

## BAB II

### TINJAUAN TEORI

#### 2.1 Pengertian Pariwisata, Wisata, Wisatawan, Atraksi Wisata, Prasarana dan Sarana Kepariwisataaan

##### 2.1.1 Pengertian Pariwisata

Menurut Undang-Undang Nomor 9 Tahun 1990 Tentang Kepariwisataaan, pariwisata adalah segala sesuatu yang berhubungan dengan wisata, termasuk pengusahaan objek dan daya tarik wisata serta usaha-usaha yang terkait di bidang tersebut.

Selain itu, menurut Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 36 Tahun 2010 Tentang Pengusahaan Pariwisata Alam Di Suaka Margasatwa, Taman Nasional, Taman Hutan Raya, Dan Taman Wisata Alam. Pariwisata alam adalah segala sesuatu yang berhubungan dengan wisata alam, termasuk pengusahaan obyek dan daya tarik serta usaha yang terkait dengan wisata alam.

Dalam arti luas, pariwisata adalah kegiatan rekreasi di luar domisili untuk melepaskan diri dari pekerjaan rutin atau mencari suasana lain. Sebagai suatu aktivitas, pariwisata telah menjadi bagian penting dari kebutuhan dasar masyarakat maju dan sebagian kecil masyarakat negara berkembang. Sebagai suatu aktivitas manusia, pariwisata adalah fenomena pergerakan manusia, barang, dan jasa yang sangat kompleks. Ia terkait erat dengan organisasi, hubungan-hubungan kelembagaan dan individu, kebutuhan layanan, penyediaan kebutuhan layanan, dan sebagainya (Janianton dan Helmut, 2006 : 1).

##### 2.1.2 Pengertian Wisata

Menurut Undang-Undang Nomor 9 Tahun 1990 Tentang Kepariwisataaan, Wisata adalah kegiatan perjalanan atau sebagian dari kegiatan tersebut yang dilakukan secara sukarela serta bersifat sementara untuk menikmati objek dan daya tarik wisata.

Selain itu menurut Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 36 Tahun 2010 Tentang Pengusahaan Pariwisata Alam Di Suaka Margasatwa, Taman Nasional, Taman Hutan Raya, Dan Taman Wisata Alam. Wisata alam adalah kegiatan perjalanan atau sebagian dari kegiatan tersebut yang dilakukan secara sukarela serta bersifat

sementara untuk menikmati gejala keunikan dan keindahan alam di kawasan suka margasatwa, taman nasional, taman hutan raya, dan taman wisata alam.

### 2.1.3 Pengertian Wisatawan

Menurut Komisi Liga Bangsa-Bangsa wisatawan adalah sebagai berikut (Muljadi, 2010:10) :

- a. Mereka yang mengadakan perjalanan untuk kesenangan karena alasan keluarga, kesehatan, dan lain-lain.
- b. Mereka yang mengadakan perjalanan untuk keperluan pertemuan-pertemuan atau tugas-tugas tertentu (ilmu pengetahuan, tugas pemerintah diplomasi, agama, olahraga, dan lain-lain).
- c. Mereka yang mengadakan perjalanan dengan tujuan usaha.
- d. Mereka yang datang dalam rangka perjalanan dengan kapal laut walaupun berada di suatu negara kurang dari 24 jam.

*The International Union of Office Travel Organization* (IUOTO) dan *World Tourism Organization* (WTO) mendefinisikan wisatawan adalah pengunjung sementara, tinggal satu hari di negara atau tempat yang dikunjungi tanpa menginap, termasuk di dalamnya penumpang kapal pesiar.

Menurut Undang-Undang No. 9 Tahun 1990 tentang Kepariwisata, wisatawan adalah orang yang melakukan kegiatan wisata. Selain itu, berdasarkan Undang-Undang No. 10 Tahun 2009 tentang Kepariwisata, pengertian wisatawan masih sama dengan pengertian undang-undang sebelumnya. Jadi tidak ada perubahan pengertian dalam isi kedua Undang-Undang tersebut.

#### A. Karakteristik wisatawan

Karakteristik wisatawan memfokuskan pada wisatawannya, biasanya digambarkan dengan “*who, wants, what, why, where, and how much*”. Untuk menjelaskan hal-hal tersebut digunakan beberapa karakteristik di antaranya sebagai berikut (Suwena dan Widyatmaja, 2010:40-43) :

##### 1. Karakteristik sosio-demografis

Karakteristik sosio-demografis mencoba menjawab pertanyaan “*who wants what*”. Pembagian berdasarkan karakteristik ini paling sering dilakukan untuk kepentingan analisis pariwisata, perencanaan, dan pemasaran, karena sangat jelas definisinya dan relatif mudah pembagiannya (Kotler, 1996) dalam (Suwena dan Widyatmaja, 2010:41). Yang termasuk dalam karakteristik sosio-demografis

di antaranya adalah jenis kelamin, umur, status perkawinan, tingkat pendidikan, pekerjaan, kelas sosial, ukuran keluarga atau jumlah anggota keluarga dan lain-lain dielaborasi dari karakteristik tersebut.

## 2. Karakteristik geografis

Karakteristik geografis membagi wisatawan berdasarkan lokasi tempat tinggalnya, biasanya dibedakan menjadi desa-kota, provinsi, maupun negara asalnya. Pembagian ini lebih lanjut dapat pula dikelompokkan berdasarkan ukuran kota tempat tinggal (kota kecil, menengah, besar atau metropolitan), kepadatan penduduk di kota tersebut dan lain-lain (Suwena dan Widyatmaja, 2010:42).

## 3. Karakteristik psikografi

Karakteristik ini membagi wisatawan ke dalam kelompok-kelompok berdasarkan kelas sosial, *life-style* dan karakteristik personal. Wisatawan dalam kelompok demografis yang sama mungkin memiliki profil psikografis yang sangat berbeda (Smith, 1989) dalam (Suwena dan Widyatmaja, 2010:43).

### 2.1.4 Atraksi Wisata, Sarana dan Prasarana Kepariwisataaan

#### A. Atraksi Wisata

Dalam dunia kepariwisataan, segala sesuatu yang menarik dan bernilai untuk dikunjungi dan dilihat disebut “atraksi”, atau lazim pula dinamakan “objek wisata”. Atraksi wisata antara lain, panorama keindahan alam yang menakjubkan, flora dan fauna, iklim dan cuaca udara, dan sumber daya manusia (Pendit, 2006 : 22).

#### B. Sarana Kepariwisataaan

Sarana kepariwisataan adalah perusahaan-perusahaan yang memberikan pelayanan kepada wisatawan, baik secara langsung atau tidak langsung dan kelangsungan hidupnya, tergantung dari wisatawan yang datang. Jenis-jenis sarana pokok kepariwisataan antara lain (Muljadi, 2010 :13.-14) :

1. Perusahaan perjalanan (*Travel Agent* atau Biro Perjalanan Wisata).
2. Perusahaan angkutan wisata.
3. Perusahaan akomodasi.
4. Perusahaan makanan dan minuman.
5. Perusahaan daya tarik wisata dan hiburan.
6. Perusahaan cinderamata atau *art shops*.

### C. Prasarana Kepariwisata

Prasarana kepariwisataan adalah semua fasilitas yang mendukung agar sarana pariwisata dapat hidup dan berkembang serta dapat memberikan pelayanan pada wisatawan guna memenuhi kebutuhan mereka yang beraneka ragam, antara lain (Muljadi, 2010 : 13) :

1. Prasarana perhubungan, seperti jaringan jalan raya dan jaringan rel kereta api, bandar udara (*airport*), pelabuhan laut (*sea-port*), terminal angkutan darat dan stasiun kereta api.
2. Instalasi tenaga listrik dan instalasi penjernihan air bersih.
3. Sistem pengairan untuk kepentingan pertanian, peternakan, dan perkebunan.
4. Sistem perbankan dan moneter.
5. Sistem telekomunikasi, seperti telepon, internet, pos, televisi, dan radio.
6. Pelayanan kesehatan dan keamanan.

#### 2.2 Pengertian Ekowisata

Menurut Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 33 Tahun 2009 Tentang Pedoman Pengembangan Ekowisata Di Daerah. Ekowisata adalah kegiatan wisata alam di daerah yang bertanggung jawab dengan memperhatikan unsur pendidikan, pemahaman, dan dukungan terhadap usaha-usahakonservasi sumberdaya alam, serta peningkatan pendapatan masyarakat lokal.

Ekowisata merupakan kegiatan wisata yang menaruh perhatian besar terhadap kelestarian sumberdaya pariwisata. Masyarakat Ekowisata Internasional mengartikannya sebagai perjalanan wisata alam yang bertanggung jawab dengan cara mengonservasi lingkungan dan meningkatkan kesejahteraan masyarakat lokal (TIES, 2000 dalam Janianton dan Helmut, 2006 : 37).

Selain itu, ekowisata merupakan jenis pariwisata yang berwawasan lingkungan. Maksudnya melalui aktivitas yang berkaitan dengan alam, wisatawan diajak melihat alam dari dekat, menikmati keaslian alam dan lingkungannya sehingga membuatnya tergugah untuk mencintai alam. Semuanya ini sering disebut dengan istilah *Back-To-Nature* (Yoeti, 2000 : 35). Menurut pengertian lain, ekowisata adalah wisata berbasis alam yang berkaitan dengan pendidikan dan pemahaman lingkungan alam dan dikelola dengan prinsip berkelanjutan (*Australian National Ecotourism Strategy*, 1994 dalam Yoeti, 2000 : 37).

### A. Konsep Ekowisata

Konsep dasar operasional tentang ekowisata adalah sebagai berikut (Form, 2004 dalam Janianton dan Helmut, 2006 : 38) :

1. Perjalanan *outdoor* dan di kawasan alam yang tidak menimbulkan kerusakan lingkungan. Dalam wisata ini orang biasanya menggunakan sumber daya hemat energi, seperti tenaga surya, bangunan kayu, bahan daur-ulang, dan mata air. sebaliknya kegiatan tersebut tidak mengorbankan flora dan fauna, tidak mengubah topografi lahan dan lingkungan dengan mendirikan bangunan yang asing bagi lingkungan dan budaya masyarakat setempat.
2. Wisata ini mengutamakan penggunaan fasilitas transportasi yang diciptakan dan dikelola oleh masyarakat kawasan wisata itu. Prinsipnya akomodasi yang tersedia bukanlah perpanjangan tangan hotel internasional dan makanan yang ditawarkan juga bukan makanan berbahan baku impor, melainkan semuanya berbasis produk lokal. Termasuk dalam hal ini adalah penggunaan jasa pemandu wisata lokal. oleh sebab itu wisata ini memberikan keuntungan langsung bagi masyarakat lokal.
3. Perjalanan wisata ini menaruh perhatian besar pada lingkungan alam dan budaya lokal. para wisatawan biasanya banyak belajar dari masyarakat lokal, bukan sebaliknya menggurui mereka. Wisatawan tidak menuntut masyarakat lokal agar menciptakan pertunjukkan dan hiburan ekstra, tetapi mendorong mereka agar diberi peluang untuk menyaksikan upacara dan pertunjukkan yang sudah dimiliki oleh masyarakat setempat. Daripada menimbulkan kesan pamer kekayaan di depan masyarakat setempat, wisatawan cenderung mengurangi visual ketimpangan ekonomi itu, misalnya dengan berpakaian dan makan-minum sewajarnya sehingga tidak memberikan pendidikan yang buruk kepada anak-anak setempat. Bentuk pendidikan buruk yang lain adalah pemberian hadiah atau tip dengan cuma-cuma yang dapat mendorong masyarakat lokal menjadi malas.

### B. Prinsip-Prinsip Dalam Ekowisata

Prinsip-prinsip dalam ekowisata adalah sebagai berikut (TIES, 2000 dalam Janianton dan Helmut, 2006 : 39) :

1. Mengurangi dampak negatif berupa kerusakan atau pencemaran lingkungan dan budaya lokal akibat kegiatan wisata.

2. Membangun kesadaran dan penghargaan atas lingkungan dan budaya di destinasi wisata, baik pada diri wisatawan, masyarakat lokal maupun pelaku wisata lainnya.
3. Menawarkan pengalaman-pengalaman positif bagi wisatawan maupun masyarakat lokal melalui kontak budaya yang lebih intensif dan kerjasama dalam pemeliharaan atau ODTW (Objek dan Daya Tarik Wisata).
4. Memberikan keuntungan finansial secara langsung bagi keperluan konservasi melalui kontribusi atau pengeluaran ekstra wisatawan.
5. Memberikan keuntungan finansial dan pemberdayaan bagi masyarakat lokal dengan menciptakan produk wisata yang mengedepankan nilai-nilai lokal.
6. Meningkatkan kepekaan terhadap situasi sosial, lingkungan dan politik di daerah tujuan wisata.
7. Menghormati hak asasi manusia dan perjanjian kerja, dalam arti memberikan kebebasan kepada wisatawan dan masyarakat lokal untuk menikmati atraksi wisata sebagai wujud hak asasi, serta tunduk pada aturan main yang adil dan disepakati bersama dalam pelaksanaan transaksi-transaksi wisata.

### C. Karakteristik Ekowisata

Karakteristik ekowisata yang membedakan dengan wisata massal adalah sebagai berikut (Janianton dan Helmut, 2006 : 40) :

1. Aktivitas wisata terutama berkaitan dengan konservasi lingkungan. Meskipun motif berwisata bukan untuk melestarikan lingkungan, namun dalam kegiatan-kegiatan tersebut melekat keinginan untuk ikut serta melestarikan lingkungan. Tingginya kesadaran lingkungan memudahkan wisatawan untuk terlibat dalam berbagai upaya pelestariannya.
2. Penyedia jasa wisata tidak hanya menyiapkan sekedar atraksi untuk menarik tamu, tetapi juga menawarkan peluang bagi mereka untuk lebih menghargai lingkungan, sehingga keunikan ODTW dan lingkungannya tetap terpelihara dan masyarakat lokal serta wisatawan berikutnya dapat menikmati keunikan tersebut. Selain itu penyedia jasa wisata perlu menyediakan kegiatan-kegiatan produktif yang langgeng agar masyarakat lokal dapat menikmati hidup yang lebih baik secara berkelanjutan (Barkin, 1996 dalam Janianton dan Helmut, 2006 : 41).
3. Kegiatan wisata berbasis alam. ODTW yang menjadi basis kegiatan wisata adalah alam dan lingkungan yang hijau (kawasan pegunungan, hutan raya,

taman nasional, dan perkebunan) dan biru laut yang bening dan bersih. Bagi wisatawan atraksi alam yang masih asli ini memiliki nilai tertinggi dalam kepuasan berwisata.

4. Organisasi perjalanan (tour operator) menunjukkan tanggungjawab finansial dalam pelestarian lingkungan hijau yang dikunjungi atau dinikmati oleh wisatawan dan wisatawan juga melakukan kegiatan yang terkait dengan konservasi. Dengan kata lain, semua aktivitas wisata berbasis pada pelestarian alam (Shores, dikutip oleh Ward, 1997 dalam Janianton dan Helmut, 2006 : 41).
5. Kegiatan wisata dilakukan tidak hanya dengan tujuan untuk menikmati keindahan dan kekayaan alam itu sendiri, tetapi juga secara spesifik untuk menumpulkan dana yang akan digunakan bagi pelestarian ODTW. Dalam hal ini terbentuk hubungan yang erat antara masyarakat lokal, pelaku konservasi dan ilmuwan, serta ekowisatawan melalui situasi belajar dan pengalaman bersama.
6. Perjalanan wisata menggunakan alat transportasi dan akomodasi lokal. pengertian menunjuk pada moda angkutan dan fasilitas akomodasi yang dikelola langsung oleh masyarakat di daerah tujuan wisata, terlebih-lebih yang bersifat ramah lingkungan. Pemanfaatan fasilitas sejenis yang dikelola oleh orang luar dipandang akan mengurangi sumbangan ekowisata bagi peningkatan kesejahteraan ekonomi masyarakat setempat.
7. Pendapatan dari pariwisata digunakan tidak hanya untuk mendukung kegiatan konservasi lokal tetapi juga membantu pengembangan masyarakat setempat secara berkelanjutan, misalnya dengan membentuk program-program pendidikan lingkungan.
8. Perjalanan wisata menggunakan teknologi sederhana yang tersedia di daerah tujuan wisata, terutama yang menghemat energi, menggunakan sumber daya lokal, termasuk melibatkan masyarakat lokal dalam pembuatannya (Shores and Wight, dikutip oleh Ward, 1997 dalam Janianton dan Helmut, 2006 : 42).
9. Kegiatan wisata berskala kecil, baik dalam arti jumlah wisatawan maupun usaha jasa yang dikelola, meskipun dengan cara itu keuntungan yang diperoleh cenderung mengecil.

#### D. Kriteria Pengembangan Ekowisata

Adapun daerah-daerah yang biasa dijadikan kawasan ekowisata, baik di luar negeri maupun dalam negeri adalah (Yoeti, 2000 : 42) :

1. Daerah atau wilayah yang diperuntukkan sebagai kawasan pemanfaatan berdasarkan rencana pengelolaan pada kawasan seperti Taman Wisata Pegunungan, Taman Wisata Danau, Taman Wisata Pantai, dan Taman Wisata Laut.
2. Daerah atau zona pemanfaatan pada kawasan Taman Nasional seperti Kebun Raya Bogor, Hutan Lindung, Cagar Alam, atau Hutan Raya.
3. Daerah pemanfaatan untuk wisata berburu berdasarkan rencana pengelolaan Kawasan Taman Perburuan.

Ketiga jenis daerah atau lokasi pengembangan ekowisata tersebut merupakan lokasi yang boleh dan dapat dimanfaatkan secara intensif untuk pengembangan sarana dan prasarana untuk aktivitas ekowisata.

Kriteria lain yang harus dipertimbangkan untuk pengembangan lokasi ekowisata (Yoeti, 2000 : 42) :

1. Kelayakan pasar dan kapasitas kunjungan.
2. Tersedianya aksesibilitas yang memadai ke daerah tersebut.
3. Potensi yang dimiliki daerah untuk dijadikan kawasan ekowisata.
4. Dapat mendukung pengembangan wilayah lain di daerah tersebut.
5. Memberi peluang bagi pengembangan kegiatan sosial, ekonomi, dan kebudayaan bagi masyarakat setempat.
6. Mempunyai kemungkinan besar untuk saling mendukung pengembangan pariwisata di daerah setempat.
7. Dapat saling mendukung bagi pengembangan pelestarian kawasan hutan bagi daerah tersebut.

Kriteria pemilihan lokasi ekowisata menurut Masyarakat Ekowisata Indonesia (MEI) adalah sebagai berikut (Yoeti, 2000 : 43) :

1. Daerah itu harus memiliki keunikan yang khusus dan tidak terdapat di tempat lain.
2. Memiliki atraksi seni budaya yang unik dan berbeda dengan suku bangsa lainnya.
3. Adanya kesiapan masyarakat setempat untuk berpartisipasi dalam proyek yang akan dibangun.



4. Peruntukan kawasan tidak meragukan
5. Tersedia sarana akomodasi, rumah makan, dan sarana pendukung lainnya.
6. Tersedia aksesibilitas yang memadai dan dapat membawa wisatawan dari dan ke kawasan yang akan dikembangkan.

### 2.3 Karakteristik Pasar Ekowisata

Berdasarkan studi-studi pasar wisata di berbagai negara, TIES (2000) mencoba memetakan karakteristik sosial-demografis pasar ekowisatawan sebagai berikut (Janianton dan Helmut, 2006 : 43) :

- a. Wisatawan berusia menengah/produktif atau berkisar antara 35-54 tahun, meskipun ada variasi usia berdasarkan kegiatan wisata yang diminati dan faktor biaya.
- b. Sebesar 50 persen merupakan perempuan, meskipun distribusinya berbeda berdasarkan jenis kegiatan wisata. Artinya, ekowisata bukan lagi dominasi kaum laki-laki. Kepedulian dan kebutuhan pada lingkungan alam juga menjadi karakteristik penting wisatawan perempuan.
- c. Mereka pada umumnya berpendidikan tinggi. Sebanyak 82 persen di antaranya mencapai tingkat pendidikan tinggi. Penting diketahui pula bahwa lulusan sekolah lanjutan semakin banyak menyukai ekowisata sehingga pasar ekowisata ini semakin besar.
- d. Sebagian besar (60 persen) wisatawan menyukai kegiatan wisata dalam berpasangan, 15 persen menyukai perjalanan bersama keluarga, dan hanya 13 persen yang suka bepergian sendiri. Ciri yang menonjol di sini adalah perjalanan wisata dalam kelompok kecil ataupun individual (*free individual tourist*).
- e. Wisatawan pada umumnya mempunyai durasi perjalanan wisata yang panjang. Kelompok terbesar (50 persen) menyukai perjalanan dalam rentang waktu 8-14 hari. Hal ini bisa dimaklumi karena motivasi mereka biasanya tinggi pada pencarian keunikan alam dan pengalaman yang lengkap atas perjalanan wisata.
- f. Wisatawan bersedia membelanjakan uangnya lebih banyak dibandingkan dengan wisata biasa. Dalam hal tujuan konservasi ODTW dan upaya pemberdayaan ekonomi lokal mereka bahkan bersedia memberikan pengeluaran ekstra.
- g. Unsur atau objek penting perjalanan wisata adalah kawasan alam bebas, kehidupan satwa liar, dan kegiatan hiking/treking.

- h. Motivasi utama untuk melakukan perjalanan di masa depan adalah untuk menikmati pemandangan alam dan mencari pengalaman atau tempat baru.

Di samping itu terdapat beberapa kriteria lagi yang menjadi pertimbangan wisatawan untuk memilih produk-produk ekowisata dalam pasar ekowisata ( *The International Ecotourism Society*, 2000 dalam Janianton dan Helmut, 2006 : 47) yakni :

- a. Aspek pendidikan dan informasi. Wisatawan biasanya mempelajari lebih dahulu latar belakang sosial dan budaya masyarakat di daerah tujuan sebelum mereka memilih daerah tujuan wisata itu.
- b. Aspek sosial dan budaya daerah tujuan wisata. Wisatawan menaruh perhatian besar pada budaya masyarakat di daerah tujuan wisata. Bahkan disebutkan pula bahwa pengalaman budaya di daerah tujuan menjadi salah satu daya tarik yang diperhitungkan.
- c. Aspek lingkungan. Aspek lingkungan yang alamiah adalah produk wisata yang menjadi incaran sebagian besar wisatawan global.
- d. Aspek estetika, keindahan dan otentisitas objek wisata merupakan kebutuhan yang elementer dalam berwisata. Konservasi ODTW menjadi penting dalam ekowisata. Wisatawan sangat kritis terhadap negara penerima wisata yang kurang memperhatikan konservasi alam dan budaya dalam pengembangan destinasi. Kawasan wisata yang penuh dengan polusi dipandang merupakan persoalan besar dan oleh sebab itu wisatawan selalu menuntut agar objek-objek wisata seperti Taman Nasional dan kawasan proteksi lainnya dilindungi dari pencemaran lingkungan.
- e. Aspek etika dan reputasi. Meskipun iklim, biaya, dan daya tarik menjadi kriteria pilihan wisata berwisata, namun wisatawan sangat peduli pada etika kebijakan dan pengelolaan lingkungan. Mereka melakukan penilaian pada tour operator dan penyedia jasa, apakah industri pariwisata tersebut memiliki kebijakan yang mendukung konservasi lingkungan dan budaya lokal.

#### **2.4 Kebijakan Pengembangan Ekowisata**

Kebijakan pengembangan ekowisata dapat dilihat dari kepentingan nasional, seperti dijelaskan Undang-undang dan peraturan pemerintah yang mengatur kebijaksanaan pengembangan ekowisata sebagai berikut (Yoeti, 2000 : 39) :

- a. UU No.4 Tahun 1982 tentang Ketentuan-ketentuan Pokok Lingkungan hidup.
- b. Kepmen Parpostel No.KM.98/PW.102/MPPT-1987 tentang Ketentuan Usaha Obyek Wisata.
- c. Surat Keputusan Dirjen Pariwisata No.Kep.18/U/11/1988 tentang Pelaksanaan Ketentuan Usaha Obyek Wisata dan Daya Tarik Wisata.
- d. Surat Keputusan Bersama Menteri Kehutanan dan Menteri Parpostel No.24/KPTS-11/89 dan No.KM.1/UM.209/MPPT-1998 tentang Peningkatan Koordinasi dua instansi tersebut untuk mengembangkan Obyek Wisata Alam sebagai Obyek Daya Tarik Wisata.
- e. UU No.5 Tahun 1990 tentang Konservasi Sumber Daya Alam Hayati dan Ekosistem.
- f. UU No.9 Tahun 1990 tentang Kepariwisataaan.
- g. UU No.24 Tahun 1992 tentang Penataan Ruangan.
- h. UU No.5 Tahun 1994 tentang Ratifikasi Konservasi Keanekaragaman Hayati.
- i. Peraturan Pemerintah No.13 Tahun 1994 tentang Perburuan Satwa Buru.
- j. Peraturan Pemerintah No.18 Tahun 1994 tentang Pengelolaan Alam di zona pemanfaatan kawasan pelestarian alam.
- k. Peraturan Pemerintah No.67 Tahun 1996 tentang Penyelenggaraan Kepariwisataaan.

Menurut (Yoeti, 2000 : 39) kebijaksanaan pengembangan ekowisata harus berpedoman pada hal-hal berikut :

- a. Dalam pembangunan, prasarana dan sarana sangat dianjurkan dilakukan sesuai kebutuhan saja, tidak berlebihan, dan menggunakan bahan-bahan yang terdapat di daerah tersebut.
- b. Diusahakan agar penggunaan teknologi dan fasilitas modern seminimal mungkin.
- c. Pembangunan dan aktivitas dalam proyek dengan melibatkan penduduk lokal semaksimal mungkin dengan tujuan meningkatkan ekonomi masyarakat setempat.
- d. Masyarakat setempat dihimbau agar tetap memelihara adat dan kebiasaannya sehari-hari tanpa terpengaruh kedatangan wisatawan yang berkunjung.

Unsur-unsur yang diperhatikan sebagai pedoman dalam penyelenggaraan atau pengelolaan suatu kawasan yang dijadikan sebagai kawasan Ekowisata, yaitu (Yoeti, 2000 : 40) :

- a. Pendidikan (*education*)
- b. Perlindungan atau Pembelaan (*advocasy*)
- c. Keterlibatan Komunitas Setempat (*Community Involvement*)
- d. Pengawasan (*monitoring*)
- e. Konservasi (*conservation*)

## 2.5 Analisis IPA (Importance Performance Analysis)

Metode analisis ini merupakan penilaian yang dilakukan dengan mengkombinasikan antara atribut-atribut persepsi tingkat kepentingan dan kinerja atau kepuasan kualitas pelayanan ke dalam bentuk dua dimensi. Berikut merupakan tahapan-tahapan yang perlu dilakukan dalam penerapan analisis IPA.

### A. Penentuan Skala Likert

Prinsip pokok skala likert adalah menentukan lokasi kedudukan seseorang dalam suatu kontinum sikap terhadap objek sikap, mulai dari sangat negatif sampai dengan sangat positif (Widoyoko, 2012 : 104). Skala yang digunakan adalah skala likert yang pada umumnya digunakan dalam penelitian bersifat pengukuran sikap, keyakinan, nilai dan pendapat pengguna atau konsumen terhadap suatu pelayanan jasa atau objek.

Penggunaan skala likert terdiri dari 3 alternatif model, yakni model tiga pilihan (skala tiga), empat pilihan (skala empat), dan lima pilihan (skala lima) yang disusun dalam bentuk suatu pernyataan dan diikuti oleh pilihan respon yang menunjukkan tingkatan. Adapun penilaian persepsi wisatawan terhadap pariwisata yang ada di Arboretum Nyaru Menteng dan Danau tahai menggunakan skala likert dengan 5 tingkat untuk menilai tingkat kepentingan dan kepuasan dari komponen kriteria pengembangan ekowisata terkait perencanaan *siteplan* berbasis ekowisata. Pemilihan respon skala lima mempunyai variabilitas respon yang lebih lengkap diandingkan dengan skala empat maupun tiga sehingga mampu mengungkap lebih maksimal perbedaan sikap responden (Widoyoko, 2012: 106). Adapun nilai masing-masing bobot atau tingkat dapat dilihat pada tabel 2.1.

**Tabel 2. 1 Skala Tingkat Kepuasan dan Kepentingan dalam Analisa IPA**

Skala	Tingkat Kepuasan	Tingkat Kepentingan
1	Sangat tidak puas	Sangat tidak penting
2	Tidak puas	Tidak penting
3	Kurang puas	Kurang penting
4	Puas	Penting
5	Sangat puas	Sangat penting

### B. Tingkat Kesesuaian

Tingkat kesesuaian adalah hasil perbandingan skor kinerja atau pelaksanaan dengan skor kepentingan. Tingkat kesesuaian ini yang akan menentukan urutan prioritas peningkatan faktor yang mempengaruhi kepuasan wisatawan. Terdapat 2 buah variabel yang diwakilkan oleh huruf X dan Y, dimana X merupakan penilaian kinerja untuk mengukur kepuasan wisatawan, sedangkan Y merupakan tingkat kepentingan wisatawan. Adapun rumus yang digunakan adalah sebagai berikut :

$$\text{Keterangan : } T_{ki} = \frac{X_i}{Y_i} \times 100\%$$

Tki : Tingkat kesesuaian

Xi : Skor penilaian kepuasan/kinerja

Yi : Skor penilaian kepentingan

### C. Diagram Kartesius

Sumbu mendatar (X) diisi skor tingkat pelaksanaan (kepuasan terhadap kinerja), dan sumbu Y diisi oleh skor tingkat kepentingan. Skor tingkat kualitas pelayanan dan tingkat kepentingan diperoleh dengan cara sebagai berikut :

$$\bar{X} = \frac{\sum X_i}{n} \qquad \bar{Y} = \frac{\sum Y_i}{n}$$

Keterangan :

n : jumlah responden

$\bar{X}$  : Skor rata-rata tingkat pelaksanaan/kepuasan

$\bar{Y}$  : Skor rata-rata tingkat kepentingan

Diagram kartesius merupakan suatu bangun yang dibagi atas empat bagian yang dibatasi oleh dua buah garis yang berpotongan tegak lurus pada titik-titik  $\{\bar{X}, \bar{Y}\}$ , dimana  $\bar{X}$  merupakan rata-rata dari rata-rata skor tingkat pelaksanaan atau kepuasan

seluruh variabel dan  $\bar{Y}$  adalah rata-rata dari rata-rata skor tingkat kepentingan seluruh faktor yang mempengaruhi kepuasan. Maka rumusnya adalah:

$$\bar{X} = \frac{\sum_{i=1}^n X_i}{K} \qquad \bar{Y} = \frac{\sum_{i=1}^n Y_i}{K}$$

Keterangan:

K = Banyaknya variabel yang dapat mempengaruhi kepuasan pelanggan

Selanjutnya tingkat unsur-unsur tersebut akan dijabarkan dan dibagi menjadi empat bagian ke dalam diagram kartesius seperti gambar berikut.

y = Kepentingan

A Prioritas Utama	B Pertahankan Prestasi
C Prioritas Rendah	D Berlebihan

x = Kepuasan

**Gambar 2. 1 Kuadran IPA**

Sumber: Supranto, 2001

- A** = Menunjukkan faktor atau atribut yang dianggap mempengaruhi kepuasan wisatawan, termasuk variabel yang dianggap penting tetapi dalam pelaksanaannya belum sesuai dengan keinginan wisatawan sehingga merasakan ketidakpuasan
- B** = Menunjukkan variabel-variabel yang telah berhasil dilaksanakan sehingga wajib dipertahankan karena dianggap penting dan telah memuaskan wisatawan
- C** = Menunjukkan beberapa variabel yang kurang penting pengaruhnya bagi wisatawan, dan pelaksanaannya termasuk dalam kategori bisa-biasa saja, atau dapat dikatakan kurang penting dan kurang memuaskan.
- D** = Menunjukkan variabel yang mempengaruhi wisatawan dinilai kurang penting tetapi dalam pelaksanaannya berlebihan atau dapat dikatakan kurang penting tetapi sangat memuaskan.

## 2.6 Analisis Tapak

Menurut (Todd, 1987 : 14), terdapat dua tipe survei secara umum dipakai pada analisis tapak, yaitu survei lahan dan survei topografi. Berikut ini merupakan penjelasan dari tipe-tipe survei tapak :

### a. Survei lahan

Survei lahan adalah suatu dokumen sah yang mengenali lokasi panjangnya dan sudut yang pasti dari tiap garis batas lahan, jalur penembusan dan restriksi-restriksi lain pada lahan milik, jalur utilitas umum (ROW) dan garis-garis sempadan, restriksi-restriksi tata wilayah yang dapat diterapkan, pemilik lahan yang berbatasan, dan lokasi oleh dimensi dari semua struktur dan keistimewaan-keistimewaan lain yang didirikan, semua pepohonan dan semua elemen ilmiah sebagaimana yang diminta. Survei lahan juga memberikan suatu uraian sah tertulis dari lahan dan suatu peta lokasi regional.

### b. Survei topografi

Survei topografi mengenai ketinggian lahan dan struktur-struktur yang ada pada tapak. Derajat kecermatan yang terlibat tergantung kepada skala tapak dan ruang lingkup proyek. Pada tapak-tapak kecil ketinggian-ketinggian dapat diberikan pada suatu grid yang disusun pada kenaikan sebesar sepuluh kaki tatau kurang, sedangkan suatu interval seratus kaki adalah umum pada tapak-tapak berukuran besar. Disamping titik-titik grid (titik-titik pertemuan dari garis-garis grid yang bertambah), ketinggian-ketinggian dapat diberikan untuk pepohonan yang ada yang diameternya melampaui suatu ukuran minimum tertentu, untuk titik-titik tinggi dan rendah di luar grid, di puncak dan dasar bahu jalan, dinding dan pagar, dan untuk ketinggian kisi-kisi atau ketinggian-ketinggian dasar saluran dan jalur aliran sistem-sistem saluran pembuangan air hujan. Selain itu, survei topografi mengenai kedalaman penutup di atas utilitas-utilitas bawah tanah lainnya dan naman-nama, diameter-diameter, dan kelebaran dari semua pepohonan dan tanam-tanaman.

Dalam menganalisis sebuah tapak, tentunya terdapat variabel-variabel yang perlu diamati. Variabel-variabel tersebut dapat berupa data keras dan data lunak, adapun data keras berupa data tentang lokasi, dimensi, iklim, kontur dan lain sebagainya. Sedangkan data lunak berupa pemandangan, lingkungan, kegiatan di atas tapak, kebisingan dan lain sebagainya. Berikut ini adalah jenis-jenis informasi atau variabel-

variabel yang harus diamati dalam melakukan sebuah analisis tapak (Edward T. White, 1985 : 18-20) :

a. Lokasi

Dapat meliputi peta negara dan peta kota yang memperlihatkan lokasi tapak dalam hubungan dengan kota sebagai suatu keseluruhan. Peta kota juga dapat memperlihatkan jarak-jarak dan waktu-waktu tempuh terhadap fungsi-fungsi yang berkaitan di bagian kota lain.

b. Tautan Lingkungan

Menggambarkan lingkungan sekitar tapak yang langsung berbatasan yang mungkin sebanyak tiga atau empat blok di luar perbatasan tapak. Ini dapat diperluas lebih jauh sampai meliputi suatu faktor penting atau dikarenakan skala proyeknya. Peta dapat memperlihatkan tata guna yang ada dan yang diproyeksikan, bangunan-bangunan, tata wilayah dan kondisi-kondisi lain yang mungkin menimbulkan suatu dampak pada proyek.

c. Ukuran dan Tata Wilayah

Mencatat semua aspek-aspek dimensional tapak, meliputi batas-batas tapak, lokasi dan dimensi jalur penembusan dan klasifikasi tata wilayah yang ada dengan semua implikasi-implikasi dimensionalnya (garis sempadan, batasan ketinggian, ketentuan parkir, tata guna yang diizinkan, dan sebagainya) dan daerah yang dapat dibangun (lahan yang tersedia bagi proyek setelah semua garis sempadan dan jalur penembusan telah dikurangkan). Analisis juga harus mencatat kecenderungan-kecenderungan tata wilayah yang ada maupun yang diproyeksikan, rencana-rencana oleh departemen transportasi kota untuk memperlebar jalan (perubahan jalur utilitas umum) dan tiap kecenderungan lain yang mungkin mempengaruhi proyek di masa depan.

d. Undang-Undang

Kategori ini memberikan uraian hukum mengenai lahan milik, ikatan perjanjian resmi, dan batasan-batasan (*restriction*), pemilikan yang sekarang, hak-hak hukum pemerintah sekarang (kota atau daerah) dan tiap proyeksi masa depan yang dapat mempengaruhi proyek (seperti fakta dimana tapak berada pada suatu daerah peremajaan perkotaan di masa depan atau dalam perbatasan dari perluasan universitas).



e. Keistimewaan Fisik Ilmiah

Meliputi kontur, pola-pola drainase, tipe tanah, dan daya dukung, pepohonan, batuan-batuan, sungai, puncak bukit, lembah, kolam dan lain-lain.

f. Keistimewaan Buatan

Mencatat kondisi-kondisi pada tapak seperti bangunan, dinding, jalan, bahu jalan, pipa air kebakaran, tiang listrik, dan pola-pola lapisan perkerasan. Ciri-ciri di luar tapak dapat meliputi karakteristik-karakteristik dari pembangunan di sekitarnya seperti skala, bentuk atap, pola-pola pengaturan pintu/jendela, garis sempadan, bahan, warna, ruang terbuka, poros visual, pola-pola lapisan perkerasan, bahan pertamanan dan pola pertamanan, penyerapan dan ketegasan bentuk dinding dan perlengkapan-perengkapan tambahan serta detail-detail.

g. Sirkulasi

Menggambarkan seluruh pola-pola pergerakan kendaraan dan pejalan kaki di atas dan di sekitar tapak. Data meliputi lamanya dan beban-beban puncak bagi lalu lintas kendaraan lingkungan dan pergerakan pejalan kaki, perhentian bus, tepi-tepi pencapaian tapak, pembangkit-pembangkit lalu lintas, pencapaian truk servis, dan lalu lintas yang terjadi sewaktu-waktu (parade, jalur truk kebakaran, penyelenggaraan konser pada auditorium yang berdekatan). Analisis lalu lintas harus meliputi proyeksi masa depan sejauh yang dapat dibuat.

h. Utilitas

Kategori ini berkenaan dengan tipe, kapasitas dan lokasi dari seluruh utilitas yang berada pada, berdampingan dengan dan dekat dengan tapak. Tipe-tipe utilitas yang khas meliputi listrik, gas, saluran air kotor, air bersih dan telepon. Dimana utilitas tidak berapa jauh dari tapak, dimensi-dimensinya harus ditentukan. Adalah berguna untuk mencatat kedalaman utilitas apabila ditanam dibawah tanah dan juga bahan serta diameter pipa.

i. Panca Indera

Mencatat aspek-aspek visual, pendengaran, perabaan dan penciuman pada tapak. Persoalan-persoalan yang khas adalah pemandangan-pemandangan dari dan sebuah tapak dan kebisingan yang ditimbulkan sekitar tapak. Adalah berguna untuk merekam lamanya, intensitas dan kualitas dari persoalan-persoalan pancaindera (positif atau negatif). Seperti telah dibahas dimuka ini sering melibatkan pembuatan beberapa penilaian yang disukai tidaknya secara nisbi akan kondisi-kondisi pancaindera yang berbeda-beda di atas dan di sekitar tapak.

j. Manusia dan Kebudayaan

Meliputi suatu analisis atas lingkungan sekitar dari segi aspek-aspek kultural, psikologik, perilaku dan sosiologik. Kategori ini berbeda dari “Tautan Lingkungan” yang dicatat dimuka dimana yang belakangan mengarahkan aspek fisik sementara kategori ini berkenaan dengan kegiatan-kegiatan perhubungan-perhubungan manusia dan pola-pola karakteristik-karakteristik manusia. Persoalan-persoalan disini dapat melibatkan usia penduduk, pola-pola etnik, kepadatan, pola-pola pekerjaan, nilai-nilai, pendapatan dan struktur keluarga. Juga penting adalah tiap kegiatan yang terencana ataupun tidak resmi dalam lingkungan seperti festival, parade, atau pekan raya kerajinan. Pola-pola perusakan (vandalisme) dan kejahatan, meskipun tidak menyenangkan, adalah berharga bagi perancang ketika tangan membuat konseptualisasi tata wilayah tapak dan rancangan bangunan.

k. Iklim

Iklim yang berhubungan seperti curah hujan, curah salju, kelembaban, dan variasi suhu sepanjang bulan dalam setahun. Juga termasuk adalah arah angin yang berpengaruh, lintasan matahari dan sudut matahari vertikal sebagaimana hal-hal itu berubah sepanjang tahun dan bencana-bencana alam yang potensial seperti tornado, gempa bumi. Adalah berguna untuk mengetahui tidak hanya bagaimana kondisi-kondisi iklim berubah-ubah sepanjang suatu tahun yang serupa tetapi juga kondisi-kondisi kritik apa yang mungkin terjadi (curah hujan harian maksimum, kecepatan angin puncak).

## 2.7 Sirkulasi (Linkage System)

### 2.7.1 Tipe-tipe Sistem Sirkulasi

Dalam sistem sirkulasi terdapat tiga tipe sistem sirkulasi yang harus diperhatikan dalam sebuah tapak yaitu sistem pejalan kaki, sistem sepeda, dan sistem kendaraan. Berikut ini adalah penjelasan tipe-tipe sirkulasi tersebut (Todd, 1987 : 83) :

a. Sistem pejalan kaki

Sistem pejalan kaki dicirikan oleh kelonggaran (*looseness*) dan fleksibilitas dari gerakan, berkecepatan rendah, skala manusia dan kecil. Dari semua sistem sirkulasi, sistem pejalan kaki memberikan kebebasan perancangan yang paling banyak karena sistem tersebut mengambil manfaat dari kemampuan manusia

untuk memanjat tanjakan-tanjakan yang curam, membeloki sudut-sudut yang tajam, dan berubah arah atau berhenti semaunya.

b. Sistem sepeda

Sistem sepeda ditandai oleh kecepatan yang lebih cepat daripada kecepatan pejalan kaki tetapi lebih lambat dari kecepatan kendaraan. Keistimewaan khusus lainnya dari sistem sepeda adalah kebutuhan untuk penyimpanan di atau dekat tempat tujuan akhir, penggunaan musiman, ketentuan-ketentuan dan peraturan-peraturan hukum yang tidak tentu dan kemampuan lalu lintas untuk menuju ke hampir sebanyak tempat yang dapat ditempuh berjalan kaki.

c. Sistem kendaraan

Sistem kendaraan benar-benar mengadakan suatu persyaratan yang paling rumit dari sistem sirkulasi manapun. Sistem ini dicirikan oleh variasi-variasi luas pada kecepatan dan ukuran kendaraan dengan kebutuhan yang sesuai untuk rute-rute yang diratakan (*surface*) dari berbagai dimensi untuk memberikan ruang yang dapat dijalan pada perjalanan dan ruang penyimpangan yang memadai pada waktu kedatangan.

### 2.7.2 Faktor Yang Mempengaruhi Perjalanan

Perjalanan di dalam suatu sistem sirkulasi adalah dengan maksud tertentu dan berorientasi ke tempat tujuan (suatu persoalan bergerak dari titik A ke titik B) ataupun bersifat rekreasi untuk dilakukan demi dirinya sendiri. Berikut ini adalah hal-hal yang diperhatikan dalam faktor yang mempengaruhi perjalanan (Todd, 1987 : 84) :

a. Tempat asal – tujuan

Susunan dari sistem sirkulasi harus fungsional, membawakan orang-orang ke lokasi-lokasi yang diinginkannya dalam suatu cara yang aman, efisien dan menyenangkan.

b. Topografi

Variabel yang banyak pada suatu karakter tapak juga mempengaruhi rancangan dari sistem sirkulasinya. Topografi dapat membatasi pilihan perancang akan lokasi-lokasi sampai satu atau dua kemungkinan dikarenakan biaya yang tinggi dan ketidak praktisan logistik yang terlibat di dalam perubahan kecuraman secara drastis.

c. Sistem-sistem yang letaknya berdekatan (aksesibilitas tapak)

Analisis ini dapat sebagian didasarkan kepada bagaimana kebanyakan pemakai sekarang ini melakukan perjalanan ke dan dari tapak yang ada jalan apa yang mereka pergunakan, dimana penyempitan terjadi, apakah alat transportasi lain tersedia.

d. Estetika

Estetika adalah pertimbangan penting lainnya pada rancangan sistem sirkulasi. Sebuah jalan dapat dibuat kurang monoton dan lebih menarik melalui perhatian perancangan terhadap pengaturan rute, pemandangan, dan vista, terhadap apa yang terjadi di sepanjang sisi-sisi dari rute dan di depan rute tersebut, terhadap bagaimana tapak dirasakan sebagaimana seseorang berjalan di sepanjang salah satu rute-rute yang diperuntukan, dan terhadap apakah rute tersebut mudah dipahami atau tidak.

e. Kualitas

Orang-orang akan mempergunakan suatu sistem sirkulasi yang terbentuk jika mereka merasakannya aman, fungsional, efisien, dan menunjukkan arah yang mereka perlu tempuh.

f. Kecepatan

Suatu sistem sirkulasi harus dirancang untuk beroperasi dengan efisiensi maksimum pada kecepatan dimana pemakai akan paling sering berjalan.

g. Pengendalian titik-titik pencapaian

Sistem perjalanan tercepat yang paling efisien akan menjadi sesuatu yang buruk apabila titik-titik pencapaian tidak dikendalikan dengan memadai. Semakin banyak terdapat persimpangan dan lebih dekat satu sama lain letaknya, semakin besar kemungkinan untuk terjadi kecelakaan dan kecepatan akan harus lebih rendah.

h. Mencocokkan skala dengan kecepatan

Masalah-masalah serius terjadi apabila skala rancangan tidak cocok dengan kecepatan penggunaan. Sebuah contoh yang baik adalah sistem antar yang dirancang untuk kecepatan-kecepatan tujuh puluh mil atau lebih per jam. Dengan pengurangan pada batas kecepatan sampai lima puluh mil per jam dikarenakan krisis energi, sistem tersebut telah menjadi monoton dan membuatnya lebih sukar bagi pengemudi untuk menjaga perhatian mereka pada jalan.

i. Pelurusan (*alignment*)

Pelurusan (*alignment*) berhubungan tidak hanya kepada lintasan-lintasan yang lurus lawan rute kurvilinear, tetapi kepada banyaknya bukit dan lembah, kecuramannya, apakah belokan-belokan terjadi di puncak atau di dasar, seberapa jelas jarak pandangan di muka, dan berapa banyak gangguan visual terjadi dari faktor-faktor di luar tapak.

### 2.7.3 Sistem Sirkulasi

Sistem sirkulasi dapat diorganisasikan dalam sejumlah pola umum, tergantung kepada ekonomi, arah dan kapasitas pengangkutan yang diperlukan, kondisi-kondisi tapak (termasuk topografi dan iklim), dan kendaraan yang dipergunakan untuk menjalani sistem sirkulasi. Berikut ini adalah empat sistem sirkulasi (Todd, 1987 : 95) :

a. Sistem Linier

Sistem linier adalah dicirikan dengan garis-garis gerakan yang sinambung pada satu arah atau lebih. Sistem tersebut dapat menjadi sangat sesak jika dirancang untuk jalan pencapaian tak terbatas – khususnya jika kendaraan dibolehkan mundur pada jalan dan ruang parkir langsung ke permukaan jalan. Di lain pihak, sistem tersebut dapat tidak memudahkan untuk digunakan jika jalannya sangat terbatas.

b. Sistem Grid

Suatu karakteristik utama dari sistem grid adalah bahwa sistem itu memungkinkan gerakan bebas dalam banyak arah yang berbeda-beda. Pembagian umum pada daerah-daerah urban menjadi blok-blok kota dan perencanaan pada sistem jalan pedesaan yang tersusun dari suatu jalan setiap mil persegi adalah contoh-contoh dari sistem sirkulasi grid. Semakin jauh terpisah persimpangan terletak, semakin halus aliran lalu lintas – tetapi bersamaan semakin kurang memudahkan sistem-sistem tersebut dari segi gerak bebas.

Sistem grid sering dibubuhkan pada kawasan lahan tanpa mengindahkan kondisi-kondisi alam atau keistimewaan-keistimewaan yang ada yang dapat memperkaya karakter daerah tersebut jika dilestarikan. Variasi-variasi pada standar grid persegi empat benar-benar ada, bagaimanapun, dan ini memberi perhatian lebih banyak kepada kondisi-kondisi tapak dengan pembelokkan dan menganekaragamkan jarak di antara persimpangan sebagai tanggapan terhadap pola-pola lalu lintas dan terhadap karakter alamiah juga. Sistem grid dapat

menggabungkan pengembangan tulang punggung (spine) dan simpul (node), tergantung kepada kepekaan dengan mana ruang-ruang yang berdampingan dirancang.

c. Sistem Radial

Sistem sirkulasi radial melibatkan konvergensi lalu lintas pada sebuah titik pusat, yang fungsional dan memudahkan sepanjang titik-titik tersebut merupakan tempat tujuan dari pengendara. Sistem radial adalah dominan, terstruktur, dan biasanya resmi, sistem itu memberi kemungkinan untuk menunjang monumen-monumen penting dan ruang-ruang sentral utama seperti lapangan kota. Dari segi pembangunan ekonomi sistem sirkulasi radial menghasilkan banyak bentuk yang ganjil, bentuk lahan segi tiga yang sukar dijual. Sistem itu juga menimbulkan kesulitan untuk bertemu secara halus.

d. Sistem Organik

Sistem sirkulasi organik adalah paling peka terhadap kondisi tapak kadang-kadang dengan mengorbankan fungsi yang logik oleh sistem tersebut dan penafsiran yang mudah terhadapnya oleh pemakai. Jalan buntu atau cul-de-sac, lintasan yang lengkung atau berliku-liku dan perubahan tiba-tiba dalam arah semuanya menandai sistem organik.

## 2.8 Perencanaan Tapak Berbasis Ekowisata

Perencanaan tapak berbasis ekowisata merupakan perencanaan tapak yang dalam penerapannya mengutamakan dan mengadopsi konsep ekowisata. Untuk melakukan perencanaan tapak berbasis ekowisata harus mempertimbangkan elemen-elemen dan prinsip desain tapak. Berikut ini adalah elemen-elemen desain yang harus diperhatikan dalam melakukan pengembangan sebuah tapak ekowisata (Alinda, 158 :2011) :

a. Elemen Desain

Elemen desain berupa titik dapat diekspresikan melalui berbagai hal dalam sebuah tapak ekowisata. Diantaranya adalah dapat berupa titik-titik *stop area* pada tapak yang memiliki “*best view*”.

b. Elemen Garis

Elemen garis dapat dihadirkan dalam berbagai ekspresi dalam sebuah perancangan kawasan ekowisata, baik berupa garis horizontal (jalur setapak) maupun garis vertikal (pohon-pohon yang menjulang tinggi).

c. Elemen Bentuk

Elemen bentuk dapat dihadirkan dalam berbagai ragam di kawasan ekowisata, baik bentukan yang terbentuk akibat perbedaan ketinggian atau topografi yang membentuk view secara vertikal, diantaranya yang mengakibatkan terjadinya perbedaan bentukan lahan (*landform*), maupun bentukan yang terlihat secara horizontal akibat adanya perbedaan land use di kawasan ekowisata. Bentukan yang secara alamiah memiliki nilai estetika yang sangat tinggi, merupakan salah satu atraksi utama yang dapat ditampilkan pada kawasan ekowisata. Untuk itu maka dalam perancangannya, upaya untuk mengeksplorasi bentukan yang memiliki nilai estetika dan daya tarik yang sangat tinggi harus dilakukan agar perencanaan dan perancangannya berhasil.

d. Elemen Warna

Elemen warna juga merupakan hal yang sangat penting untuk diperhatikan komposisinya dalam sebuah perancangan kawasan ekowisata. Warna-warni alami yang dihadirkan pada kawasan ekowisata sangat ditentukan oleh peletakkannya di alam.

e. Elemen Suara

Elemen suara yang ditampilkan dalam kawasan ekowisata merupakan suatu hal yang sangat menarik dalam sebuah kawasan *natural landscape*. Komposisi alamiah ini dapat memberikan inspirasi kedamaian dan kenikmatan batiniah yang menjadi sumber energi yang sangat baik pengunjung dalam menikmati suasana di ekowisata.

Setelah pemahan terhadap elemen desain telah dikuasai dan diterapkan pada tapak yang akan dikembangkan sebagai kawasan *Natural Landscape*, maka perlu dipahami upaya pengkomposisian elemen-elemen desain tersebut dengan menerapkan prinsip-prinsip desain yang ada agar upaya untuk merancang kawasan ekowisata yang baik dan berdaya guna dapat dilakukan dengan sebaik-baiknya. Berikut ini adalah berbagai prinsip desain yang dikemukakan oleh Bapak “Arsitektur Lanskap Indonesia” (almarhum Zain Rachman) (Alinda, 161 : 2011) :

a. Tema

Penentuan tema sangat ditentukan oleh keinginan pengguna dan daya kreativitas dari perancang lanskap. Bagi pengembangan kawasan ekowisata, maka “tema alami” merupakan hal yang harus dijadikan landasan bagi perancang lanskap ekowisata.

b. Gradasi

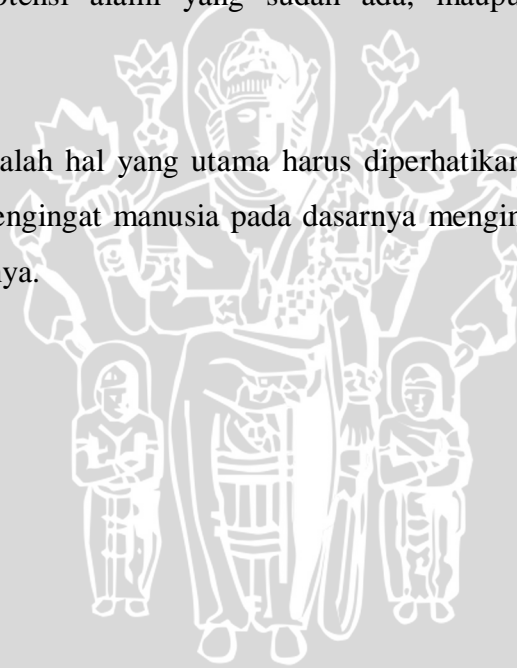
Bertujuan untuk menunjukkan adanya kontinuitas dari sebuah karya desain lanskap. Tema gradasi dapat ditampilkan pada perbedaan ketinggian tanaman hutan dari yang sangat tinggi hingga tanaman yang semakin rendah dan tanaman *shurbs* atau semak. Disamping itu gradasi warna dapat ditampilkan pula dengan perbedaan dan ragam tanaman yang menampilkan tanaman dengan daun warna hijau tua hingga warna hijau terang. Adanya gradasi pada sebuah desain adalah untuk menghindarkan kebosanan pada sebuah rancangan.

c. Kontras

Pada suatu tapak yang telah memiliki tema dan gradasi tertentu, perlu pula dirancang adanya “kontras” sebagai sebuah titik yang menjadi “*Point of Interest*” dari tapak. Adanya prinsip desain kontras ini dapat dilakukan dengan memanfaatkan potensi alami yang sudah ada, maupun dengan rancangan tertentu.

d. Keseimbangan

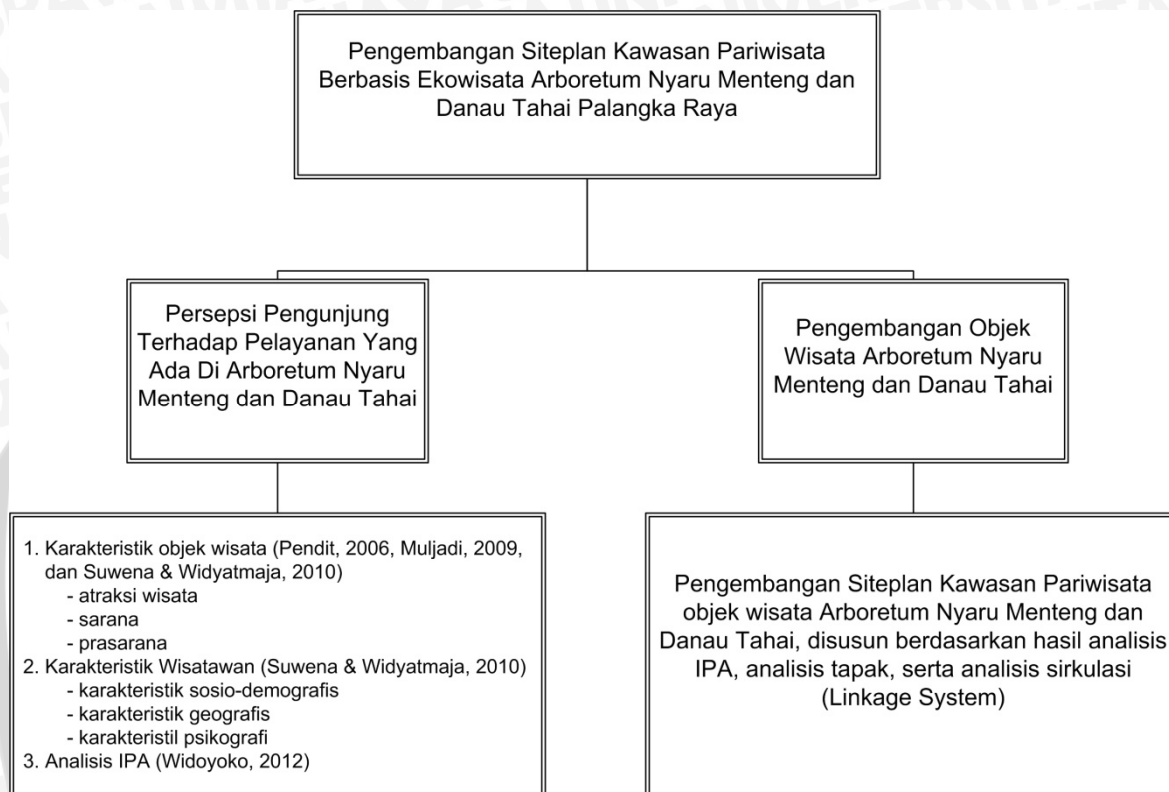
Keseimbangan adalah hal yang utama harus diperhatikan dalam menghasilkan karya lanskap, mengingat manusia pada dasarnya menginginkan keseimbangan dalam kehidupannya.





## 2.9 Kerangka Teori

Kerangka teori digunakan untuk mengetahui teori apa saja yang digunakan dalam penelitian ini, dan setelah itu diketahui hubungan teori tersebut dalam menjawab rumusan masalah yang sudah dikemukakan.



Gambar 2. 2 Kerangka Teori