

Faktor-Faktor Sarana Dan Prasarana BRT Yang Berpengaruh Terhadap Pengembangan Obyek Wisata Goa Kreo, Kota Semarang

H. A. Zamira¹, P. Khadiyanta²

^{1,2}Universitas Diponegoro, Indonesia

Article Info:

Received: 23 September 2020

Accepted: 14 April 2022

Available Online: 6 June 2022

Keywords:

BRT, tourism, transportation, urban tourism

Corresponding Author:

Hanna Aulia Zamira

Diponegoro University,

Semarang, Indonesia

Email: azamira.98@gmail.com

Abstract: *Urban tourism is an industry that offers diversity, accessibility and flexibility created or managed specifically or specifically for tourists. Tourists visit the city for various purposes either as the main attraction or as a provider of supporting facilities that are not available in rural areas, especially the transportation and accommodation systems (Ashworth, 2012). Mass transportation is an important component of urban tourism and is provided by the local government in order to increase the total tourism experience (Duval, 2011) and support the tourism development strategy of Semarang City. This study aims to analyze the factors of the BRT facilities that influence the development of Goa Kreo Tourism Object, using a quantitative approach method and through analysis, among others, are Partial Least Square (PLS) and Trendline. The results obtained are that each research independent variable is 1) Accessibility of BRT which includes road networks, completeness of signage and availability of BRT facilities, 2) BRT facilities which include BRT service facilities and; 3) Interest in the use of BRT affects the dependent variable, namely the accessibility of tourism objects, tourist facilities and visiting intentions, which represent the development of the Kreo Cave tourism object. The latent variable correlations test shows that the independent variable that has the greatest influence is the interest in using BRT, because it is able to describe each independent variable with an output of 0.622. Accessibility of BRT has an effect of 0.555 and facilities of BRT have an effect of 0.395. The attractiveness of the use of BRT is a variable that is influenced by indicators of the availability of accessibility and facilities, and the test results with a value of > 0.2 illustrate the strong influence on the dependent variable. As for the supporting data from the results of field observations, both the development in the use of BRT and the tourist attraction of Goa Kreo in itself have not been integrated into these factors. Therefore, it is important for tourism object managers and Trans Semarang to pay attention to and evaluate the results of the analysis so that the concept plan of "Integrated Tourism Objects by Using BRT" can be realized and developed optimally.*

Copyright © 2016 JTPWK-UNDIP

This open access article is distributed under a Creative Commons Attribution (CC-BY-NC-SA) 4.0 International license.

How to cite (APA 6th Style):

Zamira, H. A., & Khadiyanta, P. (2022). Faktor-Faktor Sarana Dan Prasarana BRT Yang Berpengaruh Terhadap Pengembangan Obyek Wisata Goa Kreo, Kota Semarang. *Jurnal Teknik Perencanaan Wilayah Dan Kota*, 11(2), 137–147.

1. PENDAHULUAN

Pariwisata merupakan kegiatan bepergian menuju suatu tujuan diluar daerah asal atau tempat tinggal yang bersifat secara sementara dengan rentang waktu tertentu dan memiliki latar belakang kepentingan ekonomi, sosial, budaya, politik, agama, kesehatan maupun rasa ingin tahu, menambah pengalaman dan atau untuk belajar (Suwanto, 2004). Tujuan seorang atau kelompok wisatawan maupun pelancong untuk melakukan kegiatan wisata adalah karena adanya dorongan atau motif. Hal tersebut menciptakan suatu permintaan atau demand pariwisata sehingga tercipta jenis-jenis wisata yang beragam dimana menurut Spillane (1987), dorongan atau motif memiliki pengaruh penuh terhadap seseorang untuk melakukan kegiatan wisata dan menentukan destinasi atau tujuan wisata sesuai dengan dorongan tersebut.

Daya tarik wisata merupakan sesuatu yang menjadi sasaran atau tujuan seseorang atau kelompok untuk melakukan kegiatan berwisata dan merupakan faktor pembentuk jenis-jenis wisata. Perencanaan dan pembangunan yang terkelola secara baik merupakan esensial bagi destinasi wisata guna menciptakan daya tarik sehingga menarik wisatawan untuk berkunjung, yang memperhatikan poin-poin (1) Destinasi wisata memiliki sumber daya yang dapat menimbulkan kepuasan bagi wisatawan, seperti rasa senang, keindahan, kenyamanan dan kebersihan, (2) Ketersediaan aksesibilitas yang tinggi bagi pengunjung, (3) Memiliki ciri khas dan keunikan, (4) Ketersediaan pelayanan sarana dan prasarana penunjang kegiatan wisata, (5) Bagi obyek wisata alam memiliki daya tarik tinggi karena memanfaatkan keindahan alam (Sulfi, Abdulhaji. Hi Yusuf, I. S., 2016)

Wisata perkotaan menawarkan keragaman, aksesibilitas, dan fleksibilitas yang dibuat atau dikelola secara khusus untuk wisatawan. Tujuan pengembangan pariwisata perkotaan didasari atas strategi pembangunan dan regenerasi perkotaan sebagai pengembangan tempat hiburan multifungsi, pameran dan acara-acara seperti olimpiade, acara seni, pertandingan olahraga, dan atraksi buatan lainnya (Coles, 2003; Getz, 1991. dalam Page, S. J., Connell, J., Page, S. J., & Connell, J. 2020). Wisatawan mengunjungi kota untuk berbagai keperluan baik sebagai daya tarik utama atau sebagai penyedia fasilitas pendukung yang tidak tersedia pada daerah pedesaan, terutama sistem transportasi dan akomodasi (Ashworth, 2012).

Adanya kegiatan wisata perkotaan memiliki keterkaitan terhadap regenerasi perkotaan melalui perbaikan dan peningkatan pembangunan serta ketersediaan infrastruktur yang merupakan dasar elemen yang dibutuhkan guna melengkapi komponen-komponen penyusun pariwisata. Secara tidak langsung, kebutuhan infrastruktur pariwisata turut mengembangkan dan memenuhi kebutuhan wilayah di sekitar obyek wisata yang berdampak terhadap taraf kesejahteraan masyarakat yang tinggal didalamnya. Kelengkapan infrastruktur membuka jalur investasi bagi stakeholders, yang meningkatkan pendapatan daerah. (Gde, D., Ayu, I. D., & Mayasari, D., 2019). Menurut Spillane 1987, dalam Sari (2011) agar dapat membangun industri pariwisata yang utuh, pembangunan harus memperhatikan komponen-komponen penyusun pariwisata yang terdiri atas lima elemen pembentuknya, yakni 1) Atraksi, 2) fasilitas, 3) infrastruktur, 4) transportasi dan 5) pelayanan. Berlandaskan Undang-Undang No. 10 Tahun 2009 Tentang Kepariwisata, pembangunan pariwisata bertujuan sebagai sektor unggul yang mampu menggerakkan kegiatan ekonomi yang terintegrasi terhadap sektor seperti perdagangan, infrastruktur, dan transportasi.

Transportasi merupakan pendukung yang mawadahi komponen aksesibilitas dalam pariwisata yang memungkinkan perpindahan wisatawan melalui penggunaan moda yang disebut dengan moda transportasi. Pengelolaan sistem dan manajemen transportasi yang baik memungkinkan wisatawan untuk berpindah dari satu tempat menuju tempat lainnya dalam waktu yang singkat dan jika dilengkapi oleh fasilitas tambahan wisata, menciptakan pengalaman dan daya tarik seseorang dalam kegiatan berwisata (Tambunan, N., 2009).

Transportasi memiliki peran penting dalam kepariwisataan, karena dinilai dapat mengantar wisatawan pada destinasi wisata dan menghubungkan antara titik-titik yang berkaitan dengan rute perjalanan wisata. Fungsi yang dinilai penting tersebut maka memerlukan peran pemerintah dalam mengembangkan transportasi yang mendukung kegiatan wisata dan saling berhubungan dalam perannya. (Kantawateera, K., Naipinit, A., *et al.*, 2015). Kepentingan peran transportasi dalam pengembangan pariwisata adalah menurut Soebiyantoro (2010) dalam Hayat, B., Abror, A., & Risdianto, O. (2019), menyatakan bahwa pembangunan sarana dan prasarana transportasi pada destinasi wisata merupakan kebutuhan yang bersifat pokok dalam pengembangan obyek wisata, karena berbanding lurus dengan penggunaan transportasi untuk mencapai destinasi wisata. (Tamin, 2009 dalam Hayat, B., Abror, A., & Risdianto, O., 2019). Pernyataan tersebut menggambarkan bahwa transportasi dan pariwisata harus menjadi pendukung satu sama lain dan saling terintegrasi, untuk menciptakan aksesibilitas yang dapat meningkatkan kepuasan bagi wisatawan berbentuk pengalaman positif dan citra pariwisata yang baik.

Menurut Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 50 Tahun 2011 Tentang Rencana Induk Pembangunan Kepariwisata Nasional Tahun 2010 – 2025, penyediaan dan pengembangan sarana

transportasi meliputi pengembangan dan peningkatan kemudahan akses dan pergerakan wisatawan menuju destinasi dan pengembangan dan peningkatan kenyamanan dan keamanan pergerakan wisatawan menuju destinasi.

Kebijakan ini dilakukan dengan meningkatkan ketersediaan, kecukupan kapasitas angkut moda transportasi dan mengembangkan keragaman jenis moda transportasi sebagai sarana pergerakan wisatawan menuju destinasi dan pergerakan wisatawan di Destinasi Pariwisata sesuai kebutuhan dan perkembangan pasar. Adapun tujuan pengembangan transportasi berdasarkan Undang-Undang Kepariwisata Tahun 2009 dan Dinas Perhubungan yang berkaitan erat dengan pariwisata (1) Menambah jumlah wisatawan, (2) Mengurangi kemacetan, (3) Mengurangi potensi kecelakaan; (4) Menghemat biaya wisata.

Bus Rapid Transit (BRT) merupakan bentuk modernisasi dari transportasi massal yang saat ini merupakan kebutuhan daerah perkotaan, karena kemampuannya untuk mengimplementasikan sistem transportasi yang efisien dalam segi waktu maupun biaya (Deng&Nelson, 2011 dalam Firdaus, M. I., Lesmini, L., & Widiyanto, P. (2018)). BRT dirancang agar pelayanannya menyesuaikan dengan guna lahan dan pergerakan masyarakat dan dirancang agar dapat implementasikan dalam berbagai macam kondisi, berdasarkan moda transportasi pengangkutnya. Perbedaan dengan transportasi massal lainnya adalah fleksibilitas, fasilitas dan cakupan pelayanannya dan dapat disesuaikan dengan wilayah dengan kepadatan rendah maupun tinggi (Cervero and Kang 2011 dalam Firdaus, M. I., Lesmini, L., & Widiyanto, P. (2018)). Salah satu penilaian terhadap penggunaan BRT secara maksimum dalam aktivitas perkotaan adalah pembentuk sistem yang mencakupi fasilitas, sarana, dan pelayanan yang berpotensi untuk menjadi alternatif bahkan bersaing dengan penggunaan kendaraan pribadi dalam berkegiatan sehari-hari bagi penggunaannya, yang menjadi poin keunggulan dalam menggunakan BRT. Menurut Deng&Nelson (2011) dalam Firdaus, M. I., Lesmini, L., & Widiyanto, P. (2018), segi lain dari keunggulan BRT adalah pengoperasiannya yang dapat menyesuaikan pada kondisi lalu lintas perkotaan. Hal tersebut dikarenakan sistem transportasi massal ini dirancang untuk dapat menyesuaikan terhadap kondisi perkotaan yang menggunakannya.

Wright&Hook (2007) dan Henher (1999) dalam Firdaus, M. I., Lesmini, L., & Widiyanto, P. (2018), menyatakan pernyataan pendukung bahwa alasan BRT merupakan memiliki keunggulan jika dibandingkan dengan sistem transportasi massal lainnya adalah, 1) biaya yang minim, 2) memiliki fleksibilitas dalam pengoperasiannya, 3) penerapan sistem yang cepat dan mudah, 4) efisien dalam segi penggunaannya (baik dalam waktu maupun keandalan) dan 5) dinilai mampu untuk memenuhi kepuasan pengguna, dan dianggap ramah lingkungan

Keunggulan dalam pengembangan transportasi BRT jika dibandingkan dengan transportasi massal lainnya adalah faktor yang menjadi nilai potensi, yakni konsep dari moda transportasi yang dapat mengangkut penumpang dengan kapasitas besar dengan rute yang telah ditentukan, sehingga mampu untuk menciptakan nilai efisiensi jika dibandingkan dengan menggunakan transportasi umum yang setara, maupun kendaraan pribadi. Penggunaan BRT yang dilengkapi oleh sarana dan (pada sebagian kota) memiliki jalur khusus mampu untuk beradaptasi terhadap perubahan penggunaan lahan.

Kasus pada penelitian terhadap penggunaan BRT dalam pariwisata oleh Firdaus, M. I., Lesmini, L., & Widiyanto, P. (2018), menggambarkan bahwasannya dengan adanya pengembangan "Trans Pakuan" mampu untuk menambah opsi moda transportasi umum bagi masyarakat Kota Bogor, terutama dalam kegiatan berwisata. Hasil dari penelitian tersebut adalah bahwa BRT menjadi preferensi moda transportasi masyarakat setempat dalam mengunjungi obyek wisata perkotaan. Faktor yang mempengaruhi preferensi tersebut adalah bahwa sebelum dengan adanya BRT terdapat keterbatasan dalam memilih moda transportasi yang terjangkau dan efisien, dikarenakan penggunaan bus konvensional memerlukan transit dan pergantian moda untuk mencapai tujuan. Adanya BRT dapat mengakomodir perpindahan masyarakat tanpa harus berganti moda berkali-kali, serta menghemat waktu dikarenakan adanya jadwal pengoperasian. (Ediyani dan Kusmantoro, 2014 dalam Firdaus, M. I., Lesmini, L., & Widiyanto, P. (2018).

Moda transportasi harus dapat mengakomodir jumlah wisatawan, baik dalam waktu puncak (*peak season*) maupun waktu non-puncak (*low season*). Pada saat waktu puncak, penggunaan kendaraan

pribadi dapat berpengaruh terhadap volume lalu lintas dan kepadatan destinasi wisata. Hal tersebut dapat dapat mempengaruhi ketersediaan kebutuhan sarana parkir, kenyamanan dan pengalaman yang dirasakan oleh wisatawan (Guo & Wilson, 2004 dalam Firdaus, M. I., Lesmini, L., & Widiyanto, P. (2018)). Maka dari itu, solusi yang diusung oleh pemerintah adalah melalui pengembangan dan penambahan moda transportasi yang merupakan salah satu poin dari Undang-Undang Kepariwisata Tahun 2009 serta Rencana Induk Kepariwisata Kota Semarang Tahun 2015.

Berdasarkan landasan dari Rencana Induk Kepariwisata Kota Semarang tahun 2015 menyatakan bahwasannya strategi pengembangan destinasi pariwisata pada Kota Semarang menekankan terhadap ketersediaan dan inovasi berupa penambahan moda guna menciptakan kegiatan wisata yang terintegrasi terhadap penggunaan transportasi massal.

Penggunaan BRT dalam pariwisata membutuhkan sarana dan prasarana penunjang berdasarkan standar operasional yang digunakan oleh pengelolanya. Ketersediaan sarana dan prasarana transportasi untuk menuju suatu destinasi wisata harus memiliki perencanaan agar menciptakan daya tarik bagi pengunjung, salah satunya merupakan penambahan penunjuk arah (*signage*) pada jaringan jalan yang berfungsi untuk memudahkan wisatawan dalam berkunjung dan agar aksesibilitas menjadi mudah, menyenangkan dan memiliki suatu kesan tersendiri. (Tambunan, N. (2009)).

Ketersediaannya membutuhkan fasilitas agar dapat berfungsi secara optimal dan mengakomodir pengguna transportasi massal dalam berwisata, yakni melalui penyediaan fasilitas didalamnya. Untuk mengetahui kebutuhan fasilitas tersebut tentunya membutuhkan standar kriteria khusus seperti Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM. 10 Tahun 2012 yang menyatakan bahwa ketersediaan sarana pengangkut antar perkotaan harus dilengkapi oleh dua jenis fasilitas, yakni fasilitas primer dan fasilitas sekunder. Dengan fasilitas transportasi yang tersedia dengan cukup, aman dan terjangkau terhadap obyek wisata berpengaruh terhadap peningkatan jumlah wisatawan yang berkunjung dan berdampak terhadap pengembangan obyek wisata dan sistem transportasi.

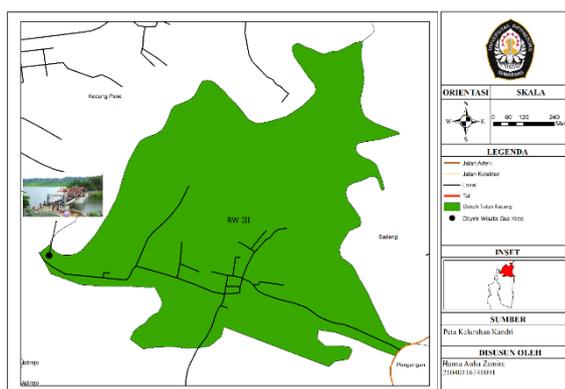
Secara keseluruhan berdasarkan literatur yang telah tersebut maka dapat disimpulkan bahwasannya alasan yang menguatkan pengembangan transportasi massal BRT sebagai pendukung kegiatan pariwisata dibandingkan transportasi massal lain dapat disimpulkan sebagai berikut: 1) Sistem transportasi yang terpadu, 2) Dapat mengakomodir perpindahan wisatawan dengan kuantitas besar dalam jumlah waktu tempuh yang singkat, 3) Dilengkapi oleh sarana dan prasarana transportasi yang memiliki nilai fleksibilitas lebih jika dibandingkan dengan kereta api dan kendaraan umum lainnya, 4) Memiliki nilai efisiensi lebih baik dalam segi ekonomi yang merupakan salah satu faktor pendukung penggunaan transportasi massal dalam berwisata.

Kota Semarang berperan sebagai ibu kota Provinsi Jawa Tengah yang berdasarkan Dinas Pariwisata dan Kebudayaan Kota Semarang menduduki peringkat kelima dari dua puluh besar indeks pariwisata Indonesia di tahun 2018. Kepariwisata Kota Semarang terbentuk atas enampuluh dua obyek wisata dengan total jumlah wisatawan sebanyak 2,843,997 yang terbagi atas 2,828,464 wisatawan lokal dan 15,533 wisatawan mancanegara (BPS Kota Semarang, 2020).

Goa Kreo merupakan salah satu obyek wisata Kota Semarang pada Kelurahan Kandri, Kecamatan Gunungpati yang memiliki ciri khas pada penawaran daya tarik wisata (*attraction*) yang berbeda dengan destinasi wisata lainnya, dimana pengembangannya memanfaatkan potensi wilayah berupa fisik alam dan latar belakang peninggalan jejak sejarah. Tahun awal pengembangan pariwisata yakni pada 2003, Goa Kreo mampu untuk menarik 39,254 wisatawan. (Dinas Pariwisata Provinsi Jawa Tengah)

Pembangunan infrastruktur, sarana dan prasarana yang dilaksanakan pada tahun 2013 meningkatkan arus wisata hingga mencapai 108.171 (Novitasari, H., 2017). Hal tersebut mengindikasikan bahwa infrastruktur, sarana dan prasarana merupakan faktor yang mampu untuk mengembangkan suatu destinasi wisata.

Gambar 1. Peta Administrasi Goa Kreo (Bappeda Kota Semarang)



Berdasarkan statistik pendapatan kepariwisataan Kota Semarang, Goa Kreo merupakan salah satu dari lima obyek wisata yang memiliki kontribusi terbesar terhadap sektor pariwisata dengan 1) Kota Lama, Lawang Sewu dan sekitarnya, 2) Taman Marga Satwa Semarang, 3) Taman Mini Jawa Tengah Puri Maerokoco, dan 4) Pantai Marina. Posisi Goa Kreo adalah menduduki peringkat kelima kontributor terbesar terhadap obyek wisata Kota Semarang. Data statistik Dinas Pariwisata Provinsi Jawa Tengah menggambarkan bahwa Obyek Wisata memiliki jumlah arus wisatawan pada tahun 2015-2018 sebesar 1.200.206 pengunjung, dan keseluruhan kontribusi pendapatan terhadap kepariwisataan sebesar Rp. 4.927.315.500,00. Jika disandingkan dengan Pendapatan Asli Daerah (PAD) Kota Semarang yang berjumlah 8.195.871.440.803,00, Goa Kreo turut menyumbang 0,06% terhadap sektor pariwisata Kota Semarang.

Tabel 1. Kontribusi Obyek Wisata terhadap Pendapatan Sektor Pariwisata dan Kota Semarang (Bapenda Kota Semarang, 2018)

Pendapatan Obyek Wisata Goa Kreo	Pendapatan Obyek Wisata Kota Semarang	Pendapatan Asli Daerah (PAD) Kota Semarang
2015	472.559.000,00	1.244.594.020.738,00
2016	352.657.750,00	1.491.645.900.065,00
2017	777.354.500,00	1.513.277.689.000,00
2018	861.086.500,00	1.786.944.057.000,00

Diantara kelima kontributor tersebut memiliki persamaan, yakni titik-titik obyek wisata yang terintegrasi terhadap layanan rute BRT Trans Semarang. Adapun Goa Kreo memiliki perbedaan yakni dilayani oleh tambahan moda transportasi berupa feeder atau moda pengangkut yang menghubungkan antara sarana BRT terhadap obyek wisata, yang berfungsi untuk meminimalisir pergantian moda dan mencukupi kebutuhan moda transportasi wisata.

Pada tahun 2012, BRT (Bus Rapid Transit) Trans Semarang awal diresmikan dengan rute dua koridor yang berfungsi untuk mengakomodir pergerakan pengguna penglaju. Respon dan permintaan pengguna serta perkotaan yang berfungsi sebagai kawasan berbasis Transit Oriented Development (TOD) menjadi faktor bagi pemerintah untuk memperluas layanan yang terintegrasi terhadap titik pusat-pusat aktivitas seperti terminal, Bandara Ahmad Yani, Simpang Lima, UNNES, dan UNDIP hingga pada akhir tahun 2019 untuk menambah rute yang mencakupi daerah permukiman yang tidak terlayani oleh transportasi BRT konvensional. Bentuk dari upaya pengembangan layanan BRT Trans

Semarang adalah penambahan empat rute khusus yang dioperasikan menggunakan sarana transportasi berupa feeder. Feeder merupakan pengangkut yang berfungsi sebagai “pengumpan” dari sarana transportasi utama dengan tujuan agar dapat menjangkau akses jaringan jalan skala kelas jalan lingkungan, sehingga memudahkan masyarakat untuk mengakses BRT dan menghubungkan layanan antara permukiman dengan rute BRT konvensional Kota Semarang. Hubungan tersebut berbentuk pada penambahan rute BRT “Koridor VIII” yang diresmikan pada akhir tahun 2019, dimana bertujuan sebagai rute yang terintegrasi terhadap daerah permukiman terutama pada wilayah Gunungpati dan terhadap obyek-obyek wisata yang ada pada Kota Semarang, seperti Museum Ronggowarsito, Waduk Jatibarang, Goa Kreo, dan Plaza Kandri atau pada wilayah yang terlayani oleh rute BRT tersebut sehingga tidak hanya mengembangkan transportasi massal, namun penggunaannya diharapkan dapat mengembangkan obyek wisata perkotaan.

Realisasi pembangunan pariwisata sebagai suatu sistem tentunya membutuhkan komponen-komponen penyusun yang saling berkaitan satu sama lain, dengan tujuan agar pariwisata dapat menjadi suatu industri yang mampu menggerakkan perekonomian daerah dan mencukupi kebutuhan dan pelayanan wisata. Komponen tersebut antara lain merupakan 1) atraksi, 2) aksesibilitas, 3) akomodasi, 4) fasilitas, 5) infrastruktur, dan 6) transportasi yang merupakan bentuk atau turunan dari sarana dan prasarana pariwisata.

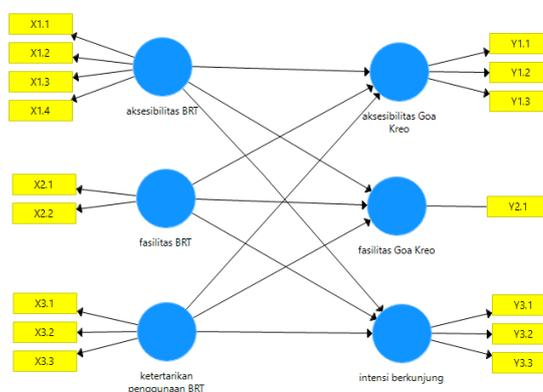
Secara keseluruhan, dapat disimpulkan bahwasannya pengembangan pariwisata pada wilayah perkotaan merupakan suatu kegiatan yang terintegrasi terhadap berbagai aspek penyusunnya, sehingga perencanaannya harus saling terintegrasi satu sama lain. Konsep pengembangan BRT yang terintegrasi terhadap obyek-obyek wisata Kota Semarang harus mempertimbangkan fungsionalitas dari layanan dan juga dengan kegiatan pariwisata.

2. DATA DAN METODE

Metode yang digunakan dalam penelitian adalah pendekatan kuantitatif. Data yang diperoleh untuk dianalisis merupakan skoring responden dalam bentuk skala Likert bermata empat. Penentuan jumlah responden atau obyek sampel adalah melalui Purposive Sampling, dengan kriteria yakni responden pernah mengunjungi dan atau mengetahui tentang Obyek Wisata Goa Kreo agar dapat memiliki gambaran terhadap tingkat kepuasan yang dirasakan saat mengunjungi obyek penelitian dan memberikan penilaian sesuai dengan perspektif responden.

Jumlah sampel didapatkan melalui teori sampling oleh Cohen (1992) yakni sebesar 100 responden, dengan tingkat toleransi kesalahan sebesar 0,1 atau 10% yang didapatkan dari modulus banyaknya hubungan antara indikator konstruk terhadap variabel penelitian, digambarkan sebagai berikut:

Gambar 2. Konstruk SEM-PLS (Analisis, 2020)



Variabel yang digunakan pada penelitian terbagi menjadi dua **Variabel Eksogen (Independent variable/Variabel Bebas)**

Aksesibilitas BRT (X1) Aksesibilitas dalam teori pariwisata mencakupi segala macam bentuk sarana dan prasarana transportasi yang dapat menunjang pergerakan wisatawan. Maka dari itu, variabel "Aksesibilitas" dalam hal ini mencakupi jaringan jalan, signage dan sarana transportasi yakni halte/shelter BRT Goa Kreo.

Fasilitas BRT (X2) Fasilitas dalam variabel ini mewakili pelayanan baik secara fisik dan non fisik terhadap konsep pengembangan BRT yang "terintegrasi terhadap obyek-obyek wisata". Sehingga semestinya menurut konsep teori transportasi pariwisata Tambunan, N. (2009) dapat direncanakan sedemikian rupa agar dapat menciptakan impresi dan pengalaman terhadap penggunaannya untuk berwisata. Secara teoritis seharusnya penambahan fasilitas pada BRT ini dapat menarik wisatawan untuk menggunakan transportasi massal dalam berwisata, maka dari itu perlu diadakan kalkulasi atau uji yang lebih lanjut untuk mengetahui tingkat signifikannya.

Ketertarikan Penggunaan BRT (X3) Ketertarikan mewakili apakah dengan adanya penambahan rute BRT "Koridor VIII" yang terintegrasi terhadap Obyek Wisata Goa Kreo dapat menciptakan daya tarik bagi responden untuk berkunjung kembali dan menggunakan BRT tersebut, sehingga melalui indikator dapat mencerminkan bahwasannya ketersediaan BRT dikatakan mampu menambah arus wisata pada Goa Kreo, dan merajuk terhadap upaya bagi pihak pengelola untuk menambahkan komponen pariwisata sebagai indikator pengembangan Goa Kreo antara lain merupakan aksesibilitas, fasilitas dan intensi kunjung.

Variabel Endogen (Dependent variable/Variabel terikat) (Y)

Aksesibilitas (Y1) Aksesibilitas meliputi ketersediaan signage yang memberikan pelayanan yang cukup sehingga memudahkan untuk mencapai dan menemukan obyek wisata bagi responden dan prasarana BRT

Ketersediaan Fasilitas (Y2) Adanya penambahan rute BRT memiliki pengaruh tidak hanya sebagai penyediaan pelayanan transportasi massal yang terintegrasi terhadap pariwisata, namun artinya obyek wisata harus menyediakan fasilitas yang dapat menunjang kepuasan wisatawan dan menciptakan daya tarik terutama dalam penggunaan BRT untuk berwisata

Intensi atau daya tarik berkunjung (Y1) Ketersediaan komponen wisata yang berkaitan dengan adanya penambahan rute BRT Koridor VIII yang tersedia dengan cukup dan dirasa oleh responden dapat maka dapat menciptakan intensi bagi seseorang untuk mengunjungi Obyek Wisata Goa Kreo.

Partial Least Square (PLS) Secara garis besar, konsepsi dari analisis Partial Least Square (PLS) uji R² yang berfungsi untuk mencari nilai pengaruh antara variabel bebas terhadap variabel terikat pada penelitian dilandasi oleh teori rumus

$$\eta = \beta\eta + \Gamma\xi + \varsigma$$

Rumus tersebut secara garis besar menggambarkan variabel endogen dipengaruhi oleh variabel laten eksogen dan residual (unexplained variance). Hasil luaran PLS menggambarkan pengaruh variabel bebas terhadap variabel terikat secara keseluruhan, namun yang menentukan keeratan pada hubungan tersebut terletak pada standar koefisien dari uji R² yang merupakan dasar teori faktor apa saja yang memiliki pengaruh erat terhadap variabel terikat yang berpotensi untuk digunakan sebagai bahan evaluasi dan masukkan untuk dikaji dan dikembangkan secara lebih lanjut. Sedangkan untuk mengidentifikasi nilai signifikan antara hubungan variabel bebas terhadap variabel terikat digambarkan pada analisis melalui uji Bootstrapping dengan teori yakni t-statistics yang dihasilkan harus memiliki nilai >1,96.

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

Analisis Trendline

Analisis Trendline digunakan untuk mengetahui jumlah populasi melalui metode prediksi. Hasil analisis trendline kemudian diolah menggunakan metode analisis deskriptif berupa grafik untuk

menggambarkan hasil penelitian yang akan menghasilkan rekomendasi untuk pengembangan Obyek Wisata Goa Kreo.

Analisis Partial Least Square (PLS)

Menurut Ghozali (2006) dalam Adiningsih, T dan Kamal, M. (2012). R^2 merupakan uji yang berfungsi untuk mengukur seberapa jauh permodelan dapat menerangkan variabel tabel eksogen. Sedangkan menurut Kuncoro, (2011) dalam dalam Sholiha, E. U. N., & Salamah, M. (2015) koefisien korelasi berfungsi untuk mengetahui seberapa erat hubungan antara variabel laten endogen terhadap variabel laten eksogen. Uji R^2 pada lain sisi dijelaskan bahwasannya digunakan sebagai pengukur seberapa jauh kemampuan model untuk menggambarkan variasi variabel endogen.

Rule of Thumbs untuk mengukur R^2 adalah skala 0-1 dimana dijelaskan sebagai berikut: jika hasil R^2 semakin kecil atau mendekati 0 maka variabel eksogen dianggap terbatas dalam mempengaruhi variabel endogen. Sebaliknya, jika angka yang dihasilkan semakin mendekati nilai 1, maka dapat disimpulkan bahwa variabel eksogen sangat mempengaruhi variabel endogen. Adapun menurut penelitian Jaya, I. G. N. M., & Sumertajaya, I. M. (2008), *Jika hasil menghasilkan nilai R^2 lebih besar dari 0,2 maka dapat digambarkan bahwa variabel laten eksogen memiliki pengaruh kuat. Rule of Thumbs* tersebut didukung oleh penelitian Sholiha, E. dan Salamah, M. (2015) dengan pernyataan yakni interpretasi nilai 0,02 menunjukkan bahwa pengaruh variabel eksogen dikategorikan lemah, 0,15 menunjukkan bahwa pengaruh variabel laten eksogen moderat, dan 0,35 yang menunjukkan bahwa pengaruh variabel laten eksogen dikategorikan kuat.

Tabel 2. Output Inner Model PLS (Analisis, 2020)

Endogen Latent Variable	R Square
Aksesibilitas Goa Kreo	0.318
Fasilitas Goa Kreo	0.410
Intensi Berkunjung	0.643

Penjelasan variabel eksogen dan endongen telah dijelaskan pada sub-bab sebelumnya yakni terkait dengan permodelan penelitian. Berdasarkan tabel 1. dapat dilihat bahwa luaran uji R^2 disajikan dalam bentuk tabel yang menunjukkan variabel endogen dan nilai luaran dari uji R^2 tersebut. Kesimpulan yang dapat ditarik melalui uji tersebut adalah uji R^2 menunjukkan bahwasannya variabel eksogen penelitian mampu menjelaskan variabel endogen *Goa Kreo* sebesar 31,8%, variabel *Fasilitas Goa Kreo* sebesar 41%, dan variabel *Intensi Berkunjung* sebesar 64,3%. Secara keseluruhan jika dilihat berdasarkan skala *Rule of Thumbs*, hasil uji R^2 yang didapatkan menunjukkan hasil hubungan yang termasuk dalam kategori kuat karena melebihi angka 0,2 dan 0,35 (kuat).

Uji *Latent Correlations* atau uji variabel laten. *Latent Variable Correlations* digunakan untuk mengetahui seberapa besar variabel bebas dapat menggambarkan variabel terikat terhadap masing-masing variabel. Perbedaan dengan uji R^2 adalah bahwa uji R^2 adalah nilai akumulasi secara keseluruhan dari variabel bebas terhadap variabel terikat.

Tabel 3. Output Uji Latent Correlations (Analisis, 2020)

Latent Variable Correlations			
Variabel Laten	Aksesibilitas BRT (X1)	Fasilitas BRT (X2)	Ketertarikan Penggunaan BRT (X3)
Aksesibilitas Goa Kreo (X2)	0.517	0.265	0.490
Fasilitas Goa Kreo (Y2)	0.554	0.352	0.593
Intensi Berkunjung (Y3)	0.594	0.567	0.783

Tabel 2. merupakan hasil luaran dari uji laten correlations yang digunakan sebagai data yang akan digunakan sebagai pendukung uji Bootstrapping. Data dari laten correlations menunjukkan angka signifikansi antara variabel laten secara spasial. Interpretasi dari hasil uji Latent Variable Correlations dipengaruhi oleh faktor-faktor eksternal terhadap skoring yang diberikan oleh responden. Jika di akumulasi secara keseluruhan, masing-masing variabel bebas memiliki nilai pengaruh sebagai berikut, yakni Aksesibilitas BRT berpengaruh atau mendeskripsikan variabel terikat sebesar 0,555 dengan pengaruh terkuat terhadap intensi berkunjung, ketertarikan penggunaan BRT mampu mendeskripsikan setiap variabel bebas dengan hasil luaran sebesar 0,622 dengan pengaruh terkuat terhadap intensi berkunjung, dan Fasilitas BRT mampu mendeskripsikan variabel bebas sebesar 0,395 dengan pengaruh terkuat terhadap intensi berkunjung.

Analisis Trendline

Salah satu indikator yang menunjukkan fenomena pengembangan obyek wisata adalah arus wisatawan atau pengunjung. Data yang digunakan pada penelitian adalah data pengunjung Obyek Wisata Goa Kreo dari tahun 2003 karena merupakan tahun pertama berkembangnya Goa Kreo dalam industri pariwisata dan memiliki kelengkapan struktur organisasi, manajemen pengelolaan dan pengadaan tarif masuk. Analisis trendline adalah agar dapat mengetahui pola trendline yang akan digunakan dalam analisis, sehingga dapat memberikan interpretasi terhadap tingkat perkembangan arus wisata dan jumlah pengunjung Goa Kreo.

Data pengunjung Obyek Wisata Goa Kreo kemudian di olah menggunakan aplikasi *Microsoft Excel* dengan opsi metode analisis “*Trendline*”, kemudian di kalkulasikan untuk di prediksi jumlahnya sepuluh tahun mendatang. Pemilihan jangka waktu tersebut adalah dikarenakan berdasarkan rencana strategis Dinas Kebudayaan Kota Semarang dan RTRW Kota Semarang Tahun 2011-2031. Setelah data jumlah pengunjung dari tahun pertama hingga jangka waktu yang telah ditentukan dimasukkan, kemudian jenis *trendline* disesuaikan. Hasil dari analisis tersebut adalah berupa grafik dengan konstruk rumus dari jenis *trendline* yang dipakai. Berikut merupakan gambaran hasil analisis:

Gambar 3. Hasil Analisis Trendline Pengunjung Goa Kreo (Analisis, 2020)



Seperti yang dapat dilihat melalui hasil interpretasi pada gambar 3., untuk mengetahui prediksi jumlah pengunjung Obyek Wisata Goa Kreo pada tahun mendatang yakni 2020-2032, maka perhitungan menggunakan konstruk rumus $y = 1218,6x^2 - 12309x + 50820$. Rumus tersebut didapatkan melalui pemilihan bentuk *trendline* dengan nilai R^2 yang semakin mendekati angka 1. Nilai R^2 tersebut adalah sebesar 0,9928 dengan bentuk *trendline polynomial*. Grafik menggambarkan bahwasannya estimasi arus pengunjung Obyek Wisata Goa Kreo akan terus meningkat, dengan hasil perhitungan yang di deskripsikan di tabel 4.

Tabel 4. Hasil Trendline Jumlah Pengunjung Goa Kreo 2020-2032

Tahun	Jumlah Pengunjung
2020	224.086
2021	256.866
2022	292.082
2023	329.736
2024	369.826
2025	412.354
2026	457.320
2027	504.722
2028	554.561
2029	606.838
2030	661.552
2031	718.704
2032	778.292

Hasil data yang didapatkan melalui analisis *trendline* adalah untuk menggambarkan jumlah pengunjung pada sepuluh tahun mendatang yang dapat digunakan sebagai indikator untuk pengembangan Goa Kreo. Dengan prediksi fluktuasi jumlah pengunjung sebanyak 615.298 (dari tahun 2019) atau 62%, maka penyediaan jumlah fasilitas harus dapat mencukupi wisatawan agar dapat menciptakan nilai kepuasan yang berguna sebagai acuan pengembangan obyek wisata.

4. KESIMPULAN

Faktor dari sarana dan prasarana BRT Trans berpengaruh terhadap pengembangan obyek wisata Goa Kreo. Besar pengaruh tersebut digambarkan oleh hasil dari uji R^2 yang menunjukkan bahwa sarana dan prasarana BRT memiliki pengaruh yang dikategorikan sebagai pengaruh yang kuat karena menghasilkan nilai $>0,2$ dimana ketiga variabel tersebut berdampak terhadap aksesibilitas Goa Kreo sebesar 31,8%, fasilitas Goa Kreo sebesar 41%, dan ketertarikan untuk mengunjungi Goa Kreo sebesar 64,3%.

Uji latent variabel correlations menunjukkan bahwa variabel bebas yang memiliki pengaruh terbesar adalah ketertarikan penggunaan BRT, karena mampu mendeskripsikan setiap variabel bebas dengan hasil luaran sebesar 0,622. Aksesibilitas BRT berpengaruh sebesar 0,555 dan Fasilitas BRT berpengaruh sebesar 0,395. Keterarikan penggunaan BRT merupakan variabel yang dipengaruhi indikator ketersediaan aksesibilitas dan fasilitas, serta hasil uji yang bernilai >0,2 menggambarkan pengaruh kuat terhadap variabel terikat.

Hasil yang didapatkan tersebut didukung oleh data skoring yang diberikan oleh responden yang secara keseluruhan menyatakan bahwa sarana dan prasarana BRT mempengaruhi ketertarikan seseorang untuk menggunakan BRT dalam mengunjungi Goa Kreo. Pernyataan tersebut didukung oleh literatur yang menyatakan bahwasannya salah satu faktor dasar pengembangan suatu obyek wisata adalah arus pengunjung atau wisatawan. Berdasarkan hasil wawancara dengan UPTD Goa Kreo, ketersediaan layanan BRT yang menggunakan moda pengangkut berupa feeder mempengaruhi rencana atau upaya dalam menambahkan fasilitas dan daya tarik wisata yang mendukung penambahan arus pengunjung pengguna BRT. Meskipun hasil Uji T-Statistics pada variabel fasilitas BRT tidak menunjukkan nilai yang signifikan, namun R^2 menunjukkan pengaruh yang kuat sehingga perlu adanya evaluasi dan pertimbangan terkait hasil analisis tersebut.

5. REFERENSI

- Badan Pusat Statistik Kota Semarang
Novitasari, H. (2017). Analisis Permintaan Objek Wisata Goa Kreo Kota Semarang. Skripsi S1 Fakultas Ekonomika Dan Bisnis Universitas Diponegoro Semarang.
- Dinas Pariwisata Provinsi Jawa Tengah
Goeltom, A. D. and Mulyawan, R. (2007) 'Menentukan preferensi dan faktor-faktor yang menyebabkan wisatawan berkunjung ke Kota Bandung sebagai daerah tujuan wisata', Jurnal Pariwisata
- Badan Pendapatan Daerah Kota Semarang
Page, S. J., Connell, J., Page, S. J., & Connell, J. (2020). Urban tourism. *Tourism, July*, 443–465. <https://doi.org/10.4324/9781003005520-25>
- Suwantoro, G. 2004. Dasar-dasar Pariwisata. Penerbit Andi Yogyakarta
- Spillane, James J. (1987). *Ekonomi Pariwisata, Sejarah dan Prospeknya*. Kanisius
- Gde, D., Ayu, I. D., & Mayasari, D. (2019). *Prinsip - Prinsip Kepariwisata dan Hak Prioritas Masyarakat dalam Pengelolaan Pariwisata berdasarkan Undang - Undang Nomor 10 Tahun 2009 Tentang Kepariwisata*. 13(10).
- Ashworth, G. (2012). Do we Understand Urban Tourism? *Journal of Tourism & Hospitality*, 01(04), 1–2. <https://doi.org/10.4172/2167-0269.1000e117>
- Undang-Undang Kepariwisata Tahun 2009
- Tambunan, N. (2009). Posisi Transportasi Dalam Pariwisata. *Universitas Mpu Tantular, Jakarta, Bps 2008*, 39–48.
- Hayat, B., Abror, A., & Risdianto, O. (2019). *Layanan Transportasi dalam Pengembangan Pariwisata di Kabupaten Kerinci*. 06(02), 125–134.
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 50 Tahun 2011 Tentang Rencana Induk Pembangunan Kepariwisata Nasional Tahun 2010 – 2025
- Peraturan Daerah Kota Semarang Nomor 5 Tahun 2015 Tentang Rencana Induk Pembangunan Kepariwisata Kota Semarang.