

ANALISIS PENINGKATAN KINERJA INTEGRASI JARINGAN PELAYANAN TRANSPORTASI PARIWISATA DENGAN MENGGUNAKAN *IMPORTANT PERFORMANCE ANALYSIS (IPA)*

Dewanti¹

Departemen Teknik Sipil dan
Lingkungan,
Universitas Gadjah Mada
Jl. Grafika No.2, Sendowo,
Sinduadi, Kec. Mlati, Kab.
Sleman, DI Yogyakarta 55281
dewanti@ugm.ac.id

Deni Prasetyo Nugroho

Pusat Studi Transportasi dan
Logistik, Universitas Gadjah Mada
Jl. Kemuning Blok M3, Sekip,
Mlati, Sendowo, Sinduadi,
Kec. Mlati, Kab. Sleman, DI
Yogyakarta 55281

Jan Prabowo Harmanto

Pusat Studi Transportasi dan
Logistik, Universitas Gadjah Mada
Jl. Kemuning Blok M3, Sekip,
Mlati, Sendowo, Sinduadi,
Kec. Mlati, Kab. Sleman, DI
Yogyakarta 55281

Abstract

The performance of transportation service integration in tourist areas needs to be improved to attract more tourists. Key factors that contribute to supporting tourism include the availability of supporting sectors such as accommodation services, tourist attractions, travel services, destination management, and transportation. The analysis method used Importance Performance Analysis (IPA), which assessed 16 indicators based on connectivity, ease of use, safety, security, comfort, and amenities. The results of the IPA analysis identified the main priority areas for improvement: the availability of service information centers, public transportation maps, lighting facilities, ease of accessing intermodal information, and ease of ticket reservations. Maintaining performance in areas such as ease of using transportation, availability of hotel services, current travel time, and social environment ambiance is also important. Conversely, areas such as shading for pedestrian paths, parking space availability, and pedestrian comfort were found to have poor performance and low importance. On the other hand, areas such as conflicts among pedestrians, conflicts between pedestrians and other modes of transportation, availability of restaurants/shops, and service schedule suitability were found to have good performance but tended to be excessive. These findings provide valuable insights for improving the integration of transportation services in tourist areas.

Keywords: network integration, transport services, tourism, importance performance analysis

Abstrak

Kinerja integrasi pelayanan transportasi kawasan wisata perlu ditingkatkan untuk menarik wisatawan. Ketersediaan sektor penunjang pariwisata seperti jasa penginapan, daya tarik wisata, sektor penyelenggaraan perjalanan, pengelolaan tempat tujuan wisata dan transportasi menjadi kunci layanan untuk mendukung pariwisata. Metode analisis yang digunakan adalah Importance Performance Analysis (IPA). Penilaian IPA ini dilakukan pada 16 indikator berdasarkan dari 6 kriteria yaitu konektivitas, kemudahan, keselamatan, keamanan, kenyamanan dan amenities. Berdasarkan hasil analisis IPA yang dilakukan maka didapatkan hasil prioritas utama dan harus diperbaiki kinerjanya karena sangat penting: ketersediaan pusat informasi layanan, ketersediaan peta transportasi publik, fasilitas penerangan, kemudahan akses informasi alih moda, kemudahan reservasi tiket. Mempertahankan kinerja: kemudahan menggunakan transportasi, ketersediaan jasa hotel, waktu tempuh saat ini, suasana lingkungan sosial. Kinerja tidak baik dan tidak penting: peneduh jalur pejalan kaki, luas parkir, kenyamanan jalan kaki. Kinerja baik, cenderung berlebihan: konflik sesama pejalan kaki, konflik pejalan kaki dengan moda lain, ketersediaan rumah makan/toko, kesesuaian jadwal layanan.

Kata Kunci: integrasi jaringan, pelayanan transportasi, pariwisata, importance performance analysis

¹ Corresponding author: dewanti@ugm.ac.id

PENDAHULUAN

Indonesia memiliki destinasi pariwisata yang beragam meliputi wisata budaya, wisata sejarah, wisata alam, wisata belanja dan wisata keagamaan (Rahma, A.A, 2020). Pengembangan sektor pariwisata di Indonesia masih menghadapi beberapa masalah seperti peraturan dan kebijakan yang saling bertentangan di sebuah objek wisata, kualitas sumber daya manusia yang masih kurang mendukung, komunikasi dan publikasi yang masih kurang, belum memadainya infrastruktur pariwisata di beberapa daerah, masih kurangnya investasi di sektor pariwisata, masih kurang diperhatikannya aspek lingkungan hidup (Nugroho, SBM, September 2020). Sebagai salah satu pendukung penting kegiatan pariwisata ini adalah transportasi yang berbasis jarak tempuh serta waktu perjalanan wisata (Leiper, N., 1990). Banyaknya pilihan moda transportasi yang ditawarkan menuju lokasi wisata turut mendukung pertumbuhan pariwisata dapat berkembang pesat (Tambunan, N., 2009). Sistem transportasi menjadi salah satu pilihan wisatawan bagaimana mereka melakukan perjalanan, bagaimana memilih bentuk liburan, tujuan destinasi dan penggunaan transportasi yang berbeda (Page, S. and Lumsdon, L., 2004). Akses transportasi yang mudah dan tersedia menjadi daya tarik bagi wisatawan yang akan menikmati kawasan pariwisata (Munawar, 2022). Peningkatan konektivitas dan aksesibilitas menuju kawasan wisata dengan berbagai moda yang terintegrasi antara jalan pengumpan serta penghubung sehingga pergerakan menjadi aman, lancar dan selamat (Sitorus, B dan Sitorus, C.N, 2018). Selain konektivitas, biaya biaya transportasi dari tempat asal ke tempat tujuan yang merupakan kombinasi dari biaya transportasi setiap moda ditambah dengan biaya transit dari suatu moda ke moda lainnya juga menjadi salah satu faktor (Tamin, O.Z., 2008). Perlunya integrasi jaringan merupakan kunci kesuksesan sistem pelayanan transportasi publik di suatu wilayah atau kota (Neumann. A, dan Nagel. K., 2011). Hal ini dikarenakan dengan sistem jaringan transportasi umum yang terintegrasi dapat ditentukan rute jaringan terbaik yang tidak hanya didasarkan pada permintaan kebutuhan perjalanan masyarakat tetapi juga mekanisme jangkauan pelayanan yang optimal (Cortes, Christian E., Diaz, Sergio Jara, Tirachini, Alejandro, 2011).

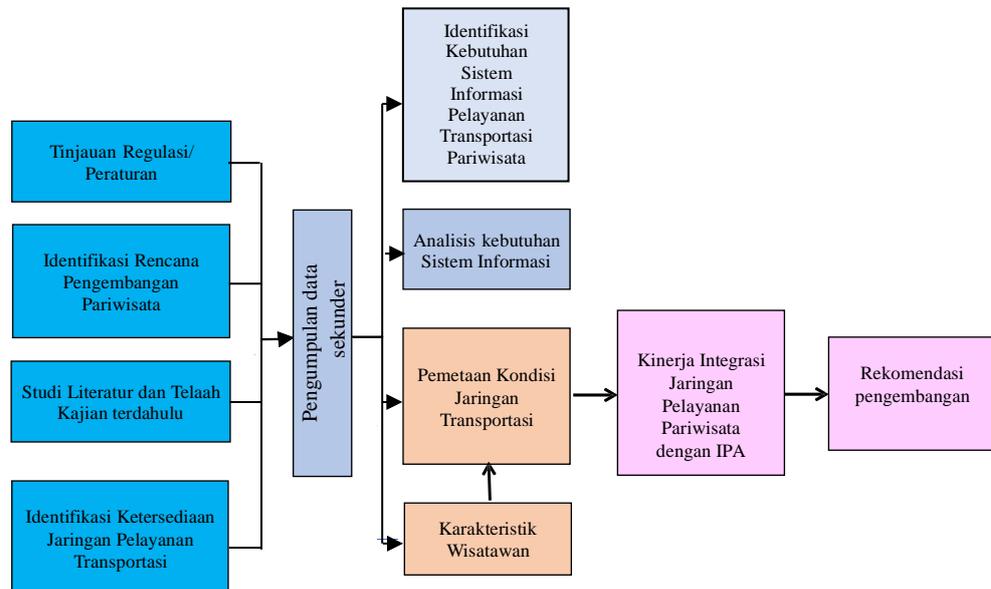
Pengembangan kawasan pariwisata untuk mentransformasikan dan meningkatkan kondisi perekonomian Indonesia melalui sektor strategis salah satunya sektor pariwisata (Pusat Perencanaan dan Pengembangan Kepariwisata, Sheils flynn asia, PT. Studio Cilaki, Sarana Budi, 2021). Dengan dukungan produk pariwisata, perhotelan dan rekreasi, produk layanan yang memiliki karakteristik khusus yang membedakan produk dari barang yang lebih umum yang dijual di pasar. Pemahaman tentang kompleksitas konsep produk layanan juga merupakan prasyarat penting untuk pemasaran pariwisata yang sukses (John Fletcher, Alan Fyall, David Gilbert, Stephen Wanhill, 2018). Selain itu transportasi pariwisata juga perlu didukung dengan infrastruktur seperti pelabuhan pariwisata, bandara, jalan raya serta fasilitas pendukung lainnya sehingga mampu mendorong jumlah wisatawan yang datang dan tinggal untuk peningkatan pertumbuhan ekonomi daerah (Nyoman Budiarta, R.M., 2011).

Program Pemerintah untuk mengembangkan pariwisata harus didukung oleh Pemerintah Daerah maupun *stakeholder* terkait, namun terkadang sistem koordinasi dan komunikasi menjadi kendala di lapangan. Oleh sebab itu perlu *Joined-up Government* yang merupakan suatu program bersama antar instansi pemerintahan yang bersifat lintas sektoral atau kerja

sama antar pemerintah pusat dengan pemerintah daerah maupun dengan pihak swasta (Crammond, Bradley, July 2015). Dukungan sinkronisasi kebijakan ini menjadi kunci keberhasilan program dan implementasi di lapangan (Garrison, L.W, Levinson, M.D., 2006). Pengembangan pelayanan transportasi membutuhkan keterpaduan transportasi antar moda dengan memperhatikan keunggulan masing-masing moda transportasi, didasarkan pada konsep integrasi layanan antara moda utama, moda pengumpan dan moda lanjutan. Tujuan integrasi adalah memangkas waktu tunggu dan waktu transfer, memperpendek jarak kaki, memperjelas informasi dan rasa nyaman dalam satu sistem, menghemat biaya dengan tarif dan pembayaran yang terintegrasi (ITDP, 2019). Integrasi pada simpul transportasi harus mampu melayani wisatawan dari simpul transportasi (bandara, stasiun, terminal, pelabuhan) menuju kawasan wisata dengan informasi yang lengkap baik jadwal, biaya maupun rute menuju kawasan wisata dengan angkutan umum. Tujuan penelitian adalah tersusunnya kebijakan dan konsep integrasi transportasi kawasan pariwisata yang didukung konektivitas transportasi antar moda dan pengembangan wilayah.

METODOLOGI

Penelitian ini dilakukan pada 3 lokasi yang mewakili karakteristik pariwisata Indonesia yang terdiri wilayah kepulauan dan daratan. Berikut ini adalah kerangka pikir yang digunakan untuk penelitian.



Gambar 1. *Framework* penelitian

Penelitian diawali dengan pemetaan sistem jaringan transportasi pariwisata eksisting. karakteristik wisatawan baik perorangan maupun kelompok (grup) akan mempengaruhi persepsi dan kebutuhan terhadap jaringan transportasi pariwisata. Sistem informasi pelayanan diperlukan untuk mengetahui kebutuhan wisatawan dan apa yang perlu disediakan oleh *stakeholder* pariwisata. Untuk mengetahui persepsi dan kebutuhan wisatawan akan layanan transportasi dilakukan survei tingkat kepentingan dan tingkat kinerja layanan transportasi pariwisata. Survei ini mudah penerapannya dan memberikan

tampilan hasil analisa yang memudahkan usulan perbaikan kinerja (Martinez, C.L., 2003). Dengan menggunakan *Importance Performace Analysis* (IPA) dapat diperoleh nilai perbandingan antara kinerja dengan harapan pelanggan (wisatawan). Jika kinerja sesuai harapan maka pelanggan akan puas (Kotler, P, Keller, K.L, 2007). Hasil IPA terhadap pelayanan transportasi antar moda di Danau Toba, Labuan Bajo, dan Mandalika selanjutnya diformulasikan sebagai kinerja integrasi jaringan pelayanan transportasi pariwisata dan menjadi dasar model pengembangan integrasi pelayanan transportasi pariwisata secara nasional.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Tiga Kawasan Strategis Pariwisata Nasional dipilih sebagai lokasi penelitian dengan kondisi jaringan transportasi seperti tertera pada Tabel 1.

Tabel 1. Kondisi jaringan transportasi lokasi studi

Kondisi Jaringan Transportasi	Danau Toba	Mandalika	Labuan Bajo
Sifat jaringan jalan	kompleks	kompleks	sederhana
Konektivitas	sedang	sedang	rendah
Jarak rata2 simpul transportasi ke kawasan wisata	87,92 km	52,3 km	14,49 km
Waktu tempuh rata2 simpul transportasi ke kawasan wisata.	127,62 menit	71,95 menit	22,34 menit
Integrasi	Belum baik. Bandara eksisting sering terkendala cuaca. Kualitas jalan darat kurang bagus dan tidak bisa dilewati bus besar. Akses ke obyek wisata di sekitarnya terbatas	Belum baik Rute angkutan umum baru 2 yang beroperasi dari 5 yang direncanakan	Belum baik: Angkutan wisata didominasi angkutan sewa atau paket wisata. Tidak ada angkutan umum. Pembangunan jaringan jalan mahal, terkendala topografi. Kapal penumpang tidak singgah di Labuan Bajo

Ketiga lokasi memiliki sifat jaringan jalan sederhana (Labuan Bajo) dan kompleks (Danau Toba dan Mandalika). Sifat jaringan jalan tersebut mengindikasikan jumlah ruas jalan yang saling berpotongan membentuk suatu jaringan. Semakin banyak ruas jalan dan saling berpotongan membangun segmen jalan dan simpang semakin kompleks jaringan jalan. Sifat tersebut selanjutnya dapat memberikan implikasi konektivitas antar Kawasan terhubung. Dari aspek kedekatan Kawasan wisata dengan simpul transportasi terlihat Labuan Bajo memiliki jarak dan waktu tempuh terpendek. Ketiga lokasi penelitian juga menunjukkan kondisi integrasi layanan transportasi yang belum baik.

Pengembangan kawasan pariwisata perlu didukung oleh integrasi jaringan prasarana dan pelayanan transportasi. Untuk keperluan analisis kinerja integrasi jaringan pelayanan pariwisata digunakan metode IPA dengan 16 indikator layanan transportasi (Tabel 2). Indikator-indikator tersebut merupakan penjabaran dari 6 kriteria yaitu konektivitas (*connectivity*), kemudahan (*convenience*), keselamatan (*safety*), keamanan (*security*),

kenyamanan (*comfortable*) dan amenitas (*amenity*). Penilaian dilakukan secara subjektif dari masing-masing pelaku berdasarkan pengalaman mereka dalam melakukan perjalanan.

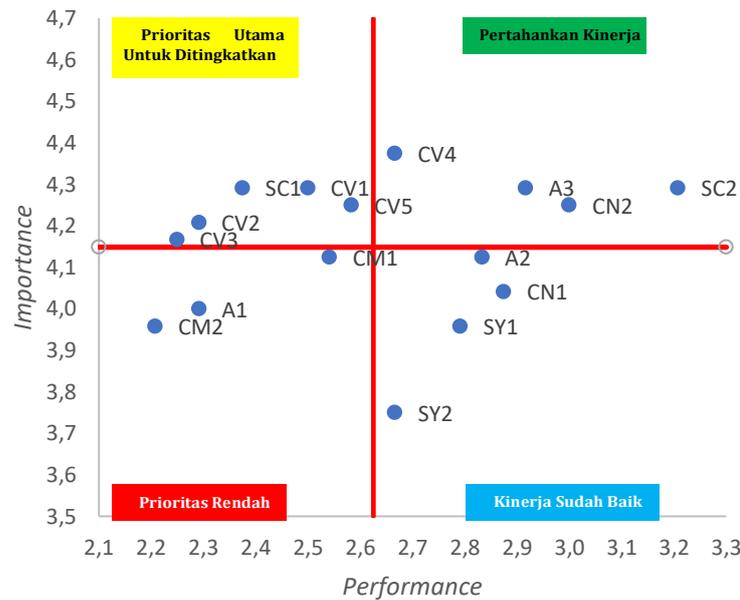
Tabel 2. Indikator *Importance Performance Analysis*

Kriteria	Indikator	Kode	Validitas (P<0.01)	Reliabilitas
<i>Conectivity</i>	Kesesuaian jadwal antara angkutan sebelumnya dan angkutan lanjutan	CN1	0.961	0.847
<i>Conectivity</i>	waktu tempuh perjalanan angkutan saat ini	CN2	0.921	
<i>Convenience</i>	kemudahan akses informasi jadwal alih moda/ angkutan lanjutan	CV1	0.860	0.935
<i>Convenience</i>	ketersediaan peta/lay out/trayek/rute angkutan lanjutan (tulisan/peta, <i>display/flayer</i>) untuk mempermudah pengguna alih moda	CV2	0.854	
<i>Convenience</i>	Ketersediaan pusat informasi angkutan lanjutan (jenis informasi, metode informasi, dll) untuk mempermudah pengguna alih moda	CV3	0.931	
<i>Convenience</i>	Kemudahan menggunakan transportasi	CV4	0.895	
<i>Convenience</i>	Kemudahan reservasi dan pembelian tiket angkutan lanjutan	CV5	0.923	
<i>Safety</i>	<i>Crossing</i> /Konflik pejalan kaki dengan moda transportasi lain	SY1	0.951	0.902
<i>Safety</i>	Konflik dengan sesama pejalan kaki lain dari arah sebaliknya	SY2	0.960	
<i>Security</i>	Fasilitas penerangan khususnya dimalam hari	SC1	0.946	0.820
<i>Security</i>	Suasana lingkungan sosial saat ini	SC2	0.906	
<i>Comfortable</i>	Kenyamanan Jarak orang berjalan dari/menuju titik perpindahan angkutan selanjutnya	CM1	0.859	0.681
<i>Comfortable</i>	Peneduh/pelindung terhadap panas dan hujan pada jalur pejalan kaki	CM2	0.883	
<i>Amenity</i>	Luasan lahan parkir kendaraan pribadi	A1	0.897	0.913
<i>Amenity</i>	Ketersediaan rumah makan, toko untuk membeli sesuatu	A2	0.937	
<i>Amenity</i>	Ketersediaan jasa penginapan, hotel dan sejenisnya	A3	0.940	

Tingkat kepentingan (*importance*) akan mencerminkan suatu indikator dianggap penting atau tidak oleh responden dalam melakukan perjalanan, sedangkan tingkat kinerja (*performance*) menunjukkan penilaian terhadap kinerja layanan suatu indikator. Tingkat kepentingan dan kinerja diukur dengan memberikan penilaian dari nilai 1 – 5. Nilai 1 memiliki arti tidak penting/tidak baik, nilai 2 kurang penting/kurang baik, nilai 3 cukup penting/cukup baik, nilai 4 penting/baik dan nilai 5 sangat penting/sangat baik.

Hasil analisis tingkat kepentingan dan kinerja layanan transportasi menunjukkan gambaran sebagai berikut.

1. Berdasarkan uji validasi dan reliabilitas pada sampel sejumlah 24 responden seperti yang terdapat pada Tabel 2, diperoleh hasil bahwa seluruh indikator valid pada $p < 0.01$ dan reliabel (Cronbach Alpha $> 0,60$).
2. Analisis kinerja-kepentingan (*Importance Performance Analysis*) dapat digunakan untuk mengidentifikasi atribut-atribut paling penting yang harus diprioritaskan karena tingkat kepentingan yang tinggi sementara kinerjanya masih rendah (Martilla, J.A., and James, J.C., 1977). Berdasarkan hasil analisis maka didapatkan hasil sebagai berikut:



Gambar 2 Diagram kartesius kinerja – kepentingan

- a. **Prioritas utama** dan harus diperbaiki kinerjanya karena sangat penting: ketersediaan pusat informasi layanan (CV3), ketersediaan peta *public transport* (CV2), fasilitas penerangan (SC1), kemudahan akses informasi alih moda (CV1), kemudahan reservasi tiket (CV5).
 - b. Mempertahankan kinerja: kemudahan menggunakan transportasi (CV4), ketersediaan jasa hotel (A3), waktu tempuh saat ini (CN2), suasana lingkungan sosial (SC2).
 - c. Kinerja tidak baik dan tidak penting: peneduh jalur pejalan kaki (CM2), luas parkir (A1), kenyamanan jalan kaki (CM1).
 - d. Kinerja baik, cenderung berlebihan: konflik sesama pejalan kaki (SY2), konflik pejalan kaki dengan moda lain (SY1), ketersediaan rumah makan/toko (A2), kesesuaian jadwal layanan (CN1).
3. Ketersediaan pusat informasi layanan (CV3), kebutuhan pusat informasi memiliki fungsi bagi wisatawan maupun *stakeholder* penyelenggara pariwisata
 - a. Bagi wisatawan
 - 1) memberikan gambaran yang lengkap (visibilitas) mengenai *spot-spot* objek pariwisata yang akan dikunjungi,
 - 2) memberikan gambaran untuk perencanaan perjalanan (*itinerary*),
 - 3) memberikan panduan perjalanan dari simpul transportasi menuju lokasi wisata,
 - 4) memberikan informasi ketersediaan hotel dan reservasi,
 - 5) dapat digunakan untuk menentukan jenis moda layanan transportasi yang akan digunakan serta jadwal keberangkatan,
 - b. Bagi penyelenggara wisata dan pengambil keputusan,
 - 1) memberikan informasi yang akurat untuk operasional memberikan layanan,
 - 2) memberikan informasi distribusi aliran wisatawan,
 - 3) *monitoring* kepadatan wisatawan (*load*)
 - 4) *monitoring* kualitas layanan,

4. Ketersediaan peta *public transport* (CV2), ketersediaan transportasi umum, termasuk angkutan umum, di kawasan pariwisata dapat menjadi isu yang perlu diperhatikan dan ditingkatkan. Pentingnya identifikasi layanan yang ada dan integrasi antar moda transportasi dan kesiapan aspek spasial dalam pengembangan kawasan pariwisata dapat dituangkan dalam suatu peta yang mudah dibaca dan dipahami wisatawan untuk menuju kawasan wisata yang akan dituju.
5. Fasilitas penerangan (SC1) menjadi salah satu kriteria yang harus dibenahi. Alat penerangan jalan adalah lampu penerangan jalan yang berfungsi untuk memberi penerangan pada ruang lalu lintas. Demi keamanan, keselamatan dan kenyamanan wisatawan yang menuju ke kawasan pariwisata disesuaikan dengan PM 27 Tahun 2018 tentang Alat Penerangan Jalan.
6. Kemudahan akses informasi alih moda (CV1), perkembangan ekonomi digital yang menawarkan kemudahan bagi masyarakat untuk melakukan perjalanan wisata. Kemudahan akses informasi alih moda bagi wisatawan dapat diperoleh melalui integrasi antar moda transportasi. Integrasi antar moda transportasi dilakukan dengan menghubungkan antara moda transportasi satu dengan moda transportasi lainnya, seperti antara moda transportasi udara, kereta api, bus, dan lain-lain. Integrasi antar moda transportasi ini dapat dimanfaatkan oleh wisatawan untuk memudahkan akses informasi dan perpindahan dari satu moda transportasi ke moda transportasi lainnya. Selain itu, dengan adanya integrasi antar moda transportasi ini, wisatawan juga dapat memperoleh kemudahan dalam memanfaatkan transportasi umum untuk berkeliling di kota yang dikunjungi.
7. Kemudahan reservasi tiket (CV5), keberadaan reservasi tiket memiliki fungsi yang dimanfaatkan oleh wisatawan maupun pengelola
 - a. Bagi wisatawan
 - 1) menyimulasi berapa biaya yang akan dikeluarkan,
 - 2) sistem *ticketing* untuk reservasi dan pembayaran,
 - b. Bagi penyelenggara wisata dan pengambil keputusan,
 - 1) pencegahan kecelakaan di kawasan pariwisata,
 - 2) layanan darurat di kawasan pariwisata, dan
 - 3) memberikan pengetahuan (*insight*) bagi para pengambil keputusan berdasar data-data riil di lapangan.

KESIMPULAN

Diperlukan tindak lanjut untuk penyempurnaan dalam penyelenggaraan integrasi jaringan prasarana transportasi kawasan pariwisata. Kesimpulan pada penelitian ini antara lain sebagai berikut.

1. Integrasi jaringan pelayanan transportasi wisata di ketiga wilayah penelitian menunjukkan kinerja yang belum baik. Dengan menggunakan metode IPA dapat diidentifikasi sumber permasalahan utama yaitu belum optimalnya kemudahan akses informasi alih moda, peta layanan angkutan umum, kemudahan reservasi tiket angkutan dan kondisi fasilitas penerangan jalan serta jaringan jalan. Peningkatan kinerja integrasi layanan transportasi dapat dilakukan berbasis penilaian 16 indikator dari 6 kriteria yaitu

konektivitas (*connectivity*), kemudahan (*convenience*), keselamatan (*safety*), keamanan (*security*), kenyamanan (*comfortable*) dan amenities (*amenity*). Formulasi peningkatan kinerja integrasi layanan transportasi ditetapkan dengan mempertimbangkan prioritas, indikator kinerja yang perlu dipertahankan, indikator kinerja yang dinilai tidak baik dan tidak penting, serta indikator kinerja baik tapi cenderung berlebihan.

2. Prioritas utama dan harus diperbaiki kinerjanya karena sangat penting yaitu: a) fasilitas penerangan jalan yang membuat wisatawan merasa aman, selamat dan nyaman menuju kawasan pariwisata, b) kemudahan akses informasi alih moda dalam melakukan perjalanan dengan pilihan berbagai moda yang tersedia dan terintegrasi, c) ketersediaan peta *public transport* untuk kemudahan wisatawan dalam menuju obyek wisata di sekitar kawasan pariwisata, d) ketersediaan pusat informasi layanan jika wisatawan membutuhkan informasi terkait layanan di kawasan pariwisata dan e) kemudahan reservasi tiket untuk menyusun jadwal agenda perjalanan wisata.
3. Indikator yang perlu dipertahankan kinerjanya karena dianggap sudah baik, antara lain: a) suasana lingkungan sosial yang mendukung wisatawan merasa nyaman, b) waktu tempuh layanan transportasi saat ini sudah dinilai cukup baik, c) kemudahan menggunakan transportasi juga sudah tersedia dalam melayani wisatawan, d) ketersediaan jasa hotel yang cukup banyak dan berbagai pilihan bagi wisatawan.
4. Indikator kinerja yang dinilai tidak baik dan tidak penting meliputi: a) kebutuhan luas parkir bagi wisatawan belum mencukupi namun dinilai tidak penting karena ketersediaan layanan angkutan umum (sewa) yang cukup, kenyamanan fasilitas bagi pejalan kaki dan peneduh jalur pejalan kaki belum optimal.
5. Sementara itu indikator kinerja baik namun cenderung berlebihan yaitu: a) konflik sesama pejalan kaki, konflik pejalan kaki dengan moda lain yang ada di kawasan pariwisata yang cukup ramai dinilai tidak bermasalah bagi wisatawan. Indikator ketersediaan rumah makan/toko menunjang kebutuhan wisatawan dinilai terlalu banyak. Indikator kesesuaian jadwal layanan angkutan juga dinilai baik, hal ini dikarenakan banyaknya layanan transportasi umum, sewa dan pribadi yang datang.
6. Ke depan diperlukan berbagai upaya pengembangan untuk memastikan integrasi pelayanan transportasi bisa terwujud. Prasarana transportasi (jalan, bandara, pelabuhan dan fasilitas parkir) ditingkatkan kondisinya baik kualitas maupun kuantitas dengan pertimbangan prioritas pada lokasi strategis obyek pariwisata. Sarana angkutan umum dikembangkan tidak hanya melayani pariwisata saja tetapi juga untuk berbagai kegiatan masyarakat dengan standar pelayanan yang memenuhi Standar Pelayanan Minimum (SPM). Untuk mempermudah wisatawan mengakses informasi dan komunikasi perlu dikembangkan sistem informasi digital yang didukung dengan koneksi internet yang memadai. Akses informasi tersebut hendaknya mudah diperoleh baik di lokasi obyek wisata, di tempat penginapan maupun di seluruh jaringan transportasi. Dengan demikian dapat dihasilkan sistem integrasi yang komprehensif yang mampu memudahkan wisatawan merencanakan dan melakukan perjalanan wisata.

UCAPAN TERIMA KASIH

Terima kasih disampaikan kepada Pusat Penelitian dan Pengembangan Transportasi Antar Moda, Badan Penelitian dan Pengembangan, Kementerian Perhubungan yang telah memfasilitasi pelaksanaan kajian. Terima kasih juga disampaikan kepada Kementerian PUPR, Kementerian Pariwisata dan Ekonomi Kreatif, Pemerintah Daerah Sumatera Utara, Pemerintah Daerah Kabupaten Lombok Tengah, Pemerintah Daerah Kabupaten Manggarai Barat, dan yang telah memberikan masukan untuk penyusunan kajian ini.

DAFTAR PUSTAKA

- Cortes, Christian E., Diaz, Sergio Jara, Tirachini, Alejandro. (2011). Integrating Short Turning and Deadhealing in The Optimization of Transit Services. *Transportation Research Part A*, Vol. 45, pp. 419-434.
- Crammond, Bradley. (July 2015). What Works in Joined-Up Government? An Evidence Synthesis. *International Journal of Public Administration*, pp. 1-10, 2015.
- Duval, D. T. (2020). Transport and tourism: a perspective article. *Tourism Review*, 75(1), 91–94. <https://doi.org/10.1108/TR-06-2019-0280>
- Garrison, L.W, Levinson, M.D. (2006). *Transportation Experience-Policy. Planning and Deployment*, Oxford: : Oxford University Press.
- ITDP. (2019). *Pedoman Integrasi Antarmoda*. Jakarta: Institute for Transportation & Development Policy.
- John Fletcher, Alan Fyall, David Gilbert, Stephen Wanhill. (2018). *Tourism Principles and Practice*. United Kingdom: Harlow: Pearson.
- Kotler, P, Keller, K.L. (2007). *Manajemen Pemasaran Jasa*. Jakarta: Indeks.
- Kuźmicz, K., Ryciuk, U., Glińska, E., Kiryluk, H., & Rollnik-Sadowska, E. (2022). Perspectives of mobility development in remote areas attractive to tourists. *Ekonomia i Środowisko - Economics and Environment*, 80(1), 150–188. <https://doi.org/10.34659/eis.2022.80.1.440>
- Leiper, N. (1990). *Tourism Systems: An Interdisciplinary Perspective*. Palmerston North: Massey University.
- Martilla, J.A., and James, J.C. (1977). Importance-Performance Analysis," , . *Journal of Marketing*, vol. 41 (1), pp. 77-79.
- Martinez, C.L. (2003). *Evaluation Report: Tools Cluster Network*. Arizona: Centerpoint Institute Inc.
- Munawar, A. W. (2022). Konektivitas Jaringan Infrastruktur Transportasi Pariwisata: Studi Kasus Mandalika dan Labuan Bajo. *Jurnal Transportasi Multimoda*, Vol 2, No 2 Pg 77 - 84.
- Neumann. A, dan Nagel. K. (2011). A paratransit-inspired evolutionary process for public transit network design. *Annual Meeting Preprint-Ähnliche Artikel–Alle 4 Versionen*.
- Nugroho, SBM. (September 2020). Beberapa Masalah Dalam Pengembangan Sektor Pariwisata Di Indonesia. *Jurnal Pariwisata*, Vol 7 No 2.
- Nyoman Budiarta, R.M. (2011). Peranan Transportasi Dalam Pariwisata (Studi Kasus: Pemilihan Daerah Tujuan Wisata (Dtw/Destinas) Oleh Wisatawan di Bali). *Jurnal Ilmiah Teknik Sipil*, Vol 15, No 2.
- Page, S. and Lumsdon, L. (2004). *Tourism and transport: Issues and agenda for the new millennium*. Boston: Elsevier.

- Pusat Perencanaan dan Pengembangan Kepariwisata, Sheils flynn asia, PT. Studio Cilaki, Sarana Budi. (2021). *Integrated Tourism Masterplan for Lake Toba*. Jakarta: KemenPUPR.
- Rahma, A.A. (2020). Potensi Sumber Daya Alam dalam Mengembangkan Sektor Pariwisata di Indonesia. *Jurnal Nasional Pariwisata*, Volume 12 Nomor 1.
- Sitorus, B dan Sitorus, C.N. (2018). Peran Transportasi Dalam Mendukung Kawasan Strategis Pariwisata Nasional Danau Toba. *Jurnal Manajemen Transportasi dan Logistik*, Vol 04 No 01.
- Tambunan, N. (2009). Posisi Transportasi Dalam Pariwisata. *Majalan Ilmiah Panorama Nusantara*, edisi VI.
- Tamin, O.Z. (2008). *Perencanaan, Pemodelan & Rekayasa Transportasi*. Bandung: ITB.