

BAB V

KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

5.1. Kesimpulan

Kawasan Dataran Tinggi Dieng sebagai salah satu kawasan wisata yang memiliki banyak atraksi wisata dengan berbagai macam potensi perlu dilakukan optimalisasi secara komprehensif terutama dalam sektor transportasi. Optimalisasi melalui rute angkutan wisata menjadi salah satu solusi untuk meningkatkan pelayanan dan pengembangan potensi atraksi wisata. KDTD dengan jumlah atraksi wisata yakni 15 atraksi wisata tersebar dan dihubungkan oleh jaringan jalan dengan keadaan yang sudah baik, hanya saja belum ada pelayanan yang menyeluruh dari kendaraan umum.

Upaya pengembangan rute angkutan wisata melalui pendekatan berdasarkan objek wisata menghasilkan diantaranya berupa klas potensi objek wisata dari tiap – tiap atraksi wisata, karakteristik permintaan terhadap angkutan wisata, sistem pergerakan di dalam KDTD, serta rute optimal yang akan digunakan sebagai rute layanan angkutan wisata di KDTD. Klas potensi objek wisata yang merupakan proses skoring berjenjang dengan mempertimbangkan beberapa variabel menghasilkan empat klas yakni atraksi wisata dengan potensi sangat tinggi, tinggi, rendah, dan sangat rendah. Masing – masing dari klas tersebut memiliki karakteristik yang sesuai dengan proses penjenjangan skoring tersebut. Atraksi wisata dengan klas yang sangat tinggi ialah Candi Arjuna dan Pos Pendakian Gunung Prau. Atraksi wisata dengan klas yang tinggi jauh lebih banyak antara lain Candi Gatotkaca, Museum Kaliasa, Telaga Warna, Telaga Pengilon, Telaga Cebong, Dieng *Plateau Theater*, dan Kawah Sikidang. Atraksi wisata dengan klas yang rendah dan sangat rendah masing – masing empat dan satu atraksi wisata. Klas potensi atraksi wisata rendah yang dimaksud ada pada atraksi wisata diantaranya Gunung Sikunir, Batu Ratapan Angin, Candi Bima, Candi Dwarawati, dan Gangsiran Aswatama. Sedangkan klas potensi yang paling rendah nilai pembobotan skoringnya hanya terdapat satu atraksi wisata yakni Gunung Panganon.

Permintaan pergerakan di KDTD sangat didominasi oleh pergerakan aktivitas wisata. Atraksi wisata yang menjadi titik – titik dan simpul pergerakan umumnya menjadi titik tujuan dari titik asal yang berupa penginapan atau akses masuk KDTD secara eksisting, maupun juga sudah terdapat Terminal Aswatama. Permintaan terhadap angkutan wisata yang didorong oleh wisatawan sebesar 28% yakni wisatawan masih menggunakan bus pariwisata. Pembatasan terhadap kendaraan pribadi belum dapat dilakukan sehingga permintaan angkutan wisata belum dapat optimal walaupun angkutan wisata tetap memberikan alternatif bagi pengguna kendaraan pribadi. Persebaran sembilan atraksi yang menjadi tarikan utama dalam melakukan aktivitas pergerakan cukup merata di seluruh bagian KDTD (tidak memusat di satu bagian KDTD). Permintaan pergerakan dan angkutan wisata semakin tinggi saat perhelatan Dieng *Culture Festival* yang diadakan setiap pertengahan tahun. Saat DCF atau momentum

lain akan menjadikan lalu lintas di jalan menuju atraksi wisata dalam KDTD sangat padat. Oleh karena itu agar pergerakan aktivitas wisata menjadi lebih efisien dan efektif diperlukan adanya angkutan wisata agar seluruh permintaan pergerakan wisata dapat dipenuhi dengan optimal.

Permintaan terhadap pergerakan wisata akan mendorong terjadinya pergerakan nyata, dimana pada akhirnya terjadinya suatu sistem pergerakan yang terjadi di KDTD. Sistem pergerakan yang ada di KDTD sangat dipengaruhi oleh sistem jaringan, karena saat ini belum ada sistem transportasi yang memenuhi kebutuhan. KDTD memiliki dua belas simpul/titik dimana satu menjadi titik asal utama dan lainnya merupakan atraksi wisata dengan total sebelas titik yang terdiri dari lima belas atraksi wisata. Seluruh titik tersebut dihubungkan oleh sistem jaringan jalan. Pada jaringan jalan KDTD tidak ada yang merupakan jalur satu arah sehingga arah lalu lintas bersifat kontinum. Tipologi jaringan KDTD termasuk dinamis dikarenakan akses menuju masing – masing destinasi wisata tidak tergantung pada hirarki, sehingga seluruh destinasi wisata memiliki akses lebih dari satu jaringan jalan. Sistem pergerakan juga dipicu oleh titik asal dan tujuan di dalam kawasan. Karakteristik jaringan tersebut sebenarnya sudah dapat menentukan rute dalam melangsungkan pergerakan aktivitas wisata. Hanya saja masih terpacu pada variabel jarak, dimana rute yang dihasilkan masih berupa rute terpendek belum menjadi rute optimal. Karakteristik pergerakan aktivitas wisata sangat dipengaruhi oleh variabel atraksi wisata, sehingga rute optimal angkutan wisata dapat didapat melalui proses analisis menggunakan sistem jaringan wisata serta melihat karakteristik permintaan pergerakan wisata serta klas potensi dari masing – masing atraksi wisata. Walaupun dalam beberapa kasus alternatif rute optimal dapat merupakan rute terpendek juga.

Rute optimal sebagai akomodasi pendukung angkutan wisata memiliki total tiga alternatif rute. Masing – masing alternatif rute optimal memiliki atraksi wisata yang dilalui sesuai dengan karakteristik permintaan dan klas potensi. Rute optimal pertama hanya mengakomodir atraksi wisata dengan klas potensi sangat tinggi dimana rute yang ditempuh bersifat ulang – alik. Berbeda halnya dengan dua rute optimal lainnya, dimana yang kedua sebagai akomodasi atraksi wisata dengan potensi tinggi dan yang ketiga mengakomodir atraksi wisata dengan klas potensi sangat rendah. Kedua rute tersebut memiliki rute dengan sifat memutar. Masing – masing rute memiliki kelebihan dan kekurangan masing – masing dalam menunjang pengembangan destinasi pariwisata di KDTD. Rute pertama dapat menjadi alternatif ketika arah pengembangan pariwisata KDTD bertumpu pada wisata yang sudah sangat berkembang namun terpusat sehingga kurang dapat meningkatkan perkembangan wisata pada destinasi lainnya. Rute optimal kedua dapat dikembangkan untuk pengembangan pada destinasi wisata dengan jumlah dan alternatif destinasi yang lebih beragam namun sudah pada potensi yang berkembang untuk masing – masing dari setiap destinasi wisata. Sedang rute optimal ketiga memiliki kelebihan untuk promosi kegiatan wisata terhadap destinasi yang masih belum berkembang. Namun alternatif destinasi wisata pada rute ini terbilang cukup banyak dan variatif sehingga akan butuh waktu yang cukup lama dalam menjelajahi seluruh destinasi wisata pada rute ini.

Tentunya panjang lintasan masing – masing rute berbeda, dan akan mempengaruhi waktu tempuh sehingga tentunya dalam menentukan armada di masing – masing rutenya akan berbeda sesuai dengan kebutuhan *headway* yang ada. Oleh karena itu dengan adanya pengembangan tiga alternatif rute tersebut, angkutan wisata di dalam KDTD dapat menjadi optimal. Kondisi tersebut tentunya akan berdampak pada perkembangan potensi dan atraksi wisata di KDTD baik secara jangka pendek maupun jangka panjang.

5.2. Rekomendasi

Berdasarkan temuan pada penelitian dari hasil pengumpulan data serta analisis data, maka berikut beberapa rekomendasi yang dihasilkan dari penelitian ini:

a. Bagi Pemerintah

- Diperlukan adanya pengelolaan sistem transportasi yang terpadu antara dua pemerintah daerah (Pemerintah Kabupaten Banjarnegara dan Pemerintah Kabupaten Wonosobo).
- Meningkatkan ketersediaan angkutan umum khusus wisata yang beroperasi dalam kawasan.
- Menambah fasilitas penunjang pergerakan wisatawan seperti halte, garis penyeberangan, trotoar, dan panduan perjalanan di seluruh titik atau simpul pergerakan wisatawan baik di titik asal maupun titik tujuan.
- Mengoptimalkan fungsi Terminal Aswatama dalam mengakomodir pergerakan wisatawan di dalam kawasan.
- Melakukan pembatasan penggunaan bus pariwisata di dalam kawasan.
- Mengembangkan strategi insentif terhadap pengguna terminal dan angkutan wisata.
- Melakukan penambahan armada angkutan wisata yang sesuai dengan kebutuhan pergerakan wisatawan (*headway*) serta standar kualitas yang sudah ditetapkan salah satunya Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No. 32 Tahun 2016 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek.
- Melakukan penerapan sistem angkutan wisata beserta rute angkutan wisata yang optimal dan berkelanjutan.
- Mengembangkan destinasi wisata dengan potensi kelas sangat rendah dan rendah melalui paket wisata menggunakan rute optimal.
- Memberikan informasi tambahan kepada wisatawan tentang destinasi wisata pada tiap – tiap rute wisata secara detil sehingga wisatawan dapat menyesuaikan sesuai kebutuhan dan keinginan.

b. Bagi Pengelola Atraksi Wisata

- Meningkatkan kerjasama antar pengelola atraksi wisata, agar perbedaan klas potensi wisata dapat menjadi optimal menjadi strategi pengembangan wisata.

c. Bagi Masyarakat

- Mengoptimalkan peran angkutan wisata dalam mengakomodir aktivitas rutin dalam hari – hari biasa.
- Menjadikan angkutan umum menjadi angkutan utama dalam melakukan aktivitas rutin baik dalam masa/waktu sepi wisatawan maupun saat ramai wisatawan.

d. Rekomendasi Lanjutan

Sebagai hasil studi lanjutan terhadap penelitian yang telah dilakukan dapat menghasilkan rekomendasi terhadap penelitian lanjutan yakni mengenai efektivitas rute wisata optimal terhadap pengembangan wisata di Kawasan Dataran Tinggi Dieng.