

Faktor-faktor yang Mendorong Wisatawan Menggunakan Transportasi Umum

Factors Affecting Tourists to Use Public Transportation

Muhammad Iqbal Firdaus^{1*}, Lis Lesmini², Prima Widiyanto³

^{1,2,3}Institut Transportasi dan Logistik, Jakarta, Indonesia

e-mail: iqbal.firdaus@gmail.com

ABSTRACT

Bogor is popular for its tourist destinations among visitors. With the increasing number of domestic tourist arrivals, especially from the surrounding areas and Bogor itself, the availability of adequate public transportation is a must to support the tourism industry in the city. However, tourists prefer to use private vehicles for a visit that contributes to the increasingly severe traffic jams, especially in tourist destinations. This study aims to identify the preferences of tourist groups of public transport users and find out what factors drive them to use public transport in tourist areas. This study took place in Bogor Botanical Gardens and collected questionnaires from 401 respondents, meanwhile statistical analysis used was non-parametric chi-square test and confirmatory factor analysis. The result shows demographic factors affect the preferences of the use of public transportation, the difference in the level of satisfaction of tourists group of public transport users (regular users, infrequent users, and low users) to public transportation services in Bogor, and the similarity of main factors driving each group of tourists to use public transportation to do tourist activities in Bogor.

Keywords: *transportation; touristic area; preference; transit*

ABSTRAK

Bogor adalah salah satu kota destinasi wisata yang banyak dikunjungi oleh wisatawan yang ingin mengunjungi tempat-tempat wisata yang menarik. Dengan tingginya angka kunjungan wisatawan domestic terutama yang berasal dari wilayah sekitar dan Bogor sendiri, ketersediaan sarana transportasi publik yang memadai merupakan suatu keharusan untuk mendukung industri pariwisata di Bogor. Namun demikian, wisatawan lebih menyukai menggunakan kendaraan pribadi untuk berkunjung sehingga turut berkontribusi pada kemacetan yang semakin parah, terutama di tempat-tempat tujuan wisata. Penelitian ini bertujuan untuk mengidentifikasi preferensi kelompok wisatawan pengguna transportasi publik dan mengetahui faktor-faktor apa saja yang mendorong mereka untuk menggunakan transportasi publik di area wisata. Penelitian ini bertempat di Kebun Raya Bogor dan berhasil mengumpulkan kuesioner dari 401 responden, sementara itu analisis statistik yang digunakan adalah non parametrik *chi-square test* dan *confirmatory factor analysis*. Hasilnya adalah faktor demografis berpengaruh terhadap preferensi penggunaan transportasi publik, adanya perbedaan tingkat kepuasan kelompok wisatawan pengguna transportasi publik (*regular user, infrequent user, dan low*

user) terhadap layanan transportasi umum di Bogor dan adanya kesamaan faktor utama pendorong masing-masing kelompok wisatawan untuk menggunakan transportasi umum untuk melakukan kegiatan wisata di Bogor.

Kata kunci: transportasi, area wisata, preferensi, transportasi umum

PENDAHULUAN

Latar Belakang

Sebagai daerah penyangga Ibu Kota Jakarta, Bogor berperan bukan saja sebagai kota satelit tetapi juga sebagai tujuan wisata jarak pendek bagi penduduk Jakarta. Lebih jauh lagi, Bogor juga telah berkembang menjadi salah satu tujuan wisata yang dikunjungi oleh wisatawan internasional. Pada tahun 2016 jumlah wisatawan yang berkunjung ke Bogor sebanyak 5.017.578 pengunjung domestik dan 244.646 pengunjung mancanegara, dengan kenaikan per tahunnya diprediksi sebesar 10% untuk wisatawan domestik. Walaupun kota Bogor memiliki jalur kereta komuter yang menghubungkan dengan Jakarta, namun kemacetan khususnya di hari-hari tertentu yang menandakan *peak season* kunjungan wisata ke kota ini tidak terhindarkan sehingga mengurangi mobilitas atau pergerakan wisatawan baik di area sekitar objek wisata atau ke objek wisata lainnya. Berkurangnya mobilitas ini berdampak bukan hanya kepada tingkat kepuasan wisatawan itu tersebut tetapi diduga akan mempengaruhi kegiatan perekonomian kota Bogor yang dihasilkan oleh industri pariwisata. Penelitian ini bertujuan untuk mengidentifikasi faktor apa saja yang akan membuat seorang wisatawan menggunakan transportasi publik untuk berwisata di Kota Bogor, lebih jauh lagi untuk memetakan preferensi yang dikemukakan oleh wisatawan yang berkunjung sehingga dapat dijadikan dasar bagi perencanaan transportasi dan pariwisata di kota tersebut guna mewujudkan pariwisata yang *sustainable* (berkelanjutan).

Landasan Teori

Ketersediaan transportasi adalah salah satu aspek terpenting dalam industri pariwisata. Sebagai sebuah industri yang *segmented*, pariwisata merupakan agregat dari berbagai komponen industri yang mendukung seseorang melakukan kegiatan

wisata mulai dari tempat dia berasal sampai ke tempat tujuan (Lumsdon, 2000). Komponen-komponen tersebut adalah *lodging*, *intermediary*, perbankan dan tentu saja transportasi. Apabila salah satu komponen tersebut tidak memberikan kepuasan optimal kepada wisatawan, maka kepuasan yang didapatkan dari pengalamannya melakukan kegiatan wisata akan terpengaruh. Aksesibilitas tidak hanya berupa pembangunan infrastruktur yang dapat memudahkan wisatawan menjangkau sebuah lokasi tujuan wisata (Lohmann & Pearce, 2012). Namun lebih dari itu, aksesibilitas harus mampu menampung lonjakan wisatawan pada saat *peak season*, namun juga dapat berkesinambungan ketika *low season*.

Selain itu, pariwisata memiliki karakteristik yang membedakan dengan industri jasa lainnya yaitu *seasonalitas*; terdapat beberapa periode tertentu dimana angka konsumsi pariwisata meningkat drastis dibandingkan dengan periode lainnya, dengan kata lain terdapat pengaruh *high* dan *low seasons* yang signifikan pada area wisata sehingga penyediaan kebutuhan wisatawan pada waktu-waktu tertentu juga akan mengalami perbedaan yang signifikan. Dari segi transportasi yang dihadapi adalah terjadinya permasalahan seperti kemacetan parah pada jalur utama menuju daerah tujuan wisata, polusi, kerusakan infrastruktur akibat beban yang berlebihan dari kendaraan para wisatawan dan lainnya yang berujung pada rendahnya tingkat layanan yang diterima oleh wisatawan (Guo & Wilson, 2004). Selain itu, mobilitas wisatawan di tempat tujuan wisata belum menjadi prioritas bagi pemangku kepentingan, bahkan di negara-negara yang memiliki daerah tujuan wisata yang sudah relatif maju (Ceder, Net, & Coriat, 2009). Kemacetan dan tidak tersedianya sarana pendukung transportasi publik yang memadai pada daerah-daerah yang menjadi tujuan wisata merupakan salah satu masalah yang sangat mendesak untuk dipecahkan padahal ketersediaan

infrastruktur transportasi merupakan hal penting yang harus ada agar aktifitas ekonomi yang dibawanya dapat berjalan (Dickinson & Robbins, 2008). Namun demikian banyak daerah tujuan wisata yang tidak mampu mengakomodasi kebutuhan transportasi publik baik bagi penduduknya apalagi turis yang berkunjung. Karena kebutuhan ini terus meningkat sementara ketersediaannya terbatas dan tidak bertambah maka kemacetan dan permasalahan lainnya akan menentukan *image* dari tempat wisata tersebut untuk ke depannya (Teye, 1992)

Untuk mengatasi permasalahan transportasi publik di Kota Bogor, Pemerintah setempat mencoba menerapkan konsep BRT (*bus rapid transit*) dengan mengoperasikan layanan Trans Pakuan yang berorientasi kepada *green transport* dan mobilitas penumpang. Hasilnya adalah masyarakat memilih menggunakan layanan Trans Pakuan dikarenakan faktor pergantian moda yang lebih sedikit dan waktu tempu yang relatif lebih cepat, namun dengan keterbatasan armada dan koridor yang beroperasi maka layanan tersebut tidak optimal dimana akhirnya sebagian pengguna beralih ke layanan sebelumnya dikarenakan memiliki utilitas yang lebih tinggi (Ediyani & Kusumantoro, 2014). Pelayanan antar moda yang melibatkan jalur kereta api juga tersedia di Bogor yaitu pada stasiun Bogor yang melayani jalur kereta komuter Jakarta-Bogor. Layanan ini adalah bentuk titik temu antar moda transportasi di Kota Bogor yang memungkinkan penumpang atau wisatawan berpindah moda dari kereta api ke angkutan darat lainnya. Namun demikian ternyata layanan ini masih di bawah standar pelayanan yang dapat menarik *modal shifting* dari penggunaan kendaraan pribadi ke transportasi umum. Hal yang menjadi titik berat perbaikan dalam hal kemudahan penumpang berpindah dari kereta api ke titik moda transportasi lainnya yang belum memberikan kemudahan bagi penumpang (Listantari & Herwening, 2015).

Penelitian terdahulu

Berbagai studi sebelumnya telah dilakukan guna mengukur sejauh mana pola mobilitas wisatawan di daerah tujuan wisata. Rubin (2011) menemukan bahwa terdapat beberapa faktor yang akan menentukan bahwa penduduk dan wisatawan akan menggunakan transportasi umum yang disediakan yaitu tersedianya parkir gratis yang luas bagi kendaraan mereka dan apakah dari tempat parkir tersebut tersedia akses langsung baik bus maupun kereta api yang akan membawa mereka ke tempat wisata dengan cepat. Kantawateera, Naipinit, Promsaka, Sakolnakorn, & Kroeksakul (2017) meneliti bagaimana transportasi publik mempengaruhi kegiatan pariwisata di Kota Kho Kaen, Thailand dan hasilnya menunjukkan bahwa walaupun wisatawan domestik dan asing terus bertambah namun ketidakmampuan pemerintah setempat menyediakan sarana transportasi umum yang memadai telah membuat sulitnya meningkatkan kualitas perkembangan di daerah tersebut. Hal ini apabila tidak ditindaklanjuti justru dapat menyebabkan terganggunya kegiatan pariwisata yang dikhawatirkan akan menurunkan kunjungan wisatawan ke sana. Memahami penggunaan transportasi umum oleh wisatawan di tempat tujuan wisata penting untuk pengelolaan mobilitas wisatawan, kepuasan wisatawan itu sendiri, Le-Klähn & Hall (2015) mengidentifikasi terdapat perbedaan tingkat penggunaan transportasi umum antara tempat wisata yang terletak di daerah urban dan di daerah rural. Untuk tujuan wisata yang letaknya jauh pengunjung lebih suka menggunakan kendaraan sendiri daripada transportasi umum yang tersedia sedangkan tempat wisata yang terletak di kota situasinya lebih menjanjikan, pengunjung akan atau mau menggunakan transportasi umum untuk menuju dan selama di daerah wisata tersebut, namun pemilihan kendaraan umum dipengaruhi oleh faktor yang masih

kurang jelas dimana motivasi, perilaku dan ketersediaan transportasi umum saling mempengaruhi.

Metode Penelitian

Penelitian ini bertempat di Kebun Raya Bogor dan berhasil mengumpulkan kuesioner dari 401 responden, sementara itu analisis statistik yang digunakan adalah non parametrik *chi-square test* dan *confirmatory factor analysis*. Penelitian ini bersifat deskriptif. Chi-square test digunakan untuk menguji beberapa populasi, dalam hal ini kelompok-kelompok wisatawan yang menggunakan transportasi umum. Analisis faktor digunakan untuk mereduksi faktor-faktor apa saja yang dominan mendorong mereka menggunakan transportasi publik untuk berkunjung dan selama berada di area wisata.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Profil Responden

Pada penelitian ini, jumlah responden pria dan wanita hampir identik mendekati 50:50 yang berarti kedua jenis kelamin seimbang. Usia responden didominasi oleh mereka yang berusia produktif lebih dari 80%. Perhitungan juga menunjukkan bahwa kelompok umur 18-29 tahun memiliki persentasi sedikit di bawah kelompok responden secara gabungan pada kelompok umur 30-54 tahun dengan persentase masing-masing mendekati 42% dan 46%. Sisanya adalah responden dengan kelompok umur di bawah 18 tahun dan di atas 54 tahun.

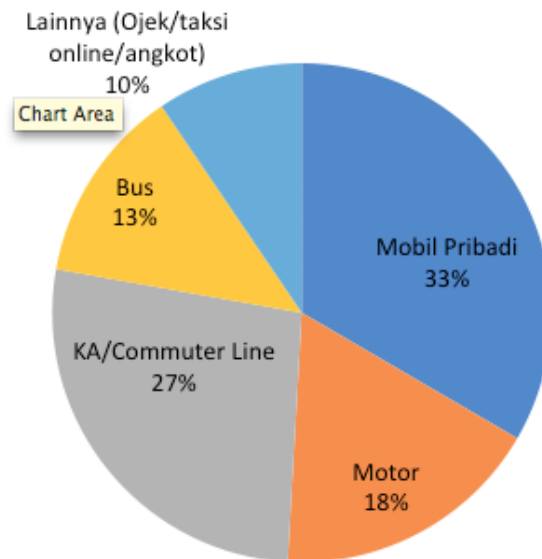
Responden dalam penelitian ini didominasi oleh pengunjung yang berasal dari Bogor dan sekitarnya (Jakarta, Depok, Tangerang dan Bekasi) dengan jumlah lebih dari 80%, sisanya berasal dari kota-kota di Jawa barat sekitar 10%, Jawa Tengah dan Jawa Timur serta sejumlah kecil pengunjung yang berasal dari kota di luar Pulau Jawa. Pengunjung yang menjadi responden dalam studi ini juga didominasi

oleh mereka yang berpenghasilan menengah ke bawah dan menengah dengan persentase mencapai 92% masing-masing dengan persentase 27% dan 65%.

Selanjutnya kami juga menanyakan kepada responden tentang moda transportasi yang mereka gunakan untuk berkunjung ke Kebun Raya Bogor pada saat itu, hasilnya bahwa terlihat kendaraan pribadi baik mobil dan motor mendominasi. Namun ada yang menarik bahwa apabila digabung secara akumulatif maka terdapat persentase yang seimbang mereka yang menggunakan kendaraan umum dan kendaraan pribadi yaitu 50% berbanding 50%, walaupun ada 10% pengunjung yang menggunakan jasa transportasi *online* baik roda dua maupun roda empat.

Untuk responden yang menggunakan transportasi umum pada saat itu terlihat bahwa *commuter line* populer untuk hampir semua kelompok responden yang berkunjung bersama teman, sendiri, bersama keluarga, dan bersama rekan kerja.

Kami menggunakan terminologi yang digunakan oleh Mulley, Clifton, Balbontin, & Ma (2016) untuk mengelompokkan responden menurut tingkatan mereka dalam menggunakan transportasi umum. Ketiga kelompok tersebut adalah *regular user*, yaitu kelompok yang setiap hari atau hampir setiap hari menggunakan kendaraan umum untuk bepergian baik ke tempat kerja, kuliah atau dalam melakukan perjalanan lainnya. Kelompok kedua adalah *infrequent user*, yaitu responden yang kadang-kadang menggunakan menggunakan kendaraan umum untuk melakukan perjalanan untuk berbagai tujuan. Kelompok yang ketiga adalah *low user*, yaitu responden yang hampir tidak pernah atau tidak pernah menggunakan kendaraan umum untuk bepergian. Kelompok ini memiliki tingkat penggunaan kendaraan umum yang sangat rendah. Dalam hal ini kami bertanya kepada para responden berapa kali dalam sebulan mereka menggunakan kendaraan umum, sebagian besar responden menjawab 1-2 atau bahkan tidak sama sekali.



Gambar 1. Alat Transportasi yang Digunakan untuk Melakukan Kunjungan

Kelompok dengan jumlah terbanyak adalah mereka yang dikategorikan sebagai *infrequent user* (n=170), kemudian *low user* (n=138) dan yang terakhir adalah kelompok pengguna *regular user* (n=93),

Preferensi Responden Pengguna Transportasi Umum Berdasarkan Profil Demografis

Pengelompokan kelompok pengguna transportasi umum berdasarkan dilakukan untuk mengetahui bagaimana pendidikan responden mempengaruhi bagaimana responden menggunakan transportasi umum.

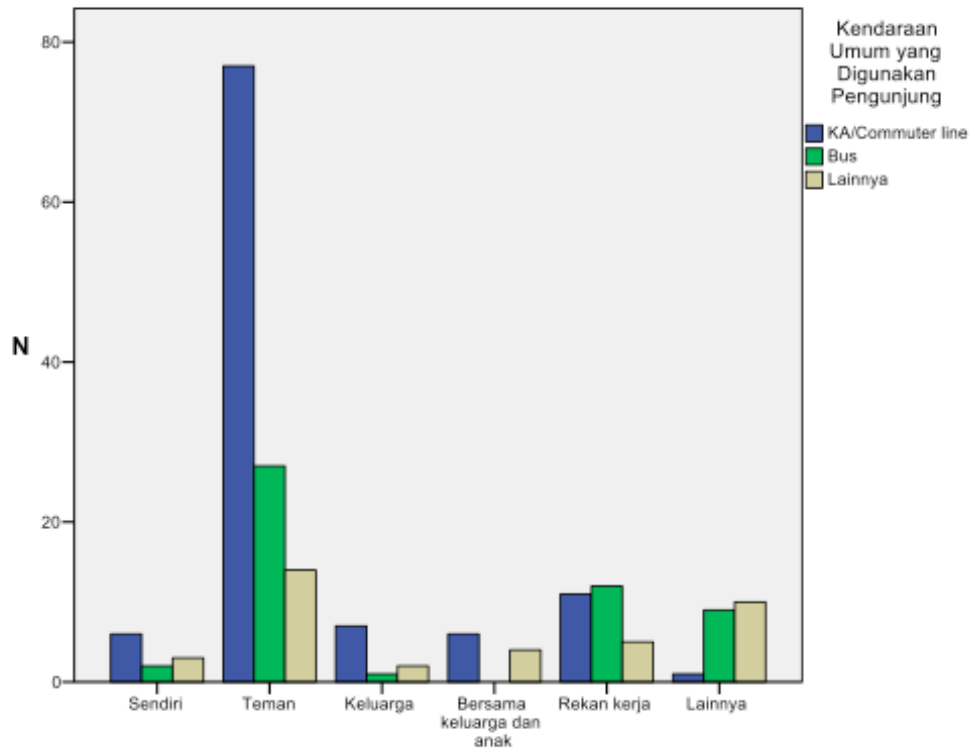
Tabel 4.2 menunjukkan bahwa responden yang merupakan pengguna rutin kendaraan umum adalah mereka yang berusia muda (18-29 th) lebih dari 50%, didominasi oleh perempuan dengan persentase 70% dan hampir dari 2/3 responden kelompok ini menganggap bahwa mereka adalah golongan dengan kekuatan ekonomi menengah ke atas. Untuk kelompok yang kedua yaitu *infrequent user*, golongan ini didominasi oleh mereka yang berusia muda (18-29 tahun) hampir mendekati 50% persen, secara umum memiliki komposisi yang

seimbang dengan kelompok umur produktif lainnya yaitu usia 30-39 tahun dan 40-54 tahun. Perbandingan komposisi jenis kelamin untuk kelompok *infrequent user* juga relatif berimbang antara laki-laki dengan perempuan. Untuk kelompok ketiga yaitu *low user* hampir setengahnya adalah mereka yang berusia antara 40-54 tahun, dan kelompok umur produktif lainnya relatif berimbang di kisaran 30%. Kelompok *low user* didominasi oleh responden laki-laki dan populer untuk mereka yang memiliki kekuatan ekonomi menengah bawah. Pada masing-masing kelompok yaitu umur $\chi^2(10, n=401) = 41,580, p < 0,005$, jenis kelamin $\chi^2(2, n=401) = 47,063, p < 0,005$, dan kelompok ekonomi $\chi^2(6, n=401) = 19,165, p < 0,005$ menunjukkan adanya preferensi terhadap tingkat penggunaan kendaraan umum.

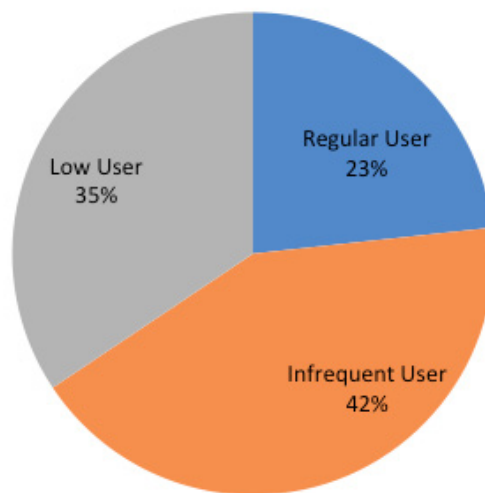
Kepuasan Kelompok Wisatawan Terhadap Layanan Transportasi Umum

Kami menanyakan kepada responden bagaimana tingkat kepuasan mereka terhadap pelayanan kendaraan umum di lokasi wisata, secara umum di kota Bogor.

Tabel 3 menunjukkan temuan yang



Gambar 2 Responden yang menggunakan transportasi umum



Gambar 3. Kelompok Pengguna Transportasi Umum

bahwa tingkat kepuasan wisatawan terhadap layanan transportasi umum di area wisata menunjukkan skor yang relatif sama di mana kelompok yang jarang menggunakan kendaraan umum justru memberikan skor kepuasan lebih tinggi dibanding kelompok *regular user*.

Tabel 4 mengkonfirmasi bahwa tidak terdapat perbedaan yang signifikan antar kelompok wisatawan pengguna transportasi umum di mana berdasarkan nilai chi-square, df dan p tidak menunjukkan efek dari pengelompokan wisatawan berdasarkan tingkat penggunaan transportasi terhadap

layanan transportasi umum di lokasi wisata Kota Bogor $\chi^2(2, n=401) = 0,329 p > 0,005$.

Faktor-faktor pendorong kelompok wisatawan pengguna transportasi umum untuk menggunakan layanan tersebut di area wisata

Untuk bagian ini kami melakukan *confirmatory factor analysis* kelompok wisatawan yang tergolong sebagai pengguna transportasi umum untuk

mendapatkan variabel-variabel apa saja yang berkontribusi terhadap minat atau motivasi mereka menggunakan kendaraan umum.

Semua variabel tidak ada yang memiliki $r=0,000$ sehingga dapat teridentifikasi adanya hubungan struktural antarvariabel. Nilai *determinant* yang diperoleh adalah 0,003 yang berarti bahwa data set yang digunakan terhindar dari gejala multikolinearitas ($<0,000$). Proses

Tabel 1. Karakteristik Kelompok Pengguna Transportasi Umum (N=401)

| No | Demografis | Tipe Umum | Pengguna <i>Regular</i> | Pengguna <i>Infrequent</i> | Trans- portasi Low | n | χ^2 |
|----|------------------|----------------|-------------------------|----------------------------|--------------------------|-----|----------|
| 1 | Usia | ≤18 th | 11 (37,9%) | 11 (37,9%) | 7 (24,1%) | 29 | 0,000 |
| | | 18-29 th | 54 (32,3%) | 77 (46,1%) | 36 (21,6%) | 167 | |
| | | 30-39 th | 11 (13,3%) | 37 (44,6%) | 35 (42,2%) | 83 | |
| | | 40-54 th | 13 (13,3%) | 37 (37,8%) | 48 (49,0%) | 98 | |
| | | 55-64 th | 2 (9,5%) | 8 (38,1%) | 11 (52,4%) | 21 | |
| | | ≥65 th | 2 (66,7%) | 0 (0%) | 1 (33,3%) | 3 | |
| 2 | Jenis Kelamin | L | 23 (11,5%) | 80 (40,0%) | 97 (48,5%) | 200 | 0,000 |
| | | P | 70 (34,8%) | 90 (44,8%) | 41 (20,4%) | 201 | |
| 3 | Kelompok Ekonomi | Menengah Bawah | 4 (80%) | 1 (20%) | 0 (0%) | 5 | 0,004 |
| | | Menengah | 22 (20%) | 58 (52,7%) | 30 (27,3%) | 110 | |
| | | Menengah Atas | 64 (24,5%) | 102 (39,1%) | 95 (36,4%) | 261 | |
| | | Atas | 3 (12%) | 9 (36%) | 13 (52%) | 25 | |
| | | | | | | | |

yang sama diterapkan untuk kelompok responden yang lain yaitu *infrequent user* di mana semua variabelnya tidak ada yang memiliki koefisien korelasi 0,000 dan determinan = 0,74. Untuk kelompok responden yang terakhir juga tidak didapatkan variabel yang memiliki koefisien korelasi 0,000 dengan nilai determinan = 0,50.

Dari hasil analisis dapat disimpulkan bahwa terdapat 2 faktor yang mendorong wisatawan yang termasuk kategori *regular user* kendaraan umum menggunakan transportasi publik adalah faktor kenyamanan dan efisiensi serta faktor ramah lingkungan. Sementara kelompok *infrequent user* terdapat 3 faktor yang mendorong wisatawan yang termasuk dalam kelompok ini menggunakan transportasi publik yaitu faktor kemudahan, faktor keamanan dan efisiensi waktu dan Faktor life style. Yang terakhir kelompok *low user* terdapat 3 faktor yang mendorong wisatawan yang termasuk dalam kelompok ini menggunakan transportasi publik yaitu faktor efisiensi, faktor kenyamanan dan faktor *lifestyle*.

SIMPULAN

Profil demografis adalah salah satu faktor yang membedakan motivasi dan minat seseorang, termasuk dalam hal ini wisatawan yang berkunjung di Bogor dalam menggunakan kendaraan umum. Dari ketiga kelompok yang disurvei yaitu *regular user*, *infrequent user* dan *low user* menunjukkan adanya perbedaan preferensi yang signifikan dimana temuan konsisten dengan studi sebelumnya oleh Le-Klähn, Roosen, Gerike, & Hall (2015)

Kelompok wisatawan sebagaimana dikelompokkan ke dalam 3 golongan yaitu *regular user*, *infrequent user* dan *low user* menunjukkan tidak adanya perbedaan tingkat kepuasan terhadap pelayanan transportasi umum untuk menunjang kegiatan pariwisata di Bogor. Kelompok *low user* justru memberikan penilaian kepuasan yang sedikit lebih tinggi dibandingkan dua kelompok lainnya dan hal ini sesuai dengan hasil studi sebelumnya oleh Le-Klähn et al., (2015)

Terdapat beberapa perbedaan faktor-faktor yang mendorong setiap kelompok wisatawan pengguna transportasi umum

Tabel 2. Kepuasan Terhadap Pelayanan Kendaraan Umum

| Kelompok | N | Mean | SD |
|-------------------|-----|-------|------|
| <i>Regular</i> | 93 | 16,74 | 2,94 |
| <i>Infrequent</i> | 170 | 16,82 | 2,42 |
| <i>Low</i> | 138 | 16,64 | 3,54 |

Sumber: Data Primer

Tabel 3. Kruskal-Wallis Test

| | Variabel |
|------------|----------|
| Chi-square | 0,329 |
| df | 2 |
| Asymp.Sig | 0,848 |

Kruskal-Wallis Test

Grouping variable: Kelompok Pengguna Transportasi Umum

Tabel 4. Uji KMO-Bartlett

| Uji KMO & Bartlett | <i>Regular User</i> | <i>Infrequent User</i> | <i>Low User</i> |
|-------------------------|---------------------|------------------------|-----------------|
| MSA Kaiser-Melkin-Olkin | 0,818 | 0,782 | 0,732 |
| χ^2 | 286,689 | 242,651 | 261,320 |
| Df | 36 | 36 | 36 |
| sig | 0,000 | 0,000 | 0,000 |

Tabel 5. Faktor yang Terbentuk untuk Setiap Kelompok Wisatawan

| Kelompok Wisatawan Pengguna Transportasi Umum | Variabel | Faktor (Skor <i>factor loading</i>) | | |
|---|--|--------------------------------------|------|---|
| | | 1 | 2 | 3 |
| <i>Regular User</i> | Menggunakan transportasi umum di area wisata memberikan kenyamanan untuk saya | ,865 | ,167 | |
| | Menggunakan transportasi umum di area wisata membuat saya tidak perlu menyiapkan kendaraan sendiri. | ,794 | ,109 | |
| | Menggunakan transportasi umum di area wisata memberikan keamanan daripada menggunakan kendaraan sendiri | ,843 | ,031 | |
| | Menggunakan transportasi umum di area wisata biayanya lebih murah daripada menggunakan kendaraan sendiri | ,518 | ,488 | |
| | Menggunakan transportasi umum di area wisata membuat saya lebih mudah bergerak atau berpindah tempat ke tujuan lain. | ,594 | ,504 | |
| | Menggunakan transportasi umum di area wisata membantu mengurangi polusi udara. | ,565 | ,635 | |
| | Menggunakan transportasi umum di area wisata membuat saya menghemat waktu | ,756 | ,446 | |
| | Kendaraan umum yang untuk menuju ke tempat wisata mudah didapatkan | ,572 | ,524 | |
| | Menggunakan kendaraan umum untuk berwisata adalah gaya hidup saya | -,102 | ,807 | |

| | | | | |
|--|--|--|------|-------|
| <i>Infrequent User</i> | Menggunakan transportasi umum di area wisata memberikan kenyamann untuk saya | ,749 | ,165 | -,063 |
| | Menggunakan transportasi umum di area wisata membuat saya tidak perlu menyiapkan kendaraan sendiri. | ,831 | ,098 | ,069 |
| | Menggunakan transportasi umum di area wisata memberikan keamanan daripada menggunakan kendaraan sendiri | ,236 | ,803 | ,037 |
| | Menggunakan transportasi umum di area wisata biayanya lebih murah daripada menggunakan kendaraan sendiri | ,423 | ,418 | -,126 |
| | Menggunakan transportasi umum di area wisata membuat saya lebih mudah bergerak atau berpindah tempat ke tujuan lain. | ,762 | ,187 | -,053 |
| | Menggunakan transportasi umum di area wisata membantu mengurangi polusi udara. | ,696 | ,272 | ,183 |
| | Menggunakan transportasi umum di area wisata membuat saya menghemat waktu | ,146 | ,879 | ,048 |
| | Kendaraan umum yang untuk menuju ke tempat wisata mudah didapatkan | ,456 | ,324 | -,114 |
| | Menggunakan kendaraan umum untuk berwisata adalah gaya hidup saya | ,003 | ,017 | ,976 |
| | <i>Low User</i> | Menggunakan transportasi umum di area wisata memberikan kenyamann untuk saya | ,411 | ,656 |
| Menggunakan transportasi umum di area wisata membuat saya tidak perlu menyiapkan kendaraan sendiri. | | ,293 | ,677 | ,312 |
| Menggunakan transportasi umum di area wisata memberikan keamanan daripada menggunakan kendaraan sendiri | | ,820 | ,160 | ,196 |
| Menggunakan transportasi umum di area wisata biayanya lebih murah daripada menggunakan kendaraan sendiri | | ,086 | ,794 | ,072 |

| | | | |
|--|------|------|-------|
| Menggunakan transportasi umum di area wisata membuat saya lebih mudah bergerak atau berpindah tempat ke tujuan lain. | ,064 | ,740 | ,293 |
| Menggunakan transportasi umum di area wisata membantu mengurangi polusi udara. | ,674 | ,195 | -,357 |
| Menggunakan transportasi umum di area wisata membuat saya menghemat waktu | ,819 | ,205 | ,032 |
| Kendaraan umum yang untuk menuju ke tempat wisata mudah didapatkan | ,664 | ,040 | ,531 |
| Menggunakan kendaraan umum untuk berwisata adalah gaya hidup saya | ,019 | ,284 | ,772 |

untuk menggunakan layanan tersebut. Faktor untuk responden yang masuk ke dalam kelompok *regular user* adalah kenyamanan dan ramah lingkungan, untuk *infrequent user* adalah kemudahan dan kenyamanan dan untuk kelompok *low user* adalah efisiensi dan kenyamanan. Sebagian hasil studi ini sesuai dengan temuan penelitian sebelumnya oleh Le-Klahn, Hall, & Gerike, (2014); D. Le-Klähn, (2008); dan Parahoo, Harvey, & Radi, (2014).

Hasil studi ini berimplikasi pada langkah-langkah strategis dan terencana yang mampu mendorong daerah tujuan wisata yang tidak saja ramai dikunjungi oleh wisatawan yang berada di sekitar tetapi juga oleh kunjungan wisatawan internasional agar mobilitas wisatawan menjadi prioritas selain peningkatan kualitas atraksi wisata. Tingginya mobilitas wisatawan hanya dapat didukung oleh sistem transportasi umum yang melebihi standar pelayanan minimal dan terkoneksi dengan aksesibilitas antar satu daerah tujuan wisata dengan daerah tujuan wisata lainnya.

DAFTAR PUSTAKA

Ceder, A., Net, Y., & Coriat, C. (2009).

Measuring Public Transport Connectivity Performance Applied in Auckland, New Zealand. *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, 2111(2111), 139–147. <https://doi.org/10.3141/2111-16>

Dickinson, J. E., & Robbins, D. (2008). Representations of tourism transport problems in a rural destination. *Tourism Management*, 29(6), 1110–1121. <https://doi.org/10.1016/j.tourman.2008.02.003>

Ediyani, S., & Kusumantoro, I. P. (2014). Potensi Pengembangan Trans Pakuan Sebagai Penerapan Konsep Green Transportation di Kota Bogor. *Jurnal Perencanaan Wilayah Dan Kota*, 4(1), 385–399.

Guo, Z., & Wilson, N. (2004). Assessment of the Transfer Penalty for Transit Trips Geographic Information System-Based Disaggregate Modeling Approach. *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, 1872(1872), 10–18. <https://doi.org/10.1002/trb.1872>

- org/10.3141/1872-02
- Kantawateera, K., Naipinit, A., Promsaka, T., Sakolnakorn, N., & Kroeksakul, P. (2017). Tourist Transportation Problems and Guidelines for Developing the Tourism Industry in Khon Kaen , Thailand (Vol. 11, pp. 89–95). <https://doi.org/10.5539/ass.v11n2p89>
- Le-Klähn, D. (2008). Measuring Tourists' satisfaction with public Transport in Munich, Germany. *Ijbts-Journal. Com*, 1(1), 74–83. Retrieved from http://www.ijbts-journal.com/images/column_1359163804/8Diem-Trinh.pdf
- Le-Klahn, D.-T., Hall, M., & Gerike, R. (2014). Analysis of Visitor Satisfaction with Public Transport in Munich. *Journal of Public Transport*, 17(3), 68–85. <https://doi.org/http://dx.doi.org/10.5038/2375-0901.17.3.5>
- Le-Klähn, D. T., & Hall, C. M. (2015). Tourist use of public transport at destinations – a review. *Current Issues in Tourism*, 18(8), 785–803. <https://doi.org/10.1080/13683500.2014.948812>
- Le-Klähn, D. T., Roosen, J., Gerike, R., & Hall, C. M. (2015). Factors affecting tourists' public transport use and areas visited at destinations. *Tourism Geographies*, 17(5), 738–757. <https://doi.org/10.1080/14616688.2015.1084527>
- Listantari, L., & Herwening, M. (2015). Peningkatan pelayanan angkutan penumpang antarmoda di stasiun bogor. *Jurnal Penelitian Transportasi Multimoda*, 13(2), 53–64.
- Lohmann, G., & Pearce, D. G. (2012). Tourism and Transport Relationships: The Suppliers' Perspective in Gateway Destinations in New Zealand. *Asia Pacific Journal of Tourism Research*, 17(1), 14–29. <https://doi.org/10.1080/10941665.2011.613211>
- Lumsdon, L. (2000). Transport and Tourism: cycle tourism—a model for sustainable development? *Journal of Sustainable Tourism*, 8(5), 361–377.
- Mulley, C., Clifton, G. T., Balbontin, C., & Ma, L. (2016). *Information for travelling: Awareness and usage of the various sources of information available to public transport users in NSW*. Sydney.
- Parahoo, S. K., Harvey, H. L., & Radi, G. Y. A. (2014). Satisfaction of Tourists with Public Transport: An Empirical Investigation in Dubai. *Journal of Travel and Tourism Marketing*, 31(8), 1004–1017. <https://doi.org/10.1080/10548408.2014.890158>
- Rubin, J. (2011). *Choosing Transit: The Influence of Past Travel Behavior, Attitudes and Habits on Present Choices*. University of California, Berkeley.
- Teye, V. B. (1992). Land transportation and tourism in Bermuda. *Tourism Management*, 13(4), 395–405. [https://doi.org/10.1016/0261-5177\(92\)90007-T](https://doi.org/10.1016/0261-5177(92)90007-T)

Halaman ini sengaja dikosongkan.