untuk menuju daerah tujuan wisata yang dikehendaki (Basuki and Setiadi 2015). Hal ini sejalan dengan hasil wawancara dengan Kepala Terminal Dhaksinarga, yang menyatakan bahwa memang sudah tidak ada angkutan umum yang melayani rute menuju ke Kawasan Pantai Baron – Pantai Pok Tunggal (PT. Nusa Niaga Perkasa 2022). Oleh sebab itu, wisatawan lebih memilih untuk menggunakan moda transportasi pribadi karena lebih mudah, nyaman, dan fleksibel. Kondisi ini menyebabkan masalah kemacetan saat musim liburan tiba, dan hal ini justru menimbulkan ketidaknyamanan bagi wisatawan (Basuki and Setiadi 2015).

Pengaruh dominan lainnya pada pemilihan moda transportasi wisata adalah keamanan. Keamanan di kendaraan pribadi tentu saja berbeda dengan kendaraan umum, karena banyak orang yang tidak dikenal bertemu di dalam angkutan umum dan memberikan rasa tidak aman bagi sebagian orang, bisa karena takut akan kriminalitas ataupun ancaman lainnya yang mungkin terjadi. Hasil survey menunjukkan, kendaraan pribadi menjadi prioritas utama dalam kriteria keamanan yaitu wisatawan merasa lebih aman saat menggunakan kendaraan moda transportasi kendaraan pribadi untuk menghindari kriminalitas maupun ancaman lain yang dapat menimbulkan bahaya bagi penumpang (Aisah and Suseno 2021). Preferensi tentang keamanan dalam memilih moda transportasi pariwisata mendapatkan bobot sebesar 0,39 diikuti faktor kenyamanan dengan bobot 0,21. Preferensi wisatawan saat memilih moda transportasi berdasarkan faktor keamanan adalah kendaraan pribadi dengan persentase 50% dan transportasi umum bus mendapat urutan ketiga dengan persentase sebesar 11,6%.

### **Fasilitas Parkir *Park and Ride***

Salah satu upaya untuk menekan angka penggunaan kendaraan pribadi adalah penyediaan sarana dan prasarana transportasi umum. Selain itu, dibutuhkan kebijakan yang memprioritaskan penggunaan transportasi umum. Penyediaan sentral parkir khusus wisata yang terintegrasi dengan

transportasi umum dapat dilakukan sebagai upaya menekan penggunaan kendaraan pribadi. Seperti yang telah diteliti oleh Mardiana (2017) tentang penyediaan sentral parkir Pantai Krakal berupa fasilitas *park and ride*. Rencana pengoperasian angkutan pariwisata Pantai Baron dan Indrayanti, diawali dengan mendorong pengunjung untuk memarkirkan kendaraannya di sentral parkir Krakal (Mardiana 2017). *Park and Ride* adalah metode mengenai manajemen permasalahan kemacetan lalu lintas di area perkotaan (Memon, Napih dan Talpur 2014). Fasilitas Parkir *Park and Ride* pertama kali diperkenalkan pada tahun 1930-an di wilayah Amerika Utara. *Park and Ride* adalah tempat dimana para pengendara yang menggunakan kendaraan pribadi dengan okupansi kecil, baik sebagai pengemudi maupun penumpang, memarkirkan kendaraannya di suatu lokasi tertentu kemudian melanjutkan perjalanannya dengan menggunakan kendaraan berokupansi tinggi (Sembiring 2015). Fasilitas *park and ride* juga sangat penting sebagai daya tarik dan merupakan sebuah operasi transit yang modern karena orang yang bepergian cenderung berpergian menggunakan transportasi umum ketika mereka memungkinkan untuk menggabungkan fasilitas ini dengan kendaraan pribadinya (Konstantinos 2010).

Konsep fasilitas yang diorientasikan bagi pekerja komuter sebagai alternatif moda perjalanan ini memiliki potensi sebagai alternatif prasarana penunjang bagi wisatawan yang menggunakan kendaraan pribadi dengan menyiapkan lokasi parkir terpusat dan terintegrasi jaringan transportasi khusus pariwisata. Wisatawan dapat memarkirkan kendaraannya pada fasilitas tersebut dan melanjutkan perjalanan dengan aman, nyaman, dan murah menuju ke destinasi wisata pantai. Indikator keberhasilan fasilitas *park and ride* adalah sebagai berikut (Palupiningtyas 2015).

1. Efektif meningkatkan pusat perparkiran tanpa meningkatkan perubahan penggunaan lahan di pusat kota.
2. Mengurangi perjalanan menggunakan kendaraan pribadi dan tingkat kepadatan lalu lintas terutama pada koridor/jalur utama.
3. Mengurangi tingkat kecelakaan.
4. Mengurangi polusi udara dan kebisingan.
5. Mengurangi permintaan pembangunan/konstruksi jalan baru.
6. Mengurangi parkir kendaraan dengan durasi yang lama di wilayah pusat kota.
7. Mengubah aksesibilitas kota dan pusat pemukiman.
8. Membebaskan wilayah pusat kota untuk aktivitas lain daripada dimanfaatkan untuk area parkir.

### **Teknik *Stated Preference***

*Stated preference* merupakan teknik untuk mengetahui respon masyarakat pada suatu pilihan dari beberapa situasi yang berbeda dan umum digunakan dalam dunia transportasi, bidang penyediaan transportasi umum. Tamin menyatakan, teknik *stated preference* merupakan gambaran desain eksperimen untuk membuat alternatif hipotesis pada situasi perjalanan yang terdapat pada atribut lalu responden diberikan pilihan untuk memilih sesuatu yang mereka inginkan dengan menggunakan teknik rating. Peneliti dapat mengontrol faktor-faktor yang ada pada situasi yang dihipotesiskan dan masing-masing responden akan ditanyakan mengenai responnya (preferensinya) pada situasi yang ditawarkan. Dengan kata lain, teknik *stated preference* adalah teknik untuk mengetahui preferensi seseorang dari suatu produk atau jasa menggunakan media kuesioner berisi beberapa alternatif situasi. Atribut yang umum digunakan pada penyediaan sarana dan prasarana transportasi umum adalah tarif, waktu tunggu, biaya, waktu perjalanan, waktu tunggu, kapasitas, dan lain sebagainya. Preferensi responden dikuantifikasikan dalam 3 cara:

1. Respon berdasarkan rangking  
Semua pilihan skenario ditampilkan kepada responden dan diminta mengurutkan alternatif sesuai dengan preferensinya. Jika alternatif yang ditawarkan terlalu banyak, kemungkinan responden akan menjawab secara asal karena merasa bosan dan lelah.
2. Respon berdasarkan rating

Responden diminta untuk menunjukkan tingkat kesukaannya (*degree of preference*) pada pilihan alternatif yang ada, dengan skala 1 sampai dengan 10. Bisa juga berbentuk perbandingan antara alternatif A dan B dengan opsional skala 1 – 5 dengan 1 = pasti memilih A, 3 = tidak tahu, dan 5 = pasti memilih B.

3. Respon berupa pilihan

Pada formulir kuesioner, responden diminta untuk menentukan pilihannya terhadap beberapa alternatif yang tersedia.

Berikut ini adalah contoh formulir kuesioner *stated preference* yang membandingkan antara dua situasi yang berbeda.

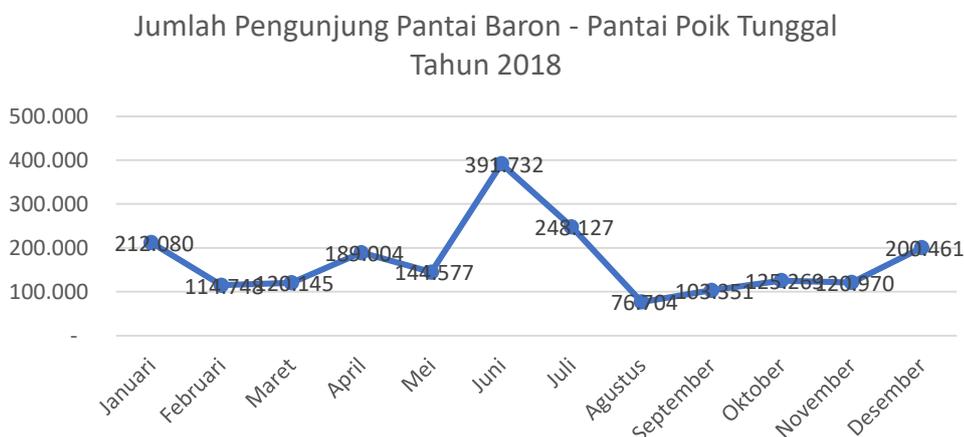
**Tabel 1.** Contoh Kuesioner Stated Preference

Situasi Perjalanan A		Situasi Perjalanan B		Pilihan	
Biaya	Waktu Tempuh	Biaya	Waktu Tempuh	Pilih A	Pilih B
£ 0,40	30 menit	£ 1,00	15 menit		✓
£ 2,00	20 menit	£ 1,50	25 menit	✓	

Sumber: Pearmain, D. & Swanson, J., 1996 dalam Yosritzal, 2006

**METODOLOGI PENELITIAN**

Penelitian ini merupakan penelitian deskriptif kuantitatif dengan pendekatan deduktif. Lokasi penelitian terletak di kawasan wisata Pantai Baron – Pantai Pok Tunggal, Kabupaten Gunungkidul, Daerah Istimewa Yogyakarta. Data yang dibutuhkan adalah preferensi wisatawan mengenai pengembangan fasilitas parkir wisata pantai, yang dikumpulkan dengan cara menyebarkan kuesioner. Jumlah populasi disesuaikan dengan jumlah wisatawan paling banyak pada bulan tertentu dalam satu tahun, yang didapat dari Gambar 1 berikut.



**Gambar 1.** Jumlah pengunjung Pantai Baron - Pantai Pok Tunggal tahun 2018

Sumber: Dinas Pariwisata Daerah Istimewa Yogyakarta, 2018

Data wisatawan yang digunakan dalam menentukan jumlah populasi adalah data wisatawan tahun 2018. Tahun 2018 dipilih karena merupakan tahun terakhir sebelum terjadinya Pandemi COVID-19. Setelah terjadinya Pandemi COVID-19, upaya pemerintah untuk mengurangi jumlah penularah akibat Virus Corona salah satunya adalah dengan pemberlakuan *social distancing* dan pembatasan sosial berskala besar (PSBB). PSBB yang dilakukan pemerintah tentu saja berdampak pada pergerakan manusia, termasuk juga kegiatan pariwisata. Kondisi sistem transportasi pada masa pemberlakuan Pembatasan Sosial Berskala Besar (PSBB) bukan hanya berdampak pada mobilitasnya

yang semakin menurun, tetapi juga dengan kapasitas penumpang setiap angkutan umum yang harus dikurangi hingga 50% dari kapasitas penumpang yang seharusnya, bahkan peniadaan penumpang pada moda transportasi ojek (Stini 2020). Oleh sebab itu, berdasarkan data pada tahun 2018, didapat responden yang dibutuhkan adalah sebanyak 348 orang, yang dalam penentuan jumlahnya menggunakan Tabel Penentuan Jumlah Sampel ISAAC dan Michael dengan *margin error* sebesar 5% dengan kriteria responden yang digunakan adalah sebagai berikut:

- Merupakan wisatawan yang sedang berkunjung ke kawasan pantai tersebut, atau masyarakat yang sudah pernah berkunjung ke kawasan pantai tersebut.
- Berusia minimal 17 tahun.
- Dapat mengemudikan kendaraan bermotor.
- Memiliki surat izin mengemudi.

Metode analisis yang digunakan adalah analisis *crosstabs* dan diinterpretasikan dengan pendekatan deskriptif. *Crosstabs* adalah tabulasi silang metode analisis sederhana namun dapat menyampaikan penjelasan hubungan antar variabel dengan baik dan mudah dipahami. Responden akan diberikan formulir kuesioner berisi delapan skenario pengembangan fasilitas parkir, dimana masing-masing skenario merupakan perbandingan dua situasi yang berbeda. Skenario yang diberikan tersebut dapat dilihat pada Tabel 2 dibawah ini.

**Tabel 2.** Daftar skenario dan alternatif situasi yang ditawarkan

Skenario	Atribut	Alternatif A	Alternatif B
1	Jenis Fasilitas	<i>Park and ride</i>	Parkir Biasa
	Skema Tarif	Rp. 10.000,- flat free shuttle	Rp. 3.000 per jam
	Jarak Fasilitas	Lebih dari 1 kilometer	Lebih dari 1 kilometer
	Jam Operasional	05.00 - 20.00	05.00 - 20.00
2	Jenis Fasilitas	<i>Park and ride</i>	Parkir Biasa
	Skema Tarif	Rp. 3.000 per jam free shuttle	Rp. 5.000 flat
	Jarak Fasilitas	Lebih dari 1 kilometer	Lebih dari 1 kilometer
	Jam Operasional	05.00 - 20.00	05.00 - 20.00
3	Jenis Fasilitas	<i>Park and ride</i>	Parkir Biasa
	Skema Tarif	Rp. 10.000,- flat free shuttle	Rp. 3.000 per jam
	Jarak Fasilitas	Lebih dari 1 kilometer	Kurang dari 1 kilometer
	Jam Operasional	05.00 - 20.00	05.00 - 20.00
4	Jenis Fasilitas	<i>Park and ride</i>	Parkir Biasa
	Skema Tarif	Rp. 3.000 per jam free shuttle	Rp. 5.000 flat
	Jarak Fasilitas	Lebih dari 1 kilometer	Kurang dari 1 kilometer
	Jam Operasional	05.00 - 20.00	05.00 - 20.00
5	Jenis Fasilitas	<i>Park and ride</i>	Parkir Biasa
	Skema Tarif	Rp. 10.000,- flat free shuttle	Rp. 3.000 per jam
	Jarak Fasilitas	Kurang dari 1 kilometer	Lebih dari 1 kilometer
	Jam Operasional	05.00 - 20.00	05.00 - 20.00
6	Jenis Fasilitas	<i>Park and ride</i>	Parkir Biasa
	Skema Tarif	Rp. 3.000 per jam free shuttle	Rp. 5.000 flat
	Jarak Fasilitas	Lebih dari 1 kilometer	Kurang dari 1 kilometer
	Jam Operasional	05.00 - 20.00	05.00 - 20.00
7	Jenis Fasilitas	<i>Park and ride</i>	Parkir Biasa
	Skema Tarif	Rp. 10.000,- flat free shuttle	Rp. 3.000 per jam
	Jarak Fasilitas	Kurang dari 1 kilometer	Kurang dari 1 kilometer

Skenario	Atribut	Alternatif A	Alternatif B
8	Jam Operasional	05.00 - 20.00	05.00 - 20.00
	Jenis Fasilitas	<i>Park and ride</i>	Parkir Biasa
	Skema Tarif	Rp. 3.000 per jam free shuttle	Rp. 5.000 flat
	Jarak Fasilitas	Kurang dari 1 kilometer	Kurang dari 1 kilometer
	Jam Operasional	05.00 - 20.00	05.00 - 20.00

Sumber: peneliti, 2022

## HASIL DAN PEMBAHASAN

### Hasil Survey dan Analisis

Penelitian ini bertujuan untuk mencari tahu preferensi wisatawan tentang pengembangan fasilitas parkir apabila akan dilakukan pengembangan pada fasilitas parkir pantai. Atribut yang ditawarkan terdiri dari jenis fasilitas parkir, skema tarif fasilitas, jarak fasilitas dari area pantai, dan jam operasional. Jenis fasilitas yang ditawarkan adalah fasilitas parkir *park and ride* dan fasilitas parkir biasa, yang terletak di luar area pantai. Atribut skema tarif ditawarkan karena tarif parkir dapat menjadi pertimbangan tersendiri bagi seseorang untuk mengunjungi kembali suatu lokasi wisata [16]. Atribut jarak fasilitas dimasukkan mengingat jenis pengembangan yang ditawarkan adalah berupa fasilitas parkir *park and ride*, yang penempatannya tidak berada di area pantai dan pengunjung disediakan angkutan khusus dari dan menuju pantai.

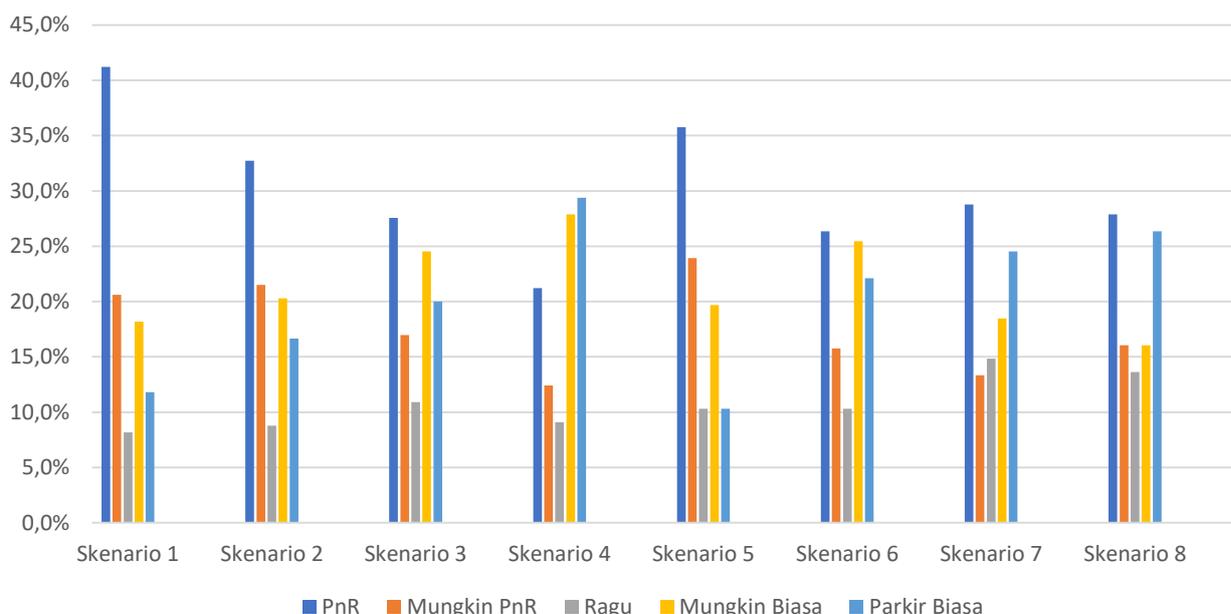
Dari 348 kuesioner yang diberikan kepada responden, terdapat 18 responden yang tidak sesuai kriteria sehingga data yang diberikan tidak valid dan tidak dapat digunakan, sehingga hanya 330 data yang dapat digunakan. Berdasarkan hasil survey tersebut, didapat mayoritas responden lebih memilih pengembangan fasilitas parkir berjenis *park and ride*, hampir di semua skenario seperti yang disajikan pada Tabel 3 berikut.

**Tabel 3.** Alternatif kondisi pilihan responden

Skenario	Atribut			
	Jenis Fasilitas	Skema Tarif	Jarak Fasilitas	Jam Operasional
1	<i>Park and Ride</i>	Rp. 10.000,- flat	Lebih dari 1 kilometer	05.00 - 20.00 (15 jam)
2	<i>Park and Ride</i>	Rp. 3.000,-/jam	Lebih dari 1 kilometer	05.00 - 20.00 (15 jam)
3	<i>Park and Ride</i>	Rp. 10.000,- flat	Lebih dari 1 kilometer	05.00 - 20.00 (15 jam)
4	Parkir Biasa	Rp. 5.000,- flat	Kurang dari 1 kilometer	05.00 - 20.00 (15 jam)
5	<i>Park and Ride</i>	Rp. 10.000,- flat	Kurang dari 1 kilometer	05.00 - 20.00 (15 jam)
6	<i>Park and Ride</i>	Rp. 3.000,-/jam	Kurang dari 1 kilometer	05.00 - 20.00 (15 jam)
7	<i>Park and Ride</i>	Rp. 10.000,- flat	Kurang dari 1 kilometer	05.00 - 20.00 (15 jam)
8	<i>Park and Ride</i>	Rp. 3.000,-/jam	Kurang dari 1 kilometer	05.00 - 20.00 (15 jam)

Sumber: peneliti, 2022

Tabel 3 diatas merupakan alternatif pilihan responden, dimana pada skenario 1, skenario 2, skenario 3, skenario 5, skenario 6, skenario 7, dan skenario 8 dipilih alternatif pengembangan fasilitas parkir jenis *park and ride*. Untuk mengetahui jawaban responden pada tiap skenario, maka dapat dilihat pada Gambar 2 berikut.



**Gambar 2.** Grafik pilihan responden tiap skenario

Sumber: peneliti, 2022

Lebih lanjut, untuk mengetahui distribusi preferensi responden berdasarkan variabel atribut fasilitas parkir, maka digunakan analisis *crosstabs*. *Crosstabs* pada umumnya disajikan pada data kualitatif dengan ciri data yang diinput merupakan data dengan skala nominal atau ordinal. Pembuatan *crosstabs* atau tabulasi silang dibentuk dengan serangkaian kolom dan baris, dimana di dalamnya terdapat angka-angka frekuensi jawaban responden berdasarkan variabelnya. *Crosstabs* jawaban responden dapat dilihat pada Tabel 4 berikut ini.

**Tabel 4.** *Crosstabs* Variabel dan Jawaban Responden

No	Variabel		Jawaban Responden					Total
	Atribut	Penyusun	Pilih PnR	Mungkin Pilih PnR	Ragu-ragu	Mungkin Parkir Biasa	Pilih Parkir Biasa	
1	Jenis Fasilitas	Ragu-ragu	0	0	284	0	0	284
		PnR	797	464	0	0	0	1261
		Parkir Biasa	0	0	0	563	532	1095
		Total	797	464	284	563	532	2640
2	Skema Tarif	Ragu-ragu	0	0	284	0	0	284
		Rp. 3.000/jam	0	0	0	267	220	487
		Rp. 5.000 flat	0	0	0	296	312	608
		Rp. 3.000/jam <i>free shuttle</i>	357	217	0	0	0	574
		Rp. 10.000 flat <i>free shuttle</i>	440	247	0	0	0	687
		Total	797	464	284	563	532	2640
3	Jarak Fasilitas	Ragu-ragu	0	0	284	0	0	284
		Kurang dari 1km	213	123	0	371	404	1111
		Lebih dari 1km	584	341	0	192	128	1245
		Total	797	464	284	563	532	2640
4	Jam Operasional	Ragu-ragu	0	0	284	0	0	284
		15 jam	797	464	0	563	532	2356
		Total	797	464	284	563	532	2640

Sumber: peneliti, 2022

Dari Tabel 4 diatas, diketahui bahwa pengembangan fasilitas parkir berjenis *park and ride* dipilih sebanyak 1261 kali, fasilitas parkir biasa dipilih sebanyak 1095 kali, dan responden yang masih ragu-ragu memilih jenis pengembangan fasilitas parkir sebanyak 284 responden. Mayoritas responden setuju dengan tarif parkir *park and ride* sebesar Rp. 10.000,- flat dan *free shuttle* (dipilih sebanyak 687 kali), dengan jarak fasilitas lebih dari 1 kilometer (dipilih sebanyak 1245 kali). Jam operasional yang diinginkan oleh responden adalah 15 jam, yang dimulai pada pukul 05.00 hingga 20.00. Kondisi yang menjadi pilihan responden ini adalah Skenario 1 – Alternatif A, sehingga pengembangan fasilitas parkir dapat mengacu pada skenario tersebut.

### **Pembahasan**

Jenis fasilitas parkir yang ditawarkan kepada wisatawan dan menjadi atribut pertama dalam mendesain kuesioner *stated preference* adalah jenis fasilitas parkir, yaitu fasilitas parkir berupa *park and ride* dan fasilitas parkir biasa. *Park and ride* merupakan fasilitas parkir yang lokasinya terletak di luar kawasan pantai dan tersedia angkutan khusus pariwisata untuk antar-jemput wisatawan dari lokasi parkir menuju pantai dan sebaliknya. Sedangkan fasilitas parkir biasa merupakan fasilitas parkir berupa kantong parkir yang lokasinya relatif lebih dekat dengan kawasan pantai dan tidak tersedia angkutan khusus pariwisata untuk antar-jemput wisatawan, sehingga wisatawan dapat berjalan kaki menuju kawasan pantai. Atribut kedua setelah jenis fasilitas parkir adalah skema tarif. Skema tarif dipilih karena tarif parkir dapat menjadi pertimbangan tersendiri bagi seseorang untuk kembali berkunjung ke suatu area wisata. Hal ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Tubagus Ralemug (2018) di lokasi wisata Pantai Anyer dan sekitarnya. Tarif parkir dan yang tidak ramah di area wisata Pantai Anyer dan sepanjang garis pantai di daerah Anyer mengindikasikan adanya kepentingan tersendiri antara pengusaha, lembaga terkait, atau agen-agen yang bergerak di bidang pariwisata. Tarif parkir dan harga makanan yang dilakukan oleh pengusaha, lembaga, ataupun agen yang berkepentingan di dalamnya membuat tempat wisata tersebut lambat laun mati dan dijauhi oleh turis dari dalam negeri dan luar negeri (Ralemug 2018). Atribut ketiga adalah jarak fasilitas parkir dengan kawasan pantai, dimana jarak yang menjadi alternatif adalah ‘Lebih dari 1 kilometer’ dan ‘Kurang dari 1 kilometer’. Berdasarkan teori yang diberikan oleh Spillar (1995), tipe *park and ride* berdasarkan jarak dibedakan menjadi 4 tipe, sehingga dalam menentukan tipe *park and ride* dibutuhkan preferensi wisatawan mengenai jarak fasilitas parkir *park and ride* dan area pantai. Kemudian atribut yang keempat sekaligus juga menjadi atribut yang terakhir adalah jam operasional, akan tetapi pilihan untuk jam operasional hanya ada 1 yaitu 15 jam, dimulai dari jam 5 pagi hingga jam 8 malam. Jam operasional dipilih menjadi atribut fasilitas parkir untuk memfasilitasi wisatawan yang ingin menikmati suasana *sunrise* atau *sunset* di pantai.

### **KESIMPULAN**

Berdasarkan hasil survey dan analisis yang telah dilakukan, maka dapat ditarik kesimpulan bahwa pengembangan fasilitas parkir *park and ride* mendapatkan minat yang baik bagi mayoritas responden. Skenario 1 – Alternatif A menjadi situasi yang sesuai preferensi responden. sehingga pengembangan fasilitas parkir *park and ride* untuk menunjang kawasan wisata Pantai Baron – Pantai Pok Tunggal berpotensi untuk dilakukan. Diharapkan dengan adanya pengembangan fasilitas parkir ini, dapat mengurangi angka kecelakaan lalu lintas dan dapat menurunkan kemacetan serta polusi di area wisata karena kendaraan yang digunakan oleh wisatawan harus parkir di luar area pantai.

### **SARAN**

Dari penelitian yang telah dilakukan, terdapat beberapa saran yang dapat menjadi bahan pertimbangan bagi pemerintah daerah dan penelitian selanjutnya, antara lain sebagai berikut.

- a. Untuk pemerintah daerah, diperlukan kebijakan-kebijakan yang mendukung penyelenggaraan transportasi umum agar angka penggunaan kendaraan pribadi dapat ditekan. Pemanfaatan prasarana transportasi yang sudah ada di Kabupaten Gunungkidul dan sekitarnya seperti Terminal Dhaksinarga sebagai fasilitas *park and ride* dapat dilakukan sebagai langkah awal. Selain itu, pemerintah daerah maupun provinsi diharapkan dapat mengaktifkan kembali trayek-trayek

angkutan umum, terutama trayek angkutan yang melayani perjalanan dari dan menuju kawasan wisata. Promosi penggunaan angkutan umum sebagai sarana transportasi wisata juga dapat dilakukan agar menarik minat masyarakat khususnya wisatawan dan beralih menggunakan transportasi umum. Peningkatan keamanan dan kenyamanan di dalam transportasi umum perlu ditingkatkan.

- b. Untuk penelitian selanjutnya, studi mengenai rute-rute potensial wisata dapat dilakukan, studi mengenai lokas-lokasi yang berpotensi untuk menjadi fasilitas *park and ride* juga dapat dilakukan. Perhitungan biaya operasional, kebutuhan armada, serta jenis armada yang digunakan sebagai angkutan umum dalam melayani pergerakan wisatawan juga perlu untuk dilakukan penelitian.
- c. Untuk masyarakat, diharapkan penelitian ini semakin menggugah minat dan kesadaran untuk beralih dari kendaraan pribadi ke transportasi umum yang telah disediakan pemerintah di DIY.

### **UCAPAN TERIMAKASIH**

Terimakasih penulis ucapkan kepada:

1. Ir. Dewanti, M.S., selaku dosen utama pembimbing tesis.
2. Prof. Ir. Bambang Hari Wibisono, MUP, M.Sc., Ph.D., selaku dosen kedua pembimbing tesis
3. Kedua orang tua karena telah memberikan dukungan dengan segala cara.
4. Teman-teman seperjuangan semasa kuliah.
5. Segala pihak yang tidak dapat disebutkan satu per satu karena telah membantu dalam penyusunan penelitian, pengumpulan data, serta analisis dan penulisan karya ilmiah ini.

### **REFERENSI**

- Aisah, Nur, and Diky Aji Suseno. 2021. "Analisis Moda Transportasi dalam Kunjungan Wisatawan." *Indonesian Journal of Development Economics* 1108-1127.
- Basuki, Imam, and Amos Setiadi. 2015. "Potensi Angkutan Umum Pariwisata di Daerah Istimewa Yogyakarta." *Jurnal Transportasi Forum Studi Transportasi Antar-Perguruan Tinggi (FSTPT)* 15: 79-150.
- Dinas Pariwisata Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta. 2018. *Statistik Kepariwisata Daerah Istimewa Yogyakarta*. Yogyakarta: Dinas Pariwisata Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta.
- Huda, M. Nur. 2022. *Tribun Jateng*. Januari 09.  
<https://jateng.tribunnews.com/2022/01/09/kecelakaan-bus-pariwisata-di-gunungkidul-mesin-mati-di-tanjakan-kemudian-mundur-lalu-terguling>.
- Konstantinos, dkk. 2010. "Optimizing Pricing Policies in Park-and-Ride Facilities: A Model and Decision Support System with Application." *Journal of Transportation System Engineering and Information Technology* 53-65.
- Mardiana, Tetty Sulastri. 2017. "Fasilitas Park and Ride pada Lokasi Parkir Krakal dan Jumlah Kebutuhan Angkutan Pariwisata pada Destinasi Wisata Pantai Kabupaten Gunung Kidul." *Jurnal Penelitian Transportasi Darat* 1-12.
- Memon, Irfan Ahmed, Madzlan Napih, and Mir Aftab Hussain Talpur. 2014. "A Review on the Factors Influencing the Park-and-Ride Traffic Management Method." *Applied Mechanics and Materials Vol. 567* 663-668.
- Palupiningtyas, Selenia Ediyani. 2015. "Kriteria Fasilitas Park And Ride Sebagai Pendukung Angkutan Umum Massal Berbasis Jalan." *Warta Penelitian Perhubungan* 27: 69 - 84.

- PT. Nusa Niaga Perkasa. 2022. "Set Priority Business Plan Proyek Kerjasama Transportasi Jalan di Terminal Tipe A."
- Ralemug, Tubagus. 2018. "Terancam Matinya Area Wisata Pantai Anyer, Carita, dan Karang Bolong di Banten karena Tarif Parkir dan Harga Makanan yang Tidak Ramah." *Jurnal Studi Desain* 47-51.
- Razak, Abdul Hamied. 2019. *Harian Jogja*. November 11.  
<https://jogjapolitan.harianjogja.com/read/2019/11/11/510/1024462/bus-besar-sebabkan-kemacetan-di-jogja-pemkot-ingin-geser-parkir-ke-luar-kota>.
- Sembiring, Junedi. 2015. "Skema Park and Ride di Jakarta (Pembelajaran dari Singapura)." *Jurnal Penelitian Transportasi Darat, Vol. 17, No. 1* 15-28.
- Stini, Lensi Oktavia. 2020. "Evaluasi Kondisi Angkutan Massal di Jabodetabek Akibat PSBB." *Journal of Civil Engineering and Planning*.