

# PERBANDINGAN AKSESIBILITAS KAWASAN WISATA PANTAI SABANJAR MENGGUNAKAN MODA TRANSPORTASI UDARA, LAUT, DAN PENYEBERANGAN DARI KOTA KUPANG

**Y.Muskananfola<sup>1)</sup>, dan R.Syafriharti<sup>2)</sup>**

<sup>1,2)</sup>Program Studi Teknik Perencanaan Wilayah dan Kota Fakultas Teknik dan Ilmu Komputer Universitas Komputer Indonesia, Jalan Dipati Ukur No. 102-116 Bandung 40132  
email : [yuangkemuskananfola08@gmail.com](mailto:yuangkemuskananfola08@gmail.com)<sup>1)</sup>, [romeiza.syafriharti@email.unikom.ac.id](mailto:romeiza.syafriharti@email.unikom.ac.id)<sup>2)</sup>

## ABSTRAK

*Kabupaten Alor merupakan salah satu yang masuk dalam Kawasan Strategis Pariwisata Nasional yang diatur dalam Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 50 Tahun 2011 tentang Rencana Induk Pembangunan Kepariwisataan Nasional Tahun 2010-2025. Dalam pengembangan pariwisata, aksesibilitas memiliki peran yang penting terutama dengan kondisi Kabupaten Alor yang menjadi kawasan strategis pariwisata nasional. Namun dengan kondisi wilayahnya yang merupakan wilayah pesisir dan pulau-pulau kecil serta menjadi daerah terluar Indonesia menjadikan aksesibilitas pada Kabupaten Alor menjadikan beberapa wilayah memiliki aksesibilitas yang masih buruk seperti ke beberapa destinasi pariwisata di Kabupaten Alor. Salah satu tujuan wisata unggulan di Kabupaten Alor adalah Pantai Sabanjar dengan memiliki keunggulan pasir putih dan taman bawah laut yang indah namun juga memiliki aksesibilitas yang masih kurang baik. Tujuan dalam penelitian ini yaitu untuk membandingkan aksesibilitas kawasan wisata pantai Sabanjar menggunakan moda transportasi udara, laut dan penyeberangan dari kota Kupang. Metode penelitian yang dilakukan yaitu dengan mengumpulkan data yang diperoleh melalui studi dan pengamatan secara langsung pada lokasi penelitian. Metode analisis pada penelitian ini yaitu menggunakan metode deskriptif komparatif. Hasil dari penelitian ini yaitu perbandingan aksesibilitas kawasan wisata pantai sabanjar menggunakan moda trnasportasi udara, laut dan penyeberangan dari kota Kupang : (1) Berdasarkan jarak tempuh, moda transportasi yang memberikan aksesibilitas paling baik yaitu trnasportasi laut dan penyeberangan, (2) berdasarkan waktu tempuh, moda transportasi yang memberikan aksesibilitas paling baik yaitu transportasi udara, (3) berdasarkan biaya perjalanan, moda transportasi yang memberikan aksesibilitas paling baik yaitu transportasi laut (4) berdasarkan frekuensi pelayanan, moda transportasi yang memberikan aksesibilitas paling baik yaitu transportasi udara (5) dengan menggunakan ukuran gabungan, yaitu jarak tempuh, waktu tempuh, biaya perjalanan dan frekuensi pelayanan, moda transportasi yang memberikan aksesibilitas paling baik yaitu transportasi udara.*

**Kata Kunci:** Aksesibilitas, Moda Transportasi, Kawasan Wisata.

## I. PENDAHULUAN

Berdasarkan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 50 Tahun 2011 tentang Rencana Induk Pembangunan Kepariwisataan Nasional Tahun 2010-2025, terdapat 88 Kawasan Strategis Pariwisata Nasional salah satunya yaitu Kabupaten Alor. Dikenal dengan wisata baharinya, Kabupaten Alor memiliki banyak objek wisata bahari yang bisa dikunjungi salah satunya yaitu pantai Sabanjar yang terletak di Kecamatan Alor Barat Laut Desa Alor Besar yang memiliki keindahan pantai dan taman bawah laut yang merupakan salah satu spot unggulan di Kabupaten Alor. Dalam Peraturan Daerah Kabupaten Alor Nomor 11 Tahun 2010 Tentang Rencana Induk

Pembangunan Keparawisataan Kabupaten Alor 2010-2030 Kawasan wisata Pantai Sabanjar merupakan daya tarik wisata cluster pengembangan pariwisata II yang saat ini dikelolah oleh pemerintah daerah Kabupaten Alor. Jika dilihat dari potensinya Pantai Sabanjar harusnya bisa lebih menarik perhatian wisatwan untuk berkunjung. Selain memiliki potensi pariwisata yang bagus pada kenyataannya pantai sabanjar juga memiliki kendala dalam pengembangan pariwisata. Oleh karena itu menurut Wilopo dan Hakim (2017) Perkembangan destinasi pariwisata tidak hanya difokuskan pada daya tarik wisatanya saja namun kualitas suatu destinasi wisata diukur juga dengan aksesibilitas, amenitas dan fasilitas pendukung lainnya sebagai pelengkap. selanjutnya menurut Abdulhaji dan Yusuf (2016) Objek wisata menjadi tujuan akhir dalam perjalanannya yang harus memenuhi syarat aksesibilitas, atau dengan kata lain objek wisata tersebut mudah untuk ditemukan dan dicapai. Selain itu menurut Syafriharti dkk (2018) dalam sistem transportasi umum, moda akses memiliki peran yang sangat penting. Selain sebagai salah satu kawasan strategi pariwisata nasional, karena kondisi wilayah

Kabupaten Alor yang merupakan pesisir dan pulau kecil serta berbatasan langsung dengan Republik Demokratik Timor Leste menjadikan Kabupaten Alor juga sebagai daerah terluar dari Indonesia. Oleh sebab itu beberapa wilayah di Kabupaten Alor memiliki aksesibilitas yang masih buruk dimana banyak wilayah yang masih sulit untuk dijangkau tak terkecuali kawasan yang memiliki potensi pariwisata seperti Pantai Sabanjar. Kabupaten Alor memiliki banyak destinasi wisata yang berpotensi untuk dikembangkan dan dikelola namun karena kondisi aksesibilitas yang masih kurang menjadi salah satu hambatan dalam perkembangan pariwisata.

Tujuan utama dalam penelitian ini yaitu :

1. Teridentifikasinya moda transportasi apa yang memberikan aksesibilitas paling baik berdasarkan jarak tempuh.
2. Teridentifikasinya moda transportasi apa yang memberikan aksesibilitas paling baik berdasarkan waktu tempuh.
3. Teridentifikasinya moda transportasi apa yang memberikan aksesibilitas paling baik berdasarkan biaya perjalanan.
4. Teridentifikasinya moda transportasi apa yang memberikan aksesibilitas paling baik berdasarkan biaya perjalanan.
5. Teridentifikasinya moda transportasi yang memberikan aksesibilitas paling baik dengan menggunakan ukuran gabungan, yaitu jarak tempuh, waktu tempuh, biaya perjalanan dan frekuensi pelayanan.

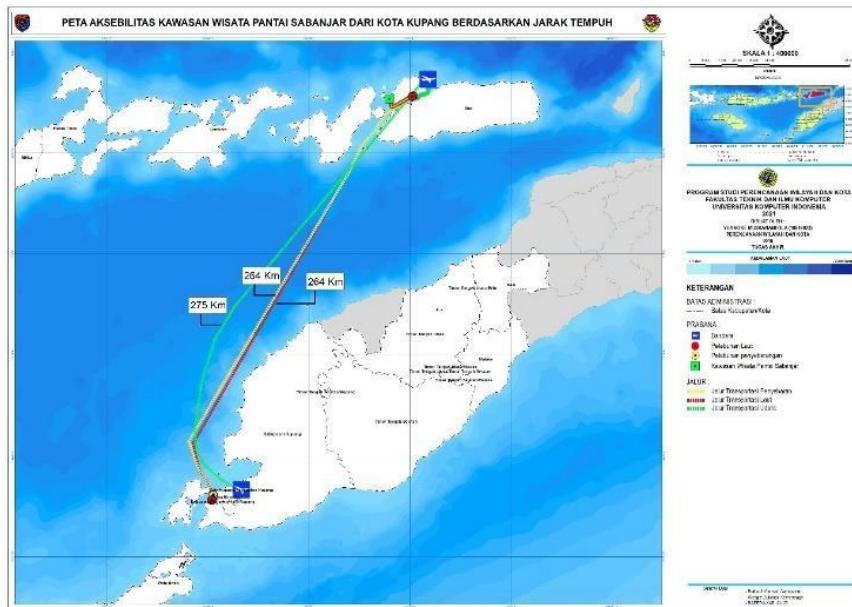
## I. METODE

Pada penelitian ini terdiri dari data primer dan data sekunder. Data primer dikumpulkan dari survei lapangan yaitu dengan melakukan studi dan pengamatan secara langsung pada lokasi penelitian. Sedangkan data sekunder diperoleh dari instansi atau literatur terkait kebutuhan data aksesibilitas kawasan wisata Pantai Sabanjar dari Kota Kupang. Metode analisis pada penelitian ini yaitu metode komparatif deskriptif, yaitu membandingkan variabel yang sama untuk transportasi udara, laut dan penyeberangan. Lokasi penelitian ini yaitu pada kawasan wisata Pantai Sabanjar yang berada di Kelurahan Alor Besar, Kecamatan Alor Barat Laut, Kabupaten Alor. kawasan wisata Pantai Sabanjar merupakan salah satu destinasi wisata yang berada di Kabupaten Alor yang memiliki daya tarik pantai pasir putih serta taman bawah laut yang indah. Penelitian ini bertujuan untuk membandingkan aksesibilitas kawasan wisata Pantai Sabanjar menggunakan moda transportasi udara, laut, dan penyeberangan dari Kota.

## II. HASIL DAN PEMBAHASAN

## A. Aksesibilitas Berdasarkan Jarak Tempuh

Tingkat aksesibilitas suatu kawasan dapat diketahui dari jarak yang harus ditempuh untuk mencapai kawasan tersebut. Jika jarak yang harus ditempuh untuk mencapai suatu kawasan semakin jauh maka tingkat aksesibilitas kawasan tersebut semakin rendah. Sebaliknya, jika jarak yang harus ditempuh untuk mencapai suatu kawasan semakin kecil maka tingkat aksesibilitas kawasan tersebut semakin tinggi. Jarak dalam hal ini adalah jarak koneksi transportasi darat dari bandara/pelabuhan ke Kawasan Wisata Pantai Sabanjar.



Gambar 1. Peta Aksesibilitas Kawasan Wisata Pantai Sabanjar Dari Kota Kupang Berdasarkan Jarak Tempuh

Dari Kota Kupang ke Kawasan wisata Pantai Sabanjar dapat diakses menggunakan transportasi udara, laut dan penyebrangan yang kemudian dilanjutkan dengan transportasi darat. Untuk akses menggunakan transportasi udara, dapat dilakukan penerbangan dari Bandara Internasional El Tari Kupang ke Bandara Mali Alor, yang merupakan satu-satunya bandara di Kabupaten Alor dengan jarak tempuh 241 km kemudian dilanjutkan menggunakan transportasi darat (angkutan umum lintas, angkutan perdesaan dan rental kendaraan) untuk mencapai kawasan wisata Pantai Sabanjar dengan jarak 34 km. Untuk akses menggunakan transportasi laut (pelabuhan), dapat dilakukan dengan menggunakan kapal perintis dan kapal pelni dari Pelabuhan Tenau Kupang ke Pelabuhan Umum Kalabahi dengan jarak 247km, kemudian dilanjutkan menggunakan transportasi darat (angkutan umum lintas, rental kendaraan, atau angkutan perdesaan) untuk mencapai kawasan wisata Pantai Sabanjar dengan jarak 17 km. Selain itu Kawasan wisata Pantai Sabanjar dapat diakses pula menggunakan transportasi penyeberangan (kapal ferry ASDP) dari Pelabuhan Bolok Kupang ke Pelabuhan Penyeberangan Ferry Kalabahi dengan jarak 247 km kemudian dilanjutkan menggunakan transportasi darat (angkutan umum milik pemerintah, rental kendaraan, atau angkutan perdesaan) untuk mencapai kawasan wisata Pantai Sabanjar dengan jarak 17 km.



Gambar 2. Peta Jarak Konektivitas Transportasi Darat Ke Kawasan Wisata Pantai Sabanjar

Tingkat aksesibilitas berdasarkan jarak yang perlu ditempuh oleh transportasi darat dari bandara/pelabuhan menuju kawasan wisata Pantai Sabanjar sebagaimana disebutkan di atas, dapat dilihat pada Tabel 1 berikut:

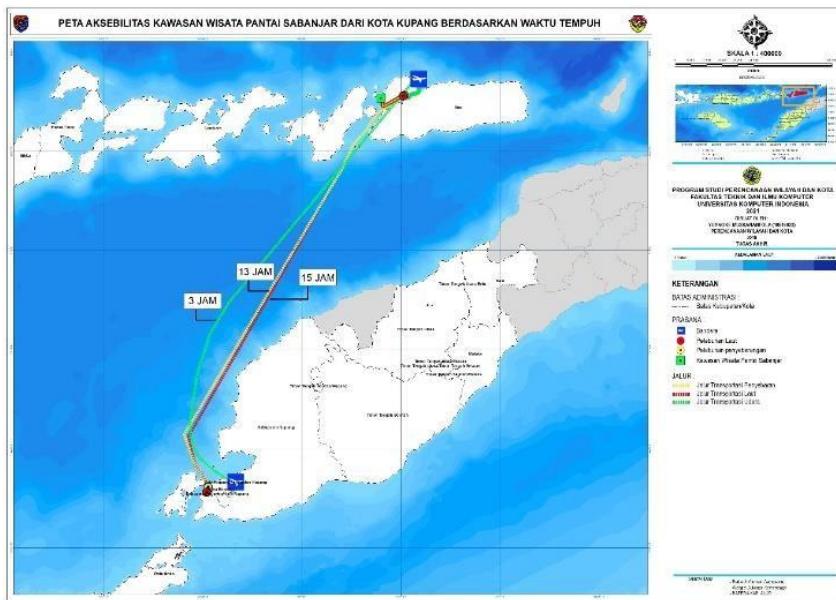
**Tabel I**  
**Tingkat Aksesibilitas Berdasarkan Jarak Tempuh**

Moda Transportasi			
	Udara	Laut	Penyeberangan
Jarak tempuh	34 km	17 km	17 km
Perbandingan relatif	1	2	2
Tingkat aksesibilitas relatif	Rendah	Tinggi	Tinggi

Berdasarkan data pada tabel di atas, diketahui bahwa jenis transportasi dengan tingkat aksesibilitas tertinggi berdasarkan jarak dari Kota Kupang ke kawasan wisata Pantai Sabanjar yaitu transportasi laut dan penyeberangan.

#### B. Aksesibilitas Berasarkan Waktu Tempuh

Tingkat aksesibilitas suatu kawasan dapat diketahui dari waktu tempuh ke kawasan tersebut. Jika waktu tempuh menuju kawasan tersebut semakin kecil maka tingkat aksesibilitas kawasan tersebut semakin tinggi. Sebaliknya jika waktu tempuh menuju kawasan tersebut semakin lama maka tingkat aksesibilitas kawasan tersebut semakin rendah. Waktu tempuh yang dimaksud adalah untuk satu kali perjalanan yang dengan menggunakan transportasi laut, udara dan penyeberangan dari Kota Kupang serta dilanjutkan menggunakan transportasi darat ke kawasan wisata Pantai Sabanjar dari bandara Mali Alor, pelabuhan umum Kalabahi serta pelabuhan penyeberangan Ferry Kalabahi.



Gambar 3. Peta Aksesibilitas Kawasan Wisata Pantai Sabanjar Dari Kota Kupang Berdasarkan Waktu Tempuh

Dengan menggunakan transportasi udara waktu yang ditempuh menggunakan pesawat (Wings air atau TransNusa air) dari bandara Internasional El Tari Kupang ke Bandara Mali Alor adalah sekitar 55 menit dan dilanjutkan menggunakan transportasi darat (angkutan umum lintas, angkutan perdesaan dan rental kendaraan) ke terminal Kadelang kemudian meneruskan perjalanan menuju Kawasan wisata Pantai Sabanjar menggunakan jenis angkutan yang sama namun dengan rute Kalabahi-Kokar yang memakan total waktu tempuh konektivitas transportasi darat dari bandara ke kawasan wisata Pantai Sabanjar sekitar 1-2 jam perjalanan. Waktu tempuh transportasi laut yaitu dengan menggunakan kapal Pelni Perintis selama 14 jam, menggunakan kapal pelni KM Awu selama 16 jam dan menggunakan kapal pelni KM Wilis selama 13, dari pelabuhan Tenau Kupang ke Pelabuhan Umum Kalabahi, dan kemudian dilanjutkan menggunakan transportasi darat (angkutan umum lintas, angkutan perdesaan dan rental kendaraan) dengan rute Kalabahi-Kokar ke Kawasan wisata Pantai Sabanjar sekitar 1 jam. Sedangkan dengan menggunakan transportasi penyeberangan (kapal Ferry ASDP) yaitu waktu tempuh dari Pelabuhan Penyeberangan Bolok Kupang ke Penyeberangan selama 12 jam kemudian menggunakan transportasi darat (angkutan umum lintas, angkutan perdesaan dan rental kendaraan) dengan rute Kalabahi-Kokar untuk mencapai Kawasan wisata Pantai Sabanjar selama 1 jam.

Tingkat aksesibilitas berdasarkan waktu menuju kawasan wisata Sabanjar menggunakan transportasi udara, transportasi laut atau transportasi penyeberangan dari kota Kupang menuju kawasan wisata Pantai Sabanjar sebagaimana disebutkan di atas, dapat dilihat pada tabel berikut:

**Tabel II**  
**Tingkat Aksesibilitas Berdasarkan Waktu Tempuh**

Moda Transportasi			
	Udara	Laut	Penyeberangan
Waktu tempuh	3 jam	15 jam	13 jam
Perbandingan relatif	8	1	2
Tingkat aksesibilitas relatif	Tinggi	Rendah	Rendah

Berdasarkan data pada tabel di atas, diketahui bahwa aksesibilitas paling baik berdasarkan waktu tempuh ke kawasan wisata Pantai Sabanjar yaitu transportasi udara.

### C. Aksesibilitas Berdasarkan Biaya Perjalanan.

Tingkat aksesibilitas suatu kawasan dapat diketahui dari biaya perjalanan yang perlu dikeluarkan untuk datang ke kawasan tersebut. Jika biaya perjalanan menuju kawasan tersebut semakin kecil maka tingkat aksesibilitas kawasan tersebut semakin tinggi. Sebaliknya jika biaya perjalanan menuju kawasan tersebut semakin tinggi maka tingkat aksesibilitas kawasan tersebut semakin rendah. Biaya perjalanan yang dihitung merupakan biaya untuk satu kali perjalanan yang dengan menggunakan transportasi laut, udara dan penyeberangan dari Kota Kupang serta dilanjutkan menggunakan transportasi darat ke kawasan wisata Pantai Sabanjar dari bandara Mali Alor, pelabuhan umum Kalabahi serta pelabuhan penyeberangan Ferry Kalabahi.



Gambar 4. Aksesibilitas Kawasan Wisata Pantai Sabanjar Dari Kota Kupang Berdasarkan Biaya Perjalanan

Berdasarkan biaya jika menggunakan transportasi udara yaitu pesawat (Wings air atau TransNusa air) dari bandara Internasional El Tari Kupang ke Bandara Mali Alor memiliki harga Rp. 354.100-Rp.927.200 dan dengan menggunakan transportasi darat (angkutan umum lintas, angkutan perdesaan dan rental kendaraan) dari bandara Mali ke Terminal Kadelang dengan biaya Rp.30.000 dan dilanjutkan menggunakan jenis angkutan yang sama dengan rute Kalabahi-Kokar menuju ke Kawasan wisata Pantai Sabanjar dengan biaya sebesar Rp. 30.000. Biaya perjalanan dengan menggunakan transportasi laut yaitu kapal perintis sebesar Rp.50.000/orang, KM. Awu Rp. 81.000/orang dan KM. Wilis sebesar Rp. 90.000/orang dari pelabuhan Tenau Kupang ke Pelabuhan Umum Kalabahi dan dilanjutkan dengan menggunakan transportasi darat (angkutan umum lintas, angkutan perdesaan dan rental kendaraan) ke Kawasan wisata Pantai Sabanjar dengan biaya sebesar Rp. 30.000/orang. Sedangkan dengan menggunakan transportasi penyeberangan (kapal Ferry ASDP) yaitu biaya perjalanan sebesar Rp. 130.000/orang dari Pelabuhan Penyeberangan Bolok Kupang ke Penyeberangan Kalabahi, kemudian dengan menggunakan transportasi darat untuk mencapai Kawasan wisata Pantai Sabanjar dengan biaya Rp.30.000.

Tingkat aksesibilitas berdasarkan biaya perjalanan menuju kawasan wisata Pantai Sabanjar menggunakan transportasi darat dari bandara/pelabuhan, dapat dilihat pada tabel berikut:

**Tabel III**  
**Tingkat Aksesibilitas Berdasarkan Biaya Perjalanan**

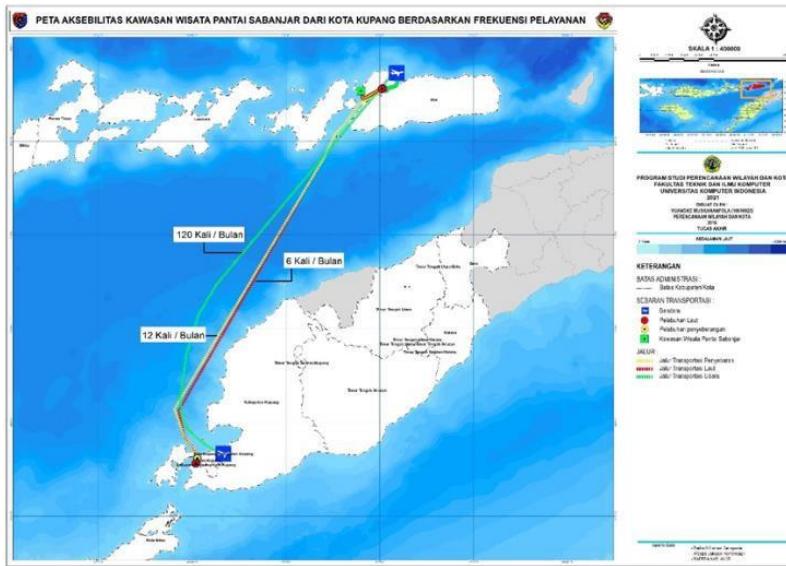
		Moda Transportasi	
	Udara	Laut	Penyeberangan
Biaya perjalanan	Rp.750.650	Rp. 118.667	Rp. 175.000
Perbandingan relatif	1	6	4
Tingkat aksesibilitas relatif	Rendah	Tinggi	Sedang

Berdasarkan data pada tabel di atas, diketahui bahwa jenis transportasi tingkat aksesibilitas yang paling baik berdasarkan biaya perjalanan yaitu transportasi laut.

#### D. Aksesibilitas Berdasarkan Frekuensi Pelayanan

Tingkat aksesibilitas suatu kawasan dapat diketahui dari frekuensi pelayanan transportasi ke kawasan tersebut. Jika frekuensi pelayanan transportasi menuju kawasan tersebut semakin kecil maka tingkat aksesibilitas kawasan tersebut semakin rendah. Sebaliknya jika frekuensi pelayanan transportasi menuju kawasan tersebut semakin tinggi maka tingkat aksesibilitas kawasan tersebut semakin tinggi. Frekuensi pelayanan yang diukur dalam penelitian ini yaitu frekuensi pelayanan dari kota Kupang ke kawasan wisata Pantai Sabanjar dengan menggunakan transportasi udara, laut serta penyeberangan sebelum dan ketika adanya pandemi COVID-19 (corona virus disease 19).

- Tingkat Aksesibilitas Berdasarkan Frekuensi Pelayanan Sebelum Pandemi COVID-19  
Ketika sebelum adanya COVID-19 frekuensi pelayanan dengan menggunakan transportasi udara dari bandara Internasional El Tari Kupang ke bandara Mali Alor maskapai Wings air menyediakan 2 kali pelayanan penerbangan perhari dan juga maskapai TransNusa Air menyediakan 2 kali pelayanan penerbangan perhari sehingga total frekuensi pelayanan transportasi udara (pesawat) 4 kali perhari atau menjadi 120 kali perbulan. Untuk frekuensi konektivitas transportasi darat (angkutan umum lintas, angkutan perdesaan dan rental kendaraan) yang melayani dari bandara ke terminal Kadelang tersedia 4 kali/hari kemudian frekuensi pelayanan transportasi darat dari teminal Kadelang ke kawasan wisata Pantai Sabanjar juga tersedia 4 kali perhari. Dengan menggunakan transportasi laut frekuensi pelayanan sebelum pandemi COVID-19, kapal Perintis tersedia 2 kali bulan, KM. Awu tersedia 2 kali perbulan dan juga KM Wilis 2 kali perbulan oleh sebab itu jumlah total frekuensi pelayanan transportasi laut 6 kali perbulan. Selanjutnya dengan menggunakan transportasi darat (angkutan umum lintas, angkutan perdesaan dan rental kendaraan) ke kawasan wisata Pantai Sabanjar tersedia 4 kali perhari. Dengan menggunakan transportasi penyeberangan (kapal ferry ASDP) 3 kali perminggu atau menjadi 12 kali perbulan, dan konektivitas dengan transportasi darat (angkutan umum lintas, angkutan perdesaan dan rental kendaraan) tersedia 4 kali perhari.



Gambar 5. Peta Aksesibilitas Kawasan Wisata Pantai Sabanjar Dari Kota Kupang Berdasarkan Frekuensi Pelayanan

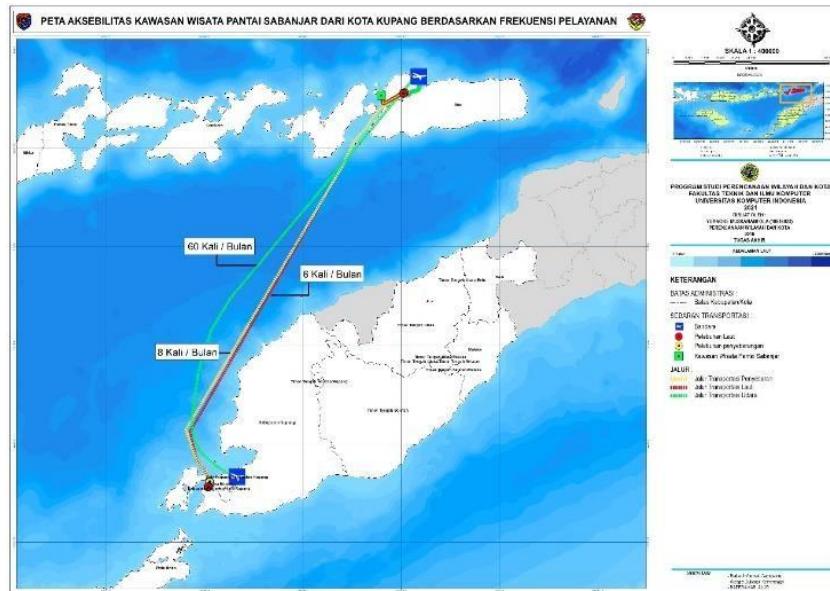
Tingkat aksesibilitas berdasarkan frekuensi pelayanan transportasi kawasan wisata Pantai Sabanjar sebelum pandemi COVID-19, dapat dilihat pada tabel berikut :

**Tabel IV**  
**Tingkat Aksesibilitas Berdasarkan Frekuensi Pelayanan Sebelum Pendemi Covid-19**

Moda Transportasi			
	Udara	Laut	Penyeberangan
Frekuensi pelayanan	120 kali/bulan	6 kali/bulan	12 kali/bulan
Perbandingan relatif	20	1	2
Tingkat aksesibilitas relatif	Tinggi	Rendah	Sedang

Berdasarkan data pada tabel di atas, diketahui bahwa jenis transportasi dengan tingkat aksesibilitas yang tertinggi berdasarkan frekuensi pelayanan sebelum pandemi COVID-19 yaitu transportasi udara

- Tingkat Aksesibilitas Berdasarkan Frekuensi Pelayanan Sesudah Pandemi COVID-19 Berdasarkan analisis diatas perbandingan aksesibilitas kawasan wisata pantai sabanjar dari Kota Kupang menggunakan transportasi udara, laut dan penyeberangan berdasarkan jarak tempuh, waktu tempuh, biaya perjalanan dan frekuensi dapat jelaskan sebagai berikut:



Gambar 6 Peta Aksesibilitas Kawasan Wisata Pantai Sabanjar Dari Kota Kupang Berdasarkan Frekuensi Pelayanan

Dengan adanya pandemi COVID-19 terjadinya perubahan pada tingkat aksesibilitas berdasarkan frekuensi pelayanan transportasi menuju kawasan wisata Pantai Sabanjar, dapat dilihat pada tabel berikut :

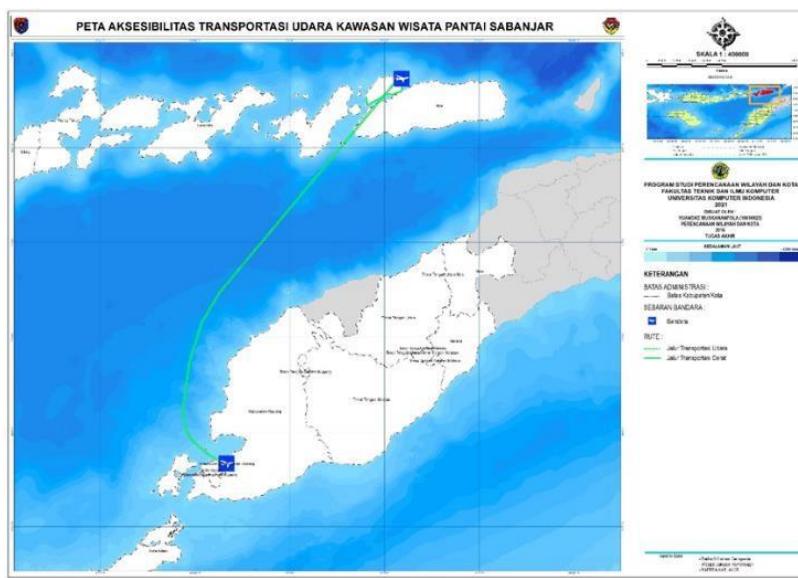
**Tabel V**  
**Tingkat Aksesibilitas Berdasarkan Frekuensi Pelayanan Ketika Pendemi Covid-19**

Moda Transportasi			
	Udara	Laut	Penyeberangan
Frekuensi pelayanan	60 kali/bulan	6 kali/bulan	8 kali/bulan
Perbandingan relatif	10	1	1
Tingkat aksesibilitas relatif	Tinggi	Rendah	Rendah

Adanya perubahan saat pandemi COVID-19 namun transportasi udara masih menjadi transportasi dengan jumlah frekuensi tertinggi. Hal itu menunjukkan bahwa moda transportasi dengan tingkat aksesibilitas berdasarkan frekuensi pelayanan ketika pandemi COVID-19 paling baik yaitu transportasi udara.

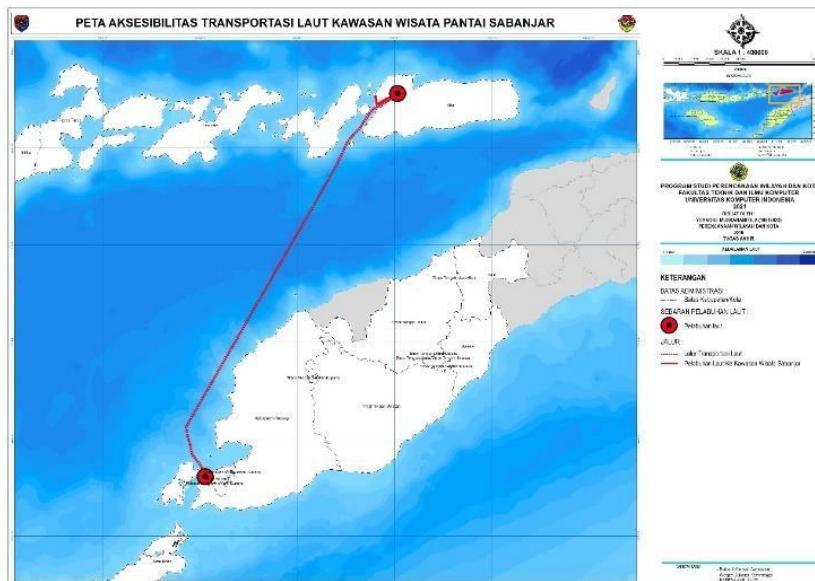
#### E. Perbandingan Aksesibilitas Kawasan Wisata Pantai Sabanjar Antar Moda Transportasi Berdasarkan Hasil Pengukuran Gabungan Variabel

Berdasarkan analisis diatas perbandingan aksesibilitas kawasan wisata pantai sabanjar dari Kota Kupang menggunakan transportasi udara, laut dan penyeberangan berdasarkan jarak tempuh, waktu tempuh, biaya perjalanan dan frekuensi dapat jelaskan sebagai berikut :



Gambar 7. Peta Aksesibilitas Transportasi Udara Kawasan Wisata Pantai Sabanjar Dari Kota Kupang

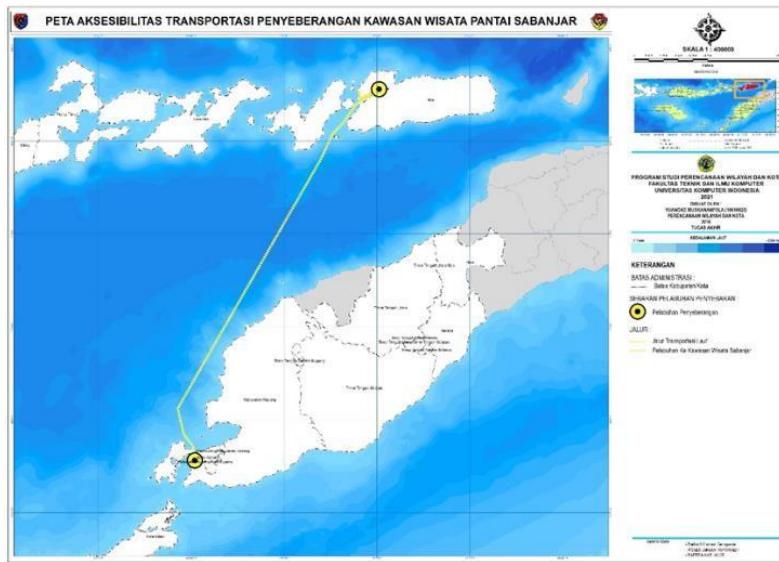
Tingkat aksesibilitas transportasi udara kawasan Wisata Pantai Sabanjar paling baik yaitu berdasarkan frekuensi pelayanan, dengan adanya pandemik COVID-19 yang mempengaruhi frekuensi pelayanan transportasi dari Kota Kupang ke Kabupaten Alor, frekuensi pelayanan transportasi udara tetap masih yang tertinggi dibandingkan transportasi laut dan penyeberangan. Selain berdasarkan frekuensi pelayanan, transportasi udara juga memiliki waktu tempuh paling baik dari Kota Kupang ke kawasan wisata Pantai Sabanjar. Namun apabila berdasarkan jarak dan biaya perjalanan memiliki tingkat aksesibilitas yang rendah.



Gambar 8 Peta Aksesibilitas Transportasi Laut Kawasan Wisata Pantai Sabanjar

Tingkat aksesibilitas kawasan Wisata Pantai Sabanjar dari Kota Kupang menggunakan transportasi laut paling baik yaitu berdasarkan jarak konektivitas transportasi darat dari pelabuhan

dan biaya perjalanan sedangkan berdasarkan waktu tempuh dan frekuensi pelayanan memiliki tingkat aksesibilitas yang rendah.



Gambar 10. Peta Aksesibilitas Transportasi Penyeberangan Kawasan Wisata Pantai Sabanjar

Aksesibilitas kawasan wisata Pantai Sabanjar dari kota Kupang dengan menggunakan transportasi penyeberangan berdasarkan jarak konektivitas transportasi darat dari pelabuhan penyeberangan Ferry Kalabahi memiliki hasil aksesibilitas yang paling baik. Berdasarkan waktu tempuh aksesibilitas transportasi penyeberangan kawasan wisata Pantai Sabanjar dari Kota Kupang memiliki hasil aksesibilitas sedang. Aksesibilitas transportasi penyeberangan berdasarkan biaya perjalanan kawasan wisata Pantai Sabanjar dari Kota Kupang memiliki tingkat aksesibilitas sedang. Sedangkan berdasarkan frekuensi pelayanan aksesibilitas kawasan wisata pantai Sabanjar dari Kota Kupang menggunakan transportasi penyeberangan memiliki tingkat aksesibilitas yang rendah.

Perbandingan aksesibilitas kawasan wisata pantai sabanjar antar menggunakan transportasi udara, laut dan penyeberangan berdasarkan jarak tempuh, waktu tempuh, biaya perjalanan dan frekuensi diatas, maka dapat diperoleh data analisis sebagai berikut:

**Tabel VI**  
**Perbandingan Antar Moda Transportasi Berdasarkan Hasil Pengukuran Variabel**

Moda Transportasi			
	Udara	Laut	Penyeberangan
Jarak tempuh	1 (Rendah)	2 (Tinggi)	2 (Tinggi)
Waktu tempuh	8 (Tinggi)	1 (Rendah)	2 (Sedang)
Biaya perjalanan	1 (Rendah)	6 (Tinggi)	4 (Sedang)
Frekuensi pelayanan	10 (Tinggi)	1 (Rendah)	1 (Rendah)

Berdasarkan tabel diatas, dapat disimpulkan bahwa analisis komparatif untuk mengetahui perbandingan aksesibilitas kawasan wisata Pantai Sabanjar menggunakan moda transportasi

udara, laut, dan penyeberangan dari Kota Kupang, moda transportasi dengan aksesibilitas paling baik yaitu transportasi udara walaupun berdasarkan jarak dan biaya perjalanan memiliki hasil yang rendah namun berdasarkan waktu tempuh dan frekuensi pelayanan transportasi udara memiliki perbandingan yang cukup besar dibandingkan dengan transportasi laut dan penyeberangan. Oleh karena itu moda transportasi yang memberikan aksesibilitas paling baik dengan menggunakan ukuran gabungan, yaitu jarak tempuh, waktu tempuh, biaya perjalanan dan frekuensi pelayanan adalah transportasi udara.

### III. KESIMPULAN

1. Tingkat aksesibilitas bedasarkan jarak konektivitas transportasi darat ke kawasan wisata Pantai Sabanjar dengan menggunakan transportasi udara, laut dan penyeberangan, yang memiliki jarak terdekat yaitu dari pelabuhan umum Kalabahi dan pelabuhan penyeberangan Ferry Kalabahi ke Kawasan Wisata Pantai Sabanjar dengan jarak tempuh 17 km dibandingkan dengan jarak konektivitas transportasi darat dari bandara Mali ke kawasan Pantai Sabanjar yang memiliki jarak tempuh 34 km. Hal ini menunjukan bahwa moda transportasi yang memberikan aksesibilitas paling baik berdasarkan jarak tempuh adalah transportasi laut dan penyeberangan
2. Berdasarkan perbandingan relatif tingkat aksesibilitas kawasan wisata Pantai Sabanjar berdasarkan waktu tempuh tertinggi yaitu pada transportasi udara dengan total waktu tempuh dari Kota Kupang selama 3 jam dibandingkan dengan waktu tempuh transportasi laut 15 jam dan transportasi penyeberangan 13 jam. Hal ini menunjukan bahwa moda transportasi yang memberikan aksesibilitas paling baik berdasarkan waktu tempuh adalah transportasi udara.
3. Ditentukan berdasarkan biaya perjalanan, tingkat aksesibilitas kawasan wisata Pantai Sabanjar berdasarkan hasil perbandingan relatif tingkat aksesibilitas tertinggi yaitu pada transportasi laut dengan biaya Rp 118.667 dan aksesibilitas terendah berdasarkan biaya perjalanan yaitu transportasi udara dengan biaya Rp. 750.650. Hal tersebut menunjukan bahwa moda transportasi yang memberikan aksesibilitas paling baik berdasarkan biaya perjalanan adalah transportasi laut.
4. Tingkat aksesibilitas kawasan wisata Pantai Sabanjar berdasarkan frekuensi pelayanan, moda transportasi yang memberikan aksesibilitas paling baik yaitu transportasi udara dengan frekuensi layanan yang tersedia tiap hari dari Kota Kupang, walaupun terjadi perubahan frekuensi pelayanan dengan adanya pandemi COVID-19 namun transportasi udara tetap memiliki tingkat aksesibilitas berdasarkan frekuensi pelayanan yang lebih tinggi dibandingkan transportasi laut dan penyeberangan.
5. Perbandingan antar moda transportasi berdasarkan hasil pengukuran variabel menggunakan metode komparatif dengan ukuran gabungan, yaitu jarak tempuh, waktu tempuh, biaya perjalanan dan frekuensi pelayanan yang memiliki tingkat aksesibilitas tertinggi merupakan transportasi udara dengan perbandingan relatif pada waktu tempuh dan frekuensi pelayanan yang cukup besar dibandingkan transportasi laut dan penyeberangan. Hal tersebut dapat disimpulkan bahwa moda transportasi yang memberikan aksesibilitas paling baik dengan menggunakan ukuran gabungan adalah transportasi udara.

## DAFTAR PUSTAKA

- [1] Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 50 Tahun 2011 tentang Rencana Induk Pembangunan Kepariwisataan Nasional Tahun 2010-2025
- [2] Peraturan Daerah Kabupaten Alor Nomor 11 Tahun 2010 Tentang Rencana Induk Pembangunan Keparawisataan Kabupaten Alor 2010- 2030
- [3] Wilopo, Hakim (2017). Strategi Pengembangan Destinasi Pariwisata Budaya (Studi Kasus Pada Kawasan Situs Trowulan Sebagai Pariwisata Budaya Unggulan Di Kabupaten Mojokerto)
- [4] Abdulhajji, Yusuf (2016). Pengaruh Atraksi, Aksesibilitas, Dan Fasilitas Terhadap Citra Objek Wisata Danau Tolire Besar Di Kota Ternate.
- [5] Syafriharti, Kombaitan, Kusumantoro, Syabri (2018). Train users' perceptions of walking distance to train station and attributes of paratransit service: understanding their association with decision using paratransit or not towards the train station.
- [6] Budiarta, Nyoman (2011). Peranan Transportasi dalam Pariwisata Studi Kasus : Pemilihan Daerah Tujuan Wisata (Dtw/Destinasi) oleh Wisatawan Di Bali.
- [7] Sitorus, Sitorus (2017). Peran Transportasi dalam Mendukung Kawasan Strategis Pariwisata Nasional Danau Toba.
- [8] Mustakin, Nur, Agustinus (2016). Analisis Indeks Konektivitas dan Aksesibilitas Wilayah Kepulauan: Studi Kasus Kepulauan Maluku dan Papua