

SKRIPSI

**INTEGRASI LAYANAN ANGKUTAN TEMAN BUS DALAM
MENUNJANG PARIWISATA DI KOTA MAKASSAR**

Disusun dan diajukan oleh:

**HANY MELATI HAMID
D101 20 1059**



**PROGRAM STUDI SARJANA
DEPARTEMEN PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
FAKULTAS TEKNIK
UNIVERSITAS HASANUDDIN
GOWA
2024**

LEMBAR PENGESAHAN SKRIPSI

INTEGRASI LAYANAN ANGKUTAN TEMAN BUS DALAM MENUNJANG PARIWISATA DI KOTA MAKASSAR

Disusun dan diajukan oleh:

HANY MELATI HAMID

D101 20 1059

Telah dipertahankan dihadapan Panitia Ujian yang dibentuk dalam rangka
Penyelesaian Studi Program Sarjana Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota
Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin
Pada tanggal 22 Oktober 2024
dan dinyatakan telah memenuhi syarat kelulusan

Menyetujui,

Pembimbing Utama



Dr.-Ing. Venny Veronica Natalia, ST., MT
NIP. 1983 1222 2010 122003

Ketua Program Studi, Perencanaan Wilayah dan Kota
Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin



Dr. Eng. Ir. Abdul Rachman Rasvid, ST., M.Si
NIP. 19741006 200812 1 002

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini;

Nama : Hany Melati Hamid

NIM : D101201059

Program Studi : Teknik Perencanaan Wilayah dan Kota

Jenjang : S1

Menyatakan dengan ini bahwa karya tulisan saya berjudul

Integrasi Layanan Angkutan Teman Bus dalam Menunjang Pariwisata di Kota Makassar

adalah karya tulisan saya sendiri dan bukan merupakan pengambilalihan tulisan orang lain dan bahwa skripsi yang saya tulis itu benar-benar merupakan hasil karya saya sendiri.

Semua informasi yang ditulis dalam skripsi yang berasal dari penulis lain telah diberi penghargaan, yakni dengan mengutip sumber dan tahun penerbitannya. Oleh karena itu semua tulisan dalam skripsi ini sepenuhnya menjadi tanggung jawab penulis. Apabila ada pihak mana pun yang merasa ada kesamaan judul dan atau hasil temuan dalam skripsi ini, maka penulis siap untuk diklarifikasi dan mempertanggungjawabkan segala risiko.

Segala data dan informasi yang diperoleh selama proses pembuatan skripsi, yang akan dipublikasi oleh Penulis di masa depan harus mendapat persetujuan dari Dosen Pembimbing.

Apabila dikemudian hari terbukti atau dapat dibuktikan bahwa sebagian atau keseluruhan isi skripsi ini hasil karya orang lain, maka saya bersedia menerima sanksi atas perbuatan tersebut.

Gowa, 22 Oktober 2024

Yang Menyatakan


Hany Melati Hamid

KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis panjatkan ke hadirat Allah Subhanahu Wata'ala yang telah memberikan rahmat dan karunia-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini dengan judul **“Integrasi Layanan Angkutan Teman Bus dalam Menunjang Pariwisata di Kota Makassar”** sebagai upaya dalam pengembangan penggunaan transportasi publik. Skripsi ini disusun sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar Sarjana S1 Program Studi Teknik Perencanaan Wilayah dan Kota Fakultas Teknik, Universitas Hasanuddin. Shalawat serta salam semoga terlimpah curahkan kepada junjungan dan panutan kita Nabi Muhammad Shallallahu ‘Alaihi Wasallam, kepada keluarganya, para sahabatnya, dan seluruh umat yang selalu istiqomah menjalankan ajarannya.

Kota Makassar telah mengembangkan program Teman Bus sebagai salah satu angkutan umum untuk mengakses pusat perkotaan di Kota Makassar, rute koridor Teman bus menghubungkan bandara Sultan Hasanuddin dan juga Mall Panakkukang sedangkan rute lainnya menghubungkan Mall Panakkukang hingga Pelabuhan Galesong. Menurut Dinas Perhubungan Sulawesi Selatan untuk saat ini pengadaan angkutan Teman Bus Trans Mamminasata belum dikhususkan sebagai transportasi wisata. Namun Teman Bus mengakses beberapa lokasi wisata sehingga peneliti ingin meneliti tentang Layanan angkutan Teman Bus terhadap distribusi lokasi destinasi wisata di Kota Makassar dan juga preferensi pemilihan moda pengunjung terhadap jenis destinasi wisata untuk dapat mengintegrasikan angkutan Teman Bus dalam menunjang sektor Pariwisata di Kota Makassar.

Akhir kata, penulis menyadari bahwa skripsi ini masih jauh dari kata sempurna dan memerlukan kritik dan saran yang membangun untuk perbaikan di masa depan. Oleh karena itu, penulis dengan rendah hati menerima segala masukan dan saran dari pembaca skripsi ini. Semoga skripsi ini dapat memberikan manfaat dan menjadi sumbangan yang berharga dalam bidang infrastruktur dan transportasi.

Gowa, 22 Oktober 2024



(Hany Melati Hamid)

Sitasi dan Alamat kontak:

Harap menuliskan sumber skripsi ini dengan cara penulisan sebagai berikut:
Hamid, Hany Melati. 2024. *Integrasi Layanan Angkutan Teman Bus dalam Menunjang Pariwisata di Kota Makassar*. Skripsi Sarjana, Prodi S1 PWK Universitas Hasanuddin Makassar.

Demi peningkatan kualitas skripsi ini, kritik dan saran dapat dikirimkan ke penulis melalui alamat email berikut ini: hanyh5881@gmail.com

UCAPAN TERIMA KASIH

Bismillahirrahmanirrahim

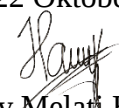
Assalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh

Dalam penyelesaian penyusunan laporan akhir ini, penulis menyadari banyak sekali pihak yang telah membantu baik secara langsung maupun tidak langsung serta dukungan kepada penulis. Oleh karena itu, penulis menyampaikan ucapan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada:

1. Kedua orang tua dan saudara penulis yang tercinta, Ayahanda (ABD. Hamid), Ibunda (Fitriani) dan adik-adik (Rios Latimojong Hamid, Shifa Hamid, Naurah Hamid) yang selalu memberikan bantuan, motivasi, doa yang tulus, dan dukungan moril serta materi sehingga penulis dapat menyelesaikan perkuliahan dan skripsi ini dengan baik.
2. Rektor Universitas Hasanuddin (bapak Prof. Dr. Ir. Jamaluddin Jompa, M.Sc.) atas segala bentuk kebijakan dan kepemimpinannya selama penulis menempuh pendidikan di Universitas Hasanuddin
3. Dekan Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin (Bapak Prof. Dr. Eng. Ir. Muhammad Isran Ramli, ST., MT.) atas segala bentuk dukungan dan kebijakannya selama penulis menempuh pendidikan di Universitas Hasanuddin
4. Ketua Departemen Prodi S1-Perencanaan Wilayah dan Kota Universitas Hasanuddin (Bapak Dr. Eng. Ir. Abdul Rachman Rasyid, ST., M.Si. IPM) dan Sekretaris Departemen Prodi S1-Perencanaan Wilayah dan Kota Universitas Hasanuddin (Ibu Sri Aliyah Ekawati ST., MT.) atas arahan, bimbingan, motivasi, dan dukungan yang diberikan kepada penulis selama masa perkuliahan;
5. Dosen penasihat akademik (Bapak Laode Muh Asfan Mujahid, ST., MT.) atas arahan, bimbingan, motivasi, dan dukungan yang diberikan kepada penulis selama masa perkuliahan;
6. Dosen pembimbing skripsi sekaligus Kepala Laboratorium Perencanaan Infrastruktur dan Transportasi (Ibu Dr. -Ing. Venny Veronica Natalia, ST., MT) yang telah meluangkan waktu dan telah banyak memberikan ilmu, bimbingan, motivasi, dan saran kepada penulis sejak awal hingga terselesaikannya penulisan skripsi ini;
7. Kepala studio akhir (ibu Dr. Techn. Yashinta K. D. Sutopo, ST., MIP) yang telah meluangkan waktu dan telah banyak memberikan ilmu, bimbingan, motivasi, dan saran kepada penulis untuk menyelesaikan tugas akhir ini;
8. Dosen penguji (ibu Dr. Techn. Yashinta K. D. Sutopo, ST., MIP dan ibu Sri Wahyuni, ST., MT) atas bimbingan, arahan, kritik, saran, serta motivasi dan nasihat yang telah diberikan kepada penulis;
9. Dosen pembimbing pemetaan (bapak Irwan, ST., M. Eng) yang telah meluangkan waktu dan telah banyak memberikan ilmu, bimbingan, motivasi, dan saran kepada penulis untuk menyelesaikan peta dalam tugas akhir ini;
10. Bapak dan Ibu Dosen Departemen Perencanaan Wilayah dan Kota Universitas Hasanuddin atas seluruh ilmu yang diberikan kepada penulis dalam menempuh pendidikan di Departemen Perencanaan Wilayah dan Kota Universitas Hasanuddin;

11. Kepala Tata Usaha Departemen Perencanaan Wilayah dan Kota Universitas Hasanuddin (Bapak Haerul Muayyar S.sos) dan seluruh Staf Administrasi Departemen Perencanaan Wilayah dan Kota Universitas Hasanuddin untuk bantuan pengurusan administrasi kepada penulis selama menempuh pendidikan;
12. Kakak-kakak CK Net yang saya banggakan (Kak Muhammad Faathir Nugraditama, ST., kak Ahmad Fauzi Budjang, ST. dan kak Abdul Azis, ST.) atas segala bantuan, motivasi, saran dan pengalaman berharga yang diberikan penulis;
13. Kakak-kakak Sektor 19 yang saya banggakan (Muna Syakila, ST., Sulvina, ST., Munika Widya, ST., Zean Amadeus, ST., Attariq Novemberiandi, ST., Alfian Naha, ST.) atas segala bimbingan, motivasi, bantuan, dan pengalaman berharga yang telah penulis dapatkan hingga saat ini;
14. Teman-teman sekolah Sahabat Akhlakless tercinta: Hasriani Rijal, S. Ked, Siti Nur Aisyah, Aisyah Nur Afni, SM., Syaikha Arikah, S.Farm, Dayang Nurfaiza, Muh.Adin, Onik Suparto, S.Kom, Meisya Agus, SE. yang telah mendengarkan keluh kesah penulis, membantu, mendukung penulis hingga saat ini;
15. Terima kasih terkhusus untuk teman terdekat penulis: Andi St. Faatima, ST., Rayhan Zaira, ST., Nasaruddin, Andi Nurul Inayah, Elsa, ST., Andi Maharani Balqish, ST., Nur Ainun Anugrah, Nurul Fajri, Jailani Agus, Nurul Hidayah, Andi Dheny Indra Dwitya, ST., Andi Luthfi Fadhil menjadi teman diskusi dan bertukar pikiran yang telah memberikan dukungan dan motivasi sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini dengan tepat waktu;
16. Terima kasih terkhusus teman terkasih (Dian Sukma, ST.) telah mendengarkan keluh kesah penulis, teman rumah yang memberikan dukungan motivasi sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini dengan tepat waktu;
17. Teman-teman LBE Infrastruktur 20 terkhusus (Elsa, ST., Afdelia Zahra, ST., Nurul Chasanah, ST., Andi Fika Farida, Naura Fatiah Amaliah, Dwi Hartini Hasna, Nurul Fauziah, ST., Ahmad Firdaus Ibrahim, Setia Hadi) menjadi teman diskusi dan bertukar pikiran yang telah memberikan dukungan dan motivasi sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini dengan tepat waktu;
18. Teman-teman RASIO 20 menjadi teman diskusi dan bertukar pikiran yang telah memberikan dukungan dan motivasi sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini dengan tepat waktu;
19. Teman-teman Posko 1, Desa Pamatata KKNT Gel. 110 Universitas Hasanuddin (Khaeratunnisa S.Km., Suci Nurul Karunia Rahim, Ahmad Saiful Munir, ST., Alfitri sahwana, SP., Afghani Nuzul, S.Si., Rahmat septiansyah) atas motivasi, dukungan, dan pengalaman berharga masa KKN hingga saat ini;
20. Seluruh responden yang telah memberikan waktu, kesempatan, dan informasi untuk membantu menyelesaikan skripsi ini;
21. Seluruh pihak yang tidak dapat disebutkan satu per satu, yang telah banyak membantu menyelesaikan skripsi ini serta memberikan doa dan motivasi, peneliti mengucapkan terima kasih yang tak terhingga.

Gowa, 22 Oktober 2024


(Hany Melati Hamid)

ABSTRAK

HANY MELATI HAMID. *Integrasi Layanan Angkutan Teman Bus dalam Menunjang Pariwisata di Kota Makassar* (dibimbing oleh Venny Veronica Natalia)

Tingginya volume kendaraan pribadi di kawasan wisata Kota Makassar telah menyebabkan peningkatan kemacetan, polusi udara, dan menurunnya kualitas pengalaman wisatawan, sehingga perlunya upaya untuk meningkatkan aksesibilitas transportasi umum. Salah satu transportasi umum di Kota Makassar adalah Teman Bus Trans Mamminasata, sehingga perlu upaya untuk integrasi layanan Teman Bus untuk mengurangi ketergantungan pada kendaraan pribadi di area wisata yang padat. Penelitian ini bertujuan untuk 1) mengetahui besar persentase lokasi destinasi wisata yang terjangkau dalam layanan angkutan Teman Bus di Kota Makassar; 2) menganalisis preferensi pemilihan moda pengunjung terhadap jenis destinasi wisata di Kota Makassar; dan 3) menyusun rekomendasi arahan untuk meningkatkan integrasi layanan angkutan Teman Bus dalam menunjang sektor pariwisata di Kota Makassar. Penelitian ini dilakukan di Kota Makassar dari Desember 2023 hingga Juni 2024, dengan menggunakan data rute dan halte Teman Bus Trans Mamminasata, data lokasi wisata, serta preferensi moda pengunjung yang dikumpulkan melalui kuesioner dan wawancara. Metode analisis yang digunakan meliputi statistik deskriptif, analisis korespondensi, skala *likert*, analisis spasial, dan *network analyst*. 1) Hasil penelitian menunjukkan bahwa 58,33% lokasi wisata terakses oleh Teman Bus, dengan mayoritas berada di koridor 1 (Mall Panakkukang-Pelabuhan Galesong). 2) Preferensi pemilihan moda wisatawan lebih banyak memilih sepeda motor sebagai moda transportasi utama dengan mempertimbangkan waktu tempuh, aksesibilitas, dan biaya, khususnya untuk destinasi wisata kuliner. 85% pengguna mengalami kesulitan akses Teman Bus, 45% diantaranya lokasi tempat tinggal tidak dilalui Teman Bus dan 25% diantaranya faktor kurangnya informasi. 3) Arahan integrasi layanan Teman Bus untuk meningkatkan aksesibilitas ke destinasi, disarankan rute alternatif ke lokasi wisata konsep last mile connectivity, pengembangan aplikasi yang terintegrasi, serta penyebaran informasi iklan di halte.

Kata Kunci: Integrasi, Trans Mamminasata, Pariwisata

ABSTRACT

HANY MELATI HAMID. *Integration of Teman Bus Transportation Services in Supporting Tourism in Makassar City* (supervised by Venny Veronica Natalia)

The high volume of private vehicles in the tourist areas of Makassar City has led to increased congestion, air pollution, and decreased the quality of the tourist experience, so efforts are needed to improve the accessibility of public transportation. One of the public transportation in Makassar City is Teman Bus Trans Mamminasata, so it is necessary to integrate Teman Bus services to reduce dependence on private vehicles in dense tourist areas. This study aims to 1) knowing the percentage of tourist destination location that are affordable in Teman Bus transportation service in Makassar City; 2) analyze visitors' mode selection preferences for types of tourist destinations in Makassar City; and 3) develop recommendations for directions to improve the integration of Teman Bus transportation services in supporting the tourism sector in Makassar City. This research was conducted in Makassar City from December 2023 to June 2024, using data on Teman Bus Trans Mamminasata routes and stops, tourist location data, and visitor mode preferences collected through questionnaires and interviews. The analysis methods used include descriptive statistics, correspondence analysis, Likert scale, spatial analysis, and network analyst. 1) The results showed that 58.33% of tourist locations were accessed by Teman Bus, with the majority being in corridor 1 (Mall Panakkukang-Port Galesong). 2) Mode selection preferences of tourists mostly choose motorcycles as the main mode of transportation by considering travel time, accessibility, and cost, especially for culinary tourism destinations. 85% of users experience difficulties in accessing the Teman Bus, 45% of which the location of residence is not passed by the Teman Bus and 25% of which are factors of lack of information. 3) Direction for the integration of Teman Bus services to improve accessibility to destinations, suggested alternative routes to tourist sites with the concept of last mile connectivity, integrated application development, and distribution of advertising information at bus stops.

Keywords: Integration, Trans Mamminasata, Tourism

DAFTAR ISI

LEMBAR PENGESAHAN SKRIPSI	ii
PERNYATAAN KEASLIAN	iii
KATA PENGANTAR	iv
UCAPAN TERIMA KASIH	v
ABSTRAK	vii
ABSTRACT	viii
DAFTAR ISI	ix
DAFTAR GAMBAR	xi
DAFTAR TABEL	xii
DAFTAR LAMPIRAN	xiii
DAFTAR SINGKATAN DAN SIMBOL	xiv
 BAB I PENDAHULUAN	
1.1 Latar Belakang.....	1
1.2 Pertanyaan Penelitian	3
1.3 Tujuan Penelitian	3
1.4 Manfaat Penelitian.....	4
1.5 Ruang Lingkup Penelitian	4
 BAB II TINJAUAN PUSTAKA	
2.1 Karakteristik Moda Transportasi Publik di Kawasan Perkotaan	5
2.2 Layanan Transportasi Publik di Kawasan Perkotaan	7
2.3 Layanan Transportasi Umum Berbasis Bus	9
2.4 Jenis Pariwisata di Kawasan Perkotaan.....	10
2.5 Transportasi sebagai Penunjang Pariwisata.....	11
2.6 Preferensi Pemilihan Moda Transportasi dalam Berwisata.....	13
2.7 Jangkauan Lokasi Destinasi Wisata Perkotaan.....	14
2.8 Integrasi Transportasi Publik di Kawasan Pariwisata	15
2.9 Studi Banding	17
2.10 Penelitian Terdahulu	20
2.11 Kerangka Konsep Penelitian	22
 BAB III METODE PENELITIAN	
3.1 Jenis Penelitian	27
3.2 Waktu dan Lokasi Penelitian	27
3.3 Populasi dan Sampel.....	30
3.4 Teknik Pengumpulan Data.....	30
3.5 Teknik Analisis Data.....	32
3.6 Variabel Penelitian.....	33
3.7 Definisi Operasional.....	36
3.8 Alur Pikir Penelitian	37
 BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN	
4.1 Gambaran Umum Kota Makassar	39

4.1.1	Gambaran Umum Destinasi Wisata Kota Makassar.....	41
4.1.2	Gambaran Umum Teman Bus Trans Mamminasata.....	44
4.2	Besaran Persentase Lokasi Destinasi Wisata yang Terjangkau dalam Layanan Angkutan Teman Bus di Kota Makassar.....	51
4.3	Preferensi Pemilihan Moda Pengunjung terhadap Jenis Wisata di Kota Makassar.....	62
4.4	Rekomendasi Arah Integrasi Angkutan Teman Bus dalam Menunjang Sektor Pariwisata di Kota Makassar	74
BAB V KESIMPULAN DAN SARAN		
5.1	Kesimpulan.....	88
5.2	Saran	89
DAFTAR PUSTAKA.....		90
LAMPIRAN.....		97
<i>CURRICULUM VITAE</i>		105

DAFTAR GAMBAR

Gambar	1	Batik Solo Trans (BST)	18
Gambar	2	Aplikasi Solo Destination	18
Gambar	3	Tampilan moda transportasi SKY HOP BUS di Tokyo Jepang	19
Gambar	4	Peta Digital SKY HOP BUS.....	20
Gambar	5	kerangka konsep penelitian.....	26
Gambar	6	Peta Lokasi Penelitian	29
Gambar	7	Alur Pikir Penelitian	38
Gambar	8	Peta Administrasi Kota Makassar Terhadap Lokasi Penelitian.....	40
Gambar	9	Peta Lokasi Destinasi Wisata di Kota Makassar	43
Gambar	10	Teman Bus Trans Mamminasata Kota Makassar (a) tampak depan (b) tampak belakang.....	44
Gambar	11	Peta Rute Layanan Teman Bus Trans Mamminasata di Kota Makassar	46
Gambar	12	Peta Lokasi Sarana Halte Teman Bus Trans Mamminasata di Kota Makassar	47
Gambar	13	Peta Radius Layanan Angkutan Teman Bus terhadap destinasi Wisata di Kota Makassar	56
Gambar	14	Peta destinasi wisata yang terjangkau dan tidak terjangkau Teman Bus di Kota Makassar Tahun 2023	57
Gambar	15	Peta Aksesibilitas Wisata Di Kota Makassar.....	58
Gambar	16	Peta Keterjangkauan Jarak Asal Pergerakan Responden dengan Halte Teman Bus.....	61
Gambar	17	Hubungan Aspek Preferensi Pemilihan Moda Dengan Jenis Transportasi	64
Gambar	18	Hubungan Jenis Penggunaan Moda Terhadap Jenis Wisata.....	67
Gambar	19	Grafik Tabulasi Silang Jenis Moda Terhadap Biaya Dalam 1 Kali Perjalanan	68
Gambar	20	Tingkat Kepuasan Pengguna Teman Bus Terhadap Aspek Aksesibilitas	70
Gambar	21	Tingkat Kemudahan Akses Teman Bus (a) Kesulitan Akses; (b) Faktor Kesulitan Akses	71
Gambar	22	Tingkat Kepuasan Pengguna Teman Bus terhadap: (a) aspek keamanan; (b) aspek kenyamanan	73
Gambar	23	Diagram Hasil Kuesioner Waktu Kunjung Berdasarkan Jenis Destinasi Wisata	78
Gambar	24	Peta Rute Alternatif Dari Destinasi Wisata Yang Tidak Dilalui Teman Bus Menuju Halte Terdekat.....	82
Gambar	25	Peta Arah Rute Alternatif Menuju Destinasi Wisata Yang Tidak Dilalui Teman Bus.....	83
Gambar	26	Tampilan Fitur Aplikasi Mitra Darat	84
Gambar	27	Tampilan Fitur Aplikasi Explore Makassar.....	85

DAFTAR TABEL

Tabel	1	Penelitian Terdahulu	23
Tabel	2	Sebaran Destinasi Wisata Pada Lokasi Penelitian	28
Tabel	3	Variabel Penelitian.....	34
Tabel	4	Lokasi Destinasi Wisata berdasarkan Jenis Wisata di Kota Makassar	41
Tabel	5	Data operasional Teman Bus Trans Mamminasata.....	45
Tabel	6	Sarana Halte Teman Bus Trans Mamminasata di Kota Makassar	48
Tabel	7	Layanan Sarana Halte Teman Bus Trans Mamminasata Berdasarkan Jangkauan Destinasi Wisata Pada Lokasi Penelitian	52
Tabel	8	Simpul Halte Teman Bus Yang Mendominasi Lokasi Destinasi Wisata Di Kota Makassar	54
Tabel	9	Tabulasi Silang Jenis Transportasi Terhadap Aspek Dalam Memilih Moda Transportasi Saat Berwisata	62
Tabel	10	Tabulasi Silang Jenis Penggunaan Moda Terhadap Jenis Wisata Yang Dikunjungi	66
Tabel	11	Tabulasi Silang Jenis Penggunaan Moda Terhadap Waktu Tempuh Yang Dibutuhkan Dari Rumah Menuju Lokasi Wisata.....	69
Tabel	12	Destinasi Wisata Berdasarkan Layanan Angkutan Teman Bus Di Makassar	74
Tabel	13	Destinasi Wisata Yang Tidak Dapat Diakses Teman Bus	76
Tabel	14	Rute Alternatif Dari Destinasi Wisata Yang Tidak Dilalui Angkutan Teman Bus Menuju Halte Terdekat.....	79

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Dokumentasi Pengumpulan Data.....	97
Lampiran 2 Kuesioner Wawancara.....	98
Lampiran 3 Jawaban Wawancara.....	100
Lampiran 4 Tabulasi Data.....	102

DAFTAR SINGKATAN DAN SIMBOL

Lambang/Singkatan	Arti dan Keterangan
BPS	Badan Pusat Statistik
BRT	<i>Bus Rapid Transit</i>
BST	Batik Solo Trans
CCTV	<i>Closed-Circuit Television</i>
CPI	<i>Centre Point of Indonesia</i>
CSI	<i>Customer Satisfaction Index</i>
DTW	Daya Tarik Wisata
GIS	<i>Geographic Information System</i>
IPA	<i>Importance Performance Analysis</i>
ITDP	<i>Institute for Transportation and Development Policy</i>
KSN	Kawasan Strategis Nasional
Mamminasata	Makassar Maros Sungguminasa Takalar
Permen PU	Peraturan Menteri Pekerjaan Umum
Perpres	Peraturan Presiden
PKN	Pusat Kegiatan Nasional
PM	Peraturan Menteri
RTRW	Rencana Tata Ruang Wilayah
SGO	Siap Guna Operasional
SO	Siap Oprasional
TDM	<i>Transport Demand Management</i>

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Transportasi secara umum mempunyai peran untuk meningkatkan pelayanan mobilitas masyarakat dari satu tempat ke tempat lain dengan lebih cepat dan nyaman sehingga mendukung aktivitas masyarakat. Selain itu transportasi mempunyai fungsi untuk meningkatkan kemudahan layanan, memperluas kesempatan perkembangan objek wisata, serta meningkatkan daya guna penggunaan objek-objek wisata yang ada. Perkembangan transportasi amat berperan penting dalam peningkatan pariwisata karena memudahkan akses menuju lokasi objek-objek wisata (Nugroho S, 2023). Transportasi wisata pada intinya bertujuan untuk melayani mobilitas wisatawan dan meningkatkan kemudahan pelayanan. Transportasi yang baik dan lancar sangat penting dalam meningkatkan minat wisatawan untuk berkunjung ke suatu destinasi wisata (Pratama YI, 2016). Maka untuk mengembangkan dan meningkatkan suatu destinasi pariwisata penting menciptakan konektivitas melalui pembangunan infrastruktur transportasi.

Kota Makassar merupakan kota metropolitan yang juga menjadi pusat perbelanjaan (Priyanto S, 2018). Keadaan ini mendorong aktivitas dan tujuan masyarakat umumnya menuju Kota Makassar. Kota Makassar juga merupakan lokasi pusat aktivitas wisata, dari masyarakat yang tinggal pada wilayah sekitarnya seperti masyarakat di luar kota yaitu di kabupaten Takalar, Gowa dan Maros. Saat ini masyarakat sekitar Kota Makassar berkunjung ke Kota Makassar sebagian besar dengan menggunakan kendaraan pribadi. Tingginya penggunaan kendaraan pribadi meningkatkan volume kendaraan pada jalan-jalan di Kota Makassar serta penambahan jumlah kendaraan di beberapa lokasi destinasi wisata terlebih di akhir minggu. Hal ini sejalan dengan Tamim (2000) yang mengklasifikasikan pergerakan orang di perkotaan yaitu rekreasi dan hiburan termasuk perjalanan pada hari libur, sehingga volume kendaraan pada hari libur di lokasi destinasi wisata cukup tinggi.

Berdasarkan observasi awal, beberapa masyarakat dari luar kota Makassar sudah menggunakan transportasi publik, yaitu Teman Bus Trans Mamminasata, dengan tujuan wisata belanja, namun beberapa masyarakat ada yang masih tetap

menggunakan kendaraan pribadi. Teman Bus memiliki potensi besar dalam membantu wisatawan untuk menghemat biaya transportasi dan menggunakan uangnya untuk kegiatan wisata lainnya. Berdasarkan hasil survei Ditjen Perhubungan Darat (2024) pada pelanggan Teman Bus di 10 kota, sebagian besar masyarakat merasakan adanya penghematan biaya transportasi sebesar 30-70% per bulan. Namun, hingga saat ini jumlah pengguna angkutan umum masih sangat rendah. Oleh karena itu perlu dilakukan upaya-upaya yang dapat meningkatkan minat masyarakat menggunakan angkutan umum.

Berdasarkan data dari Kementerian Perhubungan Republik Indonesia (2015) menyatakan bahwa di Kota Metropolitan Makassar jumlah kendaraan roda 2 meningkat 13-14 persen per tahun dan roda 4 meningkat 8-10 persen per tahun. Sementara pertumbuhan jalan hanya 0,001 % per tahun. Jumlah kendaraan baik roda dua maupun roda empat mencapai 2,4 juta (1,1 juta roda 2 dan 1,3 juta mobil) lebih tinggi dari jumlah penduduknya sebanyak 1,7 juta jiwa. Fenomena ini menyebabkan tingginya penggunaan kendaraan pribadi di Kota Makassar. Jika tidak didukung dengan peningkatan infrastruktur jalan dan manajemen sistem transportasi yang memadai, kemacetan akan terus terjadi di Kota Makassar. Disisi lain beberapa lokasi destinasi wisata di Kota Makassar terbatas akan kapasitas parkirnya, hingga beban untuk penyediaan infrastruktur transportasi semakin besar, bukan hanya untuk penduduk kota tetapi juga pengunjung yang datang ke Kota Makassar setiap harinya. Oleh karena itu, memaksimalkan layanan transportasi berbasis bus untuk kegiatan wisata berpotensi mengurangi beban lalu lintas di Kota Makassar.

Berdasarkan hasil penelitian Ahmad S. (2019) menyimpulkan bahwa transportasi di Kota Makassar belum terintegrasi dan minimnya jaringan layanan transportasi yang dapat mendukung wisata di Kota Makassar. Mengintegrasikan layanan transportasi dengan lokasi destinasi wisata dapat membantu mengurangi beban lalu lintas di Kota Makassar juga berpotensi meningkatkan pengguna angkutan umum. Penumpang akan terkonsentrasi pada lokasi-lokasi yang menjadi destinasi wisata, sehingga transportasi dapat berfungsi secara efektif dan efisien. Penelitian ini diharapkan dapat berkontribusi dalam menata transportasi Kota Makassar sesuai dengan konsep *Transport Demand Management* (TDM) yang

mengupayakan perencanaan transportasi berkelanjutan. Melalui penelitian ini diharapkan dapat mengurangi beban lalu lintas dan kebutuhan sarana prasarana transportasi dengan memaksimalkan layanan angkutan umum berbasis bus untuk destinasi wisata.

Hal ini menjadi fokus kajian dalam penelitian ini sehingga peneliti bermaksud melakukan penelitian dengan judul “Integrasi Layanan Angkutan Teman Bus dalam Menunjang Pariwisata di Kota Makassar.” Melalui penelitian ini, diharapkan dapat membantu mengurangi beban lalu lintas di Kota Makassar juga dapat membantu meningkatkan pengguna angkutan umum.

1.2 Pertanyaan Penelitian

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan diatas, adapun pertanyaan penelitian yang dirumuskan sebagai berikut

1. Seberapa besar persentase lokasi destinasi wisata yang terjangkau dalam layanan angkutan Teman Bus di Kota Makassar?
2. Bagaimana preferensi pemilihan moda pengunjung terhadap jenis destinasi wisata di Kota Makassar?
3. Bagaimana arahan untuk meningkatkan integrasi layanan angkutan Teman Bus dalam menunjang sektor pariwisata di Kota Makassar?

1.3 Tujuan Penelitian

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan diatas, adapun tujuan penelitian yang ingin dicapai adalah sebagai berikut

1. Mengetahui besar persentase lokasi destinasi wisata yang terjangkau dalam layanan angkutan Teman Bus di Kota Makassar;
2. Menganalisis preferensi pemilihan moda pengunjung terhadap jenis destinasi wisata di Kota Makassar; dan
3. Menyusun arahan untuk meningkatkan integrasi layanan angkutan Teman Bus dalam menunjang sektor pariwisata di Kota Makassar.

1.4 Manfaat Penelitian

Manfaat yang didapatkan dari penelitian ini adalah

1. Bagi peneliti, diharapkan penelitian ini dapat membuka wawasan peneliti dalam perencanaan transportasi di kawasan perkotaan; dan
2. Bagi pemerintah diharapkan hasil dari penelitian ini dapat menjadi acuan dalam perencanaan dan pengembangan transportasi publik yang terintegrasi dengan peningkatan pariwisata di Kota Makassar.

1.5 Ruang Lingkup Penelitian

Ruang lingkup dalam penelitian ini mencakup ruang lingkup materi dan ruang lingkup wilayah yang mencakup:

1. Ruang Lingkup Materi

Materi yang dibahas dalam penelitian ini mencakup rute layanan angkutan umum (Teman Bus Trans Mamminasata), jenis wisata alam, wisata kuliner, wisata belanja, wisata buatan, wisata sejarah/buatan di Kota Makassar, preferensi pemilihan moda pengguna transportasi dalam berwisata serta upaya integrasi layanan angkutan Teman Bus dalam menunjang pariwisata.

2. Ruang Lingkup Wilayah

Ruang lingkup wilayah dalam penelitian ini mencakup 14 kecamatan yang ada di Kota Makassar Provinsi Sulawesi Selatan yang berada di daratan Pulau Sulawesi. kecamatan di Kota Makassar yang menjadi studi kasus penelitian diantaranya yaitu, Kecamatan Makassar, Kecamatan Tamalanrea, Kecamatan Tallo, Kecamatan Panakkukang, Kecamatan Tamalate, Kecamatan Ujung Pandang, Kecamatan Mariso, Kecamatan Wajo, Kecamatan Bontoala, Kecamatan Biringkanaya, Kecamatan Mamajang, Kecamatan Manggala, Kecamatan Ujung Tanah, dan Kecamatan Rappocini.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Karakteristik Moda Transportasi Publik di Kawasan Perkotaan

Transportasi menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) ialah pengangkutan barang oleh berbagai jenis kendaraan sesuai dengan kemajuan teknologi, transportasi adalah perpindahan manusia atau barang dari satu tempat ke tempat lainnya dengan menggunakan sebuah kendaraan yang digerakkan oleh manusia atau mesin. Moda transportasi dapat berupa moda transportasi darat, moda transportasi laut, dan moda transportasi udara, di mana masing-masing moda tersebut memiliki ciri dan karakteristik sendiri (Munawar, 2005). Dalam penelitian ini yang akan dibahas adalah moda transportasi darat, khususnya transportasi publik.

Transportasi publik yaitu moda transportasi yang diperuntukkan buat bersama (orang banyak), kepentingan bersama, menerima pelayanan bersama, mempunyai arah dan titik tujuan yang sama, serta terikat dengan peraturan trayek yang sudah ditentukan dan jadwal yang sudah ditetapkan dan para pelaku perjalanan harus wajib menyesuaikan diri dengan ketentuan tersebut apabila angkutan umum ini sudah mereka pilih (Miro, 2008). Menurut Ardiansyah (2015) dalam buku Manajemen Transportasi dalam Kajian dan Teori, yaitu Transportasi publik merupakan sarana angkutan untuk masyarakat kecil dan menengah agar dapat melaksanakan kegiatannya sesuai dengan tugas dan fungsinya dalam masyarakat. Transportasi publik adalah angkutan penumpang dan barang yang terintegrasi dan terorganisir dalam wilayah perkotaan dengan menggunakan sistem kendaraan seperti bus dan kereta api yang beroperasi pada waktu yang teratur pada rute tetap dan digunakan oleh masyarakat umum atau publik (Elbert, & Rentschler, 2021).

Karakteristik moda transportasi publik yang membedakannya dengan moda transportasi lainnya, menurut Kurniawan, dkk., (2019), antara lain:

- a. Terbuka untuk umum: moda angkutan massal dapat digunakan oleh semua orang, tanpa memandang latar belakang, jenis kelamin, atau status sosial. Hal ini memungkinkan semua orang untuk dapat menggunakan moda angkutan massal sebagai sarana transportasi;

- b. Menggunakan jalur publik: moda angkutan massal biasanya menggunakan jalur publik seperti jalan raya atau rel kereta api. Hal ini memungkinkan moda angkutan massal untuk dapat mengakses berbagai tempat di kota dengan mudah;
- c. Beroperasi dengan jadwal: moda angkutan massal memiliki jadwal tetap yang harus diikuti. Hal ini memungkinkan pengguna untuk dapat merencanakan perjalanan mereka dengan lebih mudah dan efisien;
- d. Biaya relatif murah: biaya transportasi menggunakan moda angkutan massal biasanya lebih murah daripada menggunakan moda transportasi pribadi. Hal ini memungkinkan semua orang untuk dapat mengakses transportasi yang terjangkau;
- e. Kapasitas besar: moda angkutan massal memiliki kapasitas besar yang memungkinkan banyak orang dapat menggunakan transportasi tersebut dalam satu waktu. Hal ini membantu mengurangi kemacetan dan polusi di kota;
- f. Berbagai jenis moda: moda angkutan massal dapat berupa bus, kereta api, kapal feri, trem, dan sebagainya. Hal ini memungkinkan pengguna untuk dapat memilih moda angkutan massal yang sesuai dengan kebutuhan mereka;
- g. Berkontribusi pada pembangunan kota yang berkelanjutan: moda angkutan massal dapat membantu mengurangi kemacetan dan polusi di kota. Hal ini berkontribusi pada pembangunan kota yang berkelanjutan dan ramah lingkungan.

Menurut Christiawan (2019) karakteristik transportasi perkotaan secara empiris memperlihatkan bahwa semakin mendekati zona pusat dari suatu kota, maka akan semakin kompleks sarana prasarana transportasi perkotaan.

Jenis-jenis moda transportasi wisata antara lain adalah transportasi darat, transportasi air dan transportasi udara. Berdasarkan Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mengatur tentang transportasi darat, Transportasi darat mencakup kendaraan pribadi, bus, kereta api, dan taksi. Transportasi air mencakup kapal laut dan kapal pesiar. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 26 Tahun 2018 tentang Pelayanan Penumpang Kapal Laut dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 4 Tahun 2022 tentang Pelabuhan Singgah Kapal Pesiar mengatur tentang transportasi air. Transportasi udara mencakup

pesawat terbang. Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 185 Tahun 2015 tentang Penerbangan Sipil mengatur tentang transportasi udara. Namun, tidak ada undang-undang atau perda yang secara khusus mengatur tentang moda transportasi wisata. Sebagai gantinya, undang-undang dan peraturan yang mengatur tentang transportasi secara umum juga berlaku untuk moda transportasi wisata.

Jenis-jenis moda transportasi wisata yang umum digunakan di Indonesia menurut Tama, Y.P., (2021) adalah kendaraan pribadi, bus wisata, kereta api wisata, dan taksi wisata. Kendaraan pribadi dapat digunakan sebagai moda transportasi wisata jika wisatawan ingin merencanakan perjalanan secara mandiri dan fleksibel. Bus wisata dapat digunakan sebagai moda transportasi wisata jika wisatawan ingin pergi bersama rombongan. Kereta api wisata juga dapat menjadi pilihan moda transportasi wisata yang menarik. Taksi wisata dapat digunakan sebagai moda transportasi wisata jika wisatawan ingin pergi ke tempat-tempat wisata yang sulit dijangkau dengan kendaraan umum. Menurut Widyarini, G., (2022) jenis moda transportasi umum yang tersedia di kawasan wisata di Indonesia, antara lain: Transportasi Umum (Moda transportasi umum seperti bus, angkutan kota, dan kereta api dapat digunakan oleh wisatawan untuk berkeliling di kawasan wisata. Namun, wisatawan perlu memperhatikan jadwal dan rute yang tersedia), dan Transportasi *Online* (Moda transportasi *online* seperti ojek *online* dan taksi *online* juga tersedia di kawasan wisata. Wisatawan dapat memesan transportasi *online* melalui aplikasi di *smartphone*). Namun, jenis moda transportasi umum yang tersedia di kawasan wisata dapat berbeda-beda tergantung dari lokasi dan jenis wisata yang ditawarkan.

2.2 Layanan Transportasi Publik di Kawasan Perkotaan

Pelayanan transportasi publik di kawasan perkotaan merupakan upaya pemerintah untuk menyediakan moda transportasi yang memadai dan nyaman bagi masyarakat (Rosyid, A, 2021) agar menunjang mobilitas masyarakat. Tujuan utama dari layanan transportasi publik adalah untuk meningkatkan kualitas hidup masyarakat, mengurangi resiko kemacetan, dan menghemat biaya operasional transportasi. Adapun contoh upaya yang telah dilakukan pemerintah, yaitu

pengadaan Layanan BTS (*Buy The Service*) dimana layanan ini menggunakan armada transportasi darat berupa bus dengan lokasi awal di beberapa kota di Indonesia. Layanan ini bertujuan untuk memberikan subsidi pelayanan transportasi publik yang dilakukan bekerja sama dengan operator.

Layanan transportasi publik memiliki beberapa unsur pokok yang harus ada dalam pengoperasian transportasi menurut Rasyid, R.B., (2015), diantaranya yaitu:

- a. Jalan, merupakan unsur yang paling penting dalam layanan transportasi, karena menjadi prasarana transportasi untuk bergerak;
- b. Alat angkutan, merupakan kendaraan dan alat angkutan lainnya menjadi moda atau tempat dimana masyarakat berada;
- c. Tenaga penggerak, merupakan energi atau tenaga penggerak lainnya yang digunakan untuk menarik atau mendorong alat angkutan; dan
- d. Terminal, merupakan tempat awal suatu perjalanan transportasi atau tempat pemberhentian, baik sebagai tempat tujuan ataupun awal perjalanan.

Tingkat pelayanan transportasi publik merujuk pada kualitas pelayanan yang diberikan oleh moda transportasi publik kepada pengguna. Beberapa faktor yang dapat mempengaruhi tingkat pelayanan transportasi publik menurut Aulia, P.S., (2021), antara lain:

- a. Kapasitas: Kapasitas moda transportasi publik harus dapat menampung jumlah penumpang yang cukup banyak untuk mengurangi penggunaan kendaraan pribadi.
- b. Kecepatan: Kecepatan moda transportasi publik harus dapat menjangkau tempat tujuan dengan waktu yang relatif singkat.
- c. Frekuensi: Frekuensi moda transportasi publik harus cukup sering agar dapat memenuhi kebutuhan pengguna transportasi.
- d. Biaya: Biaya moda transportasi publik harus terjangkau agar dapat diakses oleh masyarakat dengan berbagai tingkat pendapatan.
- e. Kualitas: Kualitas moda transportasi publik harus memadai dan nyaman bagi pengguna.
- f. Aksesibilitas: Aksesibilitas moda transportasi publik harus mudah dijangkau oleh masyarakat dan dapat menjangkau berbagai tempat tujuan.

- g. Keamanan: Keamanan moda transportasi publik harus terjamin dan dapat memberikan rasa aman bagi pengguna.

2.3 Layanan Angkutan Umum Berbasis Bus

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 26 Tahun 2017 mendefinisikan bus sebagai kendaraan bermotor yang dapat mengangkut lebih dari 8 orang, termasuk pengemudi, dan beratnya lebih dari 3.500 kg. Bus berasal dari berbagai jenis, seperti mobil bus kecil, mobil bus sedang, dan mobil bus besar. Setiap jenis memiliki fitur seperti jadwal tetap, layanan cepat, dan terminal tipe A yang tersedia pada awal pemberangkatan, persinggahan, dan terminal tujuan.

Layanan transportasi berbasis bus, juga dikenal sebagai *Bus Rapid Transit* (BRT) merupakan sistem transportasi yang menggunakan bus sebagai moda utama mengangkut penumpang. BRT biasanya beroperasi dalam koridor khusus yang terpisah dalam lalu lintas lain, dengan rute yang terintegrasi dan sistem pembayaran yang terstruktur. Transit Cooperative Research Program (2003) mengungkapkan bahwa sistem BRT terdiri dari beberapa komponen, seperti jalur (Running Ways), stasiun (Stations) armada, dan sistem pembayaran. Jalur BRT biasanya menggunakan jalan raya yang telah dipersiapkan khusus, dengan stasiun yang mudah diakses oleh penumpang. Armada BRT terdiri dari bus yang khusus dibuat untuk system ini, dan sistem pembayaran biasanya menggunakan kartu elektronik atau tiket yang dapat digunakan untuk berbagai moda transportasi.

Indikator untuk mengukur kualitas layanan bus umum, menurut Firmansyah, R., & Putra, K., (2019) bahwa meskipun tidak ada standar yang jelas untuk mengukur kualitas layanan bus umum, ada beberapa hal yang menjadi tolak ukur layanan transportasi umum diantaranya, yaitu:

- a. Jarak berjalan kaki dari rute bus, merupakan jarak yang harus ditempuh oleh penumpang untuk mencapai halte bus;
- b. Waktu tempuh (Travel time), merupakan waktu yang dibutuhkan untuk menempuh jarak tertentu; dan
- c. Biaya perjalanan, merupakan biaya yang harus dibayarkan oleh penumpang untuk menggunakan layanan bus.

2.4 Jenis Pariwisata di Kawasan Perkotaan

Pariwisata perkotaan merupakan sekumpulan sumber daya atau kegiatan wisata yang berlokasi di kota dan menyediakan segenap aktivitas hiburan seperti taman kota, pusat perbelanjaan, museum dan monumen, restoran, alun-alun kota, dan sebagainya (Adriani Y, 2011). Pariwisata perkotaan tidak selalu harus berada di wilayah kota atau pusat kota. Pariwisata perkotaan dapat berkembang di wilayah pesisir, misalnya, dengan mengembangkan hal-hal yang terkait perkotaan sebagai daya tarik wisatanya. Pariwisata perkotaan menarik wisatawan domestik maupun mancanegara dan dapat meningkatkan ekonomi daerah serta memberikan peluang usaha baru. Pengembangan pariwisata perkotaan memerlukan perencanaan yang matang, pelaksanaan yang konsisten, dan evaluasi yang terukur dan konstruktif. Aktivitas yang dapat dilakukan dari pariwisata ini seperti berbelanja, menikmati alun-alun kota, serta menikmati suasana malam perkotaan menjadi daya tarik tersendiri bagi para wisatawan (Athar, 2021)

Jenis wisata di kawasan perkotaan memiliki berbagai jenis, diantaranya yaitu:

- a. Wisata budaya (*culture tourism*) bertujuan untuk mempelajari kebudayaan pada masyarakat di kawasan wisata tersebut dengan rentan waktu tertentu. Wisatawan tidak harus tinggal bersama masyarakat lokal, namun bias mengamati serta mengunjungi berbagai museum dan situs sejarah (BTP, 2024)
- b. Wisata sejarah (*tourist-historic city*) mencakup pembangunan kota-kota yang memiliki daya tarik berupa peninggalan sejarah atau proyek baru yang menarik perhatian wisatawan dari negara maju, bersama dengan kunjungan ke lokasi wisata khusus (pantai, pegunungan).
- c. Wisata alam adalah kegiatan wisata yang berfokus pada pengalaman alam dan keanekaragaman hayati. Wisata Alam biasanya dilakukan di kawasan-kawasan yang memiliki potensi alam berupa tumbuhan atau satwa dengan ekosistem yang menarik, serta memiliki luas yang cukup untuk menjamin kelestarian fungsi potensi dan daya tarik bagi pariwisata dan rekreasi alam (Rizaldi, M., 2020)
- d. Wisata belanja adalah kegiatan wisata yang berfokus pada pengalaman belanja dan berbelanja di suatu daerah tujuan wisata. Wisata belanja dapat dilakukan di berbagai tempat, seperti pusat perbelanjaan, pasar tradisional,

galeri seni, dan lain-lain. Wisata belanja biasanya dilakukan oleh wisatawan yang ingin membeli oleh-oleh atau suvenir sebagai kenang-kenangan dari perjalanan wisata (Koranti dkk., 2017)

- e. Wisata kuliner adalah suatu kegiatan yang dilakukan oleh wisatawan untuk mencari makanan dan minuman yang unik serta mengesankan. Dalam hal ini, wisata kuliner dapat dibangun dengan mendesain paket wisata yang bermuatan pembelajaran, yang sangat berpengaruh terhadap pembentukan pengalaman wisatawan secara optimal (Putra dkk., 2018)

2.5 Transportasi sebagai Penunjang Pariwisata

Transportasi merupakan faktor penting dalam pengembangan pariwisata dan dapat menjadi penunjang utama dalam meningkatkan minat wisatawan untuk berkunjung ke suatu destinasi wisata. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 15 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek. Dalam Kepmen tersebut dijelaskan bahwa angkutan pariwisata adalah angkutan dengan menggunakan mobil bus umum yang dilengkapi dengan tanda-tanda khusus untuk keperluan pariwisata atau keperluan lain di luar pelayanan angkutan dalam trayek, seperti untuk keperluan keluarga dan sosial lainnya.

Standar pelayanan minimal Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam Trayek adalah persyaratan penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum yang beroperasi dalam trayek tertentu. Berikut adalah beberapa indikator keterjangkauan yang diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 29 Tahun 2015 perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 98 Tahun 2013:

- a. Perubahan tarif: tarif yang ditetapkan harus sesuai dengan kebutuhan masyarakat dan memberikan informasi yang jelas kepada penumpang;
- b. Keterjangkauan: ketersediaan rute yang sesuai dengan kebutuhan masyarakat dan tarif yang terjangkau oleh masyarakat;
- c. Kesetaraan: pelayanan prioritas harus diberikan kepada penumpang yang memerlukan seperti masyarakat yang berkebutuhan khusus, serta ketersediaan informasi pelayanan yang jelas;

- d. Keteraturan: informasi pelayanan harus tersedia, dan kinerja operasional harus terjamin;
- e. Umur kendaraan: umur kendaraan harus tidak lebih dari 15 tahun atau ditetapkan oleh pemberi izin; dan
- f. Pengawasan: pengawasan terhadap pelayanan harus dilakukan secara teratur untuk memastikan kualitas pelayanan yang diberikan.

Berikut adalah beberapa penjelasan mengenai pentingnya transportasi sebagai penunjang pariwisata:

- a. Transportasi memungkinkan wisatawan untuk mencapai destinasi wisata dengan mudah dan nyaman. Oleh karena itu, transportasi yang baik dan lancar sangat penting dalam meningkatkan minat wisatawan untuk berkunjung ke suatu destinasi wisata (Pratama, Y.I., 2016).
- b. Transportasi juga dapat menjadi daya tarik wisata tersendiri, terutama jika transportasi tersebut memiliki nilai sejarah atau budaya yang tinggi (Wiweka K., dkk., 2020).
- c. Transportasi yang baik dan lancar juga dapat meningkatkan efisiensi dan produktivitas pariwisata, sehingga dapat memberikan manfaat bagi masyarakat setempat dan perekonomian daerah.

Komponen-komponen 6A utama dalam mengembangkan dan meningkatkan kualitas destinasi wisata menurut Meutuah, Caisarina, & Dewi (2022) adalah sebagai berikut:

- a. *Attraction* (Atraksi): merupakan daya tarik utama sebuah destinasi wisata, seperti objek wisata, daya tarik alam, budaya, sejarah, dan dapat berupa destinasi wisata yang menarik dan beragam, seperti tempat-tempat bersejarah, taman, museum, atau tempat-tempat hiburan.
- b. *Amenities* (Amenitas): merupakan fasilitas yang disediakan untuk mendukung kegiatan wisata, seperti restoran, toko suvenir, toilet, atau fasilitas lainnya yang memudahkan wisatawan.
- c. *Accessibility* (Aksesibilitas): merupakan kemudahan akses ke destinasi wisata, seperti fasilitas transportasi yang efektif, jalan raya yang baik, atau stasiun dan halte bus yang dekat.

- d. *Ancillary Services* (Kelembagaan): merupakan layanan pendukung yang dibutuhkan untuk pelayanan wisatawan, seperti organisasi manajemen pemasaran wisata, bank, telekomunikasi, pos, agen koran, rumah sakit dan lain-lain.
- e. *Activities* (Aktivitas): merupakan kegiatan yang dapat dilakukan oleh wisatawan di destinasi wisata, seperti berjalan-jalan, berenang, bersepeda, olahraga, rekreasi, belanja, dan lain-lain.
- f. *Accommodation* (Akomodasi): merupakan fasilitas penginapan atau tempat tinggal sementara bagi para wisatawan yang datang berkunjung, akomodasi ini berupa homestay, vila, hotel, apartemen, wisma, hostel, dan lain-lain.

2.6 Preferensi Pengguna Transportasi dalam Berwisata

Preferensi pengguna transportasi dalam berwisata menjadi hal yang sangat penting dalam pengembangan pariwisata. Pemilihan moda transportasi ini didasarkan oleh beberapa faktor seperti moda transportasi dengan yang murah, efisien, bebas macet, nyaman, santai, dan terjangkau (Nugroho, dkk., 2020). Ditambah oleh Trianisari, dkk. (2014) memilih moda angkutan di daerah perkotaan dipengaruhi oleh faktor kecepatan, jarak perjalanan, kenyamanan, kesenangan, biaya keandalan, ketersediaan moda, ukuran kota serta usia, komposisi, dan status sosial-ekonomi pelaku perjalanan. Hansson et al. (2019) yang meneliti mengenai preferensi pengguna transportasi umum terutama transportasi umum regional menyatakan bahwa aspek kenyamanan, frekuensi transportasi umum, waktu perjalanan, dan jangkauan pelayanan menjadi aspek yang penting dalam pemilihan transportasi umum sebagai moda transportasi. Kenyamanan yang dimaksud mencakup kenyamanan ketika menggunakan moda transportasi umum dan juga fasilitas simpul transportasi umum seperti stasiun dan halte yang nyaman. Jangkauan layanan dari transportasi umum juga menjadi salah satu aspek yang dipertimbangkan pengguna dalam penggunaan transportasi umum.

Preferensi masyarakat dalam menggunakan transportasi dalam berwisata dapat dipengaruhi oleh beberapa faktor, seperti kebebasan dari kemacetan, keterjangkauan, keteraturan dan kenyamanan (Eddyono, F., 2021). Preferensi penggunaan moda saat berwisata dapat dipengaruhi oleh beberapa faktor seperti

moda transportasi yang paling cepat, rute yang paling singkat, biaya yang murah, hingga aspek kenyamanan dan keselamatan, menurut Sinurat, dkk. (2017) sebagai berikut:

- a. Moda Transportasi yang Paling Cepat: Wisatawan lebih cenderung memilih moda transportasi yang dapat menghemat waktu perjalanan. Moda transportasi yang lebih cepat seperti pesawat atau kereta api dapat menjadi pilihan yang lebih populer
- b. Rute yang Paling Singkat: Rute yang paling singkat juga menjadi faktor yang mempengaruhi pemilihan moda transportasi. Wisatawan lebih cenderung memilih moda transportasi yang dapat menghemat waktu perjalanan dan mengurangi biaya
- c. Biaya yang Murah: Biaya menjadi salah satu faktor yang mempengaruhi pemilihan moda transportasi. Wisatawan lebih cenderung memilih moda transportasi yang biayanya relatif murah.
- d. Aspek Kenyamanan: Kenyamanan juga menjadi faktor yang mempengaruhi pemilihan moda transportasi. Wisatawan lebih cenderung memilih moda transportasi yang memberikan kenyamanan dan *comfort*.
- e. Aspek Keselamatan: Keselamatan juga menjadi faktor yang mempengaruhi pemilihan moda transportasi. Wisatawan lebih cenderung memilih moda transportasi yang dianggap aman dan terjamin

2.7 Jangkauan Lokasi Destinasi Wisata Perkotaan

Jangkauan lokasi destinasi wisata adalah aspek penting yang mempengaruhi aksesibilitas dan popularitas suatu tempat wisata. Keterjangkauan ini mencakup seberapa mudah pengunjung dapat mencapai objek wisata dan fasilitas penunjang yang ada di sekitarnya. Pada penelitian ini menilai keterjangkauan layanan halte Teman Bus yang dapat mengakses objek wisata didasarkan pada kemampuan wisatawan berjalan kaki. Berdasarkan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No: 03/PRT/M/2014 Tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan, Dan Pemanfaatan Prasarana Dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan, dalam perhitungan ini terdapat 2 kategori berdasarkan jarak tempuh dari halte secara ideal

yaitu 400 meter dan jarak tempuh maksimal dengan jangkauan hingga 800 meter dari halte (Pratama, D., 2023).

Distribusi lokasi atraksi wisata merujuk pada penyebaran lokasi atraksi wisata di suatu daerah. Distribusi lokasi atraksi wisata dapat dianalisis dengan menggunakan *Geographic Information System* (GIS) mencakup persebaran atraksi wisata di sepanjang jalur wisata (Putra, dkk., 2022) yang dapat membantu pengembangan pariwisata berkelanjutan. Analisis distribusi lokasi atraksi wisata dapat mencakup faktor-faktor seperti lokasi topografi, dan aksesibilitas (Aprilia, dkk., 2020).

Indikator-indikator yang digunakan dalam mengukur distribusi lokasi atraksi wisata yang telah dijelaskan sebelumnya bermaksud untuk mengidentifikasi area dimana transportasi publik dapat ditingkatkan dan mendukung pariwisata. Misalnya, jika objek wisata populer terletak jauh dari transportasi publik, meningkatkan aksesibilitas transportasi ke lokasi tersebut dapat meningkatkan jumlah pengunjung (Nendissa, G. D., & Achmadi, R., 2018).

2.8 Integrasi Transportasi Publik di Kawasan Pariwisata

Integrasi layanan angkutan secara umum adalah suatu bentuk pembauran yang menciptakan kondisi utuh dan bulat dalam sistem transportasi. Integrasi layanan angkutan umum bertujuan untuk meningkatkan kualitas pelayanan transportasi, meningkatkan aksesibilitas masyarakat, dan meningkatkan kenyamanan wisatawan. Menurut Neumann (2014) integrasi jaringan merupakan kunci kesuksesan sistem layanan transportasi publik di suatu wilayah atau perkotaan. Hal tersebut dikarenakan dengan sistem jaringan transportasi publik yang terintegrasi sehingga dapat ditentukan rute jaringan yang terbaik tidak hanya didasarkan pada permintaan kebutuhan perjalanan masyarakat tetapi juga mekanisme jangkauan pelayanan yang optimal. Bahkan menurut Chowdhury, & Ceder, (2013) integrasi jaringan dapat berdampak pada timbulnya integrasi yang lain, seperti integrasi fisik, jadwal, informasi, dan tarif, sehingga integrasi moda dapat didefinisikan sebagai keterpaduan secara utuh dari jenis atau bentuk angkutan yang digunakan untuk memindahkan orang dan/ barang dari satu tempat ke tempat lain. Adapun manfaat integrasi layanan angkutan umum, sebagai berikut:

- a. Kenyamanan, melalui integrasi layanan angkutan umum dapat meningkatkan kenyamanan wisatawan dengan memberikan pilihan moda transportasi yang lengkap;
- b. Efisien, melalui integrasi layanan angkutan umum dapat meningkatkan efisiensi transportasi dengan mengurangi kemacetan dan meningkatkan keandalan layanan;
- c. Penghematan biaya, melalui integrasi layanan angkutan umum dapat menghemat biaya wisatawan dengan memberikan tarif yang lebih murah dan lebih praktis;
- d. Peningkatan aksesibilitas, melalui integrasi layanan angkutan umum meningkatkan aksesibilitas wisatawan ke lokasi tujuan wisata dengan memberikan pilihan moda transportasi yang lebih luas (Anshafa, M., dkk. 2021).

Integrasi dari sistem transportasi yang memiliki banyak moda dapat meningkatkan konektivitas di dalam kawasan perkotaan. Selain dari meningkatkan konektivitas di dalam kawasan perkotaan, integrasi antarmoda juga dapat meningkatkan efisiensi, mengurangi kemacetan, menurunkan tingkat polusi udara, hingga meningkatkan keterjangkauan harga bagi pengguna transportasi dengan penghasilan yang rendah. Sejalan dengan hal ini, Shaheen, dkk. (2020) menyatakan bahwa integrasi antarmoda dapat meningkatkan konektivitas dan kenyamanan pengguna serta mengurangi penggunaan terhadap kendaraan pribadi. Perencanaan transportasi multimoda harus terintegrasi baik secara fisik, jaringan, institusional, informasi bagi pengguna, dan sistem pembayaran agar menciptakan suatu sistem transportasi yang terpadu (Litman, 2022). Shaheen, dkk. (2020) juga menyatakan bahwa integrasi antarmoda dapat dicapai dengan mengintegrasikan aspek fisik, informasi, dan pembayaran.

Integrasi transportasi publik dapat membantu meningkatkan efisiensi dan produktivitas transportasi, sehingga dapat memberikan manfaat bagi masyarakat setempat dan perekonomian daerah, untuk mengetahui strategi integrasi sistem transportasi umum yang dapat meningkatkan aksesibilitas dan menunjang pariwisata. Adapun variabel-variabel yang dibahas untuk meningkatkan integrasi transportasi publik menurut Ramadhan, G., & Buchori, I. (2018) yaitu terkait dengan jenis-jenis integrasi sistem transportasi umum, antara lain integrasi fisik, jaringan,

jadwal, tarif dan tiket, informasi, penggunaan lahan, sosial, dan Lingkungan. Melalui integrasi sistem transportasi umum yang baik, masyarakat diharapkan akan memilih moda transportasi umum sebagai alternatif kuat dalam melakukan perjalanan karena menawarkan sebuah sistem transportasi umum yang saling terhubung satu sama lain sehingga perjalanan akan lebih mudah dan lancar (Saliara, 2014).

2.9 Studi Banding

Pada penelitian ini, terdapat studi banding terkait dengan konsep arahan pengembangan yang akan dilakukan. Studi banding yang dilakukan terhadap beberapa kota yang telah menerapkan penggunaan transportasi publik berbasis bus untuk mendukung sektor pariwisata. Adapun kota yang dijadikan studi banding adalah sebagai berikut.

2.9.1 Batik Solo Trans (BST) sebagai Transportasi Wisatawan di Kota Surakarta

Pemerintah Kota Surakarta memiliki visi besar untuk menjadikan kotanya sebagai kota dengan transportasi yang berkelanjutan. Dalam mencapai visi ini, salah satu program unggulan yang mereka luncurkan adalah revitalisasi angkutan umum perkotaan. Program ini bertujuan untuk mengubah angkutan umum reguler menjadi sistem Bus Rapid Transit (BRT) yang lebih modern dan efisien, yang diwujudkan melalui pengoperasian Batik Solo Trans (BST). BST memiliki peran strategis dalam meningkatkan aksesibilitas dan kenyamanan transportasi publik bagi masyarakat lokal. Selain itu, BST juga dipandang sebagai katalis utama dalam mendukung pengembangan sektor pariwisata Kota Surakarta secara maksimal (Rizky A., 2019), mengingat BST sebagai angkutan umum yang melayani masyarakat Surakarta, jalur BST juga mencakup cukup banyak objek wisata, hotel, restoran dan pasar. Hal ini semakin didukung dengan perencanaan BST sebagai angkutan umum yang terintegrasi dengan stasiun Solo Balapan, Stasiun Purwosari, Terminal Bus Tirtonadi, dan transportasi umum yang terhubung dengan Bandara Adi Soemarmo dapat meningkatkan mobilitas masyarakat tidak hanya bagi masyarakat Surakarta sendiri tetapi juga mendukung mobilitas wisatawan yang datang berwisata di Kota Surakarta (Anandhika, 2019).



Gambar 1 Batik Solo Trans (BST)
Sumber: Artikel jurnal RA Dinasty Purnomoasri, 2023

BST di Surakarta dalam menunjang pariwisata hingga saat ini baru 4 koridor yang aktif melayani. Adapun rute keempat koridor tersebut adalah koridor 1 (Bandara Adi Sumarmo – Terminal palur), Koridor 2 (Terminal Kerten – Terminal Palur), Koridor 3 (Terminal Kartosuro – Bundaran Pandawa), dan Koridor 4 (Terminal Kartosuro – Terminal Palur melalui Terminal Tirtonadi) (Dinas Pariwisata Kota Surakarta, 2020). Sistem informasi geografis teknologi menggunakan smartphone sangat dibutuhkan wisatawan untuk mencari berbagai informasi penting, wisatawan di Kota Surakarta dapat mendownload aplikasi “Solo Destination” yang merupakan aplikasi resmi Kota Surakarta yang diluncurkan pada tahun 2014 oleh Walikota Surakarta FX Hari Rudyatmo. Aplikasi ini dapat memberikan berbagai informasi mengenai potensi wisata bagi wisatawan seperti tempat kuliner, pusat perbelanjaan tradisional, dan hotel. Keunggulan aplikasi ini adalah dapat menampilkan informasi secara *real time*, misalnya jadwal Batik Solo Trans (BST) (Monika, S.Y., 2017).



Gambar 2 Aplikasi Solo Destination
Sumber: Artikel jurnal RA Dinasty Purnomoasri, 2023, web: <https://surakarta.go.id/?p=22722>

2.9.2 SKY HOP BUS, Tokyo Jepang

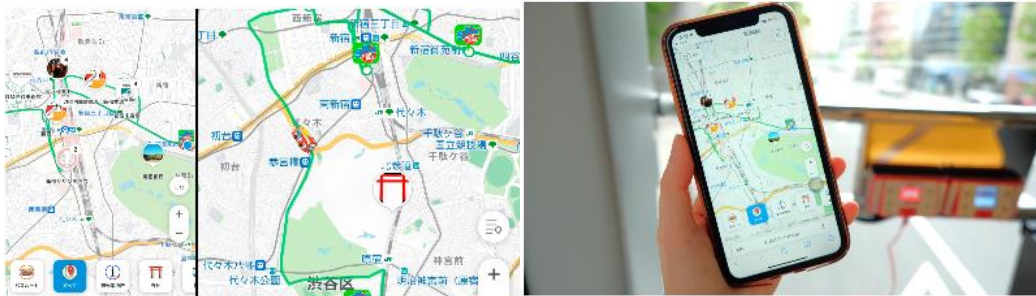
SKY HOP BUS merupakan bus tingkat terbuka yang juga menawarkan berbagai layanan wisata yang membawa penumpang ke tempat-tempat wisata populer di Tokyo, menawarkan tiga rute yang berbeda yaitu: Green Course (Shinjuku dan Shibuya), Red Course (Asakusa dan Tokyo Sky Tree), dan Blue Course (Tokyo Tower, Stasiun Tokyo Teleport, Tsukiji dan Ginza), pembelian tiket bus dapat mengakses bus ketiga rute tersebut dengan naik dan turun secara bebas selama transfer di halte Marunouchi Mitsubishi Building (Team Japan FUN, 2023)



Gambar 3 Tampilan moda transportasi SKY HOP BUS di Tokyo Jepang
Sumber: Team Japan FUN (web: www.specialoffers.jcb.id/tips/japan/entertainment/SkyHopBus/)

Desain bus pada lantai dua tidak memiliki atap dan kursi depan bus memiliki jendela hampir seluruhnya terbuat dari kaca sehingga sangat ideal untuk menikmati pemandangan selama berwisata, di lantai 2 bus hanya memiliki ponco jika hujan turun. Tiket SKY HOP BUS tidak dihitung berdasarkan per tujuan. Jenis tiket dibagi menjadi tiket hari itu dan tiket dua hari berdasarkan jangka waktu penggunaan. Dalam jangka waktu tertentu, tiket bisa digunakan naik turun dari tiga jalur yang ditawarkan dan 18 halte bus tersebar di Tokyo. Adapun peta digital yang dapat diakses dengan memindai QR Code membuka situs web peta digital khusus menunjukkan tiga jalur dengan warna yang representatif sesuai bus yang beroperasi saat itu. Peta ini juga berisi informasi mengenai lokasi wisata di sekitar halte. Misalnya, informasi tentang tempat wisata, aktivitas langsung, dan kuliner yang

disediakan melalui panduan audio 7 bahasa untuk wisatawan luar negeri dengan menyambungkan earphone khusus ke perangkat di kursi yang menyiarkan informasi perjalanan tentang berbagai wisata budaya sejarah Tokyo dan budaya tradisional Jepang (Team Japan FUN, 2023).



Gambar 4 Peta Digital SKY HOP BUS

Sumber: Team Japan FUN (web: www.specialoffers.jcb.id/tips/japan/entertainment/SkyHopBus/)

2.10 Penelitian Terdahulu

Penelitian terdahulu merupakan kajian atau studi yang dilakukan oleh peneliti sebelumnya dalam topik yang berkaitan dengan penelitian yang sedang dilakukan. Fungsinya adalah untuk memberikan landasan teoritis dan referensi empiris, sehingga peneliti dapat memahami perkembangan terkini dalam bidang tersebut, mengidentifikasi celah penelitian yang belum terisi, serta menghindari duplikasi studi yang sudah ada. Selain itu, penelitian terdahulu membantu dalam merumuskan kerangka konsep, metode, dan pendekatan yang lebih tepat dalam penelitian yang sedang dilakukan, sehingga hasil yang diperoleh lebih relevan dan valid.

Pertama, Penelitian yang dilakukan oleh Ramadhan, G. R. (2018) bertujuan untuk mengetahui strategi integrasi sistem transportasi umum yang dapat meningkatkan aksesibilitas dan menunjang pariwisata di Kota Yogyakarta berdasarkan preferensi wisatawan domestik. Penelitian ini menggunakan metode pendekatan kuantitatif dengan teknik analisis statistika deskriptif, *service quality* (servqual), dan analisis IPA. Hasil penelitian diketahui bahwa responden merasa kurang puas dengan kualitas pelayanan integrasi sistem transportasi umum di Kota Yogyakarta sehingga perlu peningkatan dengan menyusun strategi integrasi sistem transportasi umum, diketahui urutan prioritas penanganan variabel jenis integrasi sistem transportasi umum, yaitu (1) integrasi jadwal, (2) jaringan, (3) penggunaan

lahan, (4) fisik, dan (5) informasi, (6) sosial, (7) lingkungan, serta (8) tarif mempertahankan kinerjanya.

Kedua, penelitian yang dilakukan oleh Ahmad, S. N. (2019) bertujuan untuk mengetahui objek wisata yang berpotensi dan menarik, eksisting transportasi, sistem transportasi wisata yang efisien dan efektif. Metode analisis yang digunakan adalah *Customer Satisfaction Index* (CSI), *Importance Performance Analysis* (IPA), Analisis SWOT untuk merumuskan strategi konsep transportasi wisata. Hasil analisis menunjukkan bahwa objek wisata yang paling menarik dan potensial adalah objek wisata sejarah, belanja, kuliner, dan wisata alam dan pantai, dan wisata religi. Kondisi transportasi wisata belum efisien dan efektif menunjang wisatawan, terkendala dengan sistem dan jaringan pelayanan transportasi. Konsep Pengembangan transportasi berdasarkan pertimbangan aspek *what to see, what to do, what to buy, what to arrived, dan what to stay*. Konsep transportasi wisata Overland Tour dan Sea Tour yang ditunjang oleh sarana dan prasarana transportasi.

Ketiga, penelitian yang dilakukan oleh Andriani, I. (2018). Analisis yang digunakan berupa analisis gap, analisis IPA, dan analisis CSI. Hasil analisis menunjukkan bahwa untuk itu memerlukan prioritas utama perbaikan pelayanan adalah (a) Area dengan jaringan internet, (b) Fasilitas pengisian baterai, (c) Akses jalan bagi penumpang difabel menuju angkutan lanjutan lain, (d) Moda pemandu bagi penumpang difabel. Sedangkan nilai CSI terhadap 30 atribut jasa pada pelayanan sebesar 63.64% yang berarti *very poor*. Desain keterpaduan koridor penghubung dan fasilitas pendukung di Tanjung Kelayang dengan halte angkutan pemuat moda, jalur penghubung berkanopi, memberikan penanda arah dari dermaga menuju halte dan sebaliknya, dan menara pemantau, serta perlu penyesuaian jadwal keberangkatan/kedatangan antar kapal dengan bus pemuat moda.

Keempat, penelitian yang dilakukan oleh Aini, N., Valentina, D., Khairunnisa, A., Pratiwi, W.D. (2022) bertujuan untuk mengetahui bentuk layanan transportasi dalam pengembangan pariwisata di Kabupaten Bandung melalui analisis spasial dengan alat bantu *software Arcgis* pada perintah *network analysis – route analysis*. Data melalui studi literatur dan observasi. Hasil analisis membuktikan transportasi umum masih belum menjangkau daya tarik wisata yang ada di Kabupaten Bandung.

Jarak antara daya tarik wisata dengan simpul transportasi baik bandar udara maupun terminal dan stasiun masih cukup jauh. Simpulan penelitian ini adalah dengan peningkatan sistem transportasi diharapkan dapat memberikan kemudahan bagi wisatawan dan mampu menekan penggunaan kendaraan pribadi sehingga tidak menimbulkan kemacetan.

Kelima, penelitian yang dilakukan oleh Purnomoasri, RA. D., & Arbianto, R. (2020) bertujuan untuk mengidentifikasi jalur BST untuk mengetahui apakah BST dapat digunakan sebagai transportasi wisata dan apakah sistem pembayaran yang tersedia mendukung sektor pariwisata di Kota Surakarta. Metode yang digunakan adalah metode tinjauan pustaka dan analisis deskriptif yaitu deskripsi survei kuesioner terhadap wisatawan. Hasilnya menyatakan bahwa jalur BST dengan 4 koridor aktif dari 8 koridor yang direncanakan mencakup sebagian besar tempat wisata sejarah di Kota Surakarta dan preferensi sistem pembayaran wisatawan sebesar 58,33% menggunakan kartu uang elektronik dengan non tunai yang digunakan kembali setelah uji coba tidak efisien.

Keenam, penelitian yang dilakukan oleh Nugroho, R.A., Santoso, E.B., dan Susetyo, C. (2019) bertujuan untuk mengetahui preferensi pemilihan moda transportasi oleh wisatawan domestik di Kota Surakarta. Paradigma dalam penelitian ini adalah rasionalistik. Analisis yang dilakukan penulis menggunakan analisis korespondensi untuk mengetahui hubungan antara kategori moda transportasi pilihan wisatawan dan kategori alasan pemilihan moda. Hasil penelitiannya diketahui bahwa jika wisatawan banyak memilih menggunakan sepeda motor karena alasan bebas macet, santai, murah dan efisien.

2.11 Kerangka Konsep Penelitian

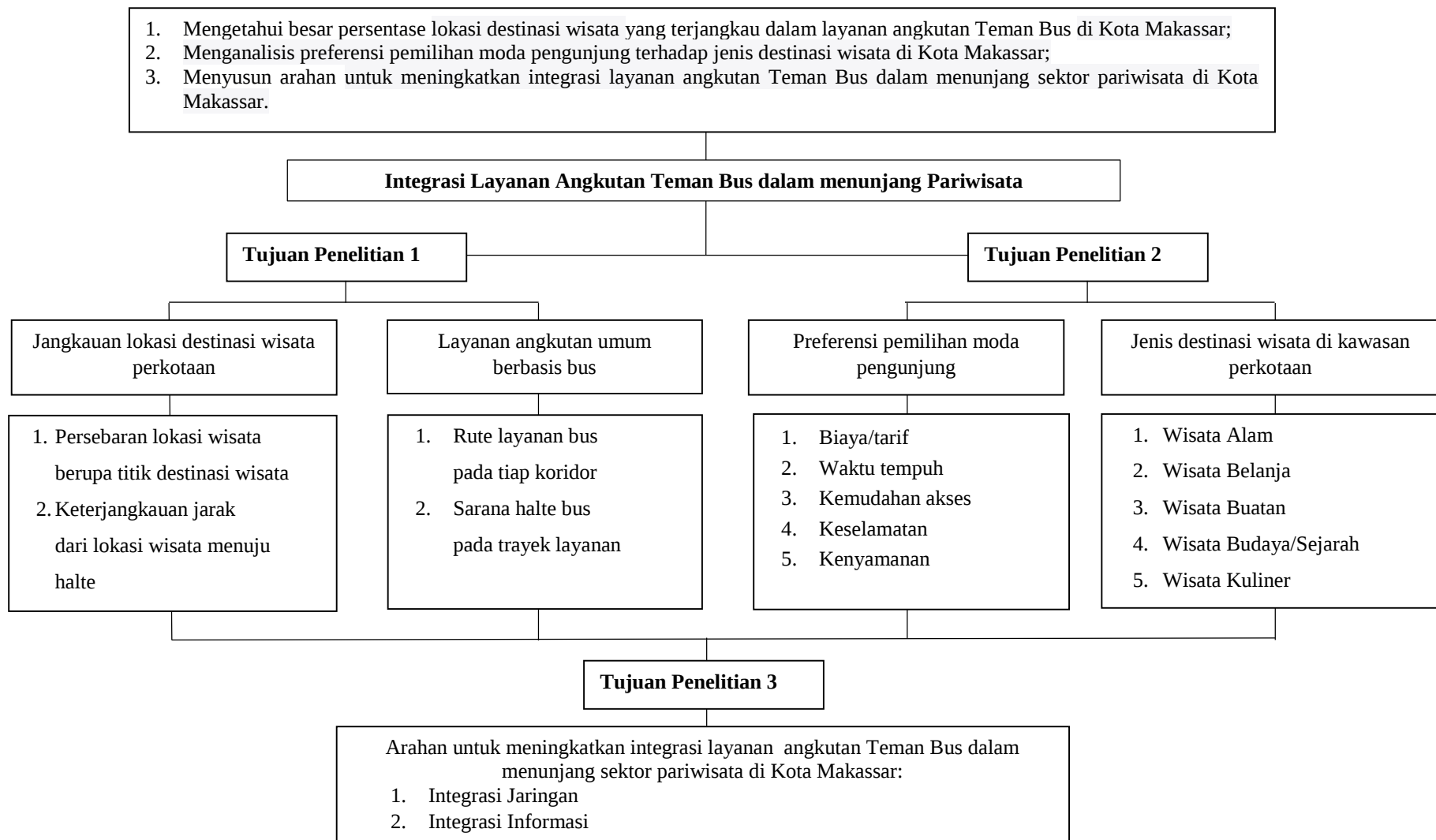
Kerangka konsep penelitian merupakan penggambaran konsep penelitian yang akan dilakukan oleh penulis yang dihasilkan dari studi literatur yang kemudian menghasilkan indikator-indikator atau alat ukur penelitian yang akan menjadi tolak ukur dari setiap variabel penelitian. Tujuan dari kerangka konsep penelitian adalah untuk memberikan arah yang jelas dalam proses penelitian serta menggambarkan hubungan teoretis antara variabel-variabel yang akan diteliti. Adapun kerangka konsep penelitian ini dapat dilihat pada Gambar 5.

Tabel 1 Penelitian Terdahulu

No.	Penulis/Tahun	Judul	Variabel	Metode	Hasil Penelitian
1	Gilang Rizki Ramadhan (2018)	Strategi Integrasi Sistem Transportasi Umum dalam Menunjang Pariwisata Kota Yogyakarta	1. Integrasi sistem transportasi umum yang dapat meningkatkan aksesibilitas 2. Transportasi umum dalam menunjang pariwisata	1. Analisis pendekatan kualitatif 2. Analisis Statistika deskriptif 3. Service quality (servqual) 4. Importance-performance analysis (IPA)	Responden merasa kurang puas dengan kualitas pelayanan integrasi sistem transportasi umum di Kota Yogyakarta sehingga perlu adanya peningkatan. Hal tersebut dapat dilakukan dengan menyusun strategi integrasi sistem transportasi umum, dari strategi tersebut akan dapat diketahui urutan prioritas penanganan masing-masing variabel jenis integrasi sistem transportasi umum, yaitu (1) integrasi jadwal, (2) integrasi jaringan, (3) integrasi penggunaan lahan, (4) integrasi fisik, dan (5) integrasi informasi yang dilakukan dengan meningkatkan kinerjanya. Selanjutnya, (6) integrasi sosial, (7) integrasi lingkungan, serta (8) integrasi tarif dan tiket yang dilakukan dengan mempertahankan kinerjanya.
2	Syarifah Nuzul Ahmad (2019)	Konsep Transportasi Wisata Pusat Kota Tua Makassar dan Sekitarnya	1. Sistem transportasi wisata yang efisien dan efektif 2. Tingkat pelayanan transportasi terhadap kegiatan wisata	1. Customer Satisfaction Index (CSI) 2. Importance-performance analysis (IPA) 3. Analisis SWOT 4. Analisis interpretasi peta	Objek wisata yang paling menarik dan potensial adalah objek wisata sejarah, belanja, kuliner, dan wisata alam dan pantai, dan wisata religi. Kondisi transportasi wisata belum efisien dan efektif menunjang wisatawan, terkendala dengan sistem dan jaringan pelayanan transportasi. Konsep Pengembangan transportasi berdasarkan

No.	Penulis/Tahun	Judul	Variabel	Metode	Hasil Penelitian
					pertimbangan aspek what to see, what to do, what to buy, what to arrived, dan what to stay. Konsep transportasi wisata Overland Tour dan Sea Tour yang ditunjang oleh sarana dan prasarana transportasi.
3	Irawati Andriani (2018)	Integrasi Transportasi Dalam Mendukung Kawasan Destinasi Wisata Tanjung Kelayang Kabupaten Belitung	1. Persepsi pengunjung terhadap fasilitas transportasi 2. Kualitas pelayanan 3. Keterpaduan koridor penghubung dan fasilitas pendukung 4. Fasilitas angkutan pepadu moda 5. Jalur penghubung berkanopi 6. kualitas pelayanan dan pengendalian kualitas jasa berdasarkan persepsi pengunjung	1. Analisis GAP 2. Importance-performance analysis (IPA) 3. Customer Satisfaction Index (CSI)	Atribut kesetaraan mempunyai nilai gap yang paling tinggi yaitu sebesar -1.13 sehingga harus mendapatkan prioritas perbaikan layanan dari penyedia jasa/pengelola, untuk itu memerlukan prioritas utama perbaikan pelayanan adalah (a) Area dengan jaringan internet (hot spot area), (b) Fasilitas pengisian baterai (charging corner), (c) Akses jalan bagi penumpang difabel menuju angkutan lanjutan lain, (d) Moda pemandu (shuttle) bagi penumpang difabel. Sedangkan nilai CSI terhadap 30 atribut jasa pada pelayanan sebesar 63.64% yang berarti very poor.
4	N Aini, D Valentina, A Khairunnisa, WD Pratiwi (2022)	Pelayanan Transportasi sebagai Penunjang Kegiatan Pariwisata di Kabupaten Bandung	1. Daya Tarik Wisata Kab.Bandung 2. Jaringan jalan dan Simpul Transportasi 3. Bentuk Layanan Transportasi dalam Pengembangan	1. Analisis Spasial 2. <i>Network Analysis – Route Analysis</i>	Hasil analisis membuktikan transportasi umum masih belum menjangkau daya tarik wisata yang ada di Kabupaten Bandung. Jarak antara daya tarik wisata dengan simpul transportasi baik bandar udara maupun terminal dan stasiun masih cukup jauh. Lokasi sampel daya

No.	Penulis/Tahun	Judul	Variabel	Metode	Hasil Penelitian
			4. Pariwisata di kab.Bandung		tarik wisata yang dianalisis memiliki rata-rata waktu tempuh melebihi satu jam perjalanan baik dari Bandar Udara Husein Sastra Negara, stasiun, maupun terminal yang ada sekitar Kota dan Kabupaten Bandung. Sistem dan jaringan transportasi yang belum memadai akan membutuhkan tenaga dan usaha lebih bagi wisatawan jika menggunakan transportasi umum.
5	RA Dinasty Purnomoasri & Reki Arbianto (2020)	Batik Solo Trans (BST) as Tourist Transportation and Integrated Payment System Preference that Supports the Tourism Sector in Surakarta City	1. Batik Solo Trans (BST) sebagai transportasi wisatawan 2. Preferensi Sistem Pembayaran BST mendukung sektor pariwisata	1. Tinjauan pustaka 2. Analisis deskriptif survei kuesioner	Hasilnya bahwa jalur BST dengan 4 koridor aktif dari 8 koridor yang direncanakan mencakup sebagian besar tempat wisata sejarah di Kota Surakarta dan preferensi sistem pembayaran wisatawan sebesar 58,33% menggunakan kartu uang elektronik untuk pembayaran tiket BST yang didukung dengan non tunai. sistem layanan kartu yang digunakan kembali setelah diberhentikan tidak efisien.
6	RA Nugroho, E B Santoso, C Susetyo (2020)	Preferensi Pemilihan Moda Transportasi oleh Wisatawan Domestik di Kota Surakarta	1. Preferensi pemilihan moda pengunjung 2. Alasan pemilihan moda transportasi	1. Analisis Korespondensi	Hasil penelitiannya diketahui bahwa jika wisatawan banyak memilih menggunakan sepeda motor karena alasan bebas macet, santai, murah dan efisien.



Gambar 5 kerangka konsep penelitian