

# Analisis Jangkauan Kawasan Destinasi Wisata di Jalur Geowisata Gawir Plato Jampang Kawasan Geopark Ciletuh-Palabuhanratu

## Abstrak

Geowisata sebagai salah satu bentuk penerapan pariwisata berkelanjutan memiliki tujuan untuk mengoptimalkan potensi kawasan salah satunya menggunakan konsep *geotrails*. Penerapan konsep *geotrails* yang tepat dapat memperpanjang lama perjalanan wisatawan. Permasalahan yang ada di Kawasan Geopark Ciletuh yaitu pengembangan jalur geowisata yang belum menunjukkan kesiapan dalam mendukung kegiatan wisata. Analisis jangkauan terhadap persebaran destinasi wisata dapat membantu pengembangan kawasan untuk mengetahui kepadatan lokasi, sehingga tepat dalam menentukan cara pengembangannya. Oleh karena itu, penelitian ini bertujuan untuk mengetahui kepadatan destinasi wisata melalui analisis jangkauan di Jalur Geowisata Gawir Plato Jampang berdasarkan jangkauan maksimal seseorang berjalan kaki. Metode penelitian yang digunakan yaitu metode deskriptif kualitatif dan metode analisis *buffering*. Hasil penelitian ini menunjukkan pengelompokan destinasi wisata yang dapat dijangkau berdasarkan batas kemampuan berjalan kaki.

**Kata-kunci:** geowisata, pariwisata, Geopark Ciletuh

---

## Pengantar

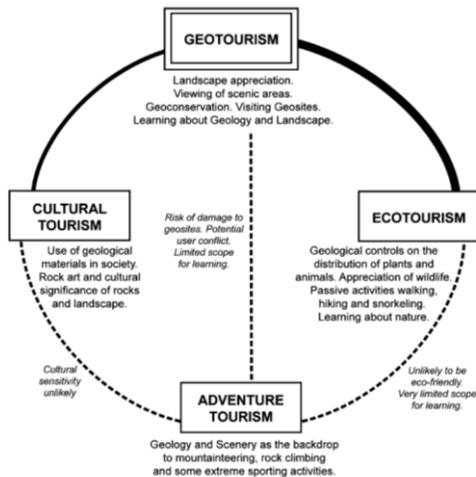
Kawasan Geopark Ciletuh Palabuhanratu merupakan salah satu KSP (Kawasan Strategis Pengembangan Provinsi) menurut RIPPDA Provinsi Jawa Barat, serta tergolong ke dalam Kawasan Ekowisata Palabuhanratu dan Kawasan Wisata Minat Khusus JaBar Selatan pada Dokumen Rencana Besar Pengembangan Destinasi Wisata Kelas Dunia Provinsi Jawa Barat. Potensi wisata yang besar perlu dikembangkan secara tepat melihat antusiasme wisatawan dengan keberadaan Kawasan Geopark Ciletuh, terutama setelah mendapatkan peresmian dari UNESCO sebagai *Global Geopark*. Salah satu pengembangan yang dapat diterapkan di kawasan geopark adalah pembentukan jalur geowisata. Persebaran *geosite* – *geosite* dapat diperkenalkan kepada wisatawan yang awam tentang geologi

melalui perjalanan menyusuri rute wisata geologis.

Geowisata merupakan bagian dari konsep pariwisata berkelanjutan dan memiliki prinsip yang sama dengan ekowisata, (Samodra, 2016). Geowisata dapat didefinisikan sebagai pariwisata berkelanjutan yang menopang atau meningkatkan karakter geografis suatu daerah seperti lingkungan, budaya, estetika, warisan dan kesejahteraan masyarakatnya, (Samodra, 2016). Menurut *National Geographic*, geowisata meliputi 3 hal yaitu *Environmentally Responsible*, berkomitmen dalam melestarikan sumber daya dan menjaga keanekaragaman hayati; *Culturally Responsible*, berkomitmen dalam menghormati adat istiadat masyarakat lokal dan membangun warisan budayanya; dan *Synergistic*, menyatukan semua elemen karakter geografis untuk menciptakan

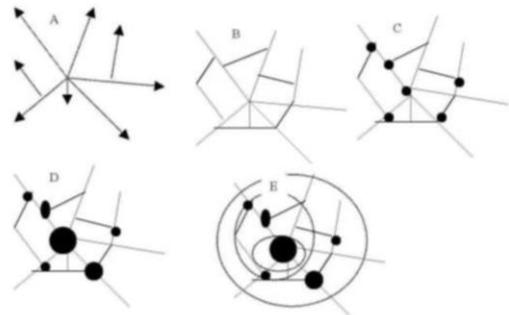
pengalaman berwisata yang lebih menarik bagi wisatawan.

Pada dasarnya, geowisata merupakan pariwisata berkelanjutan yang memiliki fokus utama tentang hal-hal geologi dengan cara menumbuhkan pemahaman lingkungan budaya, penghargaan dan konservasi, serta bermanfaat bagi masyarakat lokal, (Dowling, 2010). Selain itu, geowisata juga memiliki keterkaitan dengan ekowisata, pariwisata budaya dan wisata petualangan yang direpresentasikan pada Gambar 1



**Gambar 1** Hubungan antara Geowisata dengan Bentuk Wisata Lainnya  
Sumber: (Dowling, 2010)

Rute merupakan salah satu bagian penting dari produk pariwisata. Hagget (1965 dalam (Flognfeldt, 2005) mengilustrasikan mengenai *Stages in the Analysis of a Regional System* yang dapat digunakan untuk mengembangkan rute dalam pariwisata.



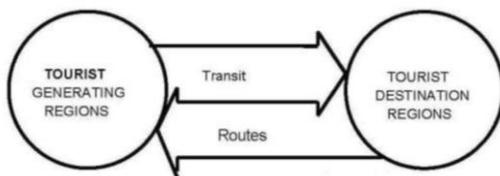
A=Movement; B=Networks; C=Nodes; D=Hierarchies; E=Surfaces

**Gambar 2** *Stages in the Analysis of a Regional System*

Sumber: Hagget (1965 dalam (Flognfeldt, 2005)

Miossec (1976 dalam (Flognfeldt, 2005) menjelaskan lebih lanjut terkait *Stages in the Analysis of a Regional System* sebagai berikut:

- 1) *Movement*, merupakan aktivitas seseorang meninggalkan lingkungan sekitar rumahnya dan kembali pada waktu di hari yang sama, dimana aktivitas tersebut dideskripsikan sebagai pergerakan atau perpindahan seseorang.
- 2) *Networks*, setelah rute digunakan berulang kali, maka akan muncul beberapa jaringan rute lainnya. Penambahan rute tersebut memiliki tiga unsur dasar "the route environment" yang dijelaskan lebih lanjut oleh Leiper (1979) mengenai unsur daerah asal wisatawan (*market*), destinasi pariwisata (*attraction*) dan unsur rute transit (*the traveling environment*).



**Gambar 3** Unsur-unsur Geografi Pariwisata  
Sumber: Leiper (1979)

- 3) *Nodes*, pada stage ini, pengembangan pariwisata masih berdasarkan "daerah asal wisatawan > rute > destinasi pariwisata dan kembali ke daerah asal wisatawan", dimana masing-masing bagian tersebut memiliki peran penting dalam melakukan perjalanan wisata.
- 4) *Hierarchies*, tahap ini akan berkembang ketika kondisi beberapa rute telah dikunjungi dan memiliki banyak wisatawan dalam jangka waktu lebih lama daripada rute lainnya. Rata-rata sistem rute berbasis hirarki dijadikan sebagai atraksi utama maupun destinasi utama.
- 5) *Surfaces*, tahap ini dipandang sebagai rentang waktu dari daerah asal wisatawan ke destinasi sesuai dengan segmen pasar masing-masing, sehingga aktivitas wisatawan dapat dilakukan tanpa batasan waktu selama wisatawan melakukan perjalanan pulang ke daerah asal mereka.

Menurut Institute for Transportation and Development Policy (ITDP) (2017), *Transit Oriented Development* (TOD) atau pembangunan berorientasi transit merupakan integrasi desain ruang kota untuk menyatukan orang, kegiatan, bangunan, dan ruang publik melalui

konektivitas yang mudah dengan berjalan kaki dan bersepeda, serta dekat dengan pelayanan angkutan umum yang sangat baik ke seluruh kawasan atau kota. Hal tersebut menunjukkan adanya peluang untuk sumber daya lokal dan kota menggunakan moda mobilitas yang paling efisien dan sehat dengan biaya dan dampak lingkungan paling minimal dan memiliki ketahanan tinggi terhadap kejadian yang mengganggu, (ITDP, 2017). Sementara itu, berdasarkan (Peraturan Menteri Agraria dan Tata Ruang/Kepala Badan Pertanahan Nasional No. 16 Tahun 2017), Kawasan Berorientasi Transit atau Kawasan TOD adalah kawasan yang ditetapkan dalam rencana tata ruang sebagai kawasan terpusat pada integrasi intermodal dan antarmoda yang berada pada radius 400 meter sampai 800 meter dari simpul transit moda angkutan umum massal yang memiliki fungsi pemanfaatan ruang campuran dan padat dengan intensitas pemanfaatan ruang sedang hingga tinggi, yang menitikberatkan pada integrasi antarjaringan angkutan umum massal, antara jaringan angkutan umum massal dengan jaringan moda transportasi tidak bermotor, serta pengurangan kendaraan bermotor. Sementara itu, simpul transit sendiri didefinisikan sebagai tempat yang diperuntukkan bagi pergantian intermodal dan antarmoda yang berupa stasiun kereta, terminal, pelabuhan laut, pelabuhan sungai dan danau, dan/atau bandara.

Melalui pendekatan TOD, destinasi wisata dianggap sebagai simpul transit yang berfungsi sebagai titik pergantian aktivitas wisata dari satu destinasi ke destinasi lainnya. Menurut RTRW Kabupaten Sukabumi Tahun 2012-2032, Kawasan Geopark Ciletuh yang berada di Kecamatan

Ciomas memiliki fungsi ruang sebaagai pusat pelayanan lingkungan (PPL), yang berfungsi sebagai pusat kegiatan yang melayani skala antar desa/kelurahan. Oleh karena itu, kawasan tersebut dinilai dapat menerapkan konsep pengembangan melalui pendekatan TOD. Berikut kriteria pengembangan kawasan TOD Lingkungan – Pusat Pelayanan Lingkungan.

- a) Ukuran dan lokasi sesuai dengan kondisi kawasan, berdekatan dengan simpul transit
- b) Dilengkapi dengan ruang terbuka hijau dan ruang terbuka non hijau
- c) Fasilitas yang ada berupa retail, perkantoran, supermarker, restoran, jasa dan hiburan

**Tabel 1** Kriteria Pemanfaatan Ruang Kawasan TOD Lingkungan-Pusat Pelayanan Lingkungan

Bentuk/delineasi kawasan	Radius 400-800meter dibatasi oleh batasan fisik (jalan, sungai, dll) dengan jangkauan ≤ 5menit berjalan kaki
Populasi	350-1000 jiwa/ha
Maksimum parkir retail/kantor	3 parkir/ 100m <sup>2</sup>
Maksimum parkir Lt. dasar	20% luas kaveling
Pola parkir	<i>Shared</i> (parkir bersama), berada di belakang bangunan dan diperbolehkan <i>on street parking</i> tapi tidak boleh terletak antara jalan umum dan façade depan bangunan
Ruang untuk pengembangan moda transit	Bus lokal, bus feeder (Dilayani setidaknya 1 moda transit jarak dekat dan 1 moda transit jarak jauh

berupa bus lokal dengan frekuensi antara 15-30 menit)

Aspek lain yang dipertimbangkan dalam pengembangan lingkungan yang mengutamakan penggunaan moda transportasi tidak bermotor

Sumber: Peraturan Menteri Agraria dan Tata Ruang/Kepala Badan Pertanahan Nasional No. 16 Tahun 2017

Pendekatan ini digunakan untuk mengetahui ukuran ruang pengembangan moda transit, sebagai salah satu strategi untuk mengurangi penggunaan kendaraan bermotor dalam kegiatan berwisata di Kawasan Geopark Ciletuh.

## Metode

Metode yang digunakan dalam penelitian ini merupakan metode penelitian kualitatif. Teknik pengumpulan data dalam penelitian ini menggunakan cara pengumpulan data primer dan sekunder. Jenis data sekunder yang digunakan meliputi gambaran umum wilayah dan kebijakan pemerintah. Sementara itu, data primer yang digunakan yaitu kondisi fisik daya tarik wisata, ketersediaan infrastruktur wisata, dan kondisi fisik jalur geowisata 3 di Kawasan Geoarea Ciletuh. Pengumpulan data meliputi kajian literatur, pengamatan secara langsung (observasi), serta wawancara terhadap pihak terkait dengan pengembangan jalur geowisata di Kawasan Geoarea Ciletuh. Informan yang dipilih dalam penelitian ini adalah pihak-pihak Dinas Pariwisata dan Kebudayaan Provinsi Jawa Barat dan Kabupaten Sukabumi, serta PAPSI (Paguyuban Alam Pakidulan Sukabumi).

Untuk menganalisis jangkauan destinasi berdasarkan *walking distance*, terlebih dahulu dilakukan identifikasi terhadap kemampuan rata – rata manusia berjalan kaki untuk mengetahui kesanggupan wisatawan. Setelah identifikasi, dilakukan analisis jangkauan berdasarkan kemampuan wisatawan berjalan menggunakan buffering pada ArcGIS untuk menentukan pengembangan jalur geowisata. Sementara itu, pendekatan melalui kawasan TOD hanya digunakan sebagai acuan pengadaan kendaraan umum menurut peruntukan ruang kawasan sebagai usulan pengembangan.

**Tabel 2** Proses Analisis Kemampuan Berjalan Kaki Wisatawan

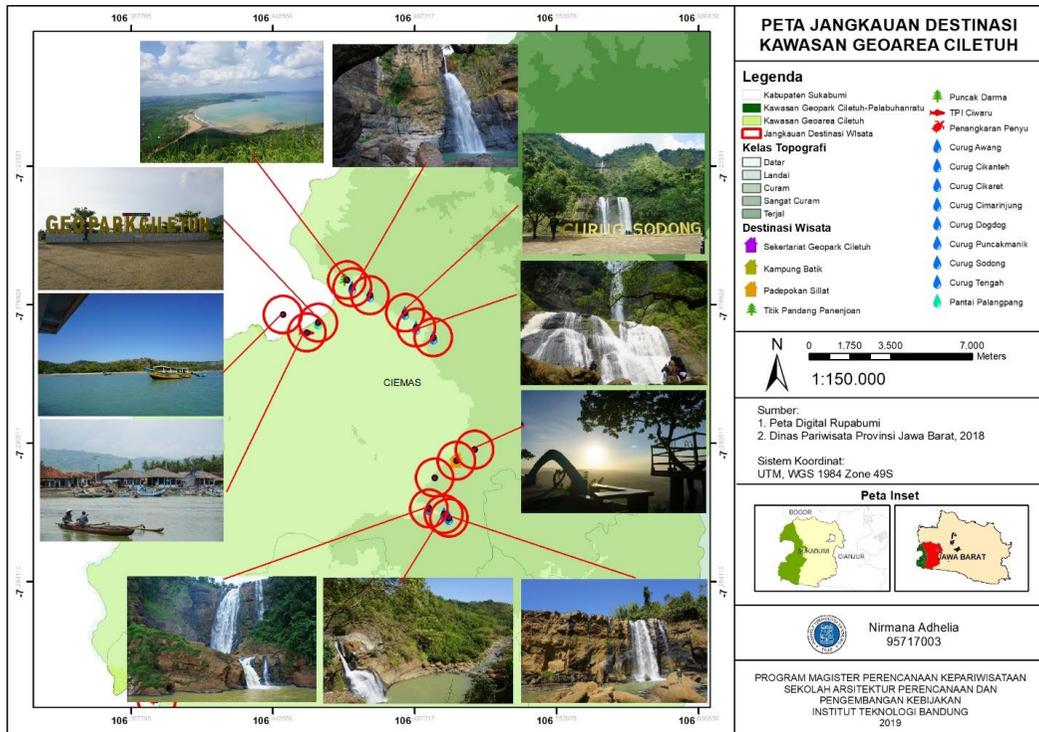
Input	Proses	Output
Identifikasi kemampuan berjalan kaki	Mengidentifikasi kemampuan berjalan kaki wisatawan dengan mengidentifikasi jarak tempuh dan waktu tempuh dari pusat informasi destinasi terjauh di Kawasan Geoarea Ciletuh	Diketahui kemampuan berjalan kaki berdasarkan : • Jarak yang harus ditempuh sepanjang jalur geowisata • Waktu yang diperlukan dalam menyelesaikan jalur geowisata
<ul style="list-style-type: none"> <li>Standar jarak tempuh berjalan kaki</li> <li>Standar waktu yang diperlukan dalam menyelesaikan <i>trail</i></li> </ul>		

Analisis ini bertujuan untuk mengetahui kemampuan wisatawan berjalan kaki, sehingga pengembangan jalur geowisata dapat dioptimalkan dengan mempertimbangkan jarak dan waktu yang harus dilalui wisatawan.

**Tabel 3** Proses Analisis Jangkauan Destinasi Wisata

Input	Proses	Output
<ul style="list-style-type: none"> <li>Kemampuan berjalan kaki wisatawan</li> <li>Ada/tidakn ya transportasi umum yang tersedia</li> <li>Ada/tidakn ya kendaraan tidak bermotor (sepeda atau lainnya) yang disewakan untuk kegiatan wisata</li> <li>Jangkauan antar destinasi wisata</li> </ul>	Mengidentifikasi jangkauan destinasi wisata dengan melihat kemampuan berjalan kaki wisatawan, kemudian dilakukan buffering menggunakan ArcGIS untuk melihat daya jangkauannya	Diketahui jangkauan antar destinasi wisata berdasarkan kemampuan berjalan kaki dan ketersediaan moda transportasi

Analisis ini bertujuan untuk mengetahui jangkauan antar destinasi wisata pada Jalur Geowisata Gawir Plato Jampang berdasarkan jarak maksimal wisatawan berjalan kaki. Dari analisis tersebut akan didapatkan hasil jangkauan destinasi dan usulan pengembangan jalur geowisata.



**Gambar 4** Peta Jangkauan Destinasi Wisata Kawasan Geopark Ciletuh  
 Sumber: Hasil Analisis, 2019

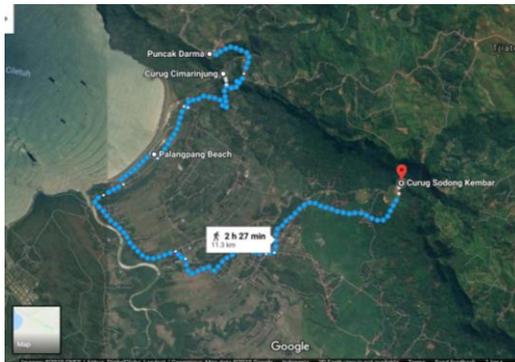
### Diskusi

Menurut arahan dari Peraturan Menteri ATR/BPN No. 16 Tahun 2017, standar kemampuan tiap orang berjalan kaki yaitu dengan jarak 400 – 800m dapat ditempuh selama 5 menit. Sementara itu, Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 3 Tahun 2014 menyatakan bahwa batas kemampuan orang berjalan kaki yaitu selama 2 jam dengan ketentuan setiap jarak >500m diperlukan fasilitas berupa tempat duduk dan kios makanan/minuman. Berikut jangkauan antar destinasi wisata berdasarkan jarak maksimal berjalan kaki.

Berdasarkan peta di atas, dapat diketahui bahwa melalui jangkauan 800m berjalan kaki, persebaran destinasi wisata di Jalur Geowisata Gawir Plato Jampang menjadi 2 kelompok. Pada kelompok

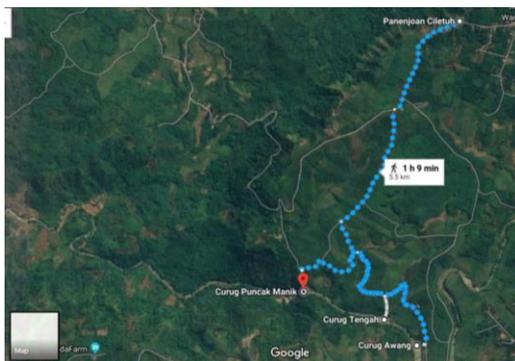
bagian utara terdapat Puncak Darma, Curug Cimarjnung, Curug Sodong, Curug Cikanteh, dan Pantai Palangpang. Sedangkan kelompok bagian selatan yaitu Panenjoan, Curug Awang, Curug Tengah dan Curug Puncak Manik. Kelompok destinasi di bagian selatan menunjukkan kesesuaian dengan jalur geowisata yang telah dibuat oleh PAPSI.

Berikut perkiraan jarak dan waktu tempuh berdasarkan 2 kelompok destinasi wisata di Jalur Geowisata Gawir Plato Jampang.



**Gambar 5** Jarak dan Waktu Tempuh Puncak Darma ke Curug Sodong Berjalan Kaki

Sumber: Hasil Analisis, 2019



**Gambar 6** Jarak dan Waktu Tempuh Panenjoan ke Curug Puncak Manik Berjalan Kaki

Sumber: Hasil Analisis, 2019

Dari gambar di atas, dapat diketahui bahwa waktu tempuh dari Puncak Darma ke Curug Sodong melebihi kapasitas kemampuan seseorang berjalan kaki, yaitu 2 jam 27 menit. Keadaan ini dapat diatasi dengan penyediaan transportasi umum atau penyediaan persewaan sepeda sebagai alternatif penggunaan kendaraan bermotor. Sementara itu, waktu tempuh dari Panenjoan ke Curug Puncak Manik masih sesuai dengan standar kemampuan berjalan kaki yaitu 1 jam 9 menit.

## Kesimpulan

Kapasitas kemampuan manusia berjalan kaki menjadi dasar pertimbangan dilakukannya analisis jangkauan destinasi wisata di jalur geowisata. Rata – rata orang mampu berjalan sejauh 3km dalam waktu sekitar 2 jam, sedangkan bersepeda sejauh 8km dalam waktu 1jam. Hal tersebut dikarenakan salah satu prinsip kawasan geopark yaitu mengurangi penggunaan kendaraan bermotor, maka berjalan kaki menjadi salah satu usulan untuk diterapkan dalam pengembangan jalur geowisata. Berdasarkan hasil analisis, diketahui bahwa Jalur Geowisata Gawir Plato Jampang dibagi menjadi 2 kelompok berdasarkan jangkauan antar destinasi wisata, yaitu jalur dari Puncak Darma ke Curug Sodong dengan penyediaan sepeda atau transportasi umum dan jalur dari Panenjoan ke Curug Puncak Manik dengan berjalan kaki. Jalur dari Puncak Darma ke Pantai Palangpang memerlukan waktu sekitar 6 jam untuk menyelesaikan perjalanan dengan bersepeda. Namun, apabila dilakukan dengan berjalan kaki maka waktu yang dibutuhkan sekitar 9-10 jam dengan jarak yang harus ditempuh sekitar 11km. Sementara itu, jalur dari Panenjoan ke Curug Puncak Manik dapat diselesaikan dalam waktu sekitar 3-4 jam berjalan kaki dengan jarak 5km.

Rekomendasi yang dapat disampaikan yaitu Perlunya peningkatan kualitas jalur geowisata dengan memperhatikan kebutuhan ruang bagi pejalan kaki dengan aktivitas pendakian karena kelas topografi di Kawasan Geopark Ciletuh cenderung berbukit

## **Daftar Pustaka**

- Adhelia, N. (2019). Redesign Jalur Geowisata Gawir Plato Jampang di Kawasan Geopark Ciletuh Kabupaten Sukabumi, Tesis Program Magister, Institut Teknologi Bandung.
- Dowling, R. K. (2010). Geotourism's Global Growth. *Geoheritage*, Springer-Verlag.
- Flognfeldt, T. (2005). The Tourist Route System-Models of Traveling Patterns. *Belgeo*, 35-58.
- Peraturan Menteri Agraria dan Tata Ruang/Kepala Badan Pertanahan Nasional No. 16 Tahun 2017. (n.d.). *Pedoman Pengembangan Kawasan Berorientasi Transit*.
- Samodra, H. (2016). *Kriteria, Pengembangan dan Rencana Induk Geowisata*. Bandung: Sekretariat Badan Geologi.