

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Pemahaman Tentang Pariwisata

Berdasarkan UU Nomor 10 Tahun 2009 mengenai kepariwisataan merupakan aktivitas yang berkaitan dengan pariwisata yang beragam serta berilmu yang datang sebagai bentuk kebutuhan setiap individu untuk melakukan komunikasi antara wisatawan dan masyarakat setempat, Pemda, dan pengusaha. Kepariwisataan memiliki tujuan menyehatkan rohani, pada orang yang berkunjung dengan melakukan kunjungan wisata serta menambahkan pendapatan daerah dan masyarakat setempat dalam melestarikan alam serta sumber daya alam, menghapus kemiskinan, meningkatkan kesejahteraan rakyat, dan meningkatkan pertumbuhan ekonomi. Kepariwisataan memiliki prinsip dalam melakukan penyelenggaraan agar sesuai dengan norma yang berlaku.

2.1.1 Pengertian Pariwisata

Pariwisata adalah peristiwa yang populer untuk dikembangkan sebagai penghasilan bagi negara dan masyarakat, karena sektor pariwisata tidak menimbulkan polusi atau pun kerusakan lingkungan (Riani, 2021). Sektor yang memiliki hubungan dengan sektor lain adalah pariwisata. Pengembangan disektor pariwisata memiliki dampak positif pada perkembangan sektor lain, seperti perdagangan, hotel, sektor restoran dan perusahaan, ini membuat banyak daerah yang berlomba-lomba mengembangkan perekonomian melalui sektor pariwisata (Sumastuti, Prabowo and Violinda, 2021). Berdasarkan UU Nomor 10 Tahun 2009 tentang kepariwisataan Pariwisata adalah kegiatan yang mendapat dukungan oleh berbagai lembaga dan layanan diantaranya Pemerintah Kota, pengusaha, dan pemerintah daerah yang menyatakan bahwa pengembangan pariwisata diperlukan untuk mempromosikan distribusi peluang bisnis yang sama. Pariwisata menjadi potensi yang dapat dikembangkan yang memiliki dampak di sektor lain diantaranya dalah pertumbuhan ekonomi serta sosial budaya.

2.1.2 Tujuan Pariwisata

Berdasarkan UU Nomor 10 Tahun 2009 tentang kepariwisataan, Pariwisata bertujuan untuk peningkatan pendapatan nasional dan lokal untuk kebutuhan fisik dan mental, wisatawan akan mendapatkan fasilitas dan menikmati fasilitas yang disediakan ole pengelola wisata. Pariwisata juga memiliki beberapa tujuan diantaranya untuk meningkatkan

pertumbuhan ekonomi, mengurangi tingkat kemiskinan dan pengangguran, menjaga keberlanjutan lingkungan alam dan budaya, memperkuat identitas daerah (Pendit, 2020).

Pariwisata dapat membantu dalam kesehatan jiwa, pengetahuan, dan dapat membantu menjaga kelestarian budaya daerah, serta dapat mengenalkan kepada masyarakat tentang potensi pada suatu daerah. Destinasi wisata dan fasilitas pariwisata memiliki peran penting terhadap daerah, salah satu perannya diantaranya memberikan pelayanan umum di antaranya yaitu rekreasi, hiburan, olahraga, santai/ refreking. peran lainnya dari destinasi wisata adalah memberikan kesempatan kerja dan kewirausahaan bagi masyarakat dalam sector pariwisata di berbagai bidang seperti perdagangan, transportasi, hiburan, dan layanan. peran berikutnya adalah mendukung pendidikan, penelitian dan pengembangan upaya dan meningkatkan aset lokal untuk investasi jangka panjang (Nadhifatur Rifdah and Kusdiwanggo, 2024).

2.1.3 Jenis Pariwisata

Jenis pariwisata diklasifikasikan menjadi 4 yaitu wisata budaya, wisata buatan, wisata alam, wisata religi (Rachmad *et al.*, 2021).

a. Wisata budaya

Wisata budaya merupakan kunjungan yang dilakukan untuk mengubah cara berpandangan hidup dengan berkunjung ke wisata budaya untuk mempelajari sejarah, kebiasaan, adat istiadat, cara hidup, budaya dan kesenian daerah.

b. Wisata buatan

wisata buatan merupakan wisata yang di ciptakan oleh manusia sebagai bentuk kepedulian terhadap pariwisata yang terdapat di Kota Semarang.

c. Wisata alam

Wisata alam biasanya merupakan tempat wisata yang memiliki nuansa alam seperti cagar alam, taman lindung, hutan daerah pegunungan dan sebagainya yang dilindungi oleh pemerintah setempat.

d. Wisata religi

Wisata ziarah merupakan wisata yang terakait dengan kegiatan keagamaan, sejarah, adat istiadat dan kepercayaan umat atau kelompok dalam masyarakat. Kegiatan ini banyak dilakukan oleh perorangan atau rombongan ke tempat suci, ke makam atau pemimpin yang diagungkan dan ke tempat pemakaman tokoh agama.

2.1.4 Peran obyek wisata dalam mendukung kota layak anak

KLA merupakan suatu peraturan dari pemerintah untuk dilaksanakan di berbagai daerah di Indonesia untuk memenuhi hak anak yang terdapat di kabupaten/kota. Terdapat beberapa faktor-faktor yang dapat mempengaruhi pembentukan suatu wilayah menjadi kota yang ramah anak dalam undang-undang dan peraturan untuk hak-hak anak, disebutkan bahwa beberapa

factor tersebut meliputi kebijakan yang memuaskan, anggaran untuk implementasi hak-hak anak, peraturan hukum serta peraturan, pemerintah (Pratiwi and Setyowati, 2021).

Indikator KLA dikelompokkan dalam beberapa klaster diantaranya adalah hak sipil dan kebebasan, lingkungan keluarga dan pengasuh alternatif, kesehatan dasar dan kesejahteraan, pendidikan, pemanfaatan waktu luang, dan kegiatan seni budaya, serta perlindungan khusus. Pada klaster pemanfaatan waktu luang erat kaitannya dengan kegiatan pariwisata, memanfaatkan waktu luang dengan berwisata melatih anak untuk berkomunikasi serta mengeksplor tempat wisata, membangun kepercayaan diri saat berinteraksi dengan alam, dapat menumbuhkan empati saat berwisata ke wisata edukasi, meningkatkan minat belajar, mendapat banyak wawasan dan yang paling penting membangun bonding keluarga (Novika, 2022).

2.2 Jaringan Jalan dan Aksesibilitas Dalam Mendukung Pergerakan ke Obyek Wisata

Aksesibilitas merupakan aspek yang berpengaruh pengembangan pariwisata ini disebabkan karena pengembangan aksesibilitas sebagai penghubung antara daerah-daerah yang ramai ke daerah yang kurang ramai (Delamartha, Galing Yudana and Erma Fitria Rini, 2021). Aksesibilitas dalam pariwisata wisata memiliki berbagai aspek yang harus ada, baik aspek fisik maupun aspek non fisik. Dalam Permen No. 50 Tahun 2011 Tentang Rencana Induk Pembangunan Kepariwisata Nasional Tahun 2010-2025 aksesibilitas yang terdapat di destinasi. Faktor penting yang mempengaruhi wisatawan dalam mengunjungi sebuah objek wisata adalah aksesibilitas menuju wisata tersebut. Jika aksesibilitas yang terdapat di suatu wisata sudah memadai maka akan meningkatkan minat pengunjung dalam berkunjung ke tempat wisata tersebut (Yugo Susanto & Sri Bangun Lestari, 2020).

2.2.1 Pengertian Jaringan Jalan dan Aksesibilitas

Berdasarkan UU Nomor 2 Tahun 2022 tentang jalan infrastruktur Jalan sebagai salah satu pilar utama untuk kesejahteraan umum dan sebagai prasarana dasar dalam pelayanan umum dan pemanfaatan sumber daya ekonomi sebagai bagian dari sistem transportasi nasional melalui pendekatan pengembangan wilayah agar tercapai konektivitas. Berdasarkan PP Nomor 34 Tahun 2006 juga disebutkan infrastruktur jalan merupakan sarana penunjang transportasi darat yang terdiri dari ruas Jalan, termasuk bangunan penghubung, bangunan yang dilengkapi untuk diperuntukkan bagi pengguna lalu lintas, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah, serta di atas permukaan air. Peraturan lalu lintas bertujuan untuk melancarkan dan menghindari kemacetan serta potensi kecelakaan. Menurut PP Nomor 34 Tahun 2006 Pasal 5, jalan umum dikelompokkan menjadi beberapa klasifikasi yaitu sistem jaringan jalan, fungsi jalan, dan status jalan.

a. Klasifikasi Jalan Menurut Sistem Jaringan Jalan

Berdasarkan PP Nomor 34 Tahun 2006, jalan merupakan jaringan yang terdiri dari jalan primer dan jalan sekunder yang saling terhubung. Pembangunan jalan berpedoman terhadap RTRW serta hubungan antar perkotaan dan pedesaan. Jaringan jalan primer merupakan jaringan jalan yang didirikan atau dibangun sesuai dengan pengaturan tata ruang dan struktur ruang, yang dapat menghubungkan jalur distribusi. Jaringan jalan sekunder adalah jaringan yang memiliki kedudukan sebagai pelayanan pendukung dari sistem jaringan jalan primer.

1) Sistem jaringan jalan primer

Menurut PP Nomor 34 Tahun 2006 mengenai jalan, sistem jaringan jalan primer dibangun dengan berpedoman kepada rencana tata ruang dan dengan menghubungkan antar wilayah dapat mewujudkan kegiatan sebagai berikut :

- a) Memiliki hubungan sebagai pusat kegiatan nasional PKN.
- b) Mengubungkan pusat kegiatan lokal ke pusat kegiatan nasional.

2) Sistem jaringan jalan sekunder.

Berdasarkan Peraturan pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 mengenai jalan sekunder dibangun dengan berpedoman kepada rencana tata ruang wilayah kabupaten/kota.

b. Klasifikasi Jalan Menurut Fungsi Jalan

Infrastruktur jalan jika dilihat dari ciri dan pergerakannya pada ruas jalan, serta kegunaan jalan dapat diklasifikasikan menjadi 4 jenis yaitu ruas jalan arteri, ruas jalan kolektor, ruas jalan lokal dan lingkungan serta fungsi jalan dikelompokkan menjadi 2 berdasarkan jenis jaringan jalan yaitu primer dan sekunder.

1) Fungsi jalan arteri

Menurut UU Nomor 2 Tahun 2022 tentang jalan, jalan arteri merupakan ruas Jalan yang bersifat umum yang memiliki fungsi sebagai jalur transportasi utama yang memiliki ciri-ciri, memiliki kecepatan relatif tinggi. Jalan arteri dibedakan 2 yaitu jalan arteri primer dan jalan arteri sekunder. Jalan arteri primer adalah merupakan jalan yang PKN dan PKW. Rata-rata kecepatan yang melaju di jalan arteri primer memiliki kecepatan 60 km/jam dan memiliki lebar jalan selebar 11 meter. Menurut PP Nomor 34 Tahun 2006 mengenai jalan, jalan arteri sekunder merupakan jalan yang terhubung antara kawasan primer dengan kawasan sekunder. Rata-rata kecepatan yang melaju di jalan arteri sekunder paling rendah 30 km/jam dan memiliki lebar badan jalan minimal 11 meter.

2) Fungsi jalan kolektor

Berdasarkan Undang-undang Nomor 2 Tahun 2022 mengenai jalan, jalan kolektor adalah Jalan publik yang memiliki fungsi melayani angkutan sedang dan besar dan memiliki ciri-ciri perjalanan jarak sedang, serta memiliki kecepatan rata-rata sedang. Jalan kolektor dibedakan 2 klasifikasi yaitu jalan kolektor primer dan jalan kolektor sekunder. Jalan kolektor merupakan menghubungkan antara Pkn dan Pkl. Rata-rata kecepatan yang melaju di jalan

kolektor primer minimal 40 km/jam dan memiliki lebar badan jalan minimal 9 meter. Menurut Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang jalan memiliki rata-rata kecepatan yang melaju di jalan kolektor sekunder paling rendah 20km/jam dan memiliki lebar badan jalan 9 meter.

3) Fungsi jalan lokal

Berdasarkan Undang-undang Nomor 2 Tahun 2022 mengenai jalan, jalan lokal adalah jalan umum yang memiliki fungsi melayani angkutan setempat dengan ciri perjalanan jarak dekat, memiliki kecepatan rata-rata rendah. Jalan lokal dibedakan 2 klasifikasi yaitu jalan lokal primer dan lokal sekunder. Rata-rata kecepatan yang melaju di jalan lokal primer minimal 20 km/jam dan memiliki lebar badan jalan minimal 7,5 meter. Menurut PP Nomor 34 Tahun 2006 tentang jalan, Jalan lokal sekunder adalah jalan yang menghubungkan kawasan sekunder kesatu dengan perumahan, kawasan sekunder kedua dengan perumahan, kawasan sekunder ketiga sampai ke perumahan. Rata-rata kecepatan yang melaju di jalan lokal sekunder paling rendah 10 km/jam dan memiliki lebar badan jalan 7,5 meter.

4) Fungsi jalan lingkungan

Menurut Undang-undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang jalan, jalan lingkungan adalah jalan umum yang berfungsi melayani angkutan lingkungan dengan ciri perjalanan jarak dekat dan kecepatan rendah. Jalan lingkungan dibedakan 2 klasifikasi diantaranya jalan lingkungan primer dan jalan lingkungan sekunder. Jalan lingkungan primer merupakan jalan yang menjadi penghubung pusat kegiatan di dalam kawasan perdesaan dan jalan di dalam lingkungan kawasan perdesaan. Rata-rata kecepatan yang melaju di jalan lingkungan primer paling rendah 10 km/jam dan memiliki lebar badan jalan minimal 3,5 meter. Rata-rata kecepatan yang melaju di jalan lingkungan sekunder paling rendah 10 km/jam dan memiliki lebar badan jalan minimal 3,5 meter.

c. Klasifikasi Jalan Menurut Status Jalan

Menurut UU Nomor 2 Tahun 2022 tentang jalan, pengelompokan jalan menurut status jalan diklasifikasikan jadi 5 klasifikasi yaitu jalan nasional, jalan provinsi, jalan kabupaten, jalan kota dan jalan desa.

1) Jalan nasional

Pengelolaan Jalan Nasional adalah wewenang Kementerian PUPR yaitu di bidang Direktorat Jenderal Bina Marga dalam pelaksanaan tugas penyelenggaraan jalan nasional dibentuk oleh Balai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional sesuai dengan wilayah masing-masing. Jalan nasional terbagi menjadi jalan arteri primer, jalan kolektor primer.

2) Jalan provinsi

Jalan provinsi merupakan jaringan jalan primer menjadi penghubung antara ibu kota kabupaten/kota, dan jalan strategis provinsi. Pengaturan jalan provinsi adalah menjadi wewenang dari pemerintah provinsi.

3) Jalan Kabupaten

Penyelenggaraan jalan kabupaten adalah wewenang dari PemKab atau pemerintah daerah setempat. Jalan kabupaten memiliki jalan kolektor primer yang tidak menjadi bagian jalan nasional dan jalan provinsi, jalan lokal primer yang menghubungkan ibukota kabupaten dengan ibukota kecamatan, ibukota kabupaten dengan pusat desa, antar ibukota kecamatan, ibukota kecamatan dengan desa, dan antar desa, jalan sekunder yang tidak termasuk jalan provinsi dan jalan sekunder dalam kota.

4) Jalan kota

Jalan Kota merupakan jalan yang bersifat publik/umum. Jalan kota adalah kewenangan Pemerintah Kota dan sudah ditetapkan ruas-ruas jalan kota ditetapkan oleh Walikota dengan Surat Keputusan Walikota.

5) Jalan desa

Jalan Desa adalah jalan lingkungan primer dan jalan lokal primer yang tidak menjadi bagian dari jalan kabupaten yang terdapat pada kawasan perdesaan, dan merupakan jalan umum yang menghubungkan antar permukiman warga desa.

d. Klasifikasi Jalan Menurut Kelas Jalan

Menurut Peraturan Menteri PUPR Nomor 5 Tahun 2023 mengenai Persyaratan Teknis Jalan dan Perencanaan Teknis Jalan, Kelas jalan dikelompokkan berdasarkan penggunaan jalan, serta spesifikasi penyediaan prasarana jalan. Kelas jalan berdasarkan spesifikasi penyediaan prasarana jalan dikelompokkan atas jalan bebas hambatan, jalan raya, jalan sedang, dan jalan kecil, dan Kelas Jalan sesuai kelas penggunaan terdiri dari jalan kelas I, jalan kelas II, jalan kelas III, dan jalan kelas khusus.

1) Kelas jalan berdasarkan persyaratan penyediaan prasarana jalan

Spesifikasi penyediaan prasarana jalan meliputi pengendalian jalan masuk, persimpangan sebidang, jumlah dan lebar lajur, ketersediaan median, serta pagar Kelas jalan berdasarkan spesifikasi penyediaan prasarana jalan terdiri dari jalan bebas hambatan, jalan raya, jalan sedang, dan jalan kecil.

- a) Klasifikasi jalan bebas hambatan meliputi pengendalian jalan masuk secara penuh, tidak ada persimpangan sebidang, dilengkapi pagar ruang milik jalan, mempunyai minimal 2 lajur pada setiap arah, dan lebar lajur paling minimal 3,5 meter.
- b) Spesifikasi jalan raya adalah jalan umum untuk lalu lintas secara menerus dengan pengendalian jalan masuk secara terbatas dan dilengkapi dengan median, paling sedikit 2 lajur setiap arah, lebar lajur paling sedikit 3,5 meter.
- c) Spesifikasi jalan sedang adalah jalan umum dengan lalu lintas jarak sedang dengan pengendalian jalan masuk tidak dibatasi, minimal 2 lajur untuk 2 arah dengan lebar jalur paling minimal 7 meter.

- d) Spesifikasi jalan kecil adalah jalan umum untuk melayani lalu lintas setempat, minimal 2 lajur untuk 2 arah dengan lebar jalur minimal 5,5 meter.

2) Kelas Jalan sesuai kelas penggunaan

Kelas Jalan sesuai kelas penggunaan terdiri dari jalan kelas I, jalan kelas II, jalan kelas III, dan jalan kelas khusus. Pengelompokan kelas jalan ini didasarkan pada muatan sumbu kendaraan yang diperbolehkan.

- a) Kelas I, yaitu jalan arteri yang dapat dilalui kendaraan bermotor dan muatan dengan ukuran lebar tidak melebihi 2.500 milimeter, ukuran panjang tidak melebihi 18.000 milimeter, dan muatan sumbu terberat yang diizinkan lebih besar dari 10 ton.
- b) Kelas II, yaitu jalan arteri yang dapat dilalui kendaraan bermotor termasuk muatan dengan ukuran tidak melebihi 2.500 milimeter, ukuran panjang tidak melebihi 18.000 milimeter, dan muatan sumbu terberat yang diizinkan 10 ton, jalan kelas ini merupakan jalan yang sesuai untuk angkutan mobil box.
- c) Jalan kelas III A, yaitu jalan arteri atau kolektor yang dilalui kendaraan bermotor termasuk muatan dengan ukuran lebar tidak melebihi 2.500 milimeter, ukuran panjang tidak melebihi 18.000 milimeter, dan muatan sumbu terberat yang diizinkan 8 ton.
- d) Jalan kelas III B, yaitu jalan kolektor yang dilalui kendaraan bermotor termasuk muatan dengan ukuran lebar tidak melebihi 2.500 milimeter, ukuran panjang tidak melebihi 12.000 milimeter, dan muatan sumbu terberat diizinkan 8 ton.
- e) Jalan kelas III C, yaitu jalan lokal dan jalan lingkungan yang dilalui kendaraan bermotor termasuk muatan dengan ukuran lebar tidak melebihi 2.100 milimeter, ukuran panjang tidak melebihi 9.000 milimeter, dan muatan sumbu terberat yang diizinkan 8 ton.

2.2.2 Peran Jaringan Jalan Dan Aksesibilitas Terhadap Daya Tarik Wisata

Jalan merupakan indikator prasarana transportasi yang mempunyai fungsi penting dalam sektor perekonomian, sosial budaya, lingkungan hidup, politik, pertahanan dan keamanan, serta untuk mendukung kesejahteraan masyarakat. Pembangunan prasarana jalan bertujuan menghubungkan suatu wilayah, mendorong pengembangan wilayah, terutama dalam pengembangan sektor pariwisata (Zahra *et al.*, 2024). Untuk menjangkau destinasi wisata diperlukan sebuah moda transportasi yang dapat mengantarkan wisatawan. Selain itu diperlukan pula aksesibilitas berupa jalan untuk sebagai sarana penunjang dari transportasi (Ramli *et al.*, 2024).

Peran moda transportasi mempunyai unsur yang penting dan berperan sebagai pendukung kehidupan. Peran transportasi dalam mendukung perkembangan pariwisata juga memiliki dampak negatif dan permasalahan diantaranya, hilangnya sifat-sifat individual dan

kelompok dalam masyarakat, menyebabkan frekuensi dan intensitas kecelakaan yang relatif lebih tinggi, semakin meningkatnya urbanisasi, kepadatan penduduk, dan konsentrasi penduduk dan hilangnya produktivitas industri kerajinan dan rumah tangga serta dapat menimbulkan kemacetan, polusi serta rawan kecelakaan disaat waktu libur panjang (Abdul, 2023).

2.3 Moda Transportasi Umum Dalam Mendukung Pergerakan ke daya tarik Wisata

Moda transportasi merupakan kendaraan yang digunakan barang atau orang dari suatu tempat ke wilayah lain menggunakan sarana transportasi (Arsitektur, 2020). Menurut UU Nomor 22 Tahun 2009 mengenai jalan, transportasi merupakan fasilitas yang digunakan dalam mobilisasi untuk keperluan pengangkutan barang dan jasa. Transportasi jadi salah satu alat yang dapat menunjang kehidupan manusia serta membantu pergerakan perekonomian.

Moda merupakan bentuk atau jenis, sedangkan transportasi secara umum merupakan suatu kegiatan memindahkan seseorang dan barang dari satu tempat ke tempat yang lain dengan menggunakan alat transportasi. Jenis moda transportasi diklasifikasikan menjadi tiga yaitu moda transportasi darat, moda transportasi udara, dan moda transportasi air. Pemilihan moda transportasi dapat dilakukan oleh pelaku perjalanan dengan moda transportasi. Penyediaan transportasi dilihat dari beberapa faktor yang bertujuan untuk memberikan pelayanan yang terbaik untuk penumpang diantaranya harus disertai pertimbangan untuk fasilitas transportasi tersebut dan sebagai acuan untuk pemilihan moda transportasi bagi masyarakat (Hakim, Pedoman and Hakim, 2024).

2.3.1 Hubungan Transportasi Dengan Pariwisata

Fasilitas yang terdapat di destinasi wisata meliputi segala bentuk benda atau barang yang dapat dinikmati fasilitasnya oleh pengunjung lokal maupun domestik. Fasilitas dalam pariwisata meliputi toileh, pelayanan, tour guide, tempat bermain anak. Fasilitas penunjang pariwisata adalah sesuatu yang ditawarkan kepada wisatawan dapat berupa jasa dan produk lokal. Serta Komponen pariwisata merupakan suatu penunjang yang ada dan dipenuhi dalam obyek wisata yang meliputi attraction, amenities, ancillary, accessibility, activity, available package (Pendit, 2018).

Transportasi adalah suatu moda/benda yang digunakan oleh masyarakat dalam beraktivitas sehari-hari. (Arsitektur, 2020). Transportasi yang merupakan hal penting dalam pariwisata, komponen dari aksesibilitas diantaranya adalah transportasi, yang menarik wisatawan untuk datang dan berkunjung ke suatu tempat yang menyediakan berbagai sarana dan prasarana untuk dinikmati guna menciptakan kenyamanan pada saat berkunjung ke destinasi wisata.

Destinasi wisata yang memiliki lokasi yang strategis secara geografis sangat tergantung pada lokasi wisata tersebut. Kondisi aksesibilitas yang baik menjadi keunggulan untuk menarik dan meningkatkan minat wisatawan untuk kembali ke tempat wisata tersebut. Banyak tempat wisata yang berpotensi dan dapat berkembang, tetapi aksesibilitas yang terdapat di lokasi tersebut tidak mendukung. Oleh karena itu, aksesibilitas dapat dinyatakan sebagai masalah yang berpengaruh dan dapat menjadi ukuran jumlah wisatawan yang mengunjungi obyek wisata. Moda sistem transportasi yang baik dapat mengurangi dan memperpendek Jarak waktu perjalanan bagi wisatawan dari tempat wisata. Fasilitas pendukung transportasi ini juga mencakup jalanan, pencahayaan jalanan, pejalan kaki, atau ruang pejalan kaki. (Ristianti, 2020).

2.3.2 Transportasi Umum BRT Kota Semarang

Transportasi umum BRT adalah mode transportasi umum skala besar di Indonesia khususnya, bisnis BRT di DKI Jakarta dimulai pada tahun 2001 karena tingginya tingkat kemacetan. Hal ini kemudian terjadi di kota-kota besar lainnya di Indonesia, seperti Palembang, Yogyakarta dan Semarang. BRT memiliki keunggulan dalam hal keamanan, kenyamanan, akses mudah dan tepat waktu, dengan perjalanan yang lebih pendek dari pada bus tradisional. Institut Pengembangan Transportasi (ITDP) mengatakan bahwa BRT adalah bus dengan sistem transportasi yang sangat baik berdasarkan kecepatan, kenyamanan, dan keterjangkauan. BRT memiliki keuntungan dalam harga tiket relatif murah, membuka lowongan pekerjaan, menciptakan kenyamanan saat bepergian, mengurangi kemacetan karena jumlah kendaraan pribadi dan membantu mengurangi polusi udara.

Pengoperasian Bus Rapid Transit (BRT) memiliki 3 aspek yang harus diperhatikan pada saat pengoperasian brt diantaranya adalah aspek lingkungan, sosial serta ekonomi. Aspek lingkungan bertujuan mengurangi polusi udara dan mengurangi kebisingan jalan raya, aspek ekonomi meliputi membuka lapangan pekerjaan, meningkatkan pelayanan dan mengurangi waktu tempuh perjalanan. Serta, aspek sosial untuk meningkatkan keamanan berkendara, mempermudah, serta mengurangi kesenjangan sosial di masyarakat serta menghubungkan antar wilayah. Ketiga aspek ini untuk digunakan sebagai dasar pedoman pelayanan Bus Rapid Transit (BRT). Keikutsertaan masyarakat sebagai pengguna Bus Rapid Transit (BRT) sebagai bentuk dukungan terhadap perkembangan kota yang terencana dari segi transportasi (Romadlon and Saintika, 2020).

a. Halte Bus Rapid Transit (BRT)

Halte merupakan tempat pemberhentian kendaraan umum untuk menjemput serta tempat turun penumpang. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 10 Tahun 2012 menyatakan fasilitas pendukung halte adalah berupa trotoar, jembatan penyebrangan orang, atau terowongan. Jarak minimal antara tempat pemberhentian angkutan umum sekitar 400

hingga 600 meter, namun masih dijangkau pada jarak minimal 300 meter. Dengan jarak kurang dari 300 meter pada jalur bus regular akan mengakibatkan penurunan standar kualitas pelayanan dan dapat berpengaruh terhadap kelancaran lalu lintas.

Pembangunan halte bus harus melihat dampak dari lingkungan sekitar yaitu agar dapat diakses oleh masyarakat setempat, seperti sekolah, pusat perbelanjaan, perumahan, perkantoran, rumah sakit dan juga area umum yang memiliki lokasi mudah dijangkau oleh masyarakat umum. Perencanaan fasilitas angkutan umum yang seragam tidak akan terpisahkan oleh operasional dalam angkutan umum. layanan on-bus (kualitas layanan *on-board*) dan layanan off-bus (kualitas layanan pelepasan). Dalam hal layanan bus, peran fasilitas ini sangat mendukung untuk mewujudkan kenyamanan layanan transportasi (Agita, Handajani and Ismiyati, 2021).

Halte bus rapid transit (BRT) yang tersebar di Kota Semarang dibedakan menjadi 2 jenis yaitu halte permanen serta halte portabel. Halte permanen yang dimaksud adalah halte yang memiliki ukuran lebih luas dibandingkan dengan halte lainnya, dan dilengkapi fasilitas penunjang yang lebih lengkap seperti ruang tunggu disertai kursi yang panjang dan banyak, ruangan (AC), pintu kedatangan dan pintu koridor keberangkatan. Sedangkan halte portabel adalah halte yang dapat dilepas pasang karena berbahan besi seng sehingga lebih ringan dan mudah rapuh jika terkena air hujan, namun halte portabel ini didirikan di lokasi yang cukup sempit namun strategis untuk dijangkau oleh pengguna layanan Bus Transit Transit (BRT) Trans Semarang (Aisah and Suseno, 2021).

b. Rute Bus Rapid Transit (BRT)

Rute bus merupakan jaringan jalan yang mendukung berjalannya transportasi darat salah satunya bus rapid transit (BRT). Menurut Peraturan Presiden Nomor 27 Tahun 2021 mengenai prosedur kewajiban berlandung publik untuk angkutan barang dari ke daerah tertinggal, terpencil, terluar, dan perbatasan, rute yang digunakan sebagai jalur kendaraan khusus disebut dengan jaringan trayek. Terdapat beberapa faktor yang dapat mempengaruhi dan sebagai pertimbangan penetapan jaringan trayek meliputi penggunaan lahan, kepadatan penduduk, serta karakteristik jaringan jalan. Jaringan trayek wajib memiliki aksesibilitas yang baik dan trayek angkutan umum disuatu wilayah harus menjangkau wilayah disekitarnya. Angkutan umum memiliki rute atau jalan khusus yang digunakan sebagai jalur pengoprasian yang biasanya disebut dengan trayek. PP Nomor 74 Tahun 2014 menyatakan mengenai angkutan jalan dijelaskan bahwa trayek adalah ruas jalan yang digunakan sebagai jalur perlintasan angkutan khusus guna menghindari kemacetan yang diakibatkan oleh banyaknya kendaraan pribadi yang melintas di jalur umum. Rute angkutan umum biasanya terletak di daerah di mana ada rute yang beroperasi di daerah yang melayani penumpang potensial.

Permasalahan utama yang terdapat pada sektor transportasi umum adalah armada yang digunakan merupakan armada yang sudah memiliki usia yang cukup tua dari segi fisik

dan performa sehingga menciptakan ketidaknyamanan pada saat berada di dalamnya Menurut UU Nomor 22 Tahun 2009 yang mengenai Lalu Lintas dan Angkutan Jalan bahwa angkutan umum harus memiliki syarat tertentu yang digunakan untuk uji kelayakan saat di jalan dan pengemudi angkutan umum harus memiliki surat izin mengemudi (Hakim, Pedoman and Hakim, 2024).

2.3.3 Peran Bus Rapid Transit (BRT) Dalam Mendukung Pergerakan Ke Obyek Wisata

Transportasi umum BRT adalah wujud dari angkutan umum yang saat ini sedang dibutuhkan oleh masyarakat, karena memiliki keunggulan untuk mengimplementasikan sistem transportasi yang efisien dalam segi waktu maupun biaya. Penilaian terhadap penggunaan BRT secara maksimum dalam aktivitas perkotaan adalah mampu mencakupi fasilitas, sarana prasarana, dan pelayanan yang berpotensi untuk menjadi alternatif bahkan bersaing dengan kendaraan pribadi dalam berkegiatan sehari-hari bagi penggunanya. Keunggulan BRT adalah pengoperasiannya yang dapat menyesuaikan pada kondisi lalu lintas perkotaan (Zamira and Khadiyanta, 2022).

Dengan menghubungkan sektor pariwisata dengan sektor lain seperti sektor transportasi, industri kerajinan, sektor hotel dan restoran, memiliki banyak pengaruh pada pertumbuhan ekonomi dan penciptaan lapangan kerja yang lebih luas. Kontribusi pada Ekonomi Berkelanjutan di Sektor pariwisata dapat mengurangi masalah sosial ekonomi yang muncul di Indonesia dengan dukungan oleh Bus Rapid Transit (BRT) (Aisah and Suseno, 2021).

2.4 Keterjangkauan Moda Transportasi Umum Bus Rapid Transit (BRT) Trans Semarang Terhadap Daya Tarik Wisata

Analisis yang digunakan untuk menganalisis keterjangkauan bus rapid transit (BRT) trans Semarang terhadap daya tarik wisata tahun 2025 menggunakan 2 metode analisis yaitu analisis overlay dan analisis buffer. Kedua metode analisis tersebut digunakan untuk mengetahui keterjangkauan bus rapid transit (BRT) dalam melayani masyarakat ataupun pendatang terutama dalam menjangkau daya tarik wisata yang terdapat di Kota Semarang dan apakah sudah selaras dengan SNI 03-1733-2004 tentang Tata cara perencanaan lingkungan perumahan di perkotaan.

2.4.1 Pengertian Jangkauan Pelayanan

Jangkauan pelayanan adalah radius yang harus ditempuh masyarakat dalam berkunjung ke suatu tempat. Jangkauan pelayanan bertujuan untuk melihat seberapa jauh jangkauan pelayanan dari suatu fasilitas. Jangkauan pelayanan dapat dipengaruhi oleh

kondisi aksesibilitas yang dapat menghambat perjalanan ke wilayah tersebut. Aksesibilitas dipengaruhi oleh potensi daerah masing-masing dan dapat menimbulkan masalah, tingkat aksesibilitas juga dipengaruhi oleh jarak tempuh, serta ketersediaan fasilitas yang akan memberikan kemudahan dalam mencapai suatu tempat (Alviana *et al.*, 2023). Keterjangkauan adalah jarak dari tempat awal ke sarana dan prasarana yang dapat dilalui oleh masyarakat (Fanataf, Tilaar and Takumansang, 2020).

Skala pelayanan menjadi tolak ukur untuk melakukan berbagai aktivitas guna memudahkan masyarakat dalam menuju lokasi bekerja, pendidikan, dan pusat perbelanjaan. Skala pelayanan cukup penting untuk dilakukan penelitian karena skala pelayanan sangat berpengaruh terhadap jarak, waktu dan pelayanan pada masyarakat serta kepuasan masyarakat. Aspek yang menyebabkan munculnya suatu pusat pelayanan yaitu faktor lokasi, faktor ketersediaan sumber daya, serta faktor investasi pemerintah (Ziliwu, Witjaksono and Imaduddina, 2022). Analisis keterjangkauan Bus Rapid Transit (BRT) Trans Semarang terhadap daya tarik wisata mengacu pada persebaran halte, untuk jangkauan pelayanan dari halte bus adalah jarak jangkauan pejalan kaki ideal ke titik transit lain / daerah tujuan adalah 400 meter.

2.4.2 Metode Yang Digunakan Dalam Menganalisis Keterjangkauan Moda Transportasi Umum Bus Rapid Transit (BRT) Trans Semarang Terhadap Daya Tarik Wisata

a. Analisis Overlay

Analisis overlay merupakan menggabungkan dua data atau lebih data spasial dalam sistem informasi geografis (SIG) untuk menghasilkan informasi yang baru. Analisis overlay dalam laporan ini dilakukan untuk menganalisis keterjangkauan Bus Rapid Transit (BRT) Trans Semarang terhadap daya tarik wisata tahun 2025. Pada analisis overlay digunakan untuk mengidentifikasi persebaran obyek wisata, mengidentifikasi kondisi jaringan jalan, mengidentifikasi kondisi dan jumlah brt dan menganalisis keterjangkauan halte brt terhadap daya tarik wisata di Kota Semarang.

b. Analisis buffer

Buffer merupakan analisis yang menghubungkan satu titik menjadi bulatan-bulatan. Data yang diolah dalam analisis buffer adalah titik persebaran halte bus rapid transit (BRT) dengan titik persebaran obyek wisata dengan jarak buffer 400 meter, apakah sudah terlayani sesuai dengan standar dan pedoman perencanaan. Langkah pertama adalah memiliki data persebaran obyek wisata dan data persebaran halte bus rapid transit (BRT) yang selanjutnya dilakukan analisis buffer pada software arcmap dengan jarak berdasarkan SNI 03-1733-2004 tentang tata cara perencanaan lingkungan perumahan di perkotaan dengan jarak 400 meter.

2.5 Sintesa Kajian Literatur

Setelah dilakukan kajian literatur terkait teori dari analisis keterjangkauan Bus Rapid Transit (BRT) Trans Semarang terhadap daya tarik wisata tahun 2025, terdapat beberapa aspek penting yang digunakan dalam proses analisis, meliputi aspek teori terkait wisata (tujuan pariwisata, jenis pariwisata serta komponen pariwisata), teori terkait jalan (Klasifikasi jalan menurut sistem jaringan jalan, menurut fungsi jalan, menurut status jalan, menurut kelas jalan, teori terkait moda transportasi secara umum (bus rapid transit BRT), halte bus BRT, rute BRT, serta teori terkait hubungan transportasi dengan wisata. Teori tersebut dapat digunakan untuk mempermudah proses penyusunan tugas akhir. Berikut merupakan sintesa kajian literatur yang diterapkan untuk melakukan proses analisis dapat diamati di **Tabel II.1**

Tabel II.1
Sintesa Kajian Literatur

No	Substansi	Sumber	Deskripsi Literatur	Sintesa Literatur	Variabel/ Indikator
Ketersediaan dan persebaran obyek wisata di Kota Semarang					
1.	Pariwisata	(Riani, 2021), UU Nomor 10 Tahun 2009 tentang kepariwisataan UU Nomor 10 Tahun 2009 tentang kepariwisataan, (Pendit, 2020).	- Pariwisata adalah peristiwa yang populer untuk dikembangkan sebagai penghasilan bagi negara dan masyarakat, karena sektor pariwisata tidak menimbulkan polusi atau pun kerusakan lingkungan. - merupakan aktivitas yang berkaitan dengan pariwisata yang beragam serta berilmu yang datang sebagai bentuk kebutuhan setiap individu untuk melakukan komunikasi antara wisatawan dan masyarakat setempat, Pemda, dan pengusaha. - Pariwisata bertujuan untuk peningkatan pendapatan nasional dan lokal untuk kebutuhan fisik dan mental, wisatawan akan mendapatkan fasilitas dan menikmati fasilitas yang disediakan oleh pengelola wisata. - Pariwisata juga memiliki beberapa tujuan diantaranya untuk meningkatkan pertumbuhan ekonomi, mengurangi tingkat kemiskinan dan pengangguran, menjaga keberlanjutan lingkungan alam dan budaya, memperkuat identitas daerah.	Pariwisata adalah suatu kegiatan yang bergerak di sektor wisata yang bertujuan untuk rekreasi dan bersenang-senang dengan tujuan memenuhi kebutuhan jasmani dan rohani serta dapat meningkatkan perekonomian masyarakat sekitar pariwisata. pemanfaatan waktu luang erat kaitannya dengan kegiatan pariwisata, memanfaatkan waktu luang dengan berwisata	- Identifikasi Jumlah obyek wisata - Titik persebaran obyek wisata - Kondisi obyek wisata

No	Substansi	Sumber	Deskripsi Literatur	Sintesa Literatur	Variabel/ Indikator
		(Rachmad <i>et al.</i> , 2021).	Pariwisata dapat dibedakan menjadi beberapa jenis diantaranya adalah wisata budaya, wisata buatan, wisata alam, wisata religi.	melatih anak untuk berkomunikasi.	
		(Pratiwi and Setyowati, 2021), (Novika, 2022).	- beberapa factor tersebut meliputi kebijakan yang memuaskan, anggaran untuk implementasi hak-hak anak, peraturan hukum serta kebijakan, program pemerintah, dan kegiatan untuk mendapatkan masukan dari forum anak-anak dan kelompok anak-anak lainnya. - Pada klaster pemanfaatan waktu luang erat kaitannya dengan kegiatan pariwisata, memanfaatkan waktu luang dengan berwisata melatih anak untuk berkomunikasi serta mengeksplor tempat wisata, membangun kepercayaan diri saat berinteraksi dengan alam, dapat menumbuhkan empati saat berwisata ke wisata edukasi, meningkatkan minat belajar, mendapat banyak wawasan dan yang paling penting membangun bonding keluarga.		

No	Substansi	Sumber	Deskripsi Literatur	Sintesa Literatur	Variabel/ Indikator
Kondisi jaringan jalan dan aksesibilitas obyek wisata di Kota Semarang					
2.	Jalan	(Delamartha, Galing Yudana and Erma Fitria Rini, 2021),	- Aksesibilitas merupakan aspek yang berpengaruh pengembangan pariwisata ini disebabkan karena pengembangan aksesibilitas sebagai penghubung antara daerah-daerah yang ramai ke daerah yang kurang ramai. - Jika aksesibilitas yang terdapat di suatu wisata sudah memadai maka akan meningkatkan minat pengunjung dalam berkunjung ke tempat wisata tersebut.	Jaringan jalan dan aksesibilitas merupakan komponen sangat penting dalam mendukung perkembangan pariwisata karena Jaringan jalan dan aksesibilitas sebagai penunjang untuk transportasi. jalan umum dikelompokkan menjadi beberapa klasifikasi yaitu sistem jaringan jalan, fungsi jalan, dan status jalan. Peran jalan dan aksesibilitas adalah sebagai penunjang transportasi ke tempat wisata.	- Jaringan jalan dan aksesibilitas Kota Semarang. - Jenis jalan, status dan hirarki jalan Kota Semarang.
		UU Nomor 2 Tahun 2022 tentang jalan infrastruktur, Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006	- jalan merupakan jaringan yang terdiri dari jalan primer dan jalan sekunder yang saling terhubung. - infrastruktur jalan merupakan sarana penunjang transportasi darat yang terdiri dari ruas Jalan, termasuk bangunan penghubung, bangunan yang dilengkapi untuk diperuntukkan bagi pengguna lalu lintas, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah, serta di atas permukaan air.		
		(Zahra <i>et al.</i> , 2024), (Ramli <i>et al.</i> , 2024).	Pembangunan prasarana jalan bertujuan untuk memperlancar arus lalu lintas, mendorong pengembangan wilayah, terutama dalam pengembangan sektor pariwisata.		

No	Substansi	Sumber	Deskripsi Literatur	Sintesa Literatur	Variabel/ Indikator
			Untuk menjangkau destinasi wisata diperlukan sebuah moda transportasi yang dapat mengantarkan wisatawan. Selain itu diperlukan pula aksesibilitas berupa jalan untuk sebagai sarana penunjang dari transportasi.		
Kondisi dan jumlah transportasi Bus Rapid Transit (BRT) Kota Semarang					
3.	Moda transportasi	(Arsitektur, 2020), UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Pendit, 2018), (Arsitektur, 2020), (Ristianti, 2020).	- Moda transportasi adalah suatu pergerakan/perpindahan barang atau orang dari suatu tempat ke tempat lain menggunakan sarana transportasi. - transportasi merupakan fasilitas yang digunakan dalam mobilisasi untuk keperluan angkutan barang dan jasa. Transportasi menjadi salah satu alat yang dapat menunjang kehidupan manusia serta membantu pergerakan perekonomian. - Komponen pariwisata merupakan komponen penunjang yang harus dipenuhi dalam obyek wisata yang meliputi attraction, amenities, ancilliary, accessibility, activity, available package. - Transportasi adalah suatu moda/ benda yang digunakan oleh masyarakat dalam beraktivitas sehari-hari. - Moda sistem transportasi yang baik dapat mengurangi dan memperpendek Jarak waktu	Transportasi merupakan sarana yang dapat menghubungkan dan memudahkan para wisatawan untuk berkunjung ke suatu destinasi wisata. Salah satu transportasi yang sedang populer adalah Bus Rapid Transit (BRT) yang didukung oleh halte dan rute (BRT). Peran BRT dalam mendukung pergerakan obyek wisata adalah BRT memberikan pelayanan yang baik, dengan meningkatkan kualitas pelayanan serta	- Identifikasi bus rapid transit (BRT). - Rute BRT. - Persebaran halte Bus Rapid Transit (BRT).

No	Substansi	Sumber	Deskripsi Literatur	Sintesa Literatur	Variabel/ Indikator
			perjalanan bagi wisatawan dari tempat wisata. Fasilitas pendukung transportasi ini juga mencakup jalanan, pencahayaan jalanan, pejalan kaki, atau ruang pejalan kaki.	memudahkan wisatawan untuk berkunjung ke suatu tempat wisata.	
		(Romadlon and Saintika, 2020), Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 10 Tahun 2012, Peraturan Presiden Nomor 27 Tahun 2021 tentang penyelenggaraan kewajiban berlandung publik untuk angkutan barang dari ke daerah tertinggal, terpencil, terluar, dan perbatasan	• Keikutsertaan masyarakat sebagai pengguna Bus Rapid Transit (BRT) sebagai bentuk dukungan terhadap perkembangan kota yang terencana dari segi transportasi. • fasilitas pendukung halte adalah berupa trotoar, jembatan penyebrangan orang, atau terowongan. Jarak minimal antara tempat pemberhentian angkutan umum sekitar 400 hingga 600 meter, namun masih dijangkau pada jarak minimal 300 meter. • trayek adalah ruas jalan yang digunakan sebagai jalur perlintasan angkutan khusus guna menghindari kemacetan yang diakibatkan oleh banyaknya kendaraan pribadi yang melintas di jalur umum.		
		(Zamira and Khadiyanta, 2022), (Aisah and Suseno, 2021).	• Keunggulan BRT adalah pengoperasiannya yang dapat menyesuaikan pada kondisi lalu lintas perkotaan.		

No	Substansi	Sumber	Deskripsi Literatur	Sintesa Literatur	Variabel/ Indikator
			Terdapat peningkatan kontribusi bagi perekonomian yang terus menerus, maka sektor pariwisata dapat mengurangi masalah sosial ekonomi yang terjadi di Indonesia dengan di dukung oleh moda transportasi BRT.		
keterjangkauan halte bus rapid transit (BRT) trans semarang terhadap daya tarik wisata tahun 2025					
4.	Keterjangkauan Bus Rapid Transit (BRT)	(Alviana <i>et al.</i>, 2023), (Fanataf, Tilaar and Takumansang, 2020). (Sugiyono 2020).	- Jangkauan pelayanan adalah jarak terjauh yang harus ditempuh oleh masyarakat untuk menuju lokasi suatu pusat pelayanan. Jangkauan pelayanan digunakan untuk mengukur kemampuan pelayanan yang digunakan untuk melayani daerah di sekitarnya. - Keterjangkauan adalah jarak dari suatu tempat ke tempat sarana dan prasarana yang dapat dilalui oleh masyarakat. - Metode analisis merupakan cara ilmiah yang digunakan untuk mendapatkan serta mengolah data dengan tujuan dan kegunaan tertentu.	Jangkauan pelayanan merupakan suatu jarak yang dapat terjangkau oleh masyarakat terhadap suatu fasilitas dan dapat berupa pelayanan terhadap fasilitas di sekitar masyarakat. Metode yang digunakan dalam menganalisis keterjangkauan moda transportasi umum terhadap obyek wisata adalah analisis spasial, analisis buffer dan network analysis, dengan jarak 400 meter.	Jangkauan pelayanan halte Bus Rapid Transit (BRT) Trans Semarang terhadap obyek wisata

Sumber: Penyusun, 2025