

# Analisis Preferensi Wisatawan Terhadap Pemilihan Angkutan di Lombok (Studi Kasus: Kawasan Ekonomi Khusus Mandalika)

Tania Andari<sup>1,\*</sup>, Suci Emilia Fitri<sup>1</sup>, Muhammad Rifqi Tirta Mudhofir<sup>2</sup>, I Gusti Ayu Putu Mahendri<sup>3</sup>, Nur Khaririyatun<sup>4</sup>, Vyta Wahyu Hanifah<sup>5</sup>, Bram Hertasing<sup>6</sup>

<sup>1</sup>Pusat Riset Pemerintahan Dalam Negeri, Organisasi Riset Tata Kelola Pemerintahan, Ekonomi dan Kesejahteraan Masyarakat, Badan Riset Inovasi Nasional  
Jl. Gatot Subroto No.10, Mampang Prpt., Jakarta Selatan, DKI Jakarta 12710

<sup>2</sup>Pusat Riset Ekonomi Perilaku dan Sirkuler, Organisasi Riset Tata Kelola Pemerintahan, Ekonomi dan Kesejahteraan Masyarakat, Badan Riset Inovasi Nasional  
Jl. Gatot Subroto No.10, Mampang Prpt., Jakarta Selatan, DKI Jakarta 12710

<sup>3</sup>Pusat Riset Ekonomi Makro dan Keuangan, Organisasi Riset Tata Kelola Pemerintahan, Ekonomi dan Kesejahteraan Masyarakat, Badan Riset Inovasi Nasional  
Jl. Gatot Subroto No.10, Mampang Prpt., Jakarta Selatan, DKI Jakarta 12710

<sup>4</sup>Pusat Riset Koperasi, Korporasi dan Ekonomi Kerakyatan, Organisasi Riset Tata Kelola Pemerintahan, Ekonomi dan Kesejahteraan Masyarakat, Badan Riset Inovasi Nasional  
Jl. Gatot Subroto No.10, Mampang Prpt., Jakarta Selatan, DKI Jakarta 12710

<sup>5</sup>School of Economics and Public Policy, University of Adelaide, Australia  
South Australia, 5005, Australia

<sup>6</sup>Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan Perkotaan, Badan Kebijakan Transportasi  
Jl. Medan Merdeka Timur No. 5, Gambir, Jakarta Pusat, DKI Jakarta, 10110, Indonesia

E-mail: andari.t@gmail.com

Diterima: 3 Januari 2023, disetujui: 25 Mei 2022, diterbitkan *online*: 30 Juni 2023

## Abstrak

Dukungan pengembangan wilayah Mandalika sebagai Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) terus dilakukan, baik terkait penyediaan infrastruktur, aksesibilitas menuju Mandalika maupun pembenahan objek wisata sehingga menjadi daya tarik wisatawan. Kegiatan pariwisata tentunya memerlukan moda transportasi untuk memudahkan wisatawan selama perjalanan ke lokasi Mandalika sehingga mendorong mereka untuk terus berkunjung bahkan merekomendasikan kepada orang lain. Penelitian ini bertujuan untuk mengidentifikasi kondisi eksisting moda angkutan di KEK Mandalika dan preferensi wisatawan terhadap moda angkutan serta menyusun strategi pengembangan angkutan umum di Mandalika. Setelah dilakukan survei terhadap wisatawan yang berkunjung ke wilayah Mandalika, Provinsi Nusa Tenggara Barat (NTB) pada bulan November 2022, data yang diperoleh dianalisis secara deskriptif. Hasil penelitian menunjukkan bahwa sebagian besar wisatawan di Mandalika berasal dari wilayah NTB dan luar Indonesia. Dalam berwisata, kendaraan pribadi menjadi pilihan utama wisatawan terutama dalam negeri yang datang ke Mandalika (41%) karena praktis, aman, biaya terjangkau, fleksibel, nyaman, dan cepat. Hal ini diikuti dengan motor sewa (25%), mobil pribadi (23%), mobil sewa (9,1%), dan transportasi *online* (2,3%). Dari hasil analisis, pengembangan angkutan umum yang terkoneksi dengan destinasi wisata perlu direkomendasikan untuk mengantisipasi lonjakan permintaan transportasi melalui promosi terkait ketersediaan informasi juga perlu kerja sama yang baik antara berbagai pihak.

**Kata Kunci:** pariwisata, moda angkutan, preferensi, Mandalika.

## Abstract

*Analysis of Transportation Modes and Tourists' Preferences in the Mandalika Special Economic Zone, West Nusa Tenggara: Ongoing support for the development of the Mandalika region as a Special Economic Zone (SEZ) includes infrastructure provision, accessibility to Mandalika, and improvements to tourist attractions so that they become tourist attractions. Tourism activities certainly require a mode of transportation to make it easier for tourists to travel to the Mandalika area, thus encouraging them to continue visiting and recommending it to others. This research aimed to identify the conditions of existing modes of transport in the Mandalika SEZ and tourist preferences for modes of transport as well as to formulate a strategy for developing public transport in Mandalika. After conducting a survey of tourists visiting the Mandalika region, West Nusa Tenggara Province (NTB) in November 2022, the data obtained was analyzed descriptively. The research results show that most tourists in Mandalika come from the NTB region and outside Indonesia. In their tourism activities, private vehicles are the primary choice for tourists, especially domestic ones visiting Mandalika (41%), due to their practicality, safety, affordability, flexibility, comfort, and speed. This is followed by rented motorcycles (25%), private cars (23%), rented cars (9.1%), and online transportation (2.3%). Based on the results of the analysis, the development of public transportation that is connected to tourist destinations needs to be recommended to anticipate a surge in demand for transportation through promotions related to the availability of information and requires good cooperation between various parties.*

**Keywords:** tourism, transportation modes, preferences, Mandalika.

## 1. Pendahuluan

Sektor pariwisata memiliki peran yang strategis di Indonesia dalam hal mendorong peningkatan pendapatan dan kesejahteraan masyarakat [1], membuka lapangan kerja [2], menjadi sumber pertumbuhan ekonomi yang kuat, berkesinambungan, seimbang, dan inklusif [2]. Menurut [3], dampak sosial akibat adanya pariwisata meliputi: (1) akibat terhadap keterkaitan dan keterlibatan antara warga setempat dengan warga yang lebih luas, tercantum tingkatan otonomi serta ketergantungan, (2) akibat terhadap ikatan interpersonal antaranggota warga, (3) akibat terhadap dasar-dasar organisasi kelembagaan sosial, (4) akibat terhadap migrasi dari wilayah ke wilayah pariwisata, (5) akibat terhadap ritme kehidupan sosial warga, (6) akibat terhadap stratifikasi serta mobilisasi sosial, (7) akibat terhadap distribusi pengaruh serta kekuasaan, (8) akibat terhadap meningkatnya penyimpangan-penyimpangan sosial, (9) akibat terhadap pola pembagian kerja, dan (10) akibat terhadap bidang kesenian serta adat istiadat.

Oleh karenanya, upaya pengembangan program strategis mendukung pariwisata terus dilakukan dan menjadi salah satu prioritas dari rencana pembangunan di daerah. Salah satunya di NTB, program strategis pengembangan pariwisata ini tertuang dalam visi misi Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah (RPJMD) Provinsi NTB, Membangun NTB Gemilang 2019-2023. Program ini juga sejalan dengan Peraturan Daerah (PERDA) No. 7 Tahun 2013 tentang Rencana Induk Pariwisata Daerah (Ripadra) 2013-2028 yang menekankan empat aspek pembangunan kepariwisataan daerah yakni destinasi pariwisata, pemasaran pariwisata, industri pariwisata, dan organisasi kepariwisataan [4]. Ada enam model pengembangan pariwisata andalan dan strategis di NTB, salah satunya adalah pengembangan Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) Mandalika di Kabupaten Lombok Tengah.

KEK Mandalika yang terletak di bagian selatan Pulau Lombok, ditetapkan melalui Peraturan Pemerintah Nomor 52 Tahun 2014 untuk menjadi KEK Pariwisata yang berorientasi pada pelestarian nilai dan kualitas lingkungan hidup [5]. Dengan luas area sebesar 1.035,67 Ha dan menghadap Samudera Hindia, KEK Mandalika diharapkan dapat mengakselerasi sektor pariwisata Provinsi NTB yang sangat potensial [6]. KEK Mandalika menawarkan wisata bahari dengan pesona pantai dan bawah laut yang memukau. Bila dikembangkan dengan baik, Mandalika memiliki banyak potensi pariwisata yang dapat dinikmati, seperti wisata pantai Kuta dan Tanjung Aan. Banyak wisatawan melakukan *snorkeling* dan berselancar ketika berkunjung ke Tanjung Aan dan Pantai Kuta di Lombok. Selain melakukan kegiatan wisata Pantai, para Wisatawan yang berkunjung ke Mandalika Lombok dapat mengunjungi berbagai festival dan acara yang diselenggarakan oleh masyarakat asli di Mandalika seperti Pesta Bau Nyale, Festival Muharram, dan Lombok Sumbawa *Cultural*. Saat ini, Pemerintah Provinsi di Lombok sedang membangun wisata Mandalika yang mengetengahkan wisata olahraga dengan membangun Mandalika International Street Circuit di atas lahan seluas 133,1 Ha, di mana sirkuit Mandalika diproyeksikan menjadi tempat penyelenggaraan *event* balap internasional yang menawarkan keindahan bibir pantai dan tepi laut Kuta Mandalika yang terkenal. Beberapa *event* balap bertaraf internasional telah dan terus digelar di sirkuit ini seperti World Superbike, MotoGP, Asia Talent Cup, dan *event* lainnya.

Hingga kini, dukungan pengembangan KEK Mandalika terus dilakukan oleh pemerintah, di antaranya adalah: (1) pembangunan jalur *bypass* sepanjang 17,3km dari bandara ke Mandalika sehingga mengurangi waktu tempuh disertai dengan penghijauan dan penataan koridor jalan; (2) pelebaran Jalan Kuta-Keruak dengan menambah lajur eksisting menjadi empat lajur, pembuatan saluran drainase beton di tepi luar badan jalan, dan perbaikan *vertical-horizontal alignment* jalan eksisting; (3) membangun sarana hunian wisata; dan (4) rencana menyalurkan souvenir-souvenir dari daerah/desa sekitar untuk dipasarkan di Mandalika [7]. Di samping itu, Direktur Jenderal Perhubungan Darat melalui Polri dan Dinas Perhubungan Provinsi NTB telah mempersiapkan manajemen dan rekayasa lalu lintas serta manajemen moda transportasi [8].

Dalam kegiatan pariwisata, di samping pembangunan infrastruktur, dan ketersediaan transportasi menjadi hal yang sangat krusial. Penelitian [9] merekomendasikan peningkatan aksesibilitas dan konektivitas transportasi dari/ke lokasi wisata untuk mendukung pengembangan kawasan pariwisata Danau Toba. Di samping itu, transportasi merupakan elemen penting dalam pertumbuhan ekonomi dan mobilitas masyarakat [10]. Beberapa wisatawan yang sudah melakukan kunjungan ke tempat wisata di

dekat kawasan wisata di Mandalika mengeluhkan bahwa salah satu permasalahan transportasi yang ada di Mandalika adalah tidak adanya angkutan wisata dan belum adanya konektivitas lanjutan, baik itu dari bandara menuju tempat wisata maupun dari pelabuhan menuju tempat wisata. Menurut [11], tantangan dalam mengembangkan infrastruktur transportasi untuk mendukung industri pariwisata salah satunya adalah terlebih dahulu mengetahui derajat ketergantungan infrastruktur transportasi terhadap industri-industri tersebut dan bagaimana suatu rancangan fasilitas transportasi dapat mendukung peningkatan wisatawan, juga akses yang menjadikan suatu kawasan destinasi yang memiliki daya tarik luar biasa dan menguntungkan dari segi peningkatan keuangan yang dapat ditawarkan.

Beberapa penelitian terdahulu terkait dengan pengembangan KEK Mandalika sudah banyak dilakukan, di antaranya penelitian [12] yang melihat persepsi dan preferensi wisatawan muslim terhadap sarana dan prasarana wisata halal di KEK Mandalika, namun belum banyak yang membahas tentang transportasi. Adapun Penelitian lain tentang transportasi di Mandalika namun hanya fokus pada evaluasi kondisi jalan dan pelayanan angkutan umum [13], serta menilai konektivitas transportasi antarmoda wilayah di kawasan pariwisata Mandalika dan [14], belum melihat gambaran kondisi transportasi yang ada dan preferensi transportasi untuk ke depan.

Oleh karena itu, penelitian ini dilakukan dengan tujuan untuk: 1) mengidentifikasi kondisi eksisting moda angkutan di KEK Mandalika; 2) mengetahui preferensi wisatawan terhadap moda angkutan yang digunakan di Mandalika; dan 3) menyusun rekomendasi penggunaan moda angkutan untuk berwisata di Mandalika. Implikasi dari penelitian akan sangat bermanfaat bagi pemerintah, khususnya pemerintah daerah Provinsi NTB dalam menyusun strategi pengembangan pariwisata di NTB, serta juga diharapkan menjadi rekomendasi strategi pengembangan transportasi yang tepat untuk mendukung aksesibilitas dalam berwisata.

## 2. Metodologi

### 2.1. Ruang Lingkup Studi

Ruang lingkup penelitian ini adalah kondisi eksisting moda angkutan yang digunakan oleh wisatawan yang mengunjungi tempat wisata di wilayah KEK Mandalika termasuk persepsi wisatawan tersebut terhadap moda tersebut dan juga infrastruktur terkait transportasi lainnya. Penelitian ini juga melihat bagaimana preferensi dari moda angkutan yang diharapkan untuk dikembangkan ke depan.

### 2.2. Tempat dan waktu Penelitian

Penelitian ini dilakukan di Wilayah Mandalika tepatnya di wilayah Lombok Tengah. Secara geografis, wilayah Mandalika terletak di Lombok Tengah, tepatnya di Kecamatan Pujut di Nusa Tenggara Barat, Mandalika terletak di antara Pulau Sumbawa dan Pulau Bali, Untuk lebih jelasnya areal studi kasus dapat dilihat pada Gambar 1 dan Gambar 2. Penelitian ini dilakukan pada bulan Oktober hingga bulan Desember 2022 dengan melibatkan beberapa *stakeholders* seperti Dinas Perhubungan Provinsi NTB, Dinas Pariwisata Provinsi NTB, universitas, komunitas pariwisata, serta tokoh adat di desa-desa terkait. Responden dalam penelitian ini ialah wisatawan yang sedang berkunjung di wilayah KEK Mandalika yang dipilih secara acak.

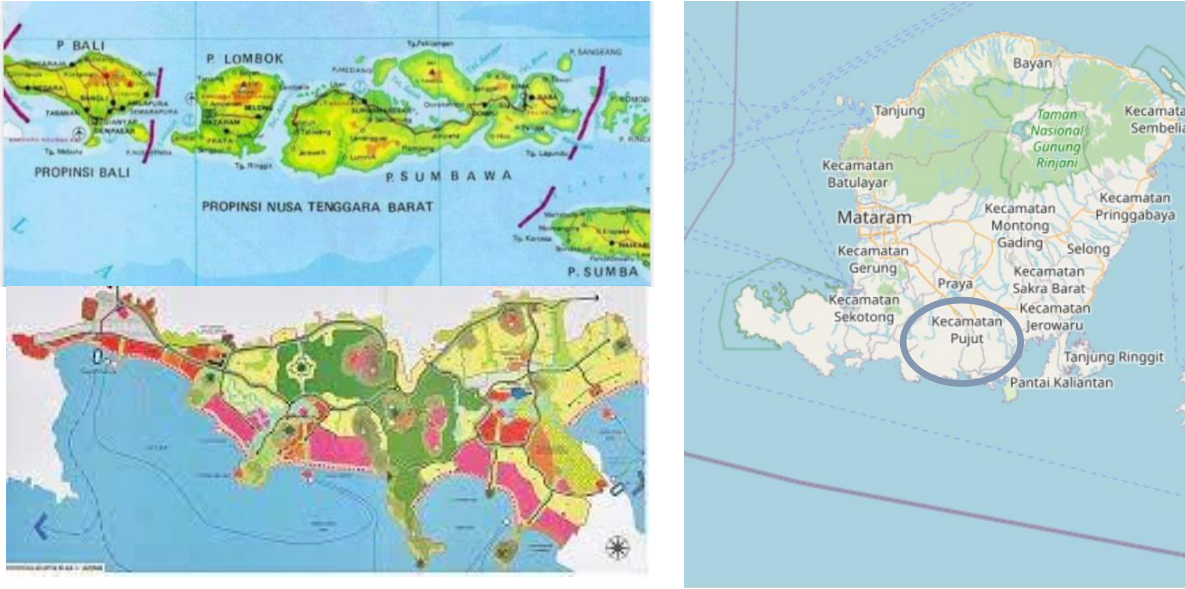
### 2.3. Metode Pengumpulan Data

Pengumpulan data primer dilakukan dengan metode survei menggunakan Google Form dengan pertanyaan tertutup (pilihan). Di samping itu juga dilakukan pengamatan di lapangan terkait dengan angkutan wisatawan di daerah wisata kota Mandalika. Selanjutnya data primer penelitian ini diperoleh dari laporan, statistik, ataupun dokumen lainnya seperti kebijakan pemerintah, baik pusat maupun daerah dan dokumen-dokumen yang terkait dengan penelitian ini.

### 2.4. Analisa Data

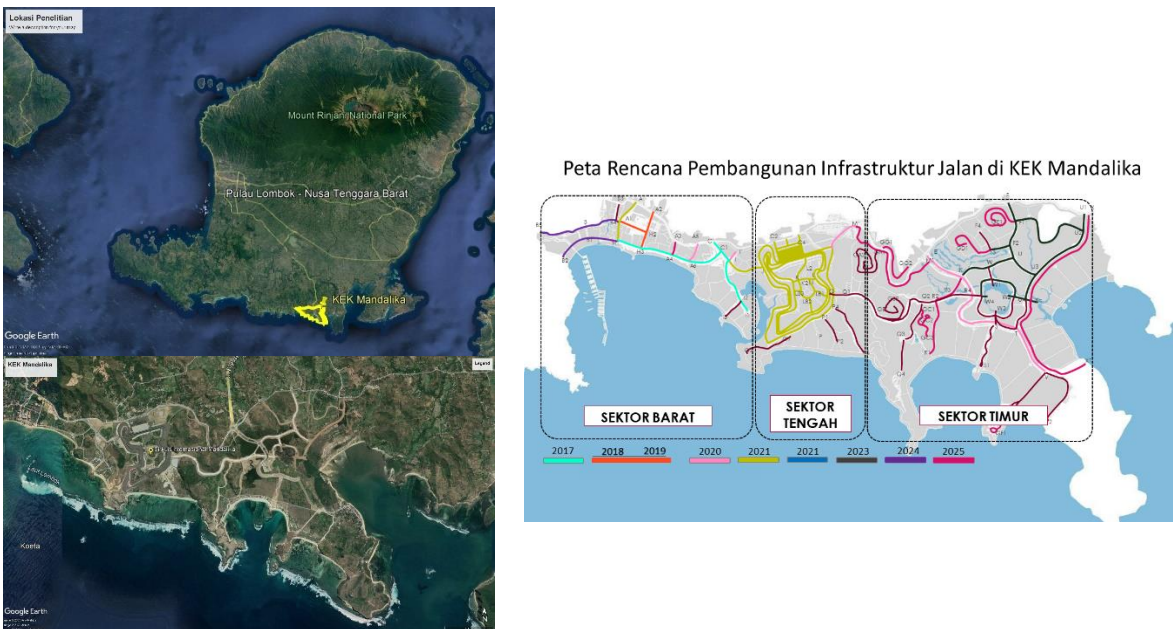
Data yang diperoleh dalam penelitian ini, baik data primer maupun data sekunder selanjutnya dianalisis secara deskriptif kuantitatif dengan melihat rata-rata, nilai maksimum dan minimum, persentase, *scoring* dan juga di-*coding* terhadap pilihan responden. Metode analisis deskriptif adalah suatu metode dalam meneliti suatu objek dengan tujuan membuat deskripsi, gambaran, atau lukisan

secara sistematis, faktual, dan akurat mengenai fakta-fakta, sifat-sifat, serta hubungan antarfenomena yang diselidiki [15]. Metode deskriptif kuantitatif merupakan salah satu metode penelitian dengan memperoleh data yang berbentuk angka atau data kualitatif yang diangkakan [16]. Analisis deskriptif ini digunakan untuk menggambarkan karakteristik dari pengunjung di KEK Mandalika dan bagaimana kondisi moda angkutan yang ada di wilayah tersebut. Sementara itu, gambaran preferensi moda angkutan yang diminati oleh wisatawan dianalisis dengan metode *scoring* dan *coding* untuk memudahkan pengelompokan terhadap berbagai preferensi moda angkutan yang mungkin tersedia di lokasi wisata [17], [18].



Sumber: Hasil dokumentasi, 2022

**Gambar 1.** Peta Lokasi Penelitian Sumber: Hasil dokumentasi, 2022.



Sumber: Hasil dokumentasi, 2022

**Gambar 2.** Peta Lokasi Penelitian Berikut Rencana Pembangunan.

### 3. Hasil dan Pembahasan

#### 3.1. Karakteristik Responden

Umumnya karakteristik wisatawan sangat mempengaruhi keputusan untuk berkunjung ke suatu tempat di samping faktor lain seperti budaya, sosial, dan psikologi [19]. Bahkan karakteristik personal seperti umur, pekerjaan, dan pendapatan pun juga memengaruhi. Penelitian yang dilakukan oleh [20] pada koefisien umur memiliki pengaruh positif terhadap kenaikan pendapatan para pekerja di sekitar kawasan objek wisata Tanah Lot.

Dari hasil survei wawancara, wisatawan yang datang ke Mandalika sebagian besar (45%) berasal dari wilayah Nusa Tenggara Barat sendiri terutama dari Lombok Tengah, Lombok Timur, Lombok Barat, dan Mataram. Wisata Mandalika juga menjadi salah satu tempat populer untuk wisatawan asing, di mana persentase wisatawan internasional dan yang berkunjung ke Mandalika juga cukup besar, yakni sekitar 41%, utamanya berasal dari negara-negara Eropa seperti Belanda, Finlandia, Jerman, dan lainnya. Sementara itu, wisatawan domestik yang berasal dari luar wilayah Provinsi NTB belum terlalu banyak yang berminat untuk berkunjung ke Mandalika, terlihat dari persentase wisatawan tersebut hanya mencapai kurang dari 15% (Tabel 1) dan mayoritas berasal dari wilayah Jakarta. Hasil penelitian ini tidak jauh berbeda dari penelitian [12], di mana 10% wisatawan yang datang ke Mandalika berasal dari luar NTB.

**Tabel 1.** Karakteristik pengunjung di Kawasan Mandalika

No	Parameter	Jumlah responden	Persentase responden
1	Asal pengunjung		
	a. Wilayah NTB	20	45,45
	b. Luar NTB	6	13,64
	c. Luar Indonesia	18	40,91
		44	100,00
2	Jenis kelamin pengunjung		
	a. Laki-laki	24	54,55
	b. Perempuan	20	45,45
		44	100,00
3	Umur pengunjung		
	a. Rata-rata	28,52	
	b. Umur minimal	19,00	
	c. Umur maksimal	60,00	
4	Pendidikan		
	a. SMA ke bawah	17	38,64
	b. D3	3	6,82
	c. S1-S3	21	47,73
	d. Tidak menjawab	3	6,82
		44	100,00
5	Jenis pekerjaan pengunjung		
	a. Swasta Wiraswasta	25	56,82
	b. PNS/Polri/TNI/BUMN	4	9,09
	c. Mahasiswa	9	20,45
	d. Ibu rumah tangga	1	2,27
	e. Tidak menjawab	5	11,36
		44	100,00
6	Rata-rata pendapatan pengunjung		
	a. < 2,5 juta	11	25,00
	b. 2,5 - < 5,0 juta	5	11,36
	c. 5,0 - < 7,5 juta	2	4,55
	d. 7,5 - < 10,0 juta	2	4,55
	e. 10,0 - < 15,0 juta	2	4,55
	f. 15,0 - < 20,0 juta	2	4,55
	g. 20,0 - < 30,0 juta	4	9,09
	h. > 30 juta	12	27,27
	i. Tidak menjawab	4	9,09
		44	100

Sumber: Hasil analisis, 2022

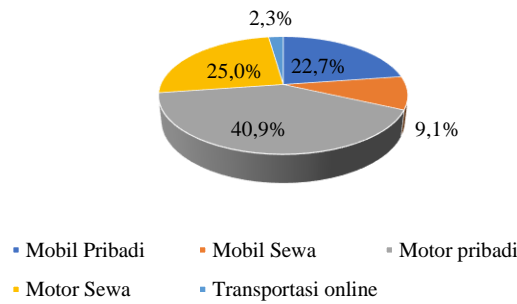
Hasil pengolahan data menunjukkan bahwa responden penelitian ini terdiri dari 55% berjenis kelamin laki-laki dan 45% wanita, tergolong berusia muda dengan rata-rata umur sekitar 29 tahun dengan kisaran 19-60 tahun (Tabel 1), dengan tingkat pendidikan mayoritas adalah sarjana S1 (48%) dan lulusan SMA (39%), dan sebagian kecil lainnya lulusan D3. Hasil penelitian [12] juga menemukan bahwa pengunjung di Mandalika tergolong muda dengan umur sekitar 20 tahun ke bawah dengan pendidikan setingkat SMA. Jika dilihat dari jenis pekerjaan, sebagian besar wisatawan tersebut adalah wiraswasta atau bekerja di swasta (57%) dan mahasiswa (20%). Pendapatan rata-rata wisatawan 38,6% berkisar antara 2,5 juta-30 juta per bulan, bahkan ada sekitar 27% wisatawan yang memiliki pendapatan rata-rata di atas 30 juta per bulan. Namun ada juga sekitar 25% wisatawan yang memiliki pendapatan di bawah 2,5 juta per bulan.

### 3.2. Kondisi Eksting Jenis Transportasi

Frekuensi kunjungan wisatawan lebih dari 4 kali (43% responden), ada juga yang menyatakan baru sekali berkunjung ke Mandalika (41% responden) dan sebagian kecil lainnya sudah berkunjung 2-4 kali. Adapun pilihan wisata yang dituju bagi para wisatawan tersebut adalah mayoritas wisata alam dan pantai (89%) meliputi Bukit Merese, Pantai Seger, Pantai Kuta, Tanjung Aan, Grupuk; dan hanya 11% lainnya bertujuan untuk wisata olahraga dengan mengunjungi sirkuit yang baru dibangun di wilayah Mandalika. Hal ini menunjukkan bahwa masih ada banyak potensi wisata yang belum diminati orang seperti wisata budaya, desa, adat, dan lain-lain yang tentunya menjadi peluang untuk bisa dikembangkan. Sebagai contoh objek wisata di Pusat Kota Tua, Makassar, sekitar di atas 70% wisatawan berminat dengan objek wisata sejarah, belanja, kuliner, wisata alam, pantai, dan wisata religi [21]. Hasil penelitian [12] menyatakan bahwa di samping keindahan alam di Mandalika, daya tarik utama wisatawan ke Mandalika dikarenakan adanya promosi wisata halal, di mana Sembalun, salah satu area di Mandalika telah memenangkan World Halal Tourism Award di Abu Dhabi tahun 2016 dengan penghargaan sebagai World Best Halal Honeymoon Destination.

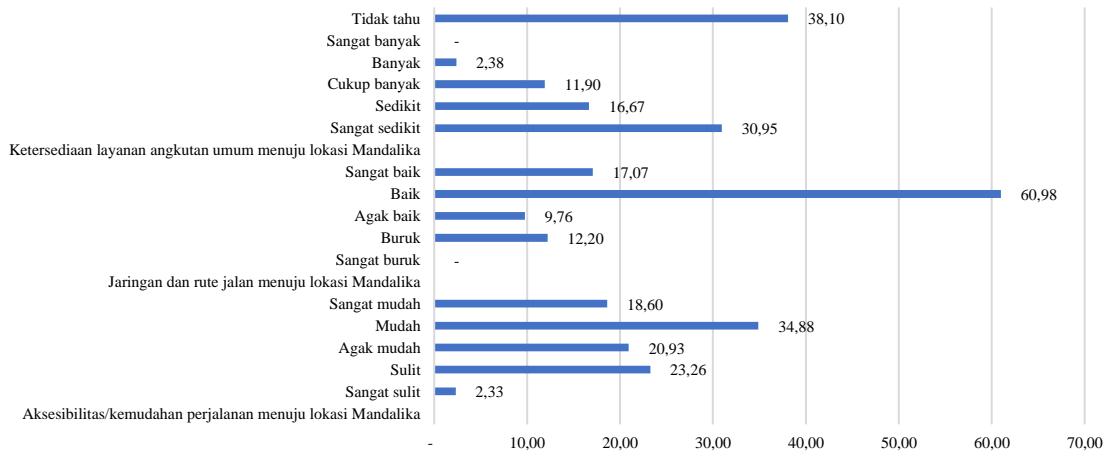
Jika dilihat dari jenis moda transportasi yang biasa digunakan menuju dan dari Mandalika seperti terlihat dalam Gambar 3, bahwa motor pribadi menjadi pilihan utama transportasi dari sekitar 41% responden, diikuti dengan motor sewa (25%), mobil pribadi (23%), mobil sewa (9,1%), dan transportasi *online* (2,3%). Mengingat responden terbesar yang berkunjung ke Mandalika dalam penelitian ini berasal dari NTB (Tabel 1), maka hasil ini sedikit berbeda dengan [13] yang menyatakan bahwa transportasi menuju kawasan Mandalika didominasi oleh mobil sewa dan taksi bandara. Pemilihan motor, baik pribadi maupun sewa sebagai moda transportasi dirasakan oleh wisatawan sangat praktis, aman, biaya lebih terjangkau, fleksibel, nyaman, dan cepat. Beberapa penelitian [22], [23] menyebutkan bahwa pemilihan moda transportasi wisatawan dalam berwisata berdasarkan pada kriteria keamanan, kenyamanan, waktu, akses dan biaya. Kendaraan pribadi salah satunya sepeda motor dianggap merepresentasikan kriteria keamanan di mana penumpang merasa aman dari gangguan atau ancaman kriminalitas atau lainnya yang membahayakan penumpang [22]. Sementara wisatawan mancanegara yang juga cukup banyak berkunjung ke Mandalika hingga mencapai 41% (Tabel 1), kebanyakan wisatawan akan memilih menyewa motor, di samping ada juga yang menggunakan mobil sewa atau transportasi *online* dalam jumlah yang kecil (hanya 2,3% responden). Hal ini dikarenakan mereka cukup mudah mendapatkan akses terhadap persewaan motor/mobil tersebut dan tentunya sangat terjangkau dari sisi harga, lebih fleksibel digunakan sendiri, dan nyaman untuk digunakan. Di samping itu, penggunaan transportasi *online* yang dipilih sebagian kecil responden juga dikarenakan karena kurang fleksibel dalam memilih berbagai tujuan tapi hanya bisa memilih satu tujuan tertentu saja [21].

Menurut responden yang diwawancarai (Gambar 3), perjalanan menuju dan dari Mandalika memiliki aksesibilitas yang mudah hingga sangat mudah, hanya kurang dari 6% responden menyatakan sulit mengakses jalan ke Mandalika. Adanya pengembangan KEK Mandalika menyebabkan akses jalan menuju lokasi kondisinya sangat baik [24]. Demikian halnya juga dengan ketersediaan jaringan dan rute jalan menuju Mandalika dinilai baik dan sangat baik oleh hampir 80% responden. Sementara itu, sebagian besar responden menyatakan tidak mengetahui ketersediaan layanan angkutan umum di wilayah Mandalika, dan mereka yang mengetahuinya pun menyatakan jumlah ketersediaan angkutan



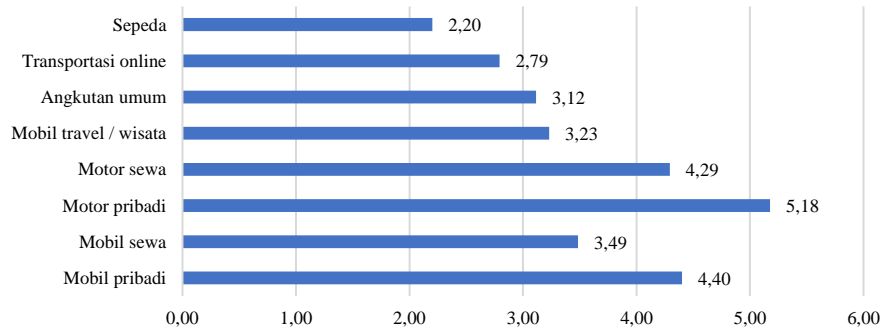
Sumber: Hasil analisis, 2022

**Gambar 3.** Jenis moda transportasi yang digunakan wisatawan berkunjung ke wilayah Mandalika



Sumber: Hasil analisis, 2022

**Gambar 4.** Kesan responden terhadap beberapa aspek dalam transportasi di Mandalika



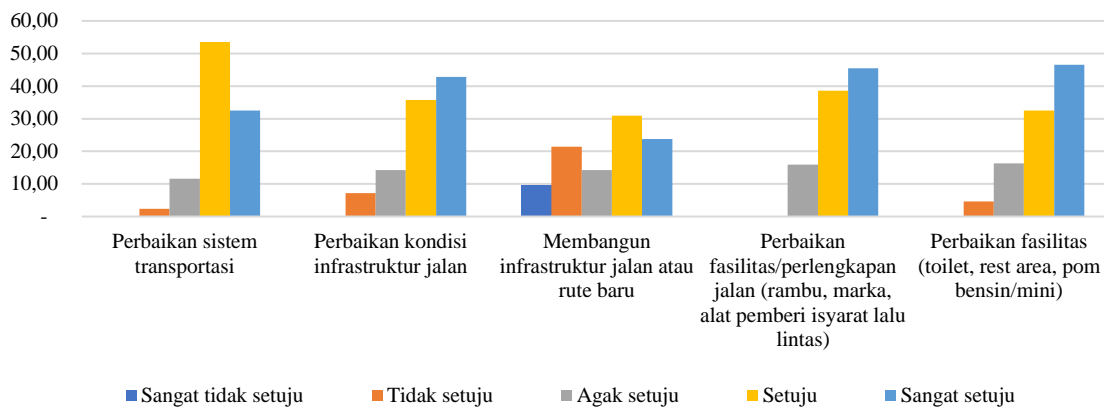
Sumber: Hasil analisis, 2022

**Gambar 5.** Preferensi wisatawan terhadap jenis moda transportasi di wilayah Mandalika

umum ini sangat sedikit. Beberapa penelitian [13], [14] menyatakan bahwa belum terdapat layanan angkutan umum secara reguler dari bandara, pelabuhan menuju Mandalika.

### 3.3. Preferensi Wisatawan terhadap Moda Angkutan

Berdasarkan hasil wawancara dengan responden yang berkunjung ke Mandalika, diperoleh bahwa motor pribadi dan mobil pribadi tetap menjadi preferensi wisatawan yang datang ke Mandalika (Gambar 4). Hal ini mungkin saja karena responden yang diwawancarai sebagian besar berasal dari wilayah NTB sehingga cukup mudah bagi mereka untuk mengakses moda tersebut. Aisah dkk, dalam penelitiannya menyebutkan bahwa urutan prioritas alternatif preferensi moda transportasi oleh wisatawan dalam berwisata yaitu kendaraan pribadi sebagai prioritas pertama [22]. Prioritas berikutnya adalah kereta api, bus, pesawat, dan kapal. Kendaraan pribadi menjadi preferensi utama para wisatawan, sebagian responden menjawab selain faktor keamanan mereka juga menjawab karena menggunakan moda



Sumber: Hasil analisis, 2022

**Gambar 6.** Alternatif perbaikan untuk mengembangkan sistem transportasi di wilayah Mandalika

kendaraan pribadi dari tempat lokasi keberangkatan. Ke depannya pemerintah daerah harus menyediakan angkutan guna mengurai kemacetan [25].

Preferensi wisatawan dalam memilih moda transportasi dapat dipengaruhi oleh berbagai faktor termasuk di antaranya aksesibilitas, keamanan, dan biaya [22], [26]. Faktor aksesibilitas banyak dipilih wisatawan yang menggunakan motor/kendaraan roda dua, baik yang disewa atau kendaraan pribadi, terutama ketika terdapat berbagai objek wisata dalam suatu wilayah. Beberapa responden juga menyatakan bahwa keragaman objek wisata yang berada di dalam dan sekitar KEK Mandalika menjadi salah satu faktor yang membutuhkan aksesibilitas sehingga wisatawan dapat berkunjung ke berbagai objek wisata dalam satu kali kunjungan.

### 3.4. Rekomendasi penggunaan moda angkutan untuk berwisata di Mandalika

Tingginya penggunaan kendaraan pribadi dan persewaan (motor/mobil), berdampak pada kondisi kepadatan lalu lintas yang pada akhirnya akan mengganggu kenyamanan perjalanan wisatawan ke Mandalika [21]. Jika tidak segera dibenahi, kondisi tersebut dapat menyebabkan kemacetan karena tingginya jumlah kendaraan yang disebabkan meningkatnya populasi penduduk suatu daerah dan perkembangan ekonomi daerah tersebut [27], [28]. Dampak lanjutan dari tingginya kemacetan adalah munculnya biaya penanggulangan yang harus dikeluarkan pemerintah [29]. Sebagian besar para wisatawan yang berkunjung ke Mandalika lebih memilih menggunakan moda angkutan sewa, dapat dilihat angkutan sewa menduduki urutan ke-3 (motor sewa) dan urutan ke-4 (mobil sewa) pada pilihan responden. Untuk mengantisipasi ke depan jika terjadi lonjakan wisatawan, pemerintah daerah harus menyediakan angkutan pariwisata ataupun mendorong baik wisatawan ataupun penduduk lokal untuk menggunakan transportasi umum sebagai moda perjalanannya. Belajar dari adanya *event* internasional seperti World Super Bike (WSBK) dan MotoGP, Sirkuit Internasional Mandalika menjadi magnet bagi berbagai *event* yang mengakibatkan terjadinya lonjakan pengunjung dan tingginya permintaan akan kendaraan yang sangat besar pada waktu-waktu tertentu. Oleh karena itu, perlu dikembangkan penggunaan angkutan umum yang juga mampu melayani kebutuhan wisatawan dengan kuota lebih banyak dan harga lebih terjangkau.

Namun demikian, pengembangan angkutan umum ini tentunya akan menimbulkan pro-kontra dari berbagai pihak penyedia angkutan wisata sehingga perlu berkoordinasi dengan pihak-pihak tersebut untuk mencari jalan tengah. Hasil penelitian [30] menunjukkan bahwa keterlibatan *stakeholder* menjadi salah satu strategi prioritas dalam pengelolaan transportasi di KEK Mandalika. Posisi KEK Mandalika yang berbatasan langsung dengan empat desa menimbulkan konsekuensi perlunya melibatkan pihak desa dalam perencanaan transportasi, termasuk transportasi umum. Lembaga desa dan pengelola wisata perlu menyepakati pembagian peran dan manfaat sehingga dapat menekan munculnya konflik sosial [31], [32].

Di samping itu, ketersediaan angkutan umum ini tentunya perlu didukung dengan berbagai perbaikan dalam hal perbaikan sistem transportasi, perbaikan infrastruktur jalan, dan pembentukan rute baru; perbaikan fasilitas/perlengkapan jalan (marka jalan dll.), serta perbaikan fasilitas sosial seperti *rest*



*area*, pompa bensin dll. (Gambar 4). Selanjutnya, pengembangan transportasi tersebut dapat lebih efisien jika terkoneksi dengan destinasi wisata. Hasil penelitian [33] menunjukkan bahwa ketersediaan fasilitas, transportasi, dan akomodasi berpengaruh positif terhadap kepuasan wisatawan. Ketersediaan sarana dan prasarana wisata dan transportasi wisata menjadi faktor penting yang perlu diperhatikan pemerintah untuk mendukung pengelolaan wisata di daerah tersebut [34].

Strategi lainnya yang tidak kalah penting adalah promosi terhadap pengembangan transportasi umum terutama dalam hal ketersediaan informasi terkait waktu, dan harga [35] menyebutkan bahwa salah satu yang menghambat penggunaan angkutan umum adalah ketidaknyamanan dan keterbatasan informasi yang didapat oleh para pengguna angkutan umum.

#### **4. Kesimpulan**

Dalam mengembangkan moda transportasi yang ada di Mandalika, hal yang menjadi sangat penting adalah mempertimbangkan karakteristik dan kebutuhan masyarakat maupun wisatawan yang akan berkunjung ke sana. Hendaknya kebijakan yang akan dirancang harus mengakomodasi kebutuhan destinasi secara spesifik. Hasil penelitian ini menunjukkan beberapa alternatif angkutan wisata yang digunakan oleh wisatawan sebagai moda lanjutan menuju tempat destinasi wisata seperti sepeda, transportasi *online*, angkutan umum, motor sewa, motor pribadi, mobil sewa dan mobil pribadi, namun dari pengolahan data didapat sebagian wisatawan masih menggunakan kendaraan pribadi karena lebih fleksibel dan memudahkan para wisatawan dalam kebutuhan berwisatanya. Hal ini perlu menjadi perhatian serius dari para pemangku kepentingan untuk menyediakan alternatif pilihan transportasi bagi wisatawan.

Selain itu dalam pengembangan transportasi pariwisata transportasi, juga dipikirkan dampak kepada lingkungan alamnya. Bahkan dampak adanya transportasi yang ada dapat menunjang program pemerintah yang ramah lingkungan, misalnya untuk di area wisata yang jarak tempuhnya tidak terlalu jauh, penggunaan sepeda dan kendaraan listrik ramah lingkungan menjadi salah satu pilihan yang dapat dipertimbangkan. Selain itu, hal ini mendorong integrasi antara berbagai moda transportasi yang telah ada menjadi salah satu alternatif sehingga wisatawan memiliki banyak pilihan dan memudahkan wisatawan untuk pergi ke berbagai destinasi yang ada di Mandalika. Upaya tersebut dapat dilakukan dengan pengembangan sarana dan prasarana pendukung dan koordinasi antarmoda dalam menciptakan sistem transportasi wisata yang berkelanjutan.

Memahami kondisi kebutuhan wisatawan mancanegara maupun wisatawan nusantara dalam hal transportasi menjadi prioritas pemerintah daerah, dunia usaha, dan para pemangku kepentingan lainnya sehingga kenyamanan dan keamanan dalam berwisata dapat tercapai.

Dalam menetapkan kebijakan ini diperlukan koordinasi lintas aktor dan lintas sektor dalam merencanakan, mengembangkan dan mengimplementasikan transportasi wisata di kawasan Mandalika, selain dibutuhkannya partisipasi dari masyarakat sehingga, kebijakan yang dirancang oleh pemerintah dapat diimplementasikan dan tepat sasaran. Dibutuhkannya dukungan dari dunia usaha dalam berkolaborasi dan bekerja sama sehingga tercipta angkutan wisata yang sesuai dengan karakteristik dan kebutuhan destinasi wisata.

#### **Ucapan Terima Kasih**

Ucapan terima kasih tim peneliti sampaikan kepada seluruh pihak yang telah membantu dari pelaksanaan dan penyelesaian penelitian ini, kepada BPTD Wilayah 12 Bali dan NTB dan Dinas Perhubungan Provinsi NTB yang membantu peneliti dalam pengumpulan data. Ucapan terima kasih secara khusus disampaikan kepada Bram Hertasning, I Gusti Ayu Putu Mahendri dan Nur Khaririyatun dalam membimbing penelitian ini.

## Daftar Pustaka

- [1] R. R. Luthfi, "Peran Pariwisata terhadap Kesejahteraan Masyarakat di Sektor Lapangan Pekerjaan dan Perekonomian Tahun 2009-2013 (Studi Kasus: Kota Batu)," *J. Ilm. Mhs. FEB*, vol. 1, no. 2, pp. 1–11, 2013.
- [2] I. A. R. S. Windayani and M. K. S. Budhi, "Pengaruh Kunjungan Wisatawan, Tingkat Hunian Hotel, Pengeluaran Wisatawan terhadap Penyerapan Tenaga Kerja dan Pertumbuhan Ekonomi di Provinsi Bali," *E-Jurnal Ekon. Pembang. Univ. Udayana*, vol. 6, no. 2, 2017.
- [3] H. Hermawan, "Dampak Pengembangan Desa Wisata Nglanggeran Terhadap Ekonomi Masyarakat Lokal," *J. Pariwisata*, vol. 3, no. 2, pp. 105–117, Sep. 2016, doi: 10.31294/PAR.V3I2.1383.
- [4] Pemerintah Nusa Tenggara Barat, *Peraturan Daerah Provinsi Nusa Tenggara Barat No 7 tahun 2013 Tentang Rencana Induk Pembangunan Kepariwisataaan Daerah Tahun 2013-2028*, vol. 2013, p. 36.
- [5] Presiden RI, *Peraturan Pemerintah Nomor 52 Tahun 2014 Tentang Kawasan Ekonomi Khusus Mandalika*, no. 2. 2014, p. 7.
- [6] Dinas Perhubungan Provinsi NTB, "KEK Mandalika," <https://dishub.ntbprov.go.id/kek-the-mandalika/>, 2023.
- [7] Sekretariat Kabinet Republik Indonesia, "MotoGP Mandalika Bawa Manfaat Ekonomi Bagi Masyarakat Lokal," *Berita Setkab.go.id*, 2022.
- [8] A. R. Fahky, "Kemenhub siapkan dukungan transportasi dan lalu lintas jelang MotoGP," *Antara*, 2022.
- [9] B. Sitorus and C. N. Sitorus, "Peran Transportasi dalam Mendukung Kawasan Strategis Pariwisata Nasional Danau Toba," *J. Manaj. Transp. dan Logistik*, vol. 4, no. 1, pp. 9–24, 2017.
- [10] E. Cigu, D. T. Agheorghiesei, A. F. G. (Vatamanu), and E. Toader, "Transport Infrastructure Development, Public Performance and Long-Run Economic Growth: A Case Study for the Eu-28 Countries," *Sustainability*, vol. 11, no. 67, pp. 1–22, 2018, doi: 10.3390/su11010067.
- [11] N. Budiarta R.M., "Peranan Transportasi Dalam Pariwisata Studi Kasus : Pemilihan Daerah Tujuan Wisata (Dtw/Destinas) Oleh Wisatawan Di Bali," *J. Ilm. Tek. Sipil*, vol. 15, no. 2, 2011.
- [12] L. A. Permadi, S. Darwini, W. Retnowati, and S. Wahyulina, "Persepsi dan Preferensi Wisatawan Muslim terhadap Sarana dan Prasarana Wisata Halal di Lombok (Studi Kasus Kawasan Ekonomi Khusus Mandalika)," *J. Sos. Ekon. dan Hum.*, vol. 4, no. 2, pp. 57–70, 2018.
- [13] Hartono and Listifadah, "Akses dan Pelayanan Transportasi Menuju Destinasi Wisata Pantai Mandalika di Provinsi Nusa Tenggara Barat," *J. Penelit. Transp. Darat*, vol. 19, no. 4, pp. 225–236, 2017.
- [14] A. Munawar, Arif Wismadi, Dewanti, D. P. Nugroho, J. P. Harmanto, and R. Pasaribu, "Konektivitas Jaringan Infrastruktur Transportasi Pariwisata: Studi Kasus Mandalika dan Labuan Bajo," *J. Transp. Multimoda*, vol. 20, no. 2, pp. 77–84, 2022.
- [15] M. Nazir, *Metode Penelitian*. Jakarta: Ghalia Indonesia, 2005.
- [16] Sugiyono, *Metode Penelitian*. Bandung: Alfabeta, 2003.
- [17] A. Jumain, M. Manaf, and Q. D. Bau, "Preferensi Pengguna Angkutan Umum Penumpang di Kota Makassar," *Urban Reg. Stud. J.*, vol. 3, no. 2, 2021, doi: 10.35965/ursj.v3i2.244.
- [18] F. Lestari and A. A. Aldino, "Pemilihan Moda Dan Preferensi Angkutan Umum Khusus Perempuan Di Kota Bandar Lampung," *J. Tek. Sipil Ranc. Bangun*, vol. 6, no. 2, p. 57, 2020, doi: 10.33506/rb.v6i2.1143.
- [19] P. Kotler and K. L. Keller, *Manajemen Pemasaran*, 3rd Editio. Jakarta: Penerbit Erlangga, 2009.
- [20] G. A. P. Y. P. Utami and N. N. Yuliarmi, "Pengaruh Tingkat Pendidikan, Umur dan Pengalaman Kerja Terhadap Pendapatan Para Pekerja di Kawasan Objek Wisata Tanah Lot," *E-Jurnal EP Unud*, vol. 10, no. 7, pp. 2807–2834, 2019.
- [21] S. N. Ahmad, Y. Jinca, and Y. Kumala, "Konsep transportasi wisata pusat kota tua Makassar dan sekitarnya," *J. Transp. Multimoda*, vol. 16, no. 2, 2019, doi: 10.25104/mtm.v16i2.965.
- [22] N. Aisah and D. A. Suseno, "Analisis Pemilihan Moda Transportasi dalam Kunjungan Wisatawan," *Effic. Indones. J. Dev. Econ.*, vol. 4, no. 1, 2021, doi: 10.15294/efficient.v4i1.43274.
- [23] R. Kwanto and A. Joni, "Analisis Pemilihan Moda Transportasi Umum Konvensional dan Transportasi Umum Online di Kota Palembang," *Cantilever J. Penelit. dan Kaji. Bid. Tek. Sipil*, vol. 5, no. 2, pp. 1–6, 2016.
- [24] E. Septiani, J. Sagir, S. Serip, and P. L. D. Rahmayanti, "Analisis Persepsi Dan Sikap Wisatawan Atas Dikembangkannya Kawasan The Mandalika," *Distrib. - J. Manag. Bus.*, vol. 11, no. 1, 2023, doi: 10.29303/distribusi.v11i1.300.
- [25] T. Andari and D. Widiyanti, "Kajian Preferensi Angkutan Umum di Kota Pelaihari Kabupaten Tanah Laut," *J. Penelit. Transp. Darat*, vol. 21, no. 1, pp. 67–74, Feb. 2019, doi: 10.25104/JPTD.V21I1.1264.
- [26] R. A. Nugroho, E. B. Santoso, and C. Susetyo, "Preferensi pemilihan moda transportasi oleh wisatawan domestik di Kota Surakarta," *Reg. J. Pembang. Wil. dan Perenc. Partisipatif*, vol. 15, no. 1, p. 109, 2020, doi: 10.20961/region.v15i1.24384.
- [27] R. Sitanggang and E. Saribanon, "Faktor-Faktor Penyebab Kemacetan Di DKI Jakarta," *J. Manaj. Bisnis Transp. dan Logistik*, vol. 4, no. 3, pp. 289–296, 2018.
- [28] M. I. Ali and M. R. Abidin, "Pengaruh Kepadatan Penduduk Terhadap Intensitas Kemacetan Lalu Lintas Di Kecamatan Rappocini Makassar," *Pros. Semin. Nas. Lemb. Penelit. Univ. Negeri Makassar*, 2019.
- [29] J. Juanita, "Biaya Kemacetan Pada Kendaraan Pribadi Di Purwokerto," *CIVENG J. Tek. Sipil dan Lingkung.*, vol. 1, no. 1, pp. 17–22, 2020, doi: 10.30595/civeng.v1i1.9288.
- [30] N. Khaririyatun *et al.*, "The Development of Transportation System for Tourism in Mandalika: A SWOT Analysis," pp. 208–225, Jun. 2023, doi: 10.2991/978-94-6463-170-8\_20.
- [31] D. Fitriyana, "Konflik Manajemen Antara Pengelola Dan Masyarakat Di Tahura Djuanda, Bandung, Jawa Barat," *J. Master Pariwisata*, vol. 2, pp. 111–123, 2016, doi: 10.24843/jumpa.2016.v02.i02.p07.
- [32] M. F. R. Fahreza and N. Nasrullah, "Penyelesaian Konflik Transportasi Angkutan Umum Dengan DAMRI oleh Dinas Perhubungan,"

*Media Law Sharia*, vol. 3, no. 4, pp. 301–312, 2022, doi: 10.18196/mls.v3i4.14331.

- [33] N. Supraptini, “Pengaruh Fasilitas, Transportasi Dan Akomodasi Terhadap Kepuasan Wisatawan Pariwisata Di Kabupaten Semarang,” *BISECER (bus. Econ. Entrep.*, vol. III, no. 02, 2020.
- [34] U. Soebiyantoro, “Pengaruh Ketersediaan Sarana Prasarana, Sarana Transportasi Terhadap Kepuasan Wisatawan,” *Jurnal Manajemen Pemasaran*, vol. 4, no. 1. 2010.
- [35] D. T. Le-Klähn, G. Regine, and C. M. Hall, “Visitor User vs Non-user of Public Transport,” *J. Destin. Mark. Manag.*, vol. 3, pp. 152–161, 2014.