

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Indonesia memiliki sangat banyak ragam bentuk dan jenis wisata dimana dapat dijadikan sebagai salah satu sektor penggerak ekonomi atau bahkan penentu dinamika sosial suatu wilayah. Perkembangan sektor wisata saat ini harus semakin bisa memenuhi perkembangan pasar. Perkembangan pariwisata jika dilihat dalam lingkup internasional membutuhkan mobilitas dimana sangat jarang yang mengambil alternatif menggunakan kendaraan pribadi. Tentu sistem transportasi publik menjadi suatu pelayanan utama di wilayah tersebut (Albalate & Bel, 2010). Transportasi menjadi sangat esensial dan menentukan terhadap pengembangan destinasi wisata (Henderson, 2009). Pengembangan sistem transportasi baik dalam tingkat strategis, taktis, maupun praktis memiliki hubungan dengan pengambilan keputusan (Magalhães, 2016). Walaupun fasilitas transportasi termasuk rute di dalamnya menempati peringkat ke 12 dalam faktor pemilihan destinasi wisata, namun termasuk tiga besar faktor eksternal pemilihan destinasi wisata karena sembilan lainnya merupakan faktor internal (Budiartha, 2011).

Tujuan wisata sebagai salah satu keputusan tentunya akan sangat dipengaruhi oleh pengembangan sistem transportasi tersebut. Rute angkutan umum di kawasan wisata menjadi salah satu cara mengakomodir pengambilan keputusan terhadap tujuan wisata (Evangeline & P, 2014). Pengembangan rute angkutan wisata ini bertujuan untuk memberikan pengalaman rekreasi secara utuh. Ketersediaan transportasi atau angkutan umum atau angkutan wisata khusus belum menjadi strategi pengembangan pariwisata, walaupun sebenarnya sangat dapat digunakan sebagai strategi pengembangan destinasi. Kelebihan lain dari pengembangan rute angkutan wisata adalah peningkatan efisiensi jaringan jalan, dimana dapat mendistribusi keramaian pada periode libur/banyak pengunjung (Olsen, 2003).

Kawasan Dataran Tinggi Dieng (KDTD) sebagai salah satu potensi terbesar di Provinsi Jawa Tengah untuk menarik banyak pengunjung dan wisatawan baik domestik hingga mancanegara. KDTD termasuk ke dalam Kawasan Strategis Pariwisata Nasional bersama dengan ratusan destinasi lain di Indonesia. Selain itu termasuk juga ke dalam empat kawasan prioritas dalam rencana strategis pengembangan pariwisata Provinsi Jawa Tengah bersama dengan Candi Borobudur, Museum Purbakala Sangiran, dan Pulau Karimunjawa. KDTD merupakan kawasan andalan sesuai dengan

Peraturan Daerah Nomor 14 Tahun 2004 tentang Rencana Induk Pengembangan Wisata Propinsi Jawa Tengah dan telah diperbaharui melalui Peraturan Daerah Nomor 10 Tahun 2012 Tentang Rencana Induk Pembangunan Kepariwisata Provinsi Jawa Tengah Tahun 2012 – 2027 di dalamnya memasukkan KDTD sebagai satu dari enam DPP (Destinasi Pariwisata Provinsi). Walaupun seperti itu pernah terjadi kecenderungan tiap tahunnya dengan meningkatnya tren pariwisata dunia namun jumlah wisatawan yang berkunjung ke Kawasan Dataran Tinggi Dieng berkurang. Jumlah wisatawan tiap tahun dapat dilihat pada tabel 1.1 walaupun pada tabel 1.2 memperlihatkan data terbaru dari kurun waktu yang lebih terkini.

TABEL I. 1
JUMLAH WISATAWAN DATARAN TINGGI DIENG TAHUN 2007 - 2011

No.	Wisatawan	Jumlah Orang Per Tahun				
		2007	2008	2009	2010	2011
1.	Mancanegara	9.915	9.685	9.360	8.242	8.125
2.	Domestik	236.915	142.390	144.880	144.242	110.129
Jumlah		246.830	152.075	154.240	152.484	118.254

Sumber: Dinas Pariwisata dan Kebudayaan Kab. Wonosobo

TABEL I. 2
JUMLAH WISATAWAN DATARAN TINGGI DIENG TAHUN 2012 - 2015

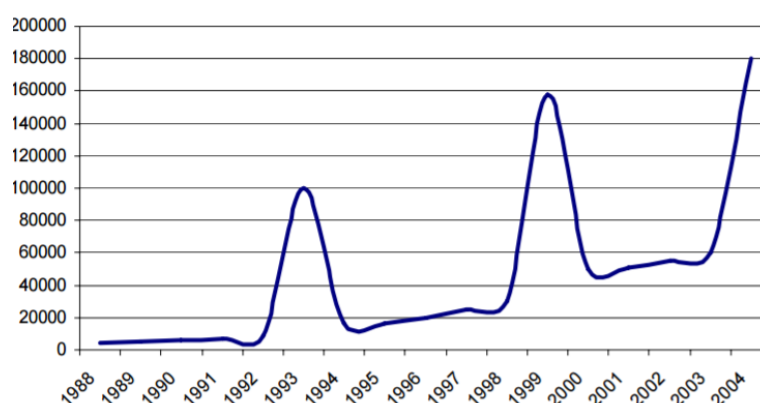
No.	Tahun	Jumlah Orang Per Tahun
1.	2012	173.653
2.	2013	174.139
3.	2014	297.650
4.	2015	350.830

Sumber: Dinas Pariwisata dan Kebudayaan Kab. Banjarnegara

Tren penurunan yang pernah terjadi mungkin akan kembali terjadi apabila tidak dilakukan penanganan khusus. Penanganan jumlah wisatawan yang mungkin dapat terjadi lagi penurunan seperti tahun 2007 – 2011 dapat menggunakan strategi salah satunya peningkatan pelayanan transportasi di dalam kawasan. Oleh karena itu, pengembangan angkutan wisata menjadi salah satu cara dalam mewujudkan strategi tersebut. Transportasi dalam teori pemilihan destinasi menjadi faktor pendorong eksternal *intangibile* (Tzu-Kuang Hsu, Yi-Fan Tsai *et al*, 2009). Tentunya dengan adanya angkutan wisata dan rute yang optimal dan maksimal akan memberikan pengalaman rekreasi utuh sehingga sangat dapat digunakan sebagai strategi pengembangan destinasi wisata. Selain itu di KDTD yang masih merupakan pedesaan, sistem transportasi dengan rute angkutan wisata dapat memungkinkan masyarakat lokal bergerak bebas dan memungkinkan untuk menjamah daerah terpencil sebagai penyedia akses (Currie & Falconer, 2014). KDTD dalam rencana strategi yang tertuang dalam Rencana Induk Pembangunan Kepariwisata Provinsi Jawa Tengah Tahun 2012 – 2027 dalam lampirannya juga terdapat dua kegiatan yang terkait langsung dengan rute angkutan wisata salah satunya adalah pengaturan rute sarana moda transportasi sebagai program kedelapan. Pada dokumen yang sama di bagian keempat terdapat tujuh pasal yang mengatur strategi peningkatan

mobilitas baik menuju DPP maupun di dalam DPP. Salah satunya pengembangan rute angkutan wisata yang dalam pasal 20 disebutkan jaringan transportasi untuk mendukung kemudahan, kenyamanan, dan keselamatan pergerakan wisatawan di dalam DPP. Sehingga alternatif pengembangan pariwisata dapat melalui alternatif pengembangan transportasi khususnya pada rute angkutan.

Strategi peningkatan potensi destinasi wisata melalui peningkatan fasilitas transportasi dan pengembangan rute sudah banyak berkembang tak hanya di Indonesia namun juga di beberapa negara lain. Penerapan pernah dilakukan di Spanyol tepatnya dengan nama rute Camino da Santiago pada awal dekade 2000 lalu di kawasan Camino. Wisata di Camino menyajikan konsep wisata religi dengan pengembangan rute sedemikian rupa dalam meningkatkan aksesibilitas dan mobilitas di dalam kawasan wisata atau antar destinasi wisata sehingga dapat meningkatkan wisatawan yang berkunjung. Pada Gambar 1.1 dapat dilihat bagaimana rute transportasi menjadi strategi pengembangan wisata. Efektivitas rute wisata yang ada terlihat dari jumlah kunjungan yang datang dengan puncak yakni pada tahun 2004 setelah terjadi dinamika beberapa kali selama 15 tahun dari tahun 1988. Gambar 1.2 memperlihatkan peningkatan jumlah pengunjung kawasan Camino.



Sumber: Lourens, 2007

GAMBAR 1.1
JUMLAH PENGUNJUNG KAWASAN CAMINO

Terlihat bahwa pengembangan rute wisata dapat menjadi alternatif dalam strategi mengembangkan kawasan wisata, meskipun yang terdapat di Camino merupakan wisata religi sedangkan KDTD adalah wisata alam dan budaya.

1.2 Rumusan Masalah

Tren penurunan pengunjung menjadi dampak dari ketidaksiapan atraksi wisata dalam mengakomodasi kebutuhan dari wisatawan. Menurut Rencana Strategis Pengembangan Destinasi dan Industri Wisata Tahun 2015 – 2019 dan Rencana Induk Pengembangan Pariwisata Propinsi Jawa Tengah Tahun 2012 – 2027 masalah infrastruktur destinasi pariwisata masih menjadi prioritas penyelesaian masalah. Selain keberadaan destinasi wisata, masalah seperti aksesibilitas, prasarana

umum, fasilitas umum, dan fasilitas pariwisata masih menjadi permasalahan selain investasi dan posisi masyarakat di dalam pengembangan pariwisata.

Kawasan Dataran Tinggi Dieng (KDTD) yang merupakan wisata andalan provinsi Jawa Tengah dan termasuk ke dalam Destinasi Pariwisata Provinsi (DPP) masih memiliki banyak permasalahan, termasuk pula infrastruktur dan aksesibilitasnya. Pembangunan akses seperti sarana prasarana angkutan jalan dan meningkatkan ketersediaan sistem transportasi sebagai sarana pergerakan wisata saat menuju maupun di dalam DPP KDTD menjadi strategi untuk mendukung pengembangan pariwisata.

KDTD yang memiliki destinasi wisata yang banyak dan tersebar dalam satu kawasan tentunya memerlukan sistem transportasi sebagai simpul pergerakan yang menghubungkan antara titik asal dan tujuan di dalam KDTD. Sesuai dengan strategi pemerintah dalam mengembangkan pariwisata sekaligus menuntaskan masalah yang ada maka strategi seperti pengembangan rute wisata di dalam KDTD perlu dikaji. Oleh karena itu sebagai salah satu strategi yang mendukung maka muncul pertanyaan “*Bagaimana model pengembangan alternatif rute angkutan wisata sebagai salah satu strategi pengembangan pariwisata di Kawasan Dataran Tinggi Dieng?*”. Berdasarkan pertanyaan yang muncul maka diperlukan kajian dan analisis lebih lanjut demi efektivitas dan efisiensi alternatif rute angkutan wisata sebagai strategi pengembangan pariwisata KDTD.

1.3 Tujuan dan Sasaran Penelitian

1.3.1 Tujuan

Penelitian ini bertujuan untuk menentukan alternatif rute terbaik untuk optimalisasi angkutan wisata di Kawasan Wisata Dataran Tinggi Dieng sebagai salah satu strategi dalam mengembangkan potensi dan destinasi wisata.

1.3.2 Sasaran

Sasaran dari penelitian yang akan dilakukan adalah:

1. Teridentifikasinya potensi pariwisata di Kawasan Dataran Tinggi Dieng;
2. Teridentifikasinya sistem jaringan sebagai pendukung potensi wisata di Kawasan Dataran Tinggi Dieng;
3. Teridentifikasinya permintaan pergerakan terhadap angkutan wisata di Kawasan Dataran Tinggi Dieng;
4. Teridentifikasinya alternatif rute potensial untuk pengembangan angkutan wisata di Kawasan Dataran Tinggi Dieng.

1.4 Luaran Penelitian

Luaran dari penelitian yang akan dilakukan adalah sebagai berikut :

1. Potensi destinasi wisata dan prioritas destinasi berdasarkan potensi atraksi wisata;
2. Titik asal, titik tujuan, dan sistem jaringan di Dataran Tinggi Dieng;
3. Model rute angkutan wisata sebagai pengembangan pariwisata di Dataran Tinggi Dieng.

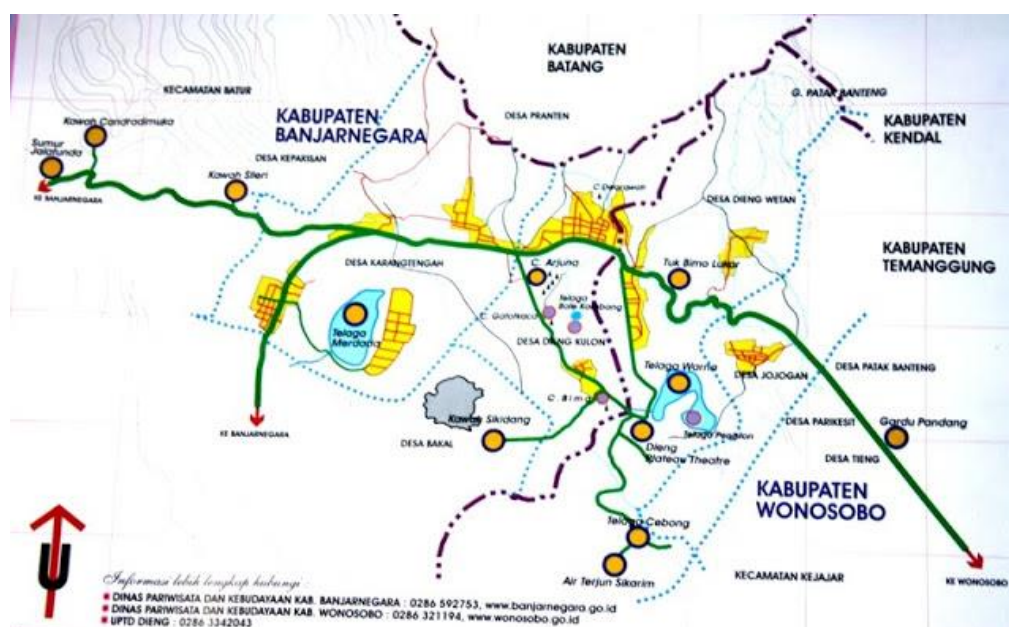
1.5 Manfaat Penelitian

Adanya penelitian dengan tujuan serta sasaran hingga luaran. Penelitian ini dapat berkontribusi langsung terhadap pengembangan angkutan wisata terkhusus pada rute angkutan wisata. Secara tidak langsung juga dapat memberikan kontribusi terhadap pengembangan wisata baik secara umum maupun masing – masing dari destinasi wisata yang terlingkup ke dalam rute angkutan wisata.

1.6 Ruang Lingkup Penelitian

1.6.1 Ruang Lingkup Wilayah

Lokasi penelitian yang dilakukan pada penelitian ini berada di Kawasan Dataran Tinggi Dieng yang termasuk dalam Desa Dieng Kulon, Kecamatan Batur, Kabupaten Banjarnegara dan Desa Dieng Wetan, Kecamatan Kejajar, Kabupaten Wonosobo.



Sumber: Dinas Pariwisata and Kebudayaan Kabupaten Banjarnegara

GAMBAR 1. 2
PETA DESTINASI WISATA DATARAN TINGGI DIENG

1.6.2 Ruang Lingkup Materi

Pembahasan dalam penelitian adalah tentang variabel - variabel yang mempengaruhi keputusan wisatawan untuk melakukan aktivitas pergerakan dalam satu kawasan wisata. Lingkup penelitian ini terbatas hanya pada penentuan rute wisata di Kawasan Dataran Tinggi Dieng berdasarkan potensi objek wisata. Penentuan rute dengan menggunakan SIG sebagai alat penunjang dengan beberapa variabel yang menyangkut tentang jaringan dan transportasi. Penentuan potensi objek wisata dilihat dari jumlah wisatawan yang berkunjung ditambah dengan pengembangan wisata yang sudah terjadi dalam beberapa tahun terakhir.

1.7 Kerangka Pikir Penelitian

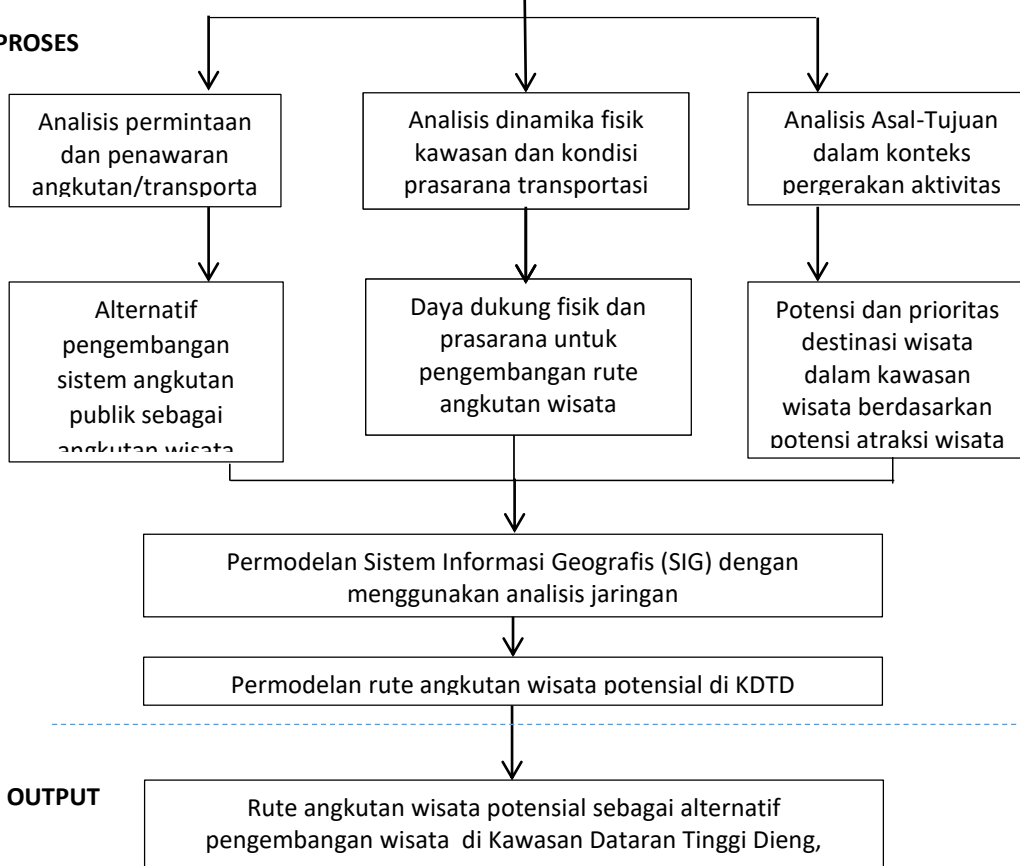
Penelitian ini untuk melihat adanya potensi pengembangan rute angkutan wisata sebagai salah satu strategi pengembangan pariwisata. Pendekatan yang digunakan secara keseluruhan memiliki tiga bagian umum. Pendekatan pertama yakni studi mengenai dinamika fisik dan kondisi jalan yang dituangkan dalam bentuk SIG. Pendekatan kedua yakni terhadap objek/destinasi wisatanya dimana data statistik dan kondisi dari infrastruktur, promosi, hingga kelembagaan akan menjadi variabel pendekatan dalam penelitian. Pendekatan ketiga ialah menggunakan hasil dari kedua pendekatan sebelumnya menjadi dasar dalam menghasilkan rute wisata terbaik menggunakan analisis jaringan SIG. Berikut dalam Gambar 1.3 merupakan kerangka pikir penelitian yang menggambarkan pendekatan secara umum.

LATAR BELAKANG

Kawasan Wisata Dataran Tinggi Dieng menjadi Kawasan Strategis Pariwisata Nasional dan empat kawasan wisata prioritas Rencana Induk Pembangunan Kepariwisata Provinsi Jawa Tengah Tahun 2012-2027

Infrastruktur penunjang aktivitas pariwisata terutama sarana prasarana aksesibilitas di KDTD masih menjadi permasalahan serta strategi pengembangan destinasi pariwisata dalam Rencana Strategis Pengembangan Destinasi dan Industri Wisata Tahun 2015 – 2019 dan Rencana Induk Pengembangan Pariwisata Propinsi Jawa Tengah.

Bagaimanakah efektivitas rute angkutan wisata dalam menunjang peningkatan aksesibilitas sebagai strategi pengembangan wisata di Kawasan Dataran Tinggi Dieng?

PROSES

Sumber: Hasil analisis penulis, 2017

GAMBAR 1.3
KERANGKA PIKIR PENELITIAN

1.7 Keaslian Penelitian

Penelitian yang bertujuan menentukan alternatif rute terbaik untuk optimalisasi angkutan wisata di Kawasan Wisata Dataran Tinggi Dieng. Tema penelitian sejenis telah dilakukan di berbagai tempat dengan berbagai tujuan juga metode. Perbedaan selain terdapat pada lokasi yang juga

merupakan kawasan perdesaan, metode yang digunakan juga merupakan gabungan dari sisi bidang transportasi agar mendapat alternatif rute terbaik juga untuk potensi objek wisata agar efektif dalam mendukung pengembangan wisata di KDTD. Berikut adalah beberapa penelitian terkait yang pernah dilakukan dalam kurun waktu delapan tahun terakhir.

1.8. Metodologi Penelitian

1.8.1. Metode Analisis

Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode kuantitatif. Metode ini digunakan untuk menentukan rute pilihan untuk pengembangan rute wisata dengan melihat dari segi permintaan wisatawan yang mengunjungi Dataran Tinggi Dieng. Terdapat tiga analisis yang terdapat dalam penelitian ini. Analisis tersebut diantaranya adalah:

a. Analisis Skoring Berjenjang

Analisis ini dilakukan untuk mengidentifikasi kelas destinasi wisata. Variabel yang dianalisis menggunakan metode skoring antara lain lokasi dari jalan, transportasi dan aksesibilitas, status jalan, lebar ruang milik jalan, estetika dan keaslian atraksi, kemiringan lereng, dan penggunaan lahan sebagai variabel fisik. Sedangkan terdapat variabel non fisik diantaranya adalah ketersediaan fasilitas, promosi daya tarik wisata, jumlah wisatawan, homogenitas atraksi wisata, dan atraksi wisata (Oktanti, 2012). Analisis skoring berjenjang digunakan berdasarkan klasifikasi dan pengharkatan variabel – variabel yang dijelaskan dalam tabel di bawah ini.

TABEL I. 3
KLASIFIKASI PENILAIAN ANALISIS SKORING BERJENJANG

No.	Kelas	Klasifikasi	Keterangan	Harkat	Sumber
1.	Kemiringan Lereng	0 – 2%	Datar	4	<i>Suryadi (1995) dalam Oktanti (2012)</i>
		2 – 15%	Miring	3	
		15 – 40%	Terjal	2	
		> 40%	Sangat Terjal	1	
2.	Penggunaan Lahan	Lahan Terbuka	-	4	<i>Suryadi (1995) dalam Oktanti (2012)</i>
		Perkebunan		3	
		Tegalan		3	
		Hutan		3	
		Semak Belukar		3	
		Permukiman/Bangunan Lain		2	
		Sawah		2	
Tambak		1			
3.	Letak dari Jalan Raya	< 1 km	-	4	<i>MacKinnon (1986) dalam Stepanus (2009)</i>
		1 – 2 km		3	
		2 – 3 km		2	
		> 3 km		1	
4.	Transportasi dan Aksesibilitas	Jalan aspal, ada kendaraan umum		4	<i>MacKinnon (1986) dalam Stepanus (2009)</i>
		Jalan aspal berbatu, ada kendaraan umum		3	
		Jalan aspal berbatu, tidak ada kendaraan umum		2	

No.	Kelas	Klasifikasi	Keterangan	Harkat	Sumber
		Jalan tanah/berbatu, tidak ada kendaraan umum		1	
5.	Estetika dan Keaslian	Asli	-	4	<i>MacKinnon (1986) dalam Stepanus (2009)</i>
		Asimilasi, dominan bentuk asli		3	
		Asimilasi, dominan bentuk baru		2	
		Sudah berubah sama sekali		1	
6.	Homogenitas Atraksi	Hanya terdapat satu	-	4	<i>MacKinnon (1986) dalam Stepanus (2009)</i>
		Terdapat 1 – 2 di tempat lain		3	
		Terdapat 3 - 5 di tempat lain		2	
		Terdapat >5 di tempat lain		1	
7.	Ketersediaan Fasilitas	Lengkap	Tersedia > 7 faktor	4	<i>Pertiwi (2003) dalam Oktanti (2012)</i>
		Agak Lengkap	Tersedia 5 – 6 faktor	3	
		Kurang Lengkap	Tersedia 3 – 4 faktor	2	
		Tidak Lengkap	Tersedia < 2 faktor	1	
8.	Promosi Wisata	Internasional	-	3	<i>Fandelli (2002) dalam Oktanti (2012)</i>
		Nasional		2	
		Lokal		1	
9.	Jumlah Pengunjung (orang/tahun)	> 100.000	-	3	<i>Pertiwi (2003) dalam Oktanti (2012)</i>
		20.000 – 100.000		2	
		< 20.000		1	

Sumber: Analisis Penulis, 2017

Selanjutnya untuk menghasilkan klas potensi objek wisata kedua jenis variabel (fisik dan non fisik) ditimbang dengan faktor pembobot yang tertera dalam Tabel I.4 berikut.

TABEL I. 4
KLASIFIKASI PEMBOBOTAN KLAS POTENSI OBJEK WISATA

Peran	Variabel	Nilai Pembobot
Unsur Utama	Jumlah pengunjung	2
	Promosi wisata	
	Homogenitas atraksi wisata	
	Estetika dan keaslian atraksi	
	Transportasi dan aksesibilitas	
Unsur Penunjang	Ketersediaan fasilitas	1
	Jarak dari jalan raya	
	Penggunaan lahan	
	Kemiringan lereng	

Sumber: Pertiwi (2003) dalam Oktanti (2012) dengan modifikasi

Perumusan klas potensi objek wisata dapat menggunakan rumus interval klas, yakni:

$$\frac{\text{Datum Tertinggi} - \text{Datum Terendah}}{\text{Jumlah Kelas } (2^k \geq n)}$$

Maka berdasarkan rumus tersebut dimana n adalah jumlah data yakni 15 atraksi wisata dan k adalah jumlah kelas. Artinya berdasarkan perhitungan dengan $n = 15$, jumlah kelas kemungkinan adalah empat ($k = 4$), lima ($k = 5$), dan seterusnya karena memenuhi hukum $2^k \geq n$. Pengelompokan empat kelas ini akan menghasilkan interval sesuai dengan datum yang akan diperoleh saat proses pengolahan data. Oleh karena itu akan didapatkan potensi objek wisata kelas I, kelas II, kelas III, dan kelas IV. Selanjutnya dijabarkan ke dalam Tabel 1.5 di bawah ini.

TABEL I. 5
KLAS POTENSI ATRAKSI WISATA

Klas	Potensi
I	Sangat Tinggi
II	Tinggi
III	Rendah
IV	Sangat Rendah

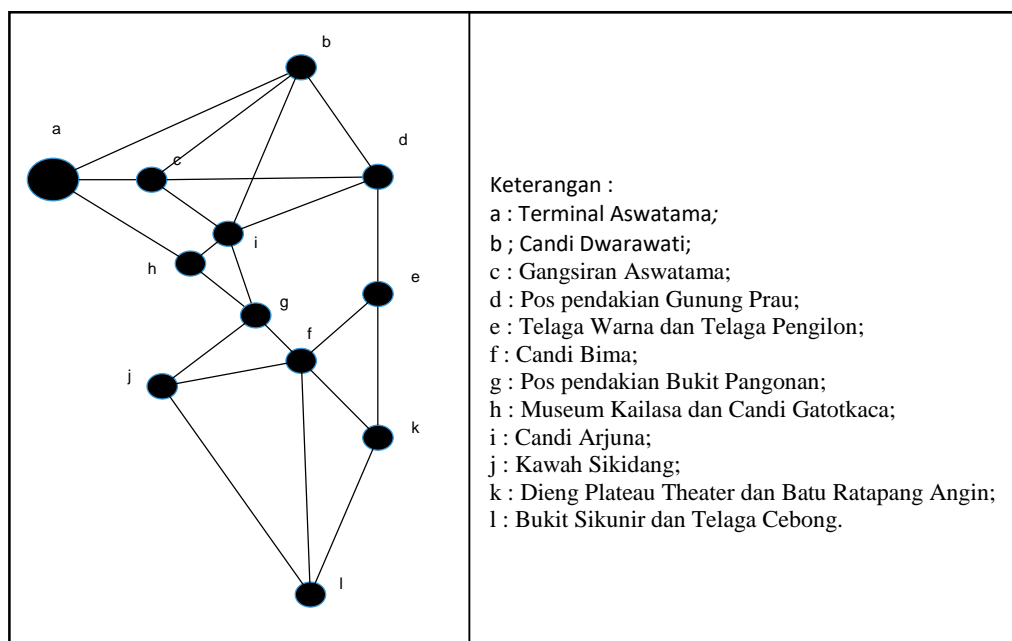
Sumber: Analisis penulis, 2017

Setelah potensi objek wisata terklasifikasi, sistem jaringan antar simpul atraksi wisata perlu diidentifikasi secara sederhana menggunakan analisis graf.

b. Analisis Graf & Algoritma Dijkstra

Data yang digunakan dalam analisis ini ialah data berupa atraksi wisata dan titik asal pergerakan serta arah dan jarak antar simpul. Data yang dimaksud ialah data jarak antar titik destinasi wisata serta titik awal melalui *google map*. Selanjutnya dibuat model graf dan matriks ketetanggaannya agar selanjutnya dapat ditentukan jarak tempuh terpendek antar titik/simpul/atraksi di KDTD menggunakan algoritma dijkstra perhitungan manual atau dapat menggunakan bantuan Pascal.

Berdasarkan potensi atraksi wisata yang ada di KDTD pada data Dinas Kebudayaan dan Pariwisata Kabupaten Banjarnegara dan Wonosobo terdapat 15 titik atraksi dimana beberapa atraksi terakumulasi dalam empat kawasan (titik). Jika atraksi wisata sebagai simpul dan jaringan jalan/akses penghubung sebagai sisi, maka analisis graf berbobot yang muncul adalah seperti gambar 1.4 berikut.



Sumber: Analisis Penulis, 2017

GAMBAR 1. 4
ANALISIS GRAF PENELITIAN

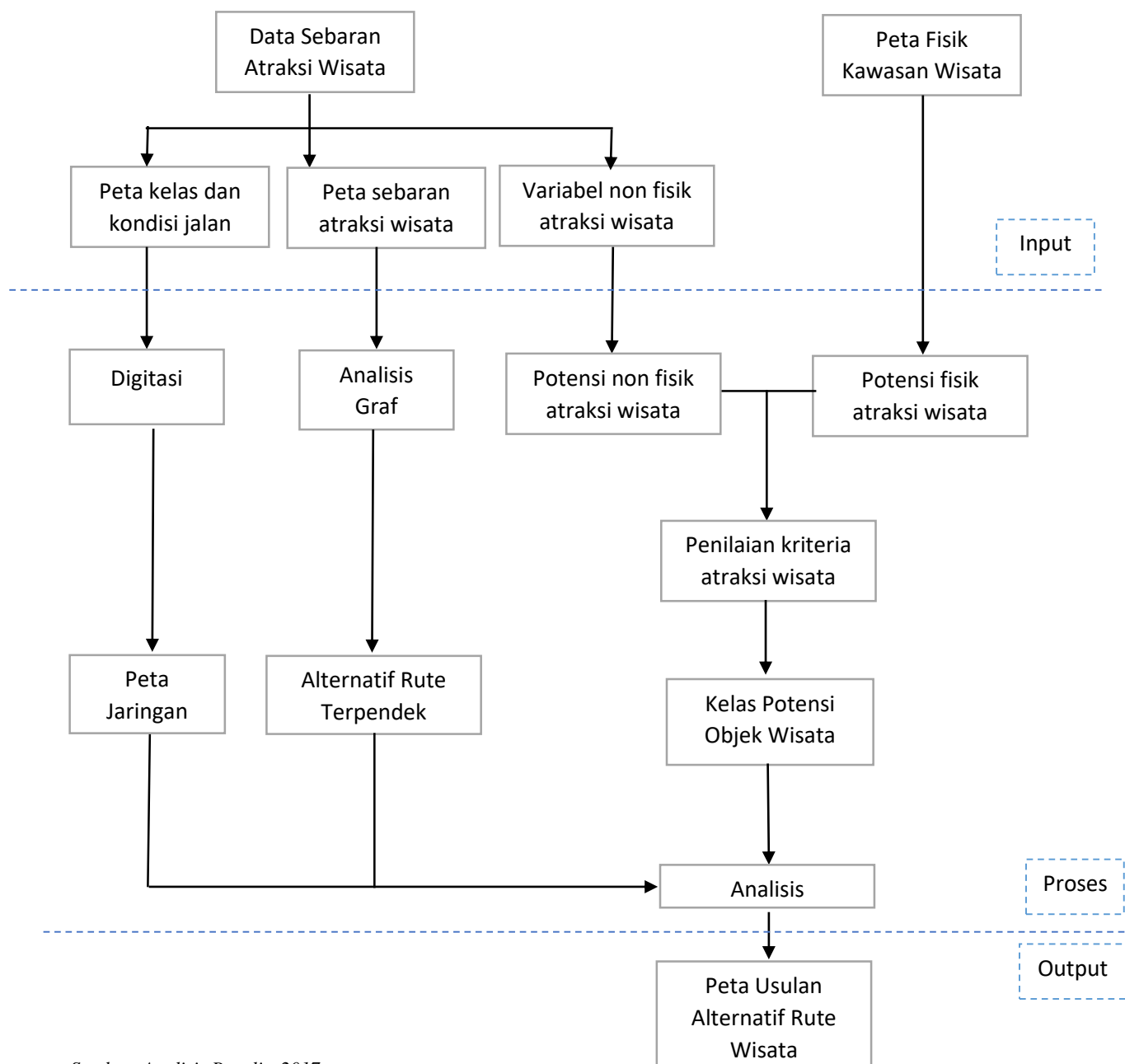
Selanjutnya jika terdapat bobot berupa jarak antar simpul maka matriks ketetanggaan dapat dibuat untuk melihat pergerakan di dalam kawasan.

c. Analisis Jaringan (*Network Analysis*)

Analisis rute jaringan pada hakikatnya adalah menemukan rute pada jaringan jalan/transportasi yang paling optimal antara titik asal dan titik tujuan. Penentuan rute terbaik membutuhkan setidaknya satu titik asal dan satu titik tujuan. Masalah yang ada pada analisis penentuan rute yang paling fundamental adalah menentukan rute terpendek dengan sistem navigasi yang mengakomodir masalah alokasi spasial keruangan (Faldalla et al, 2016). Penentuan rute juga tergantung daripada topologi titik dan jaringan sebagai representasi daripada suatu jaringan transportasi. Data yang diproses melalui analisis rute jaringan adalah *georeferencing* Dataran Tinggi Dieng, *shapefile* titik asal dan tujuan (destinasi wisata), jaringan jalan, serta *geodataset* jaringan jalan (Kumar, 2013).

Analisis dilakukan dengan pembobotan menggunakan analisis skalogram dan rentang bobot untuk memudahkan memilih titik – titik tujuan yang paling potensial. Rute angkutan merupakan hasil dari analisis terakhir daripada analisis graf dan analisis skoring. Menggunakan analisis jaringan dalam sistem informasi geografis dengan variabel – variabel yang sudah ada dengan mempertimbangkan antara lain jarak terpendek, kelas potensi destinasi, jenis destinasi, dan waktu tempuh tercepat antar destinasi. Analisis jaringan yang digunakan dalam SIG adalah *route analysis*

dengan lebih dari dua pemberhentian sebagai titik asal dan titik tujuan. Berikut di bawah ini **Gambar 1.5** adalah kerangka analisis yang digunakan dalam penelitian.



Sumber: Analisis Penulis, 2017

GAMBAR 1.5
KERANGKA ANALISIS PENELITIAN

1.8.2 Kebutuhan Data

Pelaksanaan penelitian dengan menggunakan tiga analisis secara umum membutuhkan beberapa data yang memang diperuntukkan untuk digunakan dalam menunjang hasil analisis masing – masing metode. Pada penelitian ini data yang dibutuhkan dijelaskan melalui tabel kebutuhan data yang dapat mempermudah dalam sinkronisasi pengumpulan dan analisis data. Berdasarkan

penelitian dengan tiga metode analisis dalam menentukan alternatif rute optimal angkutan wisata di KDTD, maka dapat disusun tabel kebutuhan data sebagai berikut:

TABEL I. 6
KEBUTUHAN DATA PENELITIAN

Sasaran	Nama	Jenis	Teknik Pengumpulan	Sumber
Teridentifikasinya potensi atraksi pariwisata	Kemiringan lereng	Sekunder	Pemetaan	Bappeda
	Penggunaan lahan	Sekunder	Pemetaan	Bappeda
	Jarak atraksi dari jalan raya	Sekunder	Pemetaan	Map
	Ketersediaan angkutan umum	Sekunder	Telaah Dokumen	Bina Marga
	Jenis jalan	Sekunder	Telaah Dokumen	Bina Marga
	Kondisi jalan	Sekunder	Telaah Dokumen	Dinas Pariwisata
	Jumlah atraksi wisata	Sekunder	Telaah Dokumen	Dinas Pariwisata
	Jenis atraksi wisata	Sekunder	Telaah Dokumen	Dinas Pariwisata
	Kondisi atraksi wisata	Primer	Observasi	Lapangan
	Ketersediaan fasilitas wisata	Primer	Observasi	Lapangan
	Jumlah pengunjung tiap atraksi wisata	Primer	Telaah Dokumen	Pengelola
	Jumlah kegiatan promosi wisata	Primer	Telaah Dokumen	Dinas Pariwisata
Teridentifikasinya sistem pergerakan sebagai pendukung potensi wisata	Titik asal pergerakan	Primer	Observasi	Lapangan
	Titik tujuan pergerakan	Primer	Observasi	Lapangan
	Arah dan distribusi pergerakan	Primer	Observasi	Lapangan
	Jarak antar simpul pergerakan	Sekunder	Pemetaan	Map
	Jaringan jalan kawasan	Sekunder	Pemetaan	Bappeda
Teridentifikasinya permintaan terhadap angkutan wisata di Kawasan Dataran Tinggi Dieng	Jumlah penduduk	Sekunder	Telaah Dokumen	RT Miskin
	Jumlah penduduk berdasarkan kelompok usia	Sekunder	Telaah Dokumen	BPS
	Jumlah penduduk berdasarkan mata pencaharian	Sekunder	Telaah Dokumen	BPS
	Jumlah penduduk berdasarkan pendapatan	Sekunder	Telaah Dokumen	BPS
	Aktivitas usaha penduduk	Sekunder	Telaah Dokumen	BPS
	Jumlah <i>homestay</i>	Sekunder	Telaah Dokumen	BPS
	Kepemilikan kendaraan	Sekunder	Telaah Dokumen	BPS
Teridentifikasinya alternatif rute potensial untuk pengembangan angkutan wisata	Administrasi kawasan	Sekunder	Pemetaan	Bappeda
	Atribut jaringan jalan	Sekunder	Pemetaan	Bappeda
	Persebaran atraksi wisata	Sekunder	Pemetaan	Dinas Pariwisata

Sumber: Hasil analisis penulis, 2017

1.8.3 Jenis Dan Sumber Data

Jenis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah terdapat data primer dan data sekunder. Data primer yang digunakan dalam penelitian ini adalah fungsi kawasan dengan melihat observasi langsung ke lapangan. Jenis data kedua yakni data sekunder yang didapat dari pihak ketiga (biasanya berasal dari instansi bersangkutan di Kabupaten Wonosobo dan Banjarnegara). Data sekunder antara lain data objek dan daya tarik wisata, jumlah wisatawan, jarak dan status jalan. Data tersebut dapat diperoleh dari Bappeda Kabupaten Banjarnegara dan Wonosobo, Dinas Pariwisata Kabupaten Banjarnegara dan Wonosobo, pengelola destinasi wisata Dataran Tinggi Dieng, pemerintah lokal tingkat kecamatan-desa kawasan wisata Dataran Tinggi Dieng, serta situs terpercaya di internet.

1.8.4 Metode Pengumpulan Data

Metode yang digunakan dalam pengumpulan data primer adalah metode survey dengan menggunakan metode observasi untuk memperoleh fakta-fakta berdasarkan pengamatan peneliti. Alat-alat yang digunakan dalam observasi antara lain kamera, peta lokasi, serta izin penelitian. Data sekunder yang akan digunakan antara lain peta administrasi, peta persebaran destinasi wisata, peta kemiringan lereng, peta jaringan jalan, dan data jumlah pengunjung. Untuk memperoleh data sekunder, metode yang digunakan yaitu metode telaah dokumen. Metode telaah dokumen diperoleh data dari Dinas Pariwisata, pemerintah lokal, pengelola objek wisata, serta melalui situs internet.

1.9 Sistematika Penulisan

BAB I PENDAHULUAN

Pada bab ini penulis menguraikan latar belakang pemilihan judul dan kasus, rumusan masalah, tujuan dan sasaran penelitian, batasan ruang lingkup penelitian, metode penelitian, keaslian penelitian hingga kerangka pikir yang memperlihatkan secara umum bagaimana penelitian ini akan dituju.

BAB II KAJIAN PUSTAKA

Pada bab ini penulis menguraikan berbagai landasan teori dari yang sifatnya mendasar dan sistemik hingga kepada teori – teori praktis, serta terdapat pula konsep – konsep dalam menyelesaikan masalah terkait dengan kasus yang digunakan sebagai landasan berpikir penelitian ini.

BAB III GAMBARAN UMUM WILAYAH

Gambaran tentang keseluruhan aspek yang mengangkut dengan penelitian ini akan dituangkan pada bab ini. Aspek seperti fisik hingga ke non fisik dijelaskan secara rinci serta pengaruhnya terhadap dinamika penelitian ini. Sehingga gambaran yang terbentuk secara

umum tentang wilayah yang menjadi objek penelitian dapat menjadi dasar dalam melakukan penelitian tahap lebih lanjut.

BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN

Bab yang merupakan hasil pencarian data dan interpretasi data sehingga menghasilkan hasil – hasil tertentu setelah melalui proses analisis sesuai dengan tujuan dan sasaran yang diharapkan dalam penelitian ini. Pada bab ini pula menjelaskan pendalaman tentang hasil analisis penelitian yang sudah dilakukan.

BAB V KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

Pada bab ini penulis memberikan kesimpulan mengenai penelitian yang dilangsungkan serta beberapa rekomendasi kepada pihak – pihak yang terkait langsung terhadap penelitian ini. Rekomendasi yang diberikan tentunya merupakan saran yang berhubungan pula dengan hasil penelitian yang dilangsungkan untuk proses perkembangan lebih lanjut sektor pariwisata di Kawasan Dataran Tinggi Dieng.