

ANALISIS FAKTOR YANG MEMPENGARUHI PEMILIHAN MODA TRANSPORTASI UMUM UNTUK PERJALANAN WISATA DI KABUPATEN BANYUMAS

ANALYSIS OF FACTORS INFLUENCING THE CHOICE OF PUBLIC TRANSPORTATION MODES FOR TOURISM TRAVEL IN BANYUMAS REGENCY

M Bayu Nugraha¹, Juanita²

Program Studi S1 Teknik Sipil, Fakultas Teknik dan Sains
Universitas Muhammadiyah Purwokerto

Informasi Makalah	INTISARI
<p>Dikirim, Direvisi, Diterima,</p> <hr/> <p>Kata Kunci:</p> <p>Transportasi Umum Wisata Pemilihan Moda</p>	<p>Transportasi memiliki peranan yang sangat signifikan dalam kehidupan sosial masyarakat, transportasi melibatkan proses pemindahan barang dan penumpang dari satu lokasi ke lokasi lainnya. Karakteristik penumpang sangat mempengaruhi wisatawan dalam memilih moda transportasi untuk wisata. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui faktor-faktor yang mempengaruhi pemilihan moda transportasi untuk perjalanan wisata di kabupaten Banyumas. Metode yang di gunakan pada penelitian ini adalah gap analisis dari kinerja terhadap kepentingan layanan dan analisis crosstab. Data yang di analisis berdasarkan karakteristik wisatawan terhadap faktor pemilihan moda angkutan umum. Kuisisioner disebarakan pada wisatawan di Lokawisata Baturaden sejumlah 250 kuisisioner. Berdasarkan hasil pengukuran gap analisis didapatkan hasil gap rata rata (-) negative yang menunjukkan tingkat kinerja layanan angkutan umum wisatawan belum memenuhi kepentingan wisatawan. Hasil uji analisis crosstab antara karakteristik wisatawan terhadap faktor pemilihan moda transportasi umum didapatkan faktor-faktor yang signifikan berpengaruh sehingga diperlukan strategi layanan transportasi untuk pariwisata agar memperhatikan karakteristik wisatawan dalam sediaan layanan angkutan umum.</p>
<p>Keyword:</p> <p><i>Transportation Modes</i></p> <p><i>Tourism</i></p> <p><i>Selection Factors</i></p>	<p style="text-align: center;">ABSTRACT</p> <p>Transportation is significant in moving goods and passengers from one location to another. Passenger characteristics greatly influence tourists in choosing a mode of transportation for tourism. This study aims to determine the factors that affect the choice of public transport for tourism in Banyumas Regency. The method used in this study is a gap analysis of performance against service interests and a crosstab analysis. The data was analysed based on the characteristics of tourists and the factors of preferring public transportation modes. Questionnaires were distributed to tourists at Baturaden Tourism Park, totalling 250 questionnaires. Based on the gap analysis measurement results, the average gap result was negative, which indicated that the level of performance of public transportation services for tourists had not met the interests of tourists. The results of the crosstab analysis test between tourist characteristics and factors of choosing public transportation modes showed that significant factors influenced a transportation service strategy for tourism to pay attention to the characteristics of tourists in the provision of public transportation services.</p>
<p>Korespondensi Penulis:</p> <p>M Bayu Nugraha Program Studi Teknik Sipil Universitas Muhammadiyah Purwokerto JL. K.H. Ahmad Dahlan Purwokerto, 53182 Email: Muhammadbayunugraha23@gmail.com</p>	

1. PENDAHULUAN

Angkutan umum menjadi solusi efektif untuk memfasilitasi pergerakan manusia, selain kendaraan pribadi seperti taksi, angkot, dan bus, yang menjadi pilihan alternatif bagi masyarakat dalam mobilitas mereka. Transportasi memiliki hubungan yang sangat dekat dengan pertumbuhan industri pariwisata. Salah satu pertimbangan penting bagi wisatawan dalam memilih lokasi adalah ketersediaan akses yang lancar. Ketersediaan akses tersebut menjadi suatu keharusan yang mendesak untuk memajukan suatu daerah daerah pariwisata [1]. Aksesibilitas pariwisata dimaksudkan sebagai “segenap sarana yang memberikan kemudahan kepada wisatawan untuk mencapai suatu destinasi maupun tujuan wisata terkait”. Menurut French dalam menyebutkan faktor-faktor yang penting dan terkait dengan aspek aksesibilitas wisata meliputi petunjuk arah, bandara, terminal, waktu yang dibutuhkan, biaya perjalanan, frekuensi transportasi menuju lokasi wisata dan perangkat lainnya [2]. Faktor faktor pemilihan moda transportasi memiliki berbagai jenis metode yang di gunakan antara lain metode Analytical Hierarchy Process (AHP) [3] dan metode Logit Biner [4]. Pemilihan faktor didasarkan pada karakteristik wisatawan dari penilaian gap antara kinerja dengan kepentingan [5] lalu digunakan uji Crosstab untuk mengetahui ada tidaknya hubungan antara karakteristik wisatawan terhadap faktor pemilihan moda transportasi umum melalui uji Chi-Square [6]. Metode chi-square merupakan faktor yang mempengaruhi pemilihan moda transportasi pribadi dan bus karyawan pekerja pabrik Kecamatan Cikarang utara menuju tempat kerja [7] dan faktor yang mempengaruhi pemilihan moda transportasi wisatawan di Pantai matahari terbit [8]. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui faktor-faktor yang mempengaruhi pemilihan moda transportasi untuk perjalanan wisata di kabupaten Banyumas didasarkan pada karakteristik wisatawan. Karakteristik sosio ekonomi pelaku perjalanan berpengaruh terhadap pola perjalanan [9].

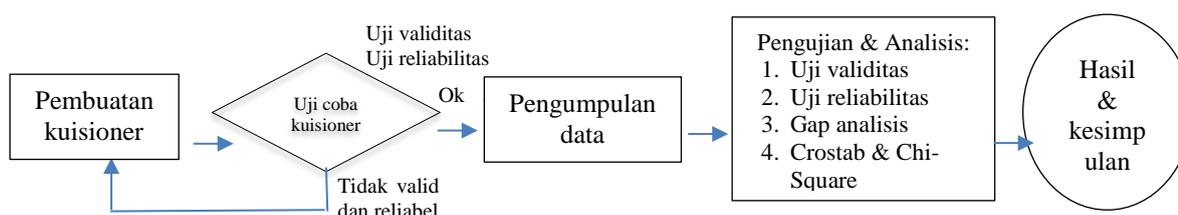
Lokawisata Baturaden adalah salah satu destinasi wisata utama di daerah tersebut. Terdapatnya Terminal bus dan angkot serta Akses jalan yang mudah dan baik memudahkan wisatawan menuju lokawisata Baturaden, membuatnya menjadi pilihan yang nyaman bagi para wisatawan. Lokawisata Baturaden dikelola oleh Dinas Pariwisata Kabupaten Banyumas, memastikan pengalaman wisata yang terorganisir dengan baik [10].

2. METODE PENELITIAN

Dalam penelitian ini digunakan variabel bebas sebagai faktor-faktor yang berpengaruh pada pilihan moda transportasi antara lain waktu tempuh (X1), integrasi tarif dan tiket (X2), integrasi jadwal (X3), integrasi fisik (X4), integrasi jaringan (X5), integrasi informasi (X6), ketersediaan moda transportasi (X7) dan keselamatan (X8). Karakteristik wisatawan terbagi menjadi jenis kelamin, usia wisatawan, kepemilikan kendaraan pribadi, kepemilikan SIM, pekerjaan, pendapatan, asal perjalanan sebelum menggunakan angkutan umum, titik asal sebelum beralih menggunakan angkutan umum, pemilihan moda dari pemberhentian bus, halte dan terminal menuju tempat wisata, teman perjalanan, maksud kunjungan di Purwokerto selain berwisata, jarak tempuh dan biaya perjalanan. Kuisisioner dibuat berdasarkan karakteristik wisatawan dan faktor pemilihan moda yang disebarkan pada wisatawan. Secara keseluruhan dari proses pembuatan kuisisioner, pengumpulan data dan analisis disajikan pada Gambar 1.

Dalam pengambilan sampel penelitian ini menggunakan teknik probability sampling dengan jumlah sampel 250 sampel penelitian dengan melalui uji kuisisioner [11] dan dilanjutkan dengan proses uji validitas, uji reliabilitas. Uji validitas merupakan uji yang berfungsi untuk melihat apakah suatu alat ukur tersebut valid (sahih) atau tidak valid. Alat ukur yang dimaksud disini merupakan pertanyaan-pertanyaan yang ada dalam kuisisioner. Valid jika pertanyaan tersebut dapat mengungkapkan sesuatu yang diukur [10]. Uji validitas menunjukkan tingkat ketepatan antara data peneliti dan data objek sebenarnya [12]. Uji Reabilitas adalah indeks yang menunjukkan sejauh mana suatu alat pengukur dapat dipercaya atau diandalkan. Sehingga uji reliabilitas dapat digunakan untuk mengetahui konsistensi alat ukur, apakah alat ukur tetap konsisten jika pengukuran tersebut diulang. Alat ukur dikatakan reliabel jika menghasilkan hasil yang sama meskipun dilakukan pengukuran berkali-kali [10]. Untuk mengetahui apakah data kuisisioner ini dapat dipercaya atau dapat diandalkan (reliable) [12] dilakukan dengan kriteria nilai Cronbach Alpha $> 0,6$. Gap analisis atau analisa kesenjangan digunakan untuk menentukan langkah-langkah apa yang perlu diambil untuk berpindah dari kondisi saat ini ke kondisi yang diinginkan atau keadaan masa depan yang diinginkan [13]. Gap analisis, digunakan untuk membandingkan kinerja aktual dengan kepentingan yang diharapkan atau potensial [5]. Gap analisis atau analisis kesenjangan merupakan salah satu alat yang dapat digunakan untuk mengevaluasi kinerja [14]. Jika skor persepsi lebih besar dari skor harapan, akan ada gap (+) positif, dan jika skor harapan lebih rendah dari skor persepsi, akan ada gap (-) negatif. Semakin tinggi skor harapan daripada skor persepsi, semakin besar gap. Pelanggan dianggap sangat puas dengan pelayanan perusahaan jika total gap positif, sedangkan jika gap negatif, pelanggan tidak puas. Semakin kecil gap nya semakin baik [15]. Analisis tabulasi silang (crosstab) merupakan salah satu metode analisis demografi yang bertujuan untuk mengetahui makna

atau arti dengan menyilangkan beberapa variabel sekaligus [16]. Uji Crosstab adalah uji untuk mengetahui ada tidaknya hubungan antara karakteristik wisatawan terhadap faktor pemilihan moda transportasi umum. Salah satu cara untuk mentabulasikan beberapa variabel yang berbeda ke dalam suatu matriks adalah dengan menggunakan crosstab, atau tabulasi silang. Hasil tabulasi silang disajikan dalam bentuk tabel dengan variabel yang disusun dalam bentuk baris dan kolom. Penelitian ini akan melakukan perhitungan tabulasi silang melalui uji Chi-Square [6]. Dasar dari uji chi-square adalah membandingkan perbedaan antara frekuensi observasi dengan frekuensi ekspektasi atau frekuensi yang diharapkan. Frekuensi observasi adalah frekuensi yang nilainya didapat dari hasil percobaan. Sedangkan frekuensi harapan adalah frekuensi yang nilainya dapat dihitung secara teoritis. Perbedaan tersebut untuk meyakinkan apabila harga dari chi-square sama atau lebih besar dari suatu harga yang telah ditetapkan pada taraf signifikan tertentu. Uji chi-square sangat bermanfaat dalam melakukan analisis statistik apabila asumsi-asumsi yang dipersyaratkan untuk penggunaan statistik parametrik tidak dapat terpenuhi. Analisis data dilakukan secara kuantitatif untuk mengetahui hubungan antara variable bebas dengan variabel terikat menggunakan uji chi-square dengan bantuan software SPSS.



Gambar 1. Proses pengumpulan data dan analisis

3. HASIL DAN DISKUSI

3.1. Uji Coba Kuisisioner

Uji Coba kuisisioner di bagikan kepada 30 responden di lokawisata Baturaden Pada Minggu 18 Agustus 2024. Proses uji coba ini dilakukan untuk memastikan bahwa semua bagian dari kuesioner yang akan dibagikan kepada responden adalah valid. Uji reliabilitas digunakan untuk mengetahui apakah data kuesioner dapat dipercaya atau dapat diandalkan (reliable). Hasil uji validitas disajikan pada Tabel 1. Uji reliabilitas kuisisioner kepentingan nilai Alpha Cronbach $0,846 > 0,6$, yang menunjukkan bahwa data responden reliabel untuk penelitian ini. Uji realibilitas kuisisioner kinerja nilai Alpha Cronbach $0,879 > 0,6$, yang menunjukkan bahwa data responden reliabel untuk penelitian ini.

Tabel 1. Uji Validitas

No	Variabel	r hitung		r tabel	Keterangan
		Kepentingan	Kinerja		
Waktu Perjalanan (X1)					
1	P1 Berdasarkan waktu perjalanan memilih transportasi umum	0,521	0,599	0,361	Valid
2	P2 Penggunaan transportasi umum waktu tempuh lebih cepat	0,463	0,434	0,361	Valid
Integrasi Tarif dan Tiket (X2)					
1	P3 Jadwal perjalanan transportasi umum memudahkan untuk melakukan perjalanan wisata	0,529	0,370	0,361	Valid
2	P4 Tarif perjalanan sebagai pertimbangan memilih transportasi umum	0,629	0,574	0,361	Valid
Integrasi Jadwal (X3)					
1	P5 Jadwal perjalanan transportasi umum memudahkan untuk melakukan perjalanan wisata	0,377	0,437	0,361	Valid
2	P6 Jadwal keberangkatan dan kedatangan transportasi umum sesuai dengan jadwal yang tersedia	0,666	0,797	0,361	Valid
Integrasi Fisik (X4)					
1	P7 Fasilitas (kursi, AC dan lain-lain) di dalam transportasi umum memadai	0,585	0,750	0,361	Valid
2	P8 Fasilitas pemberhentian transportasi umum memadai	0,547	0,581	0,361	Valid
Integrasi Jaringan (X5)					
1	P9 Akses ke fasilitas pemberhentian transportasi umum mudah dijangkau	0,510	0,539	0,361	Valid

2	P10 Fasilitas pemberhentian transportasi umum memudahkan penumpang dalam berpindah moda transportasi	0,599	0,576	0,361	Valid
Integrasi informasi (X6)					
1	P11 Ketersediaan informasi yang jelas tentang jadwal dan rute transportasi umum di fasilitas pemberhentian	0,367	0,436	0,361	Valid
2	P12 Informasi tentang jadwal dan rute transportasi umum memudahkan dalam melakukan perjalanan wisata	0,647	0,661	0,361	Valid
Ketersediaan Moda Transportasi (X7)					
1	P13 Ketersediaan moda transportasi umum di Kabupaten Banyumas sudah memadai	0,436	0,498	0,361	Valid
2	P14 Ketersediaan transportasi umum memudahkan dalam melakukan perjalanan wisata	0,565	0,822	0,361	Valid
Keselamatan (X8)					
1	P15 Transportasi umum yang gunakan sudah memiliki standar keselamatan yang baik	0,713	0,746	0,361	Valid
2	P16 Transportasi umum yang gunakan sudah memiliki standar keamanan yang baik	0,564	0,705	0,361	Valid

3.2. Karakteristik Wisatawan

Karakteristik wisatawan terbagi menjadi jenis kelamin, usia wisatawan, kepemilikan kendaraan pribadi, kepemilikan SIM, pekerjaan, pendapatan, asal perjalanan sebelum menggunakan angkutan umum, titik asal sebelum beralih menggunakan angkutan umum, pemilihan moda dari pemberhentian bus, halte dan terminal menuju tempat wisata, teman perjalanan, maksud kunjungan di Purwokerto selain berwisata, jarak tempuh dan biaya perjalanan. Hasil disajikan pada Tabel 2.

Tabel 2. Karakteristik wisatawan

No	Jenis Kelamin	Frekuensi	Presentase (%)
1	Pria	134	53,6
2	Wanita	116	46,4
	Jumlah	250	100
No	Usia	Frekuensi	Presentase(%)
1	< 17 tahun	14	5,6
2	17 – 24 tahun	94	37,6
3	25 - 30 tahun	46	18,4
4	30 – 35 tahun	32	12,8
5	>36 tahun	64	25,6
	Jumlah	250	100
No	Kepemilikan Kendaraan	Frekuensi	Presentase(%)
1	Punya	226	90,4
2	Tidak punya	24	9,6
	Jumlah	250	100
No	Kepemilikan Sim	Frekuensi	Presentase(%)
1	Punya	215	86,0
2	Tidak punya	35	14,0
	Jumlah	250	100
No	Pekerjaan	Frekuensi	Presentase(%)
1	Pelajar	13	5,2
2	Mahasiswa	59	23,6
3	PNS	35	14,0
4	Pegawai Swasta	64	25,6
5	Wiraswasta	24	9,6
6	Lainnya	55	22,0
	Jumlah	250	100

No	Pendapatan	Frekuensi	Presentase(%)
1	Rp. 0 -Rp.1500.000	81	32,4
2	Rp. 1.500.000 – Rp.2.500.000	68	27,2
3	Rp. 2.500.000 – Rp.3.500.000	50	20,0
4	> Rp. 3.500.000	51	20,4
	Jumlah	250	100
No	Asal Perjalanan	Frekuensi	Presentase(%)
1	Tempat Perbelanjaan	11	4,4
2	Rumah	207	82,8
3	Penginapan	7	2,8
4	Lainnya	25	10,0
	Jumlah	250	100
No	Titik Asal	Frekuensi	Presentase(%)
1	Terminal	77	30,8
2	Stasiun	5	2,0
3	Halte Bus	102	40,8
4	Rumah	66	26,4
	Jumlah	250	100
No	Moda ke wisata	Frekuensi	Presentase(%)
1	Jalan Kaki	93	37,2
2	Angkot	113	45,2
3	Ojek Online Motor/Mobil	44	17,6
	Jumlah	250	100
No	Temannya	Frekuensi	Presentase(%)
1	Keluarga	86	34,4
2	Temannya	144	57,6
3	Lainnya	20	8,0
	Jumlah	250	100
No	Maksud kunjungan	Frekuensi	Presentase(%)
1	Rekreasi	94	37,6
2	Bisnis	7	2,8
3	Berlibur	143	57,2
4	Belajar	6	2,4
	Jumlah	250	100
No	Jarak tempuh	Frekuensi	Presentase(%)
1	< 5 km	11	4,4
2	5-20 km	116	46,4
3	20-35 km	33	13,2
4	> 35 km	90	36,0
	Jumlah	250	100
No	Biaya Perjalanan	Frekuensi	Presentase(%)
1	Rp. < 100.000	112	44,8
2	Rp. 100.000 – Rp. 300.000	88	35,2
3	Rp. 300.000 – Rp. 500.000	38	15,2
4	Rp. > 500.000	12	4,8
	Jumlah	250	100

3.3. Nilai Gap Antara Kinerja Terhadap Kepentingan

Hasil gap analisis sudah melalui proses uji validitas dan uji reliabilitas secara keseluruhan dan baru dilakukan analisis gap. Nilai gap atau kesenjangan antara kinerja terhadap tingkat kepentingan disajikan pada Tabel 3. Hasil menunjukkan bahwa tingkat kepentingan wisatawan belum terpenuhi dari nilai kinerja yang masih di bawah nilai tingkat kepentingan wisatawan. Layanan angkutan kota di Purwokerto mendapatkan nilai CSI 57% dengan kinerja layanan perlu perbaikan [9].

Tabel 3. Hasil gap analisis anatara kinerja terhadap kepentingan

No	Vairabel	Skor Kepentingan	Rata Rata tingkat kepentingan	Skor Kinerja	Rata-rata Tingkat Kinerja	Gap (Kepentingan- Kinerja)
[1]	[2]	[3]	[4] = [3]/N	[5]	[6] = [5]/N	[6-4]
1	P1	818	3.27	807	3.23	-0.04
2	P2	766	3.06	770	3.08	0.02
3	P3	957	3.83	932	3.73	-0.10
4	P4	954	3.82	904	3.62	-0.20
5	P5	1016	4.06	954	3.82	-0.25
6	P6	1019	4.08	966	3.86	-0.21
7	P7	1006	4.02	947	3.79	-0.24
8	P8	989	3.96	896	3.58	-0.37
9	P9	900	3.60	865	3.46	-0.14
10	P10	925	3.70	876	3.50	-0.20
11	P11	1028	4.11	964	3.86	-0.26
12	P12	1052	4.21	993	3.97	-0.24
13	P13	963	3.85	921	3.68	-0.17
14	P14	995	3.98	961	3.84	-0.14
15	P15	976	3.90	912	3.65	-0.26
16	P16	985	3.94	928	3.71	-0.23
N	250	Rata Rata GAP	61,40	Rata Rata GAP	58,38	- 3,01

3.4. Analisis Faktor Antara Karakteristik Wisatawan Terhadap Pemilihan Moda dalam Perjalanan Wisata

Penilaian karakteristik wisatawan berpengaruh pada faktor pemilihan moda angkutan umum ditunjukkan dengan Asymp. Sig (2-sided) kurang dari 0,05. Tabel 4. menunjukkan karakteristik wisatawan pada maksud kunjungan berpengaruh terhadap waktu tempuh dalam memilih angkutan umum (P1) dan pertimbangan memilih moda angkutan umum (P2). Biaya perjalanan mempengaruhi faktor penggunaan memilih angkutan umum (P2), sedangkan faktor lainnya tidak berpengaruh. Tabel 5, kepemilikan kendaraan pribadi mempengaruhi faktor pada pertimbangan memilih angkutan umum didasarkan tarif perjalanan (P4), karakteristik wisatawan lainnya tidak mempengaruhi jadwal perjalanan (P3). Karakteristik wisatawan terhadap faktor integrasi jadwal (Tabel 6), yaitu kepemilikan kendaraan dan asal perjalanan berpengaruh terhadap faktor jadwal angkutan umum memudahkan perjalanan wisata (P5), sedangkan titik asal perjalanan berpengaruh pada faktor ketersediaan jadwal keberangkatan dan kedatangan transportasi umum (P6). Pada integrasi fisik (Tabel 7), karakteristik wisatawan berpengaruh pada pemilihan moda angkutan umum dari aspek usia, pekerjaan, titik asal perjalanan, menuju lokasi wisata, tujuan perjalanan dan biaya perjalanan berpengaruh pada fasilitas pemberhentian yang memadai (P8). Karakteristik wisatawan yang berpengaruh faktor integrasi jaringan (Tabel 8) antara lain asal perjalanan, jarak tempuh dan biaya perjalanan mempengaruhi pilihan moda angkutan umum pada faktor akses ke fasilitas pemberhentian mudah dijangkau (P9). Pada faktor integrasi informasi Tabel 9, karakteristik wisatawan kepemilikan SIM, pekerjaan, titik asal perjalanan mempengaruhi faktor pilihan moda angkutan umum pada ketersediaan informasi yang jelas tentang jadwal dan rute transportasi umum di fasilitas pemberhentian (P11), sedangkan pemilihan moda menuju lokasi wisata dan jarak tempuh berpengaruh pada faktor informasi tentang jadwal dan rute transportasi umum memudahkan dalam melakukan perjalanan wisata (P12). Pada faktor ketersediaan moda transportasi, Tabel 10, karakteristik wisatawan alamat rumah dan waktu tempuh berpengaruh pada faktor pemilihan Ketersediaan moda transportasi umum di Kabupaten Banyumas sudah memadai (P13), sedangkan kepemilikan kendaraan pribadi dan biaya perjalanan mempengaruhi faktor ketersediaan transportasi umum memudahkan dalam melakukan perjalanan wisata (P14). Tabel 11, karakteristik wisatawan yang mempengaruhi pemilihan faktor standar keselamatan antara lain asal perjalanan, maksud perjalanan dan jarak tempuh (P15), sedangkan dengan standar keamanan (P16) adalah karakteristik wisatawan teman perjalanan dan maksud perjalanan. Ketersediaan sarana prasarana akan mempengaruhi kepuasan wisatawan [17].

Tabel 4. Karakteristik Wisatawan terhadap Faktor Waktu Perjalanan (X1)

Karakteristik	P1			P2		
	Person Chi-Square	Asymp. Sig (2-sided)	Hasil Sig	Person Chi-Square	Asymp. Sig (2-sided)	Hasil Sig
Jenis Kelamin	6.926 ^a	0.226	Sig > 0,05	5.450 ^a	0.363	Sig > 0,05
Alamat Rumah	99.058 ^a	1.000	Sig > 0,05	132.770 ^a	0.841	Sig > 0,05
Usia	28.040 ^a	0.108	Sig > 0,05	22.014 ^a	0.340	Sig > 0,05
Kepemilikan Kendaraan Pribadi	5.021 ^a	0.413	Sig > 0,05	5.114 ^a	0.402	Sig > 0,05
Kepemilikan SIM	2.635 ^a	0.756	Sig > 0,05	6.871 ^a	0.230	Sig > 0,05
Pekerjaan	25.557 ^a	0.432	Sig > 0,05	32.430 ^a	0.146	Sig > 0,05
Pendapatan	18.219 ^a	0.251	Sig > 0,05	12.407 ^a	0.648	Sig > 0,05
Asal Perjalanan	17.842 ^a	0.271	Sig > 0,05	24.326 ^a	0.060	Sig > 0,05
Titik Asal	21.111 ^a	0.133	Sig > 0,05	22.799 ^a	0.089	Sig > 0,05
Frekuensi Perjalanan	16.504 ^a	0.086	Sig > 0,05	15.825 ^a	0.105	Sig > 0,05
Pemilihan Moda Menuju Wisata	9.597 ^a	0.477	Sig > 0,05	12.130 ^a	0.276	Sig > 0,05
Teman Perjalanan	16.603 ^a	0.084	Sig > 0,05	7.066 ^a	0.719	Sig > 0,05
Maksud Kunjungan di Purwokerto	26.237 ^a	0.036	Sig < 0,05	33.149 ^a	0.004	Sig < 0,05
Jarak Tempuh	8.628 ^a	0.896	Sig > 0,05	16.826 ^a	0.329	Sig > 0,05
Waktu tempuh	18.027 ^a	0.261	Sig > 0,05	17.798 ^a	0.273	Sig > 0,05
Biaya Perjalanan	24.589 ^a	0.056	Sig > 0,05	25.299 ^a	0.046	Sig < 0,05

Tabel 5. Karakteristik Wisatawan terhadap Faktor Integrasi Tarif dan Tiket (X2)

Karakteristik	P3			P4		
	Person Chi-Square	Asymp. Sig (2-sided)	Hasil Sig	Person Chi-Square	Asymp. Sig (2-sided)	Hasil Sig
Jenis Kelamin	5.068 ^a	0.535	Sig > 0,05	10.686 ^a	0.058	Sig > 0,05
Alamat Rumah	166.197 ^a	0.762	Sig > 0,05	102.232 ^a	0.999	Sig > 0,05
Usia	31.397 ^a	0.143	Sig > 0,05	26.956 ^a	0.137	Sig > 0,05
Kepemilikan Kendaraan Pribadi	7.523 ^a	0.275	Sig > 0,05	16.157 ^a	0.006	Sig < 0,05
Kepemilikan SIM	11.338 ^a	0.078	Sig > 0,05	12.487 ^a	0.029	Sig < 0,05
Pekerjaan	26.087 ^a	0.671	Sig > 0,05	37.206 ^a	0.055	Sig > 0,05
Pendapatan	18.368 ^a	0.432	Sig > 0,05	12.825 ^a	0.616	Sig > 0,05
Asal Perjalanan	16.922 ^a	0.528	Sig > 0,05	5.279 ^a	0.989	Sig > 0,05
Titik Asal	17.551 ^a	0.486	Sig > 0,05	19.324 ^a	0.199	Sig > 0,05
Frekuensi Perjalanan	5.948 ^a	0.919	Sig > 0,05	11.577 ^a	0.314	Sig > 0,05
Pemilihan Moda Menuju Wisata	10.375 ^a	0.583	Sig > 0,05	14.313 ^a	0.159	Sig > 0,05
Teman Perjalanan	10.006 ^a	0.615	Sig > 0,05	16.340 ^a	0.090	Sig > 0,05
Maksud Kunjungan di Purwokerto	26.766 ^a	0.083	Sig > 0,05	11.484 ^a	0.718	Sig > 0,05
Jarak Tempuh	10.073 ^a	0.930	Sig > 0,05	10.794 ^a	0.767	Sig > 0,05
Waktu tempuh	17.076 ^a	0.518	Sig > 0,05	10.277 ^a	0.802	Sig > 0,05
Biaya Perjalanan	6.451 ^a	0.994	Sig > 0,05	21.575 ^a	0.119	Sig > 0,05

Tabel 6. Karakteristik Wisatawan terhadap Faktor Integrasi Jadwal (X3)

Karakteristik	P5			P6		
	<i>Person Chi-Square</i>	<i>Asymp. Sig (2-sided)</i>	<i>Hasil Sig</i>	<i>Person Chi-Square</i>	<i>Asymp. Sig (2-sided)</i>	<i>Hasil Sig</i>
Jenis Kelamin	9.276 ^a	0.055	Sig > 0,05	8.752 ^a	0.119	Sig > 0,05
Alamat Rumah	78.066 ^a	0.999	Sig > 0,05	142.511 ^a	0.656	Sig > 0,05
Usia	11.107 ^a	0.803	Sig > 0,05	23.096 ^a	0.284	Sig > 0,05
Kepemilikan Kendaraan Pribadi	11.449 ^a	0.022	Sig < 0,05	4.407 ^a	0.492	Sig > 0,05
Kepemilikan SIM	1.918 ^a	0.751	Sig > 0,05	4.154 ^a	0.527	Sig > 0,05
Pekerjaan	19.709 ^a	0.476	Sig > 0,05	24.673 ^a	0.481	Sig > 0,05
Pendapatan	9.732 ^a	0.639	Sig > 0,05	14.160 ^a	0.513	Sig > 0,05
Asal Perjalanan	21.862 ^a	0.039	Sig < 0,05	6.267 ^a	0.975	Sig > 0,05
Titik Asal	7.896 ^a	0.793	Sig > 0,05	60.575 ^a	0.000	Sig < 0,05
Frekuensi Perjalanan	7.763 ^a	0.457	Sig > 0,05	12.963 ^a	0.226	Sig > 0,05
Pemilihan Moda Menuju Wisata	6.873 ^a	0.550	Sig > 0,05	4.801 ^a	0.904	Sig > 0,05
Teman Perjalanan	9.976 ^a	0.267	Sig > 0,05	7.174 ^a	0.709	Sig > 0,05
Maksud Kunjungan di Purwokerto	10.768 ^a	0.549	Sig > 0,05	11.268 ^a	0.733	Sig > 0,05
Jarak Tempuh	3.371 ^a	0.992	Sig > 0,05	10.933 ^a	0.757	Sig > 0,05
Waktu tempuh	8.511 ^a	0.744	Sig > 0,05	15.429 ^a	0.421	Sig > 0,05
Biaya Perjalanan	14.503 ^a	0.270	Sig > 0,05	16.189 ^a	0.370	Sig > 0,05

Tabel 7. Karakteristik Wisatawan terhadap Faktor Integrasi Fisik (X4)

Karakteristik	P7			P8		
	<i>Person Chi-Square</i>	<i>Asymp. Sig (2-sided)</i>	<i>Hasil Sig</i>	<i>Person Chi-Square</i>	<i>Asymp. Sig (2-sided)</i>	<i>Hasil Sig</i>
Jenis Kelamin	.876 ^a	0.928	Sig > 0,05	4.378 ^a	0.496	Sig > 0,05
Alamat Rumah	122.546 ^a	0.418	Sig > 0,05	164.366 ^a	0.200	Sig > 0,05
Usia	22.002 ^a	0.143	Sig > 0,05	51.521 ^a	0.000	Sig < 0,05
Kepemilikan Kendaraan Pribadi	1.929 ^a	0.749	Sig > 0,05	2.086 ^a	0.837	Sig > 0,05
Kepemilikan SIM	4.946 ^a	0.293	Sig > 0,05	1.956 ^a	0.855	Sig > 0,05
Pekerjaan	28.876 ^a	0.090	Sig > 0,05	45.064 ^a	0.008	Sig < 0,05
Pendapatan	15.080 ^a	0.237	Sig > 0,05	24.114 ^a	0.063	Sig > 0,05
Asal Perjalanan	10.574 ^a	0.566	Sig > 0,05	23.199 ^a	0.080	Sig > 0,05
Titik Asal	16.520 ^a	0.169	Sig > 0,05	35.206 ^a	0.002	Sig < 0,05
Frekuensi Perjalanan	2.723 ^a	0.951	Sig > 0,05	5.929 ^a	0.821	Sig > 0,05
Pemilihan Moda Menuju Wisata	15.128 ^a	0.057	Sig > 0,05	23.871 ^a	0.008	Sig < 0,05
Teman Perjalanan	6.464 ^a	0.595	Sig > 0,05	15.579 ^a	0.112	Sig > 0,05
Maksud Kunjungan di Purwokerto	5.509 ^a	0.939	Sig > 0,05	34.809 ^a	0.003	Sig < 0,05
Jarak Tempuh	12.732 ^a	0.389	Sig > 0,05	22.063 ^a	0.106	Sig > 0,05
Waktu tempuh	14.627 ^a	0.262	Sig > 0,05	11.975 ^a	0.681	Sig > 0,05
Biaya Perjalanan	13.886 ^a	0.308	Sig > 0,05	26.143 ^a	0.037	Sig < 0,05

Tabel 8. Karakteristik wisatawan terhadap Faktor Integrasi Jaringan (X5)

Karakteristik	P9			P10		
	Person Chi-Square	Asymp. Sig (2-sided)	Hasil Sig	Person Chi-Square	Asymp. Sig (2-sided)	Hasil Sig
Jenis Kelamin	7.124 ^a	0.212	Sig > 0,05	5.317 ^a	0.378	Sig > 0,05
Alamat Rumah	124.793 ^a	0.934	Sig > 0,05	107.415 ^a	0.997	Sig > 0,05
Usia	24.253 ^a	0.232	Sig > 0,05	22.407 ^a	0.319	Sig > 0,05
Kepemilikan Kendaraan Pribadi	1.812 ^a	0.874	Sig > 0,05	6.259 ^a	0.282	Sig > 0,05
Kepemilikan SIM	1.104 ^a	0.954	Sig > 0,05	6.851 ^a	0.232	Sig > 0,05
Pekerjaan	33.112 ^a	0.128	Sig > 0,05	28.739 ^a	0.275	Sig > 0,05
Pendapatan	19.362 ^a	0.198	Sig > 0,05	18.118 ^a	0.256	Sig > 0,05
Asal Perjalanan	25.431 ^a	0.044	Sig < 0,05	10.712 ^a	0.773	Sig > 0,05
Titik Asal	15.064 ^a	0.447	Sig > 0,05	12.175 ^a	0.666	Sig > 0,05
Frekuensi Perjalanan	12.233 ^a	0.270	Sig > 0,05	6.608 ^a	0.762	Sig > 0,05
Pemilihan Moda Menuju Wisata	7.698 ^a	0.658	Sig > 0,05	14.787 ^a	0.140	Sig > 0,05
Teman Perjalanan	7.584 ^a	0.669	Sig > 0,05	9.117 ^a	0.521	Sig > 0,05
Maksud Kunjungan di Purwokerto	19.765 ^a	0.181	Sig > 0,05	19.203 ^a	0.205	Sig > 0,05
Jarak Tempuh	26.762 ^a	0.031	Sig < 0,05	10.527 ^a	0.785	Sig > 0,05
Waktu tempuh	11.285 ^a	0.732	Sig > 0,05	18.819 ^a	0.222	Sig > 0,05
Biaya Perjalanan	13.308 ^a	0.579	Sig < 0,05	17.357 ^a	0.298	Sig > 0,05

Tabel 9. Karakteristik Wisatawan terhadap Faktor Integrasi Informasi (X6)

Karakteristik	P11			P12		
	Person Chi-Square	Asymp. Sig (2-sided)	Hasil Sig	Person Chi-Square	Asymp. Sig (2-sided)	Hasil Sig
Jenis Kelamin	5.231 ^a	0.388	Sig > 0,05	7.325 ^a	0.198	Sig > 0,05
Alamat Rumah	123.194 ^a	0.946	Sig > 0,05	153.834 ^a	0.398	Sig > 0,05
Usia	29.491 ^a	0.079	Sig > 0,05	13.189 ^a	0.869	Sig > 0,05
Kepemilikan Kendaraan Pribadi	3.967 ^a	0.554	Sig > 0,05	1.677 ^a	0.892	Sig > 0,05
Kepemilikan SIM	12.669 ^a	0.027	Sig < 0,05	1.032 ^a	0.960	Sig > 0,05
Pekerjaan	38.048 ^a	0.046	Sig < 0,05	21.899 ^a	0.642	Sig > 0,05
Pendapatan	12.000 ^a	0.679	Sig > 0,05	14.269 ^a	0.505	Sig > 0,05
Asal Perjalanan	5.189 ^a	0.990	Sig > 0,05	7.571 ^a	0.940	Sig > 0,05
Titik Asal	31.010 ^a	0.009	Sig < 0,05	19.428 ^a	0.195	Sig > 0,05
Frekuensi Perjalanan	9.974 ^a	0.443	Sig > 0,05	14.229 ^a	0.163	Sig > 0,05
Pemilihan Moda Menuju Wisata	16.626 ^a	0.083	Sig > 0,05	21.715 ^a	0.017	Sig < 0,05
Teman Perjalanan	7.709 ^a	0.657	Sig > 0,05	6.286 ^a	0.791	Sig > 0,05
Maksud Kunjungan di Purwokerto	15.459 ^a	0.419	Sig > 0,05	11.850 ^a	0.690	Sig > 0,05
Jarak Tempuh	21.790 ^a	0.113	Sig > 0,05	25.766 ^a	0.041	Sig < 0,05
Waktu tempuh	13.725 ^a	0.546	Sig > 0,05	23.918 ^a	0.067	Sig > 0,05
Biaya Perjalanan	17.195 ^a	0.307	Sig > 0,05	16.934 ^a	0.323	Sig > 0,05

Tabel 10. Karakteristik Wisatawan terhadap Faktor Ketersediaan Moda Transportasi (X7)

Karakteristik	P13			P14		
	<i>Person Chi-Square</i>	<i>Asymp. Sig (2-sided)</i>	<i>Hasil Sig</i>	<i>Person Chi-Square</i>	<i>Asymp. Sig (2-sided)</i>	<i>Hasil Sig</i>
Jenis Kelamin	1.902 ^a	0.754	Sig > 0,05	2.103 ^a	0.910	Sig > 0,05
Alamat Rumah	244.915 ^a	0.000	Sig < 0,05	134.841 ^a	0.995	Sig > 0,05
Usia	20.823 ^a	0.185	Sig > 0,05	36.926 ^a	0.045	Sig < 0,05
Kepemilikan Kendaraan Pribadi	1.736 ^a	0.784	Sig > 0,05	11.924 ^a	0.064	Sig > 0,05
Kepemilikan SIM	.312 ^a	0.989	Sig > 0,05	10.562 ^a	0.103	Sig > 0,05
Pekerjaan	18.929 ^a	0.526	Sig > 0,05	40.421 ^a	0.097	Sig > 0,05
Pendapatan	9.816 ^a	0.632	Sig > 0,05	17.776 ^a	0.471	Sig > 0,05
Asal Perjalanan	6.003 ^a	0.916	Sig > 0,05	26.202 ^a	0.095	Sig > 0,05
Titik Asal	9.075 ^a	0.697	Sig > 0,05	13.539 ^a	0.759	Sig > 0,05
Frekuensi Perjalanan	4.483 ^a	0.811	Sig > 0,05	7.411 ^a	0.829	Sig > 0,05
Pemilihan Moda Menuju Wisata	12.744 ^a	0.121	Sig > 0,05	10.405 ^a	0.581	Sig > 0,05
Teman Perjalanan	4.380 ^a	0.821	Sig > 0,05	7.794 ^a	0.801	Sig > 0,05
Maksud Kunjungan di Purwokerto	18.669 ^a	0.097	Sig > 0,05	17.090 ^a	0.517	Sig > 0,05
Jarak Tempuh	7.749 ^a	0.804	Sig > 0,05	14.151 ^a	0.719	Sig > 0,05
Waktu tempuh	22.465 ^a	0.033	Sig < 0,05	23.199 ^a	0.183	Sig > 0,05
Biaya Perjalanan	9.576 ^a	0.653	Sig > 0,05	35.847 ^a	0.007	Sig < 0,05

Tabel 11. Karakteristik Wisatawan terhadap Faktor Keselamatan (X8)

Karakteristik	P15			P16		
	<i>Person Chi-Square</i>	<i>Asymp. Sig (2-sided)</i>	<i>Hasil Sig</i>	<i>Person Chi-Square</i>	<i>Asymp. Sig (2-sided)</i>	<i>Hasil Sig</i>
Jenis Kelamin	2.952 ^a	0.399	Sig > 0,05	2.888 ^a	0.577	Sig > 0,05
Alamat Rumah	89.617 ^a	0.492	Sig > 0,05	108.671 ^a	0.762	Sig > 0,05
Usia	15.010 ^a	0.241	Sig > 0,05	23.817 ^a	0.094	Sig > 0,05
Kepemilikan Kendaraan Pribadi	3.420 ^a	0.331	Sig > 0,05	2.365 ^a	0.669	Sig > 0,05
Kepemilikan SIM	5.428 ^a	0.143	Sig > 0,05	1.733 ^a	0.785	Sig > 0,05
Pekerjaan	12.858 ^a	0.613	Sig > 0,05	28.572 ^a	0.097	Sig > 0,05
Pendapatan	12.979 ^a	0.164	Sig > 0,05	13.436 ^a	0.338	Sig > 0,05
Asal Perjalanan	20.378 ^a	0.016	Sig < 0,05	2.490 ^a	0.998	Sig > 0,05
Titik Asal	5.742 ^a	0.765	Sig > 0,05	7.199 ^a	0.844	Sig > 0,05
Frekuensi Perjalanan	12.239 ^a	0.057	Sig > 0,05	10.275 ^a	0.246	Sig > 0,05
Pemilihan Moda Menuju Wisata	9.179 ^a	0.164	Sig > 0,05	13.002 ^a	0.112	Sig > 0,05
Teman Perjalanan	5.416 ^a	0.492	Sig > 0,05	18.188 ^a	0.020	Sig < 0,05
Maksud Kunjungan di Purwokerto	17.708 ^a	0.039	Sig < 0,05	43.299 ^a	0.000	Sig < 0,05
Jarak Tempuh	17.618 ^a	0.040	Sig < 0,05	12.289 ^a	0.423	Sig > 0,05
Waktu tempuh	8.365 ^a	0.498	Sig > 0,05	7.289 ^a	0.838	Sig > 0,05
Biaya Perjalanan	2.952 ^a	0.399	Sig > 0,05	7.446 ^a	0.827	Sig > 0,05

4. KESIMPULAN

Hasil pengukuran gap analisis kinerja layanan moda untuk perjalanan wisata dianggap belum memenuhi tingkat kepentingan wisatawan dengan nilai gap rata-rata (-3,01). Hasil uji Chi - Square karakteristik wisatawan yang mempengaruhi faktor-faktor pemilihan moda transportasi dengan nilai $\text{sig} < 0,05$ atau berpengaruh terhadap faktor-faktor pemilihan moda angkutan umum untuk wisata antara lain alamat rumah mempengaruhi faktor ketersediaan moda transportasi. Usia mempengaruhi faktor integrasi fisik, ketersediaan moda transportasi, kepemilikan kendaraan pribadi mempengaruhi faktor integrasi tarif dan tiket, integrasi jadwal, kepemilikan SIM mempengaruhi faktor integrasi tarif dan tiket, integrasi informasi, pekerjaan mempengaruhi faktor integrasi fisik, integrasi informasi, asal perjalanan mempengaruhi faktor integrasi jadwal, integrasi jaringan, keselamatan. Titik asal mempengaruhi faktor integrasi jadwal, integrasi fisik, integrasi informasi. Pemilihan moda menuju wisata mempengaruhi faktor integrasi fisik, integrasi informasi, teman perjalanan mempengaruhi faktor keselamatan, maksud kunjungan di Purwokerto mempengaruhi faktor waktu tempuh, integrasi fisik, keselamatan. Sedangkan jarak tempuh mempengaruhi faktor integrasi jaringan, integrasi informasi, keselamatan; waktu tempuh mempengaruhi faktor ketersediaan moda transportasi dan biaya perjalanan mempengaruhi waktu tempuh, integrasi fisik, ketersediaan moda transportasi. Berdasarkan dari hasil penelitian tersebut saran yang dapat diberikan untuk mendukung dalam peningkatan layanan angkutan umum untuk wisata perlu memperhatikan kepentingan wisatawan dari segi waktu tempuh, tarif dan tiket, jadwal, integrasi fisik, integrasi jaringan, integrasi informasi, ketersediaan moda transportasi, dan keselamatan. Karena hal ini memiliki kemampuan untuk meningkatkan pelayanan dan mengoptimalkan penggunaan transportasi umum untuk wisatawan sesuai dengan preferensi wisatawan. Penelitian mendukung lainnya perlu mempelajari lebih lanjut tentang faktor-faktor penggunaan moda lainnya seperti biro perjalanan wisata di Kabupaten Banyumas untuk mendapatkan gambaran yang lebih lengkap sehingga menghasilkan rekomendasi perbaikan layanan transportasi secara menyeluruh dalam layanan pariwisata sebagai upaya peningkatan amenitas wisata di Kabupaten Banyumas.

DAFTAR PUSTAKA

- [1] N. Hidayati, E. Al Hasan, Z. Idris, and G. S. Mulyono, "Pemilihan Moda Perjalanan Menuju Kawasan Obyek Wisata Menara Kudus Menggunakan Model Logit Biner," *Journal of Sustainable Civil Engineering (JOSCE)*, vol. 5, no. 02, pp. 91–101, Oct. 2023, doi: 10.47080/josce.v5i02.2687.
- [2] N. K. Diwangkara, S. R. Sari, and R. S. Rukayah, "Pengembangan Pariwisata Kawasan Baturraden," *Jurnal Arsitektur ARCADE*, vol. 4, no. 2, p. 120, Jul. 2020, doi: 10.31848/arcade.v4i2.431.
- [3] N. Aisah and D. A. Suseno, "Analisis Pemilihan Moda Transportasi dalam Kunjungan Wisatawan," *Efficient: Indonesian Journal of Development Economics*, vol. 4, no. 1, pp. 1108–1127, 2021.
- [4] P. Witchayaphong, S. Pravinvongvuth, K. Kanitpong, K. Sano, and S. Horpibulsuk, "Influential Factors Affecting Travelers' Mode Choice Behavior on Mass Transit in Bangkok, Thailand," *Sustainability*, vol. 12, no. 22, p. 9522, Nov. 2020, doi: 10.3390/su12229522.
- [5] F. S. Widyatami, "Potensi dan Permasalahan Reformasi Transportasi Umum Massal di Kota Malang," *Jurnal Komposit*, vol. 5, no. 2, p. 65, Mar. 2022, doi: 10.32832/komposit.v5i2.6280.
- [6] A. Haniff and R. Syafriharti, "Hubungan Pemilihan Moda Dengan Karakteristik Sosial Ekonomi Dan Jarak Perjalanan Penglaju Dari Kota Cimahi Ke Kota Bandung Dengan Maksud Bekerja," *Jurnal Wilayah dan Kota*, vol. 3, no. 02, pp. 54–67, Oct. 2017, doi: 10.34010/jwk.v4i02.2094.
- [7] M. L. Nursetiadi and R. Agustina, "Faktor Yang Mempengaruhi Pemilihan Moda Transportasi Kendaraan Pribadi Dan Bus Karyawan Pekerja Pabrik Kecamatan Cikarang Utara Menuju Tempat Kerja," in *Studi Kasus: Kecamatan Cikarang Utara Menuju Kawasan Industri Jababeka*, 2022, pp. 455–465.
- [8] N. M. N. P. Dewi, K. V. E. M. Dwipayanti, A. Maulana, K. D. P. Suyasa, and B. Mardikawati, "Faktor Yang Mempengaruhi Pemilihan Moda Transportasi Wisatawan Di Pantai Matahari Terbit Dengan Metode Chi-Kuadrat," *Berkala Forum Studi Transportasi antar Perguruan Tinggi*, vol. 1, no. 3, pp. 572–581, Dec. 2023, doi: 10.19184/berkalafstpt.v1i3.598.
- [9] J. Juanita, H. I. Syah, and T. Pinandita, "Perspektif Gender: Integrasi Walkability – Public Transport," *Sistem dan Teknik Transportasi Indonesia*, vol. 1, no. 1, pp. 1–8, May 2024, doi: 10.47134/stti.v1i1.2412.
- [10] N. M. Janna and Herianto, "Artikel Statistik yang Benar," *Jurnal Darul Dakwah Wal-Irsyad (DDI)*, pp. 1–12, 2021.
- [11] U. A. Wahhab and J. Juanita, "Kinerja Operasional Bus Rapid Transit (BRT) Trans Jateng Koridor Purwokerto-Purbalingga," *JRST (Jurnal Riset Sains dan Teknologi)*, vol. 6, no. 2, p. 205, Nov. 2022, doi: 10.30595/jrst.v6i2.15251.
- [12] Y. Yulia, "Strategi yang digunakan dalam penelitian ini adalah Strategi Asosiatif," 2019.
- [13] M. F. Putra, E. Suhendar, and R. Usman, "GAP Analysis Persiapan Implementasi ISO 9001:2015 Pada PT. Trans Power Marine, Tbk," *Jurnal PASTI*, vol. 13, no. 2, p. 149, Nov. 2019, doi: 10.22441/pasti.2019.v13i2.004.

-
- [14] I. Mutmainah, I. A. Yulia, F. Marnilin, and A. Z. Mahfudi, "GAP Analysis Untuk Mengetahui Kinerja Implementasi Program Merdeka Belajar Kampus Merdeka," *Jurnal Ilmiah Manajemen Kesatuan*, vol. 10, no. 1, pp. 19–34, Mar. 2022, doi: 10.37641/jimkes.v10i1.934.
- [15] A. Saefullah, "Analisa Tingkat Kepuasan Pelanggan Terhadap Kualitas Pelayanan Pada Toko Online Shop XYZ," *Economic and Business Management International Journal (EABMIJ)*, vol. 4, no. 3, pp. 278–285, 2022.
- [16] G. K. Putra, S. F. Persada, and B. Apriyansyah, "Analisis Karakteristik Demografi dan Tabulasi Silang pada Niat Menggunakan Alat Deteksi," *Jurnal Teknik ITS*, vol. 10, no. 2, pp. 161–166, 2021.
- [17] U. Soebiyantoro, "Pengaruh Ketersediaan Sarana Prasarana, Sarana Transportasi Terhadap Kepuasan Wisatawan," *Jurnal Manajemen Pemasaran*, vol. 1, no. 4, pp. 16–22, 2009, Accessed: May 22, 2025. [Online]. Available: <https://jurnalpemasaran.petra.ac.id/index.php/mar/issue/view/3087>