

Kajian Kebutuhan Transportasi Dalam Mendukung Pengembangan Pariwisata Di Kota Salatiga

Transportation Needs Assessment In Supporting Tourism Development In Salatiga City

Novia Sari Ristianti¹

Universitas Diponegoro, Semarang, Indonesia

Abstrak: Kota Salatiga sebagai penghubung antar Semarang dan Solo merupakan sebuah potensi besar karena Kota Salatiga sering sekali dilalui wisatawan sehingga menjadi tujuan transit perjalanan menuju dan ke Semarang-Solo. Dalam pengembangan sektor pariwisata Kota Salatiga diperlukan sebuah transportasi yang mampu mendukung pengembangan pariwisata sehingga perlu adanya suatu kajian mengenai kebutuhan transportasi di Kota Salatiga dalam mendukung pariwisata kota Salatiga. Analisis yang dilakukan dalam mencapai output tersebut adalah dengan melihat analisis ketersediaan jaringan dan sarana transportasi terhadap keterjangkauan lokasi objek wisata di Kota Salatiga yang menghasilkan bahwa sarana prasarana transportasi di Kota Salatiga belum seluruhnya menjangkau dan terkoneksi ke seluruh objek-objek wisata di Kota Salatiga. Oleh karena itu, dikembangkan suatu alternatif moda transportasi informal berupa andong yang mampu menghubungkan antara titik terakhir pemberhentian angkutan massal menuju ke objek wisata apabila jaraknya lebih dari 300 meter yang merupakan jarak maksimal orang berjalan. Dengan melihat hal ini bahwa peran andong dalam pengembangan sistem pariwisata Kota Salatiga adalah sebagai feeder dari titik pemberhentian angkutan umum menuju ke objek wisata.

Kata kunci: *kebutuhan transportasi; pengembangan pariwisata; andong.*

Abstract: Salatiga city as a liaison between Semarang and Solo is a great potential because Salatiga city is often passed by tourists so that it becomes the destination of transit trip menu and to Semarang-Solo. In the development of tourism sector Salatiga city required a transportation that is able to support the development of tourism so there needs to be a study of transportation needs in the city of Salatiga in support of tourism town of Salatiga. Analysis conducted in reaching the output is to see the analysis of network availability and means of transportation to the affordability of the location of tourist attractions in Salatiga City which resulted that the means of transportation infrastructure in Salatiga City has not been fully reach and connected to all tourist objects in Salatiga City. Therefore, an alternative alternative of informal modes of transportation is built that can connect between the last point of the termination of mass transportation to the tourist object if the distance is more than 300 meters which is the maximum distance of people walking. With this view that the role of andong in the development of tourism system of Salatiga City is as a feeder from the point of dismissal of public transport to the tourist attraction.

Keywords: *transportation needs; development of tourism; andong.*

¹ Novia Sari Ristianti: Universitas Diponegoro, Semarang, Indonesia
Email: novia.sari@pwk.undip.ac.id

Pendahuluan

Latar Belakang

Pariwisata adalah salah satu mesin penggerak perekonomian dunia yang terbukti mampu memberikan kontribusi terhadap kemakmuran sebuah negara. Pembangunan pariwisata mampu menggairahkan aktivitas bisnis untuk menghasilkan manfaat sosial, budaya, dan ekonomi yang signifikan bagi suatu negara. Ketika pariwisata direncanakan dengan baik, mestinya akan dapat memberikan manfaat bagi masyarakat pada sebuah destinasi. Keberhasilan pariwisata terlihat dari penerimaan pemerintah dari sektor pariwisata dapat mendorong sektor lainnya untuk berkembang (I Gusti Bagus Rai Utama, 2016).

Pengembangan pariwisata maka perlu adanya pemenuhan akan demand (permintaan) dan supply (penawaran) yang harus diwujudkan dalam berbagai bentuk. Gunn (2002) menjelaskan sistem pariwisata dapat dibagi kedalam 2 (dua) sisi, yaitu sisi penawaran (supply) dan permintaan (demand). Sisi permintaan disini terkait dengan orang yang memiliki kemauan/motivasi dan kemampuan untuk melakukan perjalanan, dan sisi penawaran dalam hal ini menyangkut 4 (empat) komponen, yaitu atraksi, transportasi, pelayanan dan informasi/promosi. Pengembangan transportasi dalam pariwisata merupakan komponen yang paling krusial sebagai elemen supply pariwisata.

Kota Salatiga merupakan salah satu wilayah administratif yang terdapat di Provinsi Jawa Tengah. Secara geografis kota ini memiliki keunikan karena berada di tengah-tengah wilayah administrasi dari Kabupaten Semarang. Lokasinya yang berada di tengah-tengah menjadikan Kota Salatiga sebagai daerah penghubung antar dua kota besar yaitu Semarang dan Solo. Kondisi tersebut menjadi sebuah potensi besar karena Kota Salatiga sering sekali dilalui pelancong yang ingin mengakses Semarang-Solo. Potensi tersebut seharusnya dapat dimanfaatkan untuk mengembangkan Kota Salatiga. Potensi sektor pariwisata Kota Salatiga cukup besar dengan ditunjukkan melalui sumbangsinya terhadap PDRB mencapai 20%. Angka tersebut diperoleh dari presentase pengunjung yang menggunakan hotel sebagai akomodasi dan jasa lainnya. Selain itu kondisi fisik dan lingkungan Kota Salatiga juga memiliki potensi untuk dikembangkan sebagai objek wisata, seperti flora dan fauna serta seni-budaya. Pengembangan potensi wisata yang ada di Kota Salatiga harus dilaksanakan secara sistematis dan terkoridor dengan baik, agar nantinya dapat memberikan sumbangsiah yang lebih besar terhadap pengembangan Kota Salatiga.

Pada pengembangan sektor pariwisata Kota Salatiga diperlukan sebuah transportasi yang mampu mendukung pengembangan pariwisata. Transportasi merupakan suatu kebutuhan dalam penyediaan kebutuhan pariwisata. Maka dari itu, perlu adanya suatu kajian mengenai kebutuhan transportasi di Kota salatiga dalam mendukung pariwisata kota salatiga.

Permasalahan Penelitian

Berdasarkan permasalahan transportasi yang dihadapi Kota Salatiga terkait dengan pengembangan pariwisata adalah sebagai berikut:

- Belum tersedianya transportasi umum yang mampu mengakomodir perjalanan wisatawan dari dan ke tempat objek wisata sehingga harus dijangkau dengan kendaraan pribadi.
- Ketersediaan lahan parkir dan kondisi jaringan jalan di area objek wisata yang masih belum memadai dari segi kualitas dan kapasitas.
- Belum adanya transportasi feeder yang mampu mengakomodir perjalanan wisatawan dari dan ke menuju objek wisata yang mampu mengantarkan wisatawan menuju objek wisata secara langsung.

Gambaran Umum

A. Jenis Moda dan Rute Transportasi Umum Di Kota Salatiga

Jenis moda dan rute transportasi di Kota Salatiga terdiri dari jenis moda transportasi yang mewadahi pergerakan di dalam Kota Salatiga dan yang mewadahi pergerakan dari dan ke Kota Salatiga dapat dilihat pada Tabel 1 berikut:

Tabel I. Jenis Moda dan Rute Transportasi Umum Di Kota Salatiga

Jenis Moda Transportasi	Rute Moda Transportasi
Angkutan Antar Kota Antar Provinsi (AKAP)	Arah dari Semarang: Semarang – Jalan Fatmawati – Jalan Lingkar Salatiga – Terminal Tingkir – Jalan Sukarno Hatta – Surakarta. Arah dari Surakarta: Surakarta – Jalan Sukarno Hatta – Terminal Tingkir – Jalan Lingkar Salatiga – Jalan Fatmawati – Semarang.
Angkutan Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP)	Jurusan Surakarta – Salatiga – Semarang PP; Jurusan Salatiga – Ampel – Cepogo PP; Jurusan Salatiga – Karanggede PP; Jurusan Salatiga – Simo PP; Jurusan Salatiga – Suruh PP; Jurusan Salatiga – Kopeng – Magelang PP; Jurusan Salatiga – Bringin – Purwodadi PP; Jurusan Salatiga – Bringin PP; Jurusan Salatiga – Bawen – Ungaran (Non Bus/Micro Bus) PP; Jurusan Salatiga – Bawen – Ambarawa PP; Jurusan Salatiga – Banyubiru – Ambarawa – Grabag PP; Jurusan Ampel – Semarang PP; Jurusan Kopeng – Salatiga – Semarang PP; Jurusan – Semarang – Salatiga – Bringin PP; Jurusan Semarang – Ambarawa – Banyubiru – Salatiga PP; Jurusan Salatiga – Suruh PP.
Angkutan kota (angkot)	Angkot di Salatiga memiliki 17 trayek rute pengangkutan transportasi yang melayani seluruh pergerakan di dalam Kota Salatiga yang telah dijelaskan pada sub bab sebelumnya.
Angkutan khusus pariwisata	Rencananya akan dikembangkan berupa andong (dokar) yang diarahkan untuk melayani transportasi sebagai penunjang Kota Salatiga yaitu sebagai kota transit wisata.

Sumber: RTRW Kota Salatiga Tahun 2010-2030

B. Sarana Prasarana Transportasi Di Kota Salatiga

Berdasarkan RTRW Kota Salatiga Tahun 2010-2030 bahwa pengembangan sarana transportasi berupa terminal di Kota Salatiga dapat dilihat pada tabel II berikut:

Tabel II. Sarana Prasarana Transportasi Di Kota Salatiga

Sarana Prasarana Transportasi	Keterangan
Terminal Tipe A	berfungsi melayani jalur angkutan umum Antar Kota Antar Provinsi dan/atau angkutan lintas batas negara, angkutan antar kota dalam Provinsi, angkutan kota dan angkutan pedesaan. Direncanakan Terminal Tingkir ditingkatkan menjadi Tipe A yaitu melayani Jalur angkutan umum Antar Kota Antar Provinsi (AKAP). Lokasi terminal tipe A di Kota Salatiga berada di Kelurahan Tingkir Tengah.
Terminal Tipe C	Merupakan terminal yang berfungsi untuk melayani kendaraan umum untuk Angkutan Kota (Angkot), dan/atau Angkutan Pedesaan (Ades). Untuk terminal tipe C, terdapat 2 (dua) zone terminal yang diusulkan di Kota Salatiga, yakni: Zone A adalah terminal tipe C di Kelurahan Kumpulrejo (dari dan ke arah Kopeng – Magelang). Dikarenakan adanya jalan lingkar, dimungkinkan akan adanya bus AKAP dan AKDP singgah untuk menurunkan penumpang, Zone B adalah terminal tipe C di Kelurahan Kauman Kidul (dari dan ke arah Bringin – Tuntang) Keberadaan pengembangan wisata Bugel menjadi kunci untuk dapat berfungsi terminal ini lebih baik.
Terminal Angkota	Terminal Tamansari di Kelurahan Salatiga direncanakan berfungsi sebagai terminal angkutan kota yang berada di pusat kota, didukung dengan penyediaan infrastruktur yang memadai.

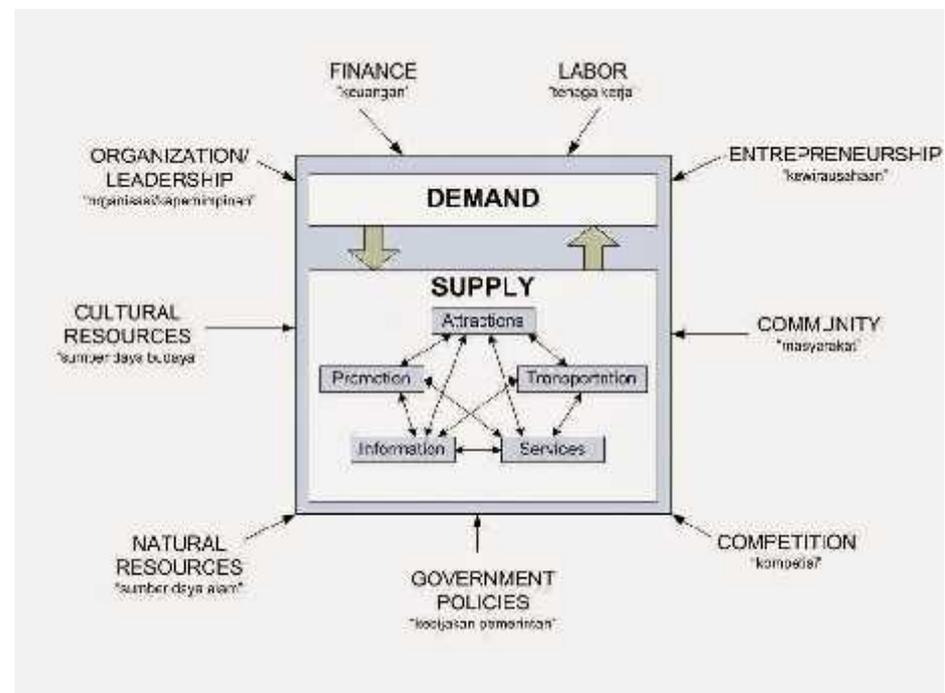
Sarana Prasarana Transportasi	Keterangan
Terminal Bayangan	Kondisi bundaran ini hampir identik dengan kondisi sepanjang Jl. Jend. Sudirman ditambah dengan digunakannya bundaran sebagai terminal angkota bayangan. Jl. Buk Suling jalannya sempit dan selalu menjadi tempat ngetemnya angkota yaitu di ujung sub terminal angkota Tamansari.
Halte	Halte sebagai titik perhentian sementara, merupakan fasilitas yang memberikan kemudahan bagi penumpang di luar lokasi terminal. Halte harus tersebar pada beberapa lokasi jalur angkutan umum, tepatnya di sekitar pusat aktifitas penduduk, seperti sekitar obyek wisata, pusat perdagangan, pusat pelayanan sosial dan sekitar pasar.
Titik Pemberhentian Dokar (Andong)	di ujung Jl. Kartini dijadikan tempat mangkal dokar

Sumber: RTRW Kota Salatiga Tahun 2010-2030

Kajian Literatur

Model Sistem Kepariwisataan

Model sistem kepariwisataan menekankan pada adanya aspek-aspek ekonomi dimana keterkaitan antara sisi sediaan (supply) dan permintaan (demand) serta faktor-faktor eksternal yang mempengaruhinya. Oleh karena itu, dalam pengembangan pariwisata perlu adanya penekananan pada sisi demand (sediaan) pariwisata yaitu harus menyediakan beragam pembangunan dan pelayanan. Keseimbangan antara supply dan demand merupakan kunci keberhasilan pengembangan sistem kepariwisataan (Gunn 2002). Selain itu, dalam mewujudkan keseimbangan antara sisi demand dan supllly pariwisata, maka juga sangat dipengaruhi oleh faktor-faktor eksternal yang meliputi sumber daya alam, organisasi/kepemimpinan, keuangan, sumber daya budaya, tenaga kerja, kewirausahaan, masyarakat, kompetisi, dan kebijakan pemerintah (Gunn 2002). Berikut adalah model sistem kepariwisataan:



Sumber: Gunn, 2002

Gambar 1. Model Sistem Kepariwisataan

Transportasi Wisata Sebagai Elemen Supply Pariwisata

Sediaan pariwisata (*supply* pariwisata) mencakup segala sesuatu yang ditawarkan kepada wisatawan baik wisatawan yang aktual maupun wisatawan yang potensial. Penyediaan dalam pariwisata menunjukkan atraksi wisata alamiah dan buatan, jasa-jasa maupun barang-barang yang diperkirakan akan menarik perhatian orang-orang untuk mengunjungi suatu objek wisata tertentu dalam suatu negara (Wahab, 1975), sedangkan F. Weber dalam buku perencanaan ekowisata yang dimaksud dengan sediaan pariwisata adalah sesuatu hal yang bisa ditawarkan kepada konsumen yaitu berupa jasa dan produk (F. Weber 2006). Jadi yang dimaksud dengan sediaan pariwisata adalah semua elemen-elemen yang dibutuhkan oleh wisatawan yang meliputi atraksi wisata, fasilitas dan utilitas, transportasi, serta kebijakan dan promosi.

Transportasi yang merupakan hal penting dalam pariwisata, menempatkan pergerakan wisatawan kedalam aspek yang perlu diperhatikan. Transportasi adalah salah satu komponen aksesibilitas, yang membawa wisatawan ke daerah tujuan wisata dari tempat asalnya maupun ke daerah tujuan wisata lainnya. Yoeti (1997) menjelaskan sistem pelayanan transportasi yang baik adalah prasyarat upaya pengembangan pariwisata, khususnya dalam persaingan menarik wisatawan untuk datang berkunjung. Sehingga tidak hanya kuantitas saja yang harus diperhatikan dalam komponen transportasi wisata ini, mutu, ketepatan waktu, kenyamanan dan keselamatan (jenis, volume, tarif dan frekuensi moda angkutan ke daerah wisata) menjadi faktor yang mampu menilai kualitas suatu objek wisata dalam melayani wisatawan nya.

Objek wisata yang strategis secara geografis sangat tergantung kepada pencapaian lokasi wisata tersebut. Aksesibilitas yang baik sangat berpotensi untuk mendatangkan dan meningkatkan jumlah wisatawan. Sebagian besar objek wisata akan berkembang jika di dukung oleh aksesibilitas yang memadai dengan menggunakan suatu metode tertentu, seperti mobil, angkutan umum, kapal laut, pesawat, dan lain-lain. Banyak wisata yang secara potensial sangat baik untuk dikembangkan, tetapi karena aksesibilitas yang kurang mendukung, perkembangan objek wisata tersebut menjadi menurun. Sehingga dapat dinyatakan bahwa aksesibilitas merupakan *derived demand* (permintaan turunan) yang dapat menentukan besar kecil nya jumlah wisatawan yang akan berkunjung ke suatu objek wisata. Adanya sistem transportasi yang baik seolah akan menjadikan jarak tempuh dari dan menuju tempat wisata menjadi lebih dekat serta mempersingkat waktu perjalanan, Transportasi ini juga mencakup didalamnya jalan, lampu penerangan jalan, dan pedestrian atau ruang bagi pejalan kaki.

Analisis

Analisis Ketersediaan Jaringan dan Sarana Transportasi Terhadap Keterjangkauan Lokasi Objek Wisata Di Kota Salatiga

Berdasarkan penjelasan diatas bahwa ketersediaan jaringan dan sarana transportasi di Kota Salatiga bahwa objek wisata di Kota Salatiga yang telah terlayani dan belum terlayani oleh jaringan dan sarana transportasi di Kota Salatiga adalah sebagai berikut:

Tabel III. Ketersediaan Jaringan dan Sarana Transportasi Pada Setiap Objek Wisata Di Kota Salatiga

Nama Objek Wisata	Lokasi	Keterhubungan Rute Transportasi Umum dengan Objek Wisata	Keterhubungan Sarana Transportasi dengan Objek Wisata
1) Taman Kota Salatiga (TKS)	Kelurahan Kumpulrejo, Kecamatan Argomulyo	a) AKDP: Salatiga-Kopeng-Magelang-PP b) Angkota: Tamansari-Ngawen-PP c) Angkota: Tamansari-RSU-Isep-isep-PP	Terminal Tipe C Kumpulrejo
2) Agrowisata Salatiga	Kelurahan Kumpulrejo, Kecamatan Argomulyo	a) AKDP: Salatiga-Kopeng-Magelang-PP b) Angkota: Tamansari-Ngawen-PP c) Angkota: Tamansari-RSU-Isep-isep-PP	Terminal Tipe C Kumpulrejo

Nama Objek Wisata	Lokasi	Keterhubungan Rute Transportasi Umum dengan Objek Wisata	Keterhubungan Sarana Transportasi dengan Objek Wisata
3) Atlantic Dreamland	Kelurahan Cebongan, Kecamatan Argomulyo	a) AKDP: Surakarta-Salatiga-Semarang-PP b) AKDP: Salatiga-Kopeng-Magelang-PP c) AKDP: Salatiga-beringin-Purwodadi-PP d) AKDP: Salatiga-Beringin-PP e) Angkota: Tamansari-Isepisep-Cengek-PP	Terminal Tipe A Tingkir
4) Kampung Olahan Singkong Ngaglik	Kelurahan Ledok, Kecamatan Argomulyo	a) AKDP: Surakarta-Salatiga-Semarang-PP b) AKDP: Salatiga-Kopeng-Magelang-PP c) AKDP: Salatiga-beringin-Purwodadi-PP d) AKDP: Salatiga-Beringin-PP	Terminal Tipe A Tingkir
5) Cagar Budaya Prasasti Plumpungan	Kelurahan Kauman Kidul, Kecamatan Sidorejo	a) AKDP: Salatiga-Beringin-PP b) AKDP: Salatiga-beringin-Purwodadi-PP c) Angkota: Tamnsari-Kauman Kidul-PP	Terminal Tipe C Bugel
6) Kolam renang Kalitaman	Kelurahan Salatiga, Kecamatan Sidorejo	Angkota: Tamansari-Canden-Butuh-PP	-
7) Wisata Khusus Batik dan Bordir - Batik Plumpungan - Batik Selotigo - Batik Tumpengan - Batik Tjokro Titis - Bordir Randu	Kelurahan Salatiga dan Kelurahan Siodrejo Lor	a) AKDP: Salatiga-Beringin-PP b) AKDP: Salatiga-Beringin-Purwodadi-PP c) Angkota: Tamnasari-Kauman Kidul-PP d) Angkota: Tamnasari-Candisari-Bugel-PP	Terminal Tipe C Bugel
8) Klenteng Hok Tek Bio	Kelurahan kalicacing, Kecamatan Sidomukti	a) Angkota: Tamansari-Randuacir-PP b) Angkota: Tamansari-Ngawen-PP c) Angkota: Tamnasari-Isep isep-Cengek-PP	-
9) Wisata Edukasi Dunia Vektor dan Reservoir (Duver) Kemenkes	Kelurahan mangunsari, kecamatan Sidomukti	a) AKDP: Salatiga-Kopeng-Magelang-PP b) Angkota: Tamnasri-RSU-Isepisep-PP c) Angkota: Tamansari-Ngawen-PP	Terminal Tipe C Kumpulrejo
10) Desa Wisata Tingkir Lor	Kelurahan Tingkir Lor, Kecamatan Tingkir	a) AKDP: Salatiga-Simo-PP b) AKDP: Salatiga-Suruh-PP c) Angkota: Tamnsari-Isepisep-Cengek-PP	Terminal Tipe A Tingkir

Sumber: Hasil Analisis, 2016

Analisis Pengembangan Moda Transportasi Andong Sebagai Pendukung Pariwisata Di Kota Salatiga

Berdasarkan RTRW Kota Salatiga tahun 2010-2030 bahwa akan dikembangkan sarana andong sebagai moda transportasi khusus mendukung pengembangan pariwisata di Kota Salatiga. Namun, memang belum dijelaskan secara detail bagaimana kontribusi andong ini terhadap pengembangan pariwisata. Kondisi

eksisting andong yang ada adalah beroperasi di pusat kota yaitu di Jalan Kartini yang melayani kegiatan perdagangan dan jasa dan pusat kota Salatiga. Andong sebagai moda khusus wisata seharusnya mampu diletakkan terkoneksi dengan objek wisata. Keterjangkauan angkutan andong ini harus dikoneksikan dengan lokasi-lokasi pemberhentian angkota maupun halte-halte menuju lokasi objek wisata. Andong berfungsi sebagai feeder untuk menuju ke lokasi objek wisata terutama lokasi yang akses masuk menuju titik objek wisata cukup jauh dari jangkauan angkot. Pemenuhan kebutuhan andong ini akan disesuaikan dengan jumlah wisatawan yang datang ke setiap objek wisata di kota salatiga, dengan pertimbangan bahwa 1 buah andong mampu menampung kurang lebih 5-6 orang wisatawan. Berikut merupakan penyediaan andong dalam mendukung pariwisata pada setiap objek wisata di Kota Salatiga:

Tabel IV. Penyediaan Andong Pendukung Pariwisata Di Kota Salatiga

Nama Objek Wisata	Lokasi	Jarak Keterhubungan Rute Transportasi Umum dengan Objek Wisata (meter)	Penyediaan Andong
1) Taman Kota Salatiga (TKS)	Kelurahan Kumpulrejo, Kecamatan Argomulyo	80	tidak perlu andong (bisa ditempuh dengan berjalan kaki)
2) Agrowisata Salatiga	Kelurahan Kumpulrejo, Kecamatan Argomulyo	0	tidak perlu andong (objek wisata terhubung langsung dengan transportasi umum)
3) Atlantic Dreamland	Kelurahan Cebongan, Kecamatan Argomulyo	0	tidak perlu andong (objek wisata terhubung langsung dengan transportasi umum)
4) Kampung Kuliner Olahan Singkong	Kelurahan Ledok, Kecamatan Argomulyo	164	tidak perlu andong (bisa ditempuh dengan berjalan kaki)
5) Cagar Budaya Prasasti Plumpungan	Kelurahan Kauman Kidul, Kecamatan Sidorejo	183	tidak perlu andong (bisa ditempuh dengan berjalan kaki)
6) Kolam renang Kalitaman	Kelurahan Salatiga, Kecamatan Sidorejo	130	tidak perlu andong (bisa ditempuh dengan berjalan kaki)
7) Wisata Khusus Batik dan Bordir	Kelurahan Salatiga dan Kelurahan Siodrejo Lor	184	tidak perlu andong (bisa ditempuh dengan berjalan kaki)
- Batik Plumpungan			
- Batik Selotigo			
- Batik Tumpengan			
- Batik Tjokro Titis			
- Bordir Randu			
8) Klenteng Hok Tek Bio	Kelurahan kalicacing, Kecamatan Sidomukti	157	tidak perlu andong (bisa ditempuh dengan berjalan kaki)

Nama Objek Wisata	Lokasi	Jarak Keterhubungan Rute Transportasi Umum dengan Objek Wisata (meter)	Penyediaan Andong
9) Wisata Edukasi Dunia Vektor dan Reservoir (Duver) Kemenkes	Kelurahan mangunsari, kecamatan Sidomukti	0	tidak perlu andong (objek wisata terhubung langsung dengan transportasi umum)
10) Desa Wisata Tingkir Lor	Kelurahan Tingkir Lor, Kecamatan tingkir	1121	perlu andong

Sumber: Hasil Analisis, 2016

Kesimpulan dan Rekomendasi

Kesimpulan

Sistem transportasi merupakan hal yang penting dalam pengembangan pariwisata karena merupakan elemen demand (permintaan) yang harus tersedia. Dalam pengembangan pariwisata dapat dilihat bahwa belum terintegrasinya sistem transportasi di Kota Salatiga terhadap objek-objek wisata yang ada. Berdasarkan hal tersebut maka dilakukan analisis ketersediaan jaringan dan sarana transportasi terhadap keterjangkauan lokasi objek wisata di Kota Salatiga yang menghasilkan bahwa sarana prasarana transportasi di Kota Salatiga belum seluruhnya menjangkau dan terkoneksi ke seluruh objek-objek wisata di Kota Salatiga. Oleh karena itu, dikembangkan suatu alternatif moda transportasi informal berupa andong yang mampu menghubungkan antara titik terakhir pemberhentian angkutan massal menuju ke objek wisata apabila jaraknya lebih dari 300 meter yang merupakan jarak maksimal orang berjalan. Dengan melihat hal ini bahwa peran andong dalam pengembangan sistem pariwisata Kota Salatiga adalah sebagai feeder dari titik pemberhentian angkutan umum menuju ke objek wisata.

Rekomendasi

Dengan adanya artikel ini diharapkan mampu memberikan masukan kepada pemerintah Kota Salatiga mengenai pentingnya penyediaan sistem transportasi yang terintegrasi ke setiap objek-objek wisata di Kota Salatiga. Oleh karena itu, maka perlu adanya pengembangan fungsi transportasi andong sebagai feeder menuju ke lokasi objek wisata yang tidak terjangkau secara langsung oleh transportasi umum.

Daftar Pustaka

- Damanik, Janianton dan Helmut F. Weber. 2006. *Perencanaan Ekowisata Dari Teori ke Aplikasi*.
 Gunn, C. A dan Turgut. 2002. *Tourism Planning: Basic, Concept, Cases*. New York and London: Routledge.
 Utama, I Gusti Bagus Rai. 2016. *Pengantar Industri Pariwisata*. Yogyakarta: Deepublish.
 Perda Kota Salatiga No. 4 Tahun 2011 tentang RTRW Kota Salatiga Tahun 2010-2030.
 Wahab, Salah. 1975. *Tourism Management*. London: Tourism International Press.
 Yoeti, Oka A. 1997. *Perencanaan & Pengembangan Pariwisata*. Jakarta: Pradnya Paramita.