

**PEMETAAN TRANSPORTASI PARIWISATA
SEBAGAI UPAYA PENGEMBANGAN OBYEK DAN DAYA TARIK WISATA
DI KABUPATEN KLATEN**

Galing Yudana

Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik, Universitas Sebelas Maret,
Surakarta

Abstrak

Secara Geografis Kabupaten Klaten merupakan daerah yang sangat strategis, karena terletak diantara dua kota besar yaitu Yogyakarta dan Surakarta. Posisi ini sangat menguntungkan bagi distribusi pergerakan barang atau pergerakan manusia/orang, ataupun pelayanan jasa baik yang berasal dari Jawa Tengah maupun Yogyakarta. Penelitian ini merupakan penelitian deskriptif yang menggunakan pendekatan kualitatif. Pengumpulan data akan dilakukan melalui beberapa metode termasuk pengamatan lapangan (site observation), wawancara mendalam (*in-depth interview*), serta metode simak (document study). Teknik pengambilan sampel akan dilakukan dengan metode purposive sampling dan snowball. Data akan dianalisis dengan menggunakan metode analisis, yakni: 1) Analisis Spasial untuk pemetaan akses transportasi pariwisata; 2) *Category Based Analysis (CBA)* untuk mengklasifikasikan moda transportasi; 3) Metode analisis *Geographic Information System (GIS)* untuk informasi yang terkait dengan ruang (spasial) dalam proses pemetaan sebagai data based; 4) Metode Analisis interaktif digunakan pada proses pengumpulan data, reduksi data, sajian data, dan penarikan kesimpulan (verifikasi). Lokasi penelitian adalah Kabupaten Klaten. Berdasarkan hasil Pemetaan aksesibilitas dan moda transportasi pariwisata menuju Objek dan Daya Tarik Wisata (ODTW) untuk masing-masing Objek Wisata yang masuk kategori unggulan dan andalan dapat dirumuskan rekomendasi kebijakan, program dan kegiatan yang dapat dilakukan untuk pengembangan transportasi pariwisata menuju Objek dan Daya Tarik Wisata (ODTW).

Kata Kunci : Pemetaan, Transportasi, Pariwisata, Kabupaten Klaten.

PENDAHULUAN

Sektor transportasi merupakan salah satu sektor yang sangat penting dan strategis dalam konteks pembangunan di suatu daerah terutama kabupaten Klaten. Dalam fungsinya sebagai *promoting factor* dan *servicing factor*, sektor transportasi telah memegang peranan penting sebagai urat nadi perekonomian. Pengembangan sektor transportasi dimaksudkan untuk menggerakkan berbagai potensi daerah dalam hal ini bidang pariwisata. Secara Geografis Kabupaten Klaten merupakan daerah yang sangat strategis, karena terletak diantara dua kota besar yaitu Yogyakarta dan Surakarta. Posisi ini sangat menguntungkan bagi distribusi pergerakan barang atau pergerakan manusia/orang, ataupun pelayanan jasa baik yang berasal dari Jawa Tengah maupun Yogyakarta. Dengan posisi sebagai pintu masuk Jawa Tengah dan DIY bagian timur, menyebabkan pergerakan yang terjadi menjadi sangat besar khususnya pada jalan nasional. Selain itu, besarnya intensitas kegiatan di Kabupaten Klaten, seperti pertanian, perikanan, peternakan, industri, perdagangan, dan pariwisata juga mendorong kebutuhan akan prasarana transportasi menjadi besar.

Kondisi jaringan jalan di Kabupaten Klaten berdasarkan data tahun 2007 terbagi kedalam 4 kondisi yaitu kondisi baik, sedang, rusak, dan rusak berat. Secara umum kondisi jalan di Kabupaten Klaten kerusakan jalan masih cukup besar yaitu 25, 41 % rusak, dan 15, 65 % rusak berat. Sedangkan jalan dalam kondisi baik sekitar 39,36 %. Terkait dengan keberadaan moda transportasi di Kabupaten Klaten,, setiap tahun moda

transportasi terus mengalami peningkatan. Peningkatan yang cukup besar terjadi pada jenis sepeda motor, pada tahun 2005 berjumlah 210.055 unit, pada tahun 2007 meningkat menjadi 233.633 unit atau meningkat sebesar 11, 22 % selama tiga tahun. Peningkatan moda transportasi juga terjadi pada jenis mobil, dan angkutan barang. Sedangkan jenis angkutan penumpang/umum mengalami penurunan jumlah armada dari 617 pada tahun 2005, turun menjadi 507 armada pada tahun 2006, dan kemudian bertambah lagi pada tahun 2007 menjadi 561 armada. Sehingga secara keseluruhan moda transportasi di Kabupaten Klaten jumlahnya meningkat 10 % selama kurun waktu tiga tahun (2005-2007). Hal ini merupakan daya dukung untuk mengembangkan potensi pariwisata di Kabupaten Klaten

Kabupaten Klaten memiliki objek wisata yang beragam jenis dan potensi yang dapat dikembangkan. Pariwisata yang ada di Kabupaten Klaten yaitu kolam renang/pemancingan, candi purbakala, makam dan pemandangan alam. Kolam atau pemancingan terdapat di kecamatan Bayat, Kebonarum, Karangnongko, Ceper, Tulung, dan Jatinom. Candi purbakala terdapat di kecamatan Prambanan. Obyek wisata yang berwujud makam terdapat di Kecamatan Bayat, Trucuk, Wonosari, Jatinom dan Klaten Tengah. Obyek wisata pemandangan alam terdapat di Kecamatan Kemalang. Sedangkan fasilitas pendukung seperti rumah makan untuk melengkapi pariwisata di kabupaten Klaten terdapat 75 rumah makan yang tersebar hampir di semua kecamatan. Biro perjalanan di kabupaten Klaten sebanyak 24 buah. Data

pengunjung obyek wisata terbanyak pada tahun 2007 adalah obyek wisata kolam renang/pemancingan yang terdapat di Kecamatan Tulung sebanyak 115.326 pengunjung. Sedangkan obyek wisata Candi Purbakala di Kecamatan Prambanan jumlah pengunjungnya sebanyak 284 pengunjung, obyek wisata Makam di Kecamatan Bayat sebanyak 9.500 pengunjung, obyek wisata Pemandangan Alam di Kecamatan Kemalang sebanyak 21.798 pengunjung dan obyek wisata lainnya di Kecamatan Klaten Utara sebanyak 16.950 pengunjung.

Berdasarkan data dan perkembangan dunia pariwisata yang ada di Kabupaten Klaten, tantangan dan ancaman yang dihadapi untuk pengembangan transportasi pariwisata di Kabupaten Klaten kedepan adalah bagaimana perencanaan transportasi dan pengembangan pariwisata dapat sinergis sehingga potensi pariwisata yang ada di Kabupaten Klaten dapat dikelola secara optimal. Permasalahan yang akan dibahas dalam penelitian Pemetaan Transportasi Pariwisata sebagai Upaya Pengembangan Obyek dan Daya Tarik Wisata di Kabupaten Klaten adalah belum tersedianya data base berupa peta yang menggambarkan mengenai keberadaan aksesibilitas dan moda transportasi menuju Obyek Daerah Tujuan Wisata (ODTW). Untuk itu penelitian ini bertujuan untuk 1). Mengidentifikasi aksesibilitas transportasi menuju Obyek Daerah Tujuan Wisata (ODTW); 2). Mengidentifikasi Moda Transportasi untuk menuju Obyek Daerah Tujuan Wisata (ODTW); 3). Merekomendasikan hasil identifikasi dalam bentuk kebijakan,

program dan kegiatan dengan berbasis prioritas dan pentahapan.

KAJIAN PUSTAKA

1. Pariwisata Budaya

Pariwisata budaya merupakan jenis wisata minat khusus (*special interest tourism*) di mana wisatawan melakukan kegiatan wisata tersebut karena didorong oleh motivasi khusus yakni untuk mengunjungi tempat atau yang memiliki keunikan budaya seperti tata cara dan kebudayaan suatu bangsa atau suku bangsa, kehidupan sehari-hari, adat istiadat, upacara tradisional, bangunan/arsitektur, musik dan tarian, seni pertunjukan maupun seni kerajinan dan sebagainya. Menurut Soekadijo (2004) wisatawan tidak hanya sekedar mengunjungi suatu tempat untuk menyaksikan dan menikmati atraksi, akan tetapi lebih dari itu. Ia mungkin datang untuk mempelajari atau mengadakan penelitian tentang keadaan setempat.

Daya tarik wisata budaya pada dasarnya berupa aneka produk kebudayaan. Soekadijo (2004: 54) menyebutkan bahwa yang dimaksud dengan kebudayaan adalah kebudayaan dalam arti luas, tidak hanya meliputi 'kebudayaan tinggi' seperti kesenian atau perikehidupan keraton dan sebagainya, akan tetapi juga meliputi adat istiadat dan segala kebiasaan yang hidup di tengah-tengah suatu masyarakat seperti cara berpakaian, cara berbicara, kegiatan jual beli di pasar dan sebagainya. Sehingga pada dasarnya kebudayaan menyangkut semua *act and artifact* (tingkah laku dan hasil karya) suatu masyarakat dan tidak hanya kebudayaan yang masih hidup, akan tetapi juga kebudayaan yang berupa

peninggalan-peninggalan atau tempat-tempat bersejarah, berupa monument, candi dan peninggalan bangunan lainnya.

Tujuan wisatawan untuk memperoleh pengalaman yang berkaitan dengan budaya suatu masyarakat banyak diawali oleh motivasi yang beraneka ragam. Menurut Hall (2003: 294) beberapa faktor yang memotivasi wisatawan untuk mencari dan menikmati objek dan daya tarik wisata budaya antara lain adalah faktor estetika, intelektual, emosional dan psikologis. Ditegaskan oleh Diyah Ernawati (2004 dan 2006) bahwa peningkatan peran masyarakat dalam pengembangan pariwisata budaya dalam melestarikan kawasan bersejarah merupakan pengaruh dari kondisi sosial ekonomi dan budaya masyarakat yang tidak lepas dari upaya terus menerus untuk menjaga keberlangsungan keberadaannya dari pengaruh luar yang tak diinginkan.

2. Pariwisata Berbasis Sumber Daya Pertanian (Agrowisata)

Beberapa pakar di bidang pariwisata telah melihat satu sisi pengembangan dengan memberdayakan potensi pertanian yang terdapat di kawasan pedesaan untuk menjadi daya tarik wisata alternatif. Wisatawan cenderung menginginkan untuk melakukan berbagai kegiatan wisata di lokasi yang relatif sepi dan alami, memiliki udara yang bersih dan segar serta mempunyai atraksi yang menarik dan unik. Karakteristik tersebut pada umumnya dimiliki oleh kawasan pedesaan. Wisata agro yang dilakukan di alam pedesaan dan berbasis pada berbagai ragam komoditi dan sistem pertanian termasuk perkebunan besar,

perkebunan rakyat, pertanian tanaman pangan dan palawija, peternakan serta perikanan merupakan salah satu alternatif untuk memberikan pengalaman yang 'lain' kepada wisatawan (Tambunan, 1999). Di samping dapat menjadi daya tarik yang unik wisata agro dapat memberdayakan berbagai potensi yang dimiliki oleh masyarakat pedesaan (O'Donnel, 2001).

Pertanian dan pariwisata memiliki *symbiotic relationship* atau hubungan timbal balik yang saling menguntungkan (Klejdzinski, 1999). Hubungan yang harmonis antara pertanian dan pariwisata dalam bentuk wisata agro dapat memberikan kesempatan kepada wisatawan untuk lebih banyak berinteraksi dengan lingkungan alamnya. Di samping itu wisata agro dapat menjadi 'jembatan' antara dunia kota dan alam pedesaan, antara masyarakat kota dan masyarakat desa.

Penelitian Lowry (1996) menggarisbawahi faktor-faktor yang menunjang berkembangnya wisata agro di kawasan pedesaan. Faktor-faktor tersebut adalah keinginan wisatawan untuk bernostalgia tentang masa lampau yang penuh kedekatan dengan alam, keinginan untuk memperoleh suasana lain akibat rutinitas kehidupan di kota, keinginan untuk melakukan *short weekend trips*, adanya kecenderungan menuju gaya hidup yang aktif dengan berpartisipasi dalam berbagai kegiatan rekreatif, kepedulian masyarakat terhadap lingkungan serta dorongan masyarakat pedesaan untuk mendiversifikasi kegiatan ekonomi. Wisata agro dapat memberikan motivasi kepada petani untuk tetap menekuni pekerjaannya setelah mengetahui bahwa

mereka tidak saja dapat menjual hasil pertaniannya tetapi juga memperoleh pendapatan tambahan dengan ‘menjual’ aktifitas dan jasa terkait lainnya kepada wisatawan. Sedangkan Cox & Fox (1999) mengulas pentingnya menyajikan produk wisata agro yang unik agar wisatawan memiliki pengalaman yang baru khususnya yang berkaitan dengan berbagai aktifitas wisata, seperti *goods produced on-site*, *customer-harvested produce*, serta *goods produced off-site*.

Pembangunan di bidang pertanian di Indonesia yang selama ini lebih banyak difokuskan pada produk atau hasil pertanian dapat dikembangkan lebih luas dengan menjual ‘proses’ atau kegiatan pertanian yang menghasilkan produk tersebut, seperti menyemai, menanam, menuai dan mengolah hasil-hasil pertanian.

3. Pariwisata Berbasis Potensi Seni

Seni pertunjukan dan seni kerajinan merupakan produk atau hasil dari suatu kebudayaan. Agar suatu kebudayaan dapat lestari, yaitu selalu ada eksistensinya, maka upaya-upaya yang perlu dilakukan untuk menjamin kelangsungannya antara lain meliputi perlindungan, pengembangan dan pemanfaatan. Perlindungan meliputi upaya-upaya untuk menjaga agar hasil-hasil budaya tidak hilang dan atau rusak. Pengembangan meliputi pengolahan yang menghasilkan peningkatan mutu dan atau perluasan khasanah. Pemanfaatan meliputi upaya-upaya untuk menggunakan hasil-hasil budaya untuk berbagai keperluan, seperti untuk menekankan citra identitas suatu bangsa, untuk pendidikan kesadaran budaya, untuk dijadikan muatan industri budaya,

dan untuk dijadikan daya tarik wisata. Dengan demikian pemanfaatan hasil-hasil budaya melalui pembangunan pariwisata merupakan salah satu langkah untuk menjaga agar kebudayaan dan hasil-hasilnya dapat lestari (Edi Sedyawati, 2004: 76).

Di beberapa daerah wisatawan mengunjungi pusat seni pertunjukan lokal yang autentik dan sentra-sentra industri kerajinan rakyat baik untuk menyaksikan pentas seni pertunjukan, menyaksikan proses pembuatan kerajinan maupun untuk membeli hasil produk seni kerajinan sebagai kenangan atau cendera mata khas dari daerah yang dikunjunginya. Kegiatan pariwisata yang disebut dengan wisata budaya (*culture tourism*) tersebut dapat memberdayakan dan mengembangkan pusat dan sanggar seni pertunjukan serta sentra industri kerajinan lokal, merevitalisasi budaya setempat dan sekaligus meningkatkan perekonomian masyarakat setempat. Richards (2002: 11) menyebutkan bahwa budaya, termasuk seni pertunjukan dan seni kerajinan dan pariwisata memiliki hubungan timbal balik yang saling menguntungkan (*symbiotic relationship*).

Dari perspektif pariwisata, seni pertunjukan dan seni kerajinan dapat dipandang sebagai suatu bagian integral atau bagian yang tidak dapat dipisahkan dari pembangunan pariwisata (Peters & Amejide, 2002). Baik dalam skala lokal, regional, nasional maupun global seni pertunjukan dan seni kerajinan telah memberikan berbagai manfaat dan kontribusi ke berbagai sektor, termasuk sektor-sektor pariwisata dan sebaliknya (Pearce, Morrison & Routledge, 1998).

Sebuah produk seni pertunjukan dan seni kerajinan akan mampu menarik

wisatawan apabila memiliki keunikan dan nilai-nilai lokal yang autentik, di mana semakin unik produk seni pertunjukan dan seni kerajinan tersebut diasumsikan akan semakin menarik untuk disaksikan karena tidak terdapat di tempat lainnya. Hal ini tentu akan dapat menciptakan kesan tempat (*sense of place*) yang akan senantiasa dikenang oleh wisatawan. Melalui wisatawan yang berkunjung untuk menyaksikan seni pertunjukan, proses pembuatan seni kerajinan maupun hasil atau produk seni kerajinan, seni yang menjadi daya tarik tersebut dapat dipromosikan kepada sanak famili dan teman-teman mereka (Peters & Ameijde, 2002). Seni pertunjukan dan seni kerajinan daerah merupakan salah satu jenis daya tarik wisata minat khusus (*special interest tourism*) yang berkaitan dengan budaya lokal dengan daya tarik utamanya berupa keragaman seni pertunjukan dan seni kerajinan yang dimiliki oleh masyarakat setempat. Seni pertunjukan dan seni kerajinan yang memiliki nilai-nilai kelokalan, keunikan dan kelangkaan dapat menjadi daya tarik wisata yang memberikan pengalaman autentik kepada wisatawan (Vukonic, 1999).

Menurut Miettinen (2002) daya tarik seni budaya termasuk seni pertunjukan dan seni kerajinan diselenggarakan dengan berbagai tujuan termasuk:

- 1) Memperpanjang lama tinggal wisatawan;
- 2) Meningkatkan permintaan wisatawan;
- 3) Menarik wisatawan mancanegara; 4) menciptakan citra daerah tujuan wisata;

- 4) Menjadi sarana promosi dan pemasaran.

Seni pertunjukan dan seni kerajinan daerah memiliki keistimewaan karena bersifat unik dan sangat terkait dengan tempat atau memiliki *sense of place* (French, Craig-Smith & Collier, 1996). Sebuah produk seni pertunjukan dan seni kerajinan (*crafts tourism*) tidak dapat dipisahkan dari tempat yang menghasilkan produk budaya tersebut.

4. Pariwisata Alam

Wisata alam atau *nature tourism* merupakan salah satu bentuk wisata minat khusus (*special interest tourism*) yang akhir-akhir ini mengalami perkembangan cukup pesat. Wisata alam merupakan bentuk kegiatan wisata di mana lokasi-lokasi yang masih alami (*nature settings*) menjadi daya tarik utama yang menyebabkan wisatawan mengunjungi daerah tersebut. Mengingat daya tarik yang dikunjungi adalah daerah yang rentan (*fragile*) maka kegiatan wisata harus dikelola sedemikian rupa agar tidak merusak lingkungan. Untuk itu sebaiknya wisata alam dikembangkan dalam skala kecil sehingga mampu menyajikan pengalaman langsung yang memuaskan.

Jolly & Reynolds (2007) menyebutkan bahwa wisata alam telah dikembangkan di banyak negara karena prospeknya yang menjanjikan atraksi yang semakin diinginkan oleh masyarakat modern yang ingin dekat dengan alam (*back to nature*). Dengan demikian wisata alam diharapkan dapat meningkatkan pemahaman antar semua pelaku pariwisata, meningkatkan moral, sikap dan tanggung jawab etis para pelaku pariwisata terhadap lingkungan alam dan

budaya serta memberikan keuntungan dan manfaat jangka panjang (konservasi, ekonomi, sosial, budaya), baik kepada daya tarik wisatanya sendiri, maupun kepada penduduk setempat, dan industri terkait.

Sedangkan Donis (2006) menggarisbawahi pentingnya merumuskan strategi pengembangan wisata alam yang tepat sesuai dengan karakteristik sumber dayanya. Hal ini karena sumber daya alam bersifat sangat rawan terhadap dampak yang diakibatkan oleh kedatangan wisatawan (Hogmander & Leivo, 2004). Bullo, et. Al (2007) mengemukakan pentingnya melakukan pengelolaan wisata alam secara cermat dengan terus mengevaluasi kontribusinya terhadap daerah yang dikunjungi termasuk masyarakat yang bertempat tinggal di daerah tersebut. Demikian pula Tyrvainen (2004) menggarisbawahi kontribusi kegiatan wisata alam kepada upaya konservasi sumber daya alam serta kontribusi ekonomi, sosial dan budaya kepada masyarakat lokal.

5. Pariwisata Olah Raga (Sport Tourism)

Dalam beberapa tahun terakhir terdapat pergeseran dalam tren pariwisata global menuju ke arah liburan yang bersifat aktif (*active holidays*) yang mendorong berkembangnya berbagai jenis wisata minat khusus, seperti wisata olah raga (*sport tourism*). Di beberapa negara maju olah raga dan pariwisata telah disinergikan menjadi suatu kekuatan untuk menarik wisatawan sehingga dapat menciptakan devisa yang lebih besar. Pihak-pihak terkait (*stakeholder*) olah raga dan pariwisata telah menyadari pentingnya melakukan

sinergi yang positif dan bersifat saling menguntungkan (*win-win relationship*).

Hubungan yang simbiotik antara pariwisata dan olah raga dalam bentuk pengembangan wisata olah raga yang dapat mendorong pertumbuhan perekonomian wilayah belum banyak dilakukan. Pengalaman di negara maju menunjukkan bahwa apabila dikelola secara terpadu pengembangan wisata olah raga akan dapat menciptakan *multiplier effect* bagi masyarakat luas. Di samping itu kegiatan pengembangan wisata olah raga juga dapat membantu mengurangi tingginya angka pengangguran dengan menciptakan peluang kerja.

Kurtzman and Zauhar (2003) mengatakan bahwa olah raga merupakan kebutuhan umum. Tujuan olah raga adalah mencari kepuasan. Dalam hal ini olah raga membantu seseorang untuk merealisasikan keinginannya untuk menjadi individu yang mandiri melalui berbagai latihan dan ujian fisik. Olah raga yang bersifat rekreatif memberikan banyak kesempatan kepada seseorang atau sekelompok individu kesempatan untuk berpartisipasi dalam berbagai kegiatan serta memberikan stimulasi, tantangan, pemenuhan kebutuhan serta hiburan. Hall (1996) menyebutkan bahwa wisata olah raga dapat dikategorikan menjadi dua kelompok, yakni :

- 1) Melakukan perjalanan wisata untuk berpartisipasi atau melakukan kegiatan olah raga.
- 2) Melakukan perjalanan wisata untuk menyaksikan kegiatan olah raga.

Dalam beberapa hal melakukan perjalanan wisata untuk berpartisipasi atau melakukan kegiatan olah raga

memiliki karakteristik yang hampir sama dengan wisata petualangan (*adventure tourism*) karena keduanya memiliki resiko dan membutuhkan kemampuan tertentu. Di samping itu melakukan perjalanan wisata untuk berpartisipasi atau melakukan kegiatan olah raga juga memiliki karakteristik yang hampir sama dengan wisata kesehatan (*health tourism*) yang mengutamakan tujuan kesehatan dan kebugaran. Frekuensi penyelenggaraan festival dan kegiatan/peristiwa olah raga selalu meningkat dengan ukuran yang bervariasi. A de Fries (2004) menyebutkan bahwa akhir-akhir ini semakin banyak orang menyadari adanya peluang untuk mengembangkan olah raga guna meraih pendapatan melalui cara mengaitkannya dengan pariwisata. Menurutnya terdapat empat jenis kegiatan wisata olah raga, yakni:

- 1) Kegiatan olah raga yang diselenggarakan khusus untuk tujuan olah raga itu sendiri tetapi telah menghasilkan dampak positif yang signifikan bagi kegiatan pariwisata sebagai salah satu bagiannya.
- 2) Kegiatan (peristiwa) olah raga yang diselenggarakan dalam rangka untuk mendukung pariwisata, seperti festival olah raga pantai.
- 3) Kegiatan (peristiwa) olah raga yang telah memiliki reputasi dan status internasional dan diperebutkan melalui lelang baik untuk tujuan politis maupun untuk kepentingan pengembangan pariwisata, seperti Olimpiade.
- 4) Kegiatan (peristiwa) olah raga yang diselenggarakan oleh pengusaha atau badan independen yang bertujuan untuk mencari keuntungan.

Hasil penelitian Chong Kim (2004) menggarisbawahi hubungan antara olah raga dan pariwisata dalam beberapa hal sebagai berikut.

- 1) Pariwisata dapat menciptakan kesempatan untuk menyelenggarakan kegiatan olah raga khususnya bagi masyarakat lokal yang bertempat tinggal di daerah pedesaan, di mana jumlah penduduknya terlalu sedikit atau terlalu berpencah untuk mengusahakan adanya fasilitas olah raga.
- 2) Fasilitas-fasilitas olah raga yang terdapat di hotel dapat diupayakan untuk bisa diakses oleh masyarakat lokal melalui sistem atau pola keanggotaan.
- 3) Fasilitas-fasilitas olah raga yang telah dibangun untuk menyelenggarakan kegiatan (peristiwa) olah raga dapat digunakan oleh masyarakat setempat di kemudian hari setelah selesainya kegiatan/festival olah raga tersebut.

Wisata olah raga tidak hanya berfungsi untuk memelihara kesehatan melainkan juga dapat meningkatkan pengetahuan dan menambah pengalaman. Hal ini dapat dilakukan dengan mengintegrasikan wisata olah raga dengan 'pendidikan' dan interpretasi. Untuk membuat wisata olah raga bermakna dan berfungsi dalam memperkaya pengetahuan dan menambah pengalaman wisatawan, sangat penting untuk menyampaikan kepada wisatawan interpretasi yang tepat dan memadai mengenai objek dan daya tarik wisata yang mereka kunjungi (Pereira, 2004).

6. Pariwisata Berbasis Potensi Makanan dan Minuman (Wisata Kuliner)

Dalam rangka melakukan diversifikasi produk wisata *stakeholder* pariwisata telah melakukan berbagai upaya, antara lain dengan mengembangkan pariwisata alternatif. Salah satu bentuk pariwisata alternatif yang dikembangkan adalah wisata yang berbasis pada potensi makanan dan minuman khas/lokal/tradisional atau yang dikenal dengan wisata boga atau wisata kuliner. Di berbagai negara juga telah dikembangkan jenis wisata ini mengingat kebutuhan akan makanan dan minuman merupakan salah satu kebutuhan utama wisatawan pada saat berkunjung ke daerah tujuan wisata.

Pengembangan wisata boga akan memberikan peluang kepada masyarakat setempat untuk membuka usaha layanan boga yang menyediakan makanan dan minuman lokal/tradisional. Dengan demikian masyarakat setempat perlu mendapatkan bimbingan untuk meningkatkan kompetensinya di dalam menjemput peluang tersebut. Bimbingan yang diberikan dapat berupa berbagai macam kegiatan yang bertujuan untuk menambah wawasan, membangun spirit atau semangat berwirausaha di bidang pariwisata sehingga mereka bisa memperoleh manfaat dari pembangunan pariwisata di daerahnya.

Pengembangan makanan tradisional khas daerah sudah tentu bukan tanpa kendala. Kendala utama yang dihadapi adalah persaingan antara makanan tradisional khas daerah dengan makanan impor baik yang bersifat makanan etnis tertentu seperti Jepang, Korea, dan Thailand maupun dengan

makanan-makanan ala Barat seperti hamburger dan pizza. Kendala lainnya adalah kecenderungan generasi muda dan anak baru gede (ABG) yang merasa lebih bangga/*prestise* kalau masuk ke restoran siap santap ala Barat (Fardiaz, D., 1998). Berkaitan dengan hal tersebut di atas perlu pemikiran aspek-aspek apa yang perlu ditingkatkan agar makanan tradisional mampu untuk berkompetisi dengan makanan asing.

Ada beberapa strategi yang bisa diterapkan dalam pengembangan makanan tradisional, antara lain:

- 1) Menginventarisasi dan menggali secara terus-menerus berbagai sumber makanan tradisional di berbagai daerah dan mengkaji karakteristik keunggulannya terutama yang berkhasiat bagi kesehatan. Hal ini sejalan dengan sifat makanan tradisional sebagai pangan fungsional. Dari hasil menginventarisasi tersebut selanjutnya dapat diketahui jenis/keragaman makanan tradisional sehingga dapat dipilih mana jenis makanan tradisional yang dapat ditinggalkan, dipertahankan dan yang memiliki potensi untuk dikembangkan.
- 2) Mengkaji makanan tradisional tertentu yang berpotensi untuk dikembangkan, baik dilihat dari segi khasiatnya, kemungkinan penerimaannya oleh konsumen, maupun dari segi analisis tekno-ekonominya. Pada bahan makanan seperti umbi, misalnya ketela pohon/ubi kayu dengan adanya perbaikan cara pengolahan dan sedikit sentuhan teknologi menjadi produk seperti Gethuk Trio, Gethuk Salatiga dan Gethuk Sukaraja,

terjadi peningkatan nilai ekonomi yang signifikan serta menjadi ciri khas suatu daerah.

- 3) Meningkatkan mutu, keamanan, dan *prestise* makanan tradisional melalui upaya-upaya seperti pemilihan bahan mentah dan bahan tambahan yang lebih baik, penanganan yang lebih higienis dan praktis serta penyajian yang lebih menarik. Salah satu syarat mutlak dari suatu produk pangan adalah aman, tidak menimbulkan gangguan kesehatan setelah orang mengkonsumsi makanan tersebut. Salah satu cara untuk menghasilkan produk pangan yang aman untuk dikonsumsi maka proses pengolahan harus diupayakan sebersih mungkin agar dapat meminimalkan kontaminan yang masuk dalam makanan.

Pembinaan pengusaha makanan dan minuman lokal/tradisional antara lain dapat dilaksanakan dengan:

- 1) Melaksanakan *Training of Trainers* (TOT).
- 2) Menyelenggarakan festival/lomba makanan tradisional.
- 3) Menggencarkan promosi.
- 4) Menyediakan bantuan dana perangsang permodalan.
- 5) Melakukan pemantauan (*monitoring*) pembinaan bagi penjual makanan dan minuman lokal/tradisional.

METODE PENELITIAN

Dalam penelitian Pemetaan Transportasi Pariwisata Sebagai Upaya Pengembangan Obyek dan Daya Tarik Wisata di Kabupaten Klaten ini akan dilakukan beberapa hal yang terdiri atas

upaya 1) Mengidentifikasi aksesibilitas transportasi menuju Obyek Daerah Tujuan Wisata (ODTW); 2) Mengidentifikasi Moda Transportasi untuk menuju Obyek Daerah Tujuan Wisata (ODTW); 3) Merekomendasikan hasil identifikasi dalam bentuk kebijakan, program dan kegiatan dengan berbasis prioritas dan pentahapan.

Penelitian ini merupakan penelitian deskriptif yang menggunakan pendekatan kualitatif. Pengumpulan data akan dilakukan melalui beberapa metode termasuk pengamatan lapangan (*site observation*), wawancara mendalam (*in-depth interview*), serta metode simak (*document study*). Teknik pengambilan sampel akan dilakukan dengan metode *purposive sampling* dan *snowball*. Data akan dianalisis dengan menggunakan metode analisis, yakni: 1) Analisis Spasial untuk pemetaan akses transportasi pariwisata; 2) *Category Based Analysis* (CBA) untuk mengklasifikasikan moda transportasi; 3) Metode analisis *Geographic Information System* (GIS) untuk informasi yang terkait dengan ruang (spasial) dalam proses pemetaan sebagai *data based*; 4) Metode Analisis interaktif digunakan pada proses pengumpulan data, reduksi data, sajian data, dan penarikan kesimpulan (*verifikasi*). Lokasi penelitian adalah Kabupaten Klaten.

HASIL DAN PEMBAHASAN

1. Gambaran Umum Kabupaten Klaten

- 1) Letak Geografi

Kabupaten Klaten dikenal dengan nama “Kabupaten Seribu Candi”

merupakan satu dari 35 kabupaten yang ada di propinsi Jawa Tengah. Letak Kabupaten Klaten cukup strategis karena berbatasan langsung dengan Propinsi Daerah Istimewa Jogjakarta, yang dikenal sebagai salah satu tujuan wisata. Kabupaten Klaten terletak antara 7°32'19" sampai 7°48'33" dan antara 110°26'14" sampai 110°47'51".

Secara topografis Kabupaten Klaten terletak pada ketinggian 0-100 meter dpl (3,72%), 100-500 meter dpl (83,52%), 500-2500 meter dpl (12,76%).

Secara administratif Kabupaten Klaten terbagi menjadi 26 kecamatan yang terdiri atas 401 desa/kelurahan, dengan luas keseluruhan 65.556 ha atau 2,014% dari luas Propinsi Jawa Tengah. Iklim di wilayah Kabupaten Klaten adalah iklim tropis dengan temperatur berkisar antara 22 sampai 31 derajat Celcius. Melihat keadaan alamnya yang sebagian besar adalah dataran rendah dan didukung dengan banyaknya sumber air maka daerah Kabupaten Klaten merupakan daerah pertanian yang potensial di samping penghasil kapur, batu kali dan pasir yang berasal dari Gunung Merapi.

2) Luas Penggunaan Lahan

Secara administratif Kabupaten Klaten terbagi menjadi 26 kecamatan, dengan luas wilayah sebesar 65.556 ha atau 2,014 % dari luas Propinsi Jawa Tengah yang sebesar 3.254.412 ha.

Secara garis besar penggunaan tanah di Kabupaten Klaten dibagi menjadi dua yaitu tanah sawah dan tanah kering. Luas penggunaan lahan sawah dan lahan kering hampir sebanding yaitu lahan sawah sebesar 51,34 %, sedangkan lahan kering sebesar 48,66 %. Penggunaan

lahan berupa lahan sawah terluas adalah sawah pengairan teknis yaitu sebesar 27,51 %, sedangkan lahan kering paling banyak dimanfaatkan sebagai pekarangan yaitu 30,26 %.

2. Perkembangan Pariwisata Kabupaten Klaten

Kabupaten Klaten memiliki objek wisata yang beragam jenis dan potensi yang dapat dikembangkan. Pariwisata yang ada di Kabupaten Klaten yaitu kolam renang/pemancingan, candi purbakala, makam dan pemandangan alam. Kolam atau pemancingan terdapat di kecamatan Bayat, Kebonarum, Karangnongko, Ceper, Tulung, dan Jatinom. Candi purbakala terdapat di kecamatan Prambanan. Objek wisata yang berwujud makam terdapat di Kecamatan Bayat, Trucuk, Wonosari, Jatinom dan Klaten Tengah. Objek wisata pemandangan alam terdapat di Kecamatan Kemalang.

Sedangkan fasilitas pendukung seperti rumah makan untuk melengkapi pariwisata di kabupaten Klaten terdapat 75 rumah makan yang tersebar hampir di semua kecamatan. Biro perjalanan di kabupaten Klaten sebanyak 24 buah. Perkembangan dunia pariwisata yang ada di Kabupaten Klaten, tantangan dan ancaman yang dihadapi untuk pengembangan transportasi pariwisata di Kabupaten Klaten kedepan adalah bagaimana perencanaan transportasi dan pengembangan pariwisata dapat sinergis sehingga potensi pariwisata yang ada di Kabupaten Klaten dapat dikelola secara optimal

Sejalan dengan otonomi daerah pengembangan sektor pariwisata pada

saat ini semakin penting, selain untuk meningkatkan pendapatan daerah juga dapat dimanfaatkan untuk memperluas kesempatan kerja. Terlebih Kabupaten Klaten yang lebih dikenal sebagai kabupaten seribu candi, sektor pariwisata merupakan sektor yang cukup potensial untuk dikembangkan. Dalam Rencana Induk Pengembangan Pariwisata Kabupaten Klaten Tahun 2002 disebutkan Rencana Pengembangan Tata Ruang Pariwisata merupakan pengembangan pariwisata berbasis wilayah dan kawasan. Struktur perwilayahan pengembangan pariwisata Kabupaten Klaten akan dibagi dalam 2 (dua) tingkat perwilayahan, terdiri atas: Kawasan Pengembangan Pariwisata (KPP), dan Wilayah Pengembangan Pariwisata (WPP)

Secara rinci kedua struktur perwilayahan pengembangan pariwisata Kabupaten Klaten dapat diuraikan sebagai berikut:

1) Kawasan Pengembangan Pariwisata (KPP)

Kawasan Pengembangan Pariwisata (KPP), merupakan wilayah struktur pengembangan yang merangkum beberapa objek ataupun kawasan wisata dalam satu kesatuan kawasan pengembangan. Batasan dari KPP adalah suatu area yang di dalamnya merupakan himpunan beberapa objek dan daya tarik wisata, yang dirangkum atas dasar kesamaan arah dan cara pencapaian, efisiensi waktu pencapaian serta kedudukan ODTW yang secara geografis dapat dibentuk dalam satu keterkaitan (*linkage*).

Kawasan Pengembangan Pariwisata (KPP) dibentuk dengan berdasarkan

kriteria-kriteria pembentukan wilayah pariwisata di atas, terutama terkait dengan:

- a. Pertimbangan kesamaan tipologi dari tinjauan jenis objek dan daya tarik wisata dominan yang ada di dalamnya.
- b. Pertimbangan lokasi/sebaran secara geografis.

2) Wilayah Pengembangan Pariwisata (WPP)

Wilayah Pengembangan Pariwisata (WPP) merupakan tingkat perwilayahan di atas Kawasan Pengembangan Pariwisata (KPP), yang merangkum beberapa KPP ke dalam kesatuan Wilayah Pengembangan Pariwisata (WPP). Pembentukan Wilayah Pengembangan Pariwisata (WPP), didasarkan atas kriteria-kriteria pembentukan wilayah pariwisata di atas, serta dikaitkan dengan:

- a. Pertimbangan Konsep Struktur Tata Ruang pada Rencana Struktur Tata Ruang Kabupaten Klaten (dibagi dalam beberapa wilayah pembangunan dengan rencana kota-kota yang secara potensi akan berperan sebagai pusat pertumbuhan wilayah/kawasan).
- b. Pertimbangan kesamaan tipologi Kawasan Pengembangan Pariwisata (KPP) dari tinjauan jenis objek dan daya tarik wisata dominan yang ada di dalamnya.

Batasan/delineasi dari struktur tata ruang wilayah pariwisata, baik pada tingkatan WPP maupun KPP, akan berpegang pada batas-batas formal yang sudah ada. Batas formal wilayah

berupa batas administratif wilayah baik berupa batasan dengan wilayah kabupaten di sekitarnya, batas wilayah kota, batas administrasi wilayah kecamatan ataupun batas administrasi wilayah desa. Penggunaan batasan formal wilayah ini, dilakukan dengan pertimbangan untuk kemudahan dalam koordinasi dan kelembagaan secara administratif.

Dalam Peraturan Daerah Propinsi Jawa Tengah Nomor 14 Tahun 2004 tentang Rencana Induk Pengembangan Pariwisata Propinsi Jawa Tengah disebutkan bahwa berdasarkan prioritas pengembangannya Propinsi Jawa memiliki empat kategori kawasan, yakni :

- 1) Kawasan Unggulan adalah kawasan wisata dengan objek wisata langka serta daya tarik wisata yang kuat, tidak ditemui di wilayah lain serta telah teruji oleh pasar wisata domestik dan internasional yang mantap dan mampu memberikan dampak pembangunan secara cepat dan menyeluruh.
- 2) Kawasan Andalan adalah kawasan wisata dengan objek wisata langka serta daya tarik wisata yang kuat, mempunyai posisi yang kuat dalam lingkup regional, mempunyai pasar wisata domestik yang kuat serta mulai ditawarkan pada pasar internasional dan mempunyai kontribusi perekonomian pada skala Provinsi Jawa Tengah dan Kabupaten Klaten.
- 3) Kawasan Pengembangan adalah kawasan wisata dengan objek wisata langka serta daya tarik wisata yang diproyeksikan akan menjadi alternatif daya tarik yang kuat di masa

mendatang dan sudah mempunyai pasar potensial.

- 4) Kawasan Potensial adalah kawasan wisata dengan objek wisata dan daya tarik wisata yang relatif baru berkembang namun diperkirakan mempunyai kekuatan produk yang cukup besar di masa mendatang meskipun jangkauan pasarnya baru sebatas wisatawan domestik.

3. Perkembangan Transportasi Menuju Objek Daya Tarik Wisata (ODTW)

Sektor transportasi merupakan salah satu sektor yang sangat penting dan strategis dalam konteks pembangunan di suatu daerah terutama kabupaten Klaten. Dalam fungsinya sebagai *promoting factor* dan *servicing factor*, sektor transportasi telah memegang peranan penting yang besar sebagai urat nadi perekonomian. Pengembangan sektor transportasi ini dimaksudkan untuk menggerakkan berbagai potensi daerah dalam hal ini adalah potensi pariwisata.

Secara Geografis Kabupaten Klaten merupakan daerah yang sangat strategis, karena daerah ini terletak diantara dua kota besar Yogyakarta dan Surakarta. Posisi ini sangat menguntungkan bagi distribusi pergerakan barang atau pergerakan manusia/orang, ataupun pelayanan jasa baik yang berasal dari Jawa Tengah maupun Yogyakarta. Dengan posisi yang strategis sebagai pintu masuk Jawa Tengah dan DIY bagian timur, ini menyebabkan pergerakan yang terjadi menjadi sangat besar terutama pada jalan nasional. Selain itu, besarnya intensitas

kegiatan di kabupaten Klaten, seperti pertanian, perikanan, peternakan, industry, perdagangan, dan pariwisata juga mendorong kebutuhan akan prasarana transportasi menjadi besar.

4. Kebijakan, Strategi dan Upaya Untuk Transportasi

Kebijakan, strategi dan upaya dipandang sangat perlu agar Tataran Transportasi Lokal (TATRALOK) dan Rencana Umum Jaringan Transportasi Jalan (RUJTJ) Kabupaten Klaten dapat dipakai sebagai arahan dalam rangka mencapai sasaran yang diharapkan untuk meningkatkan pelayanan transportasi di Kabupaten Klaten baik untuk jaringan prasarana maupun jaringan pelayanannya. Penyusunan kebijakan dijabarkan secara rinci ke dalam beberapa strategi, dan dari strategi dijabarkan secara lebih rinci ke dalam upaya-upaya yang dilakukan.

1) Kebijakan

a. Kebijakan Umum Transportasi

Kebijakan umum transportasi yang ditetapkan Departemen Perhubungan dalam pembangunan dan penyelenggaraan transportasi meliputi:

- Penyelenggaraan transportasi, pelaksanaan fungsi penunjang (*servicing function*) dilakukan pada daerah yang telah berkembang dan maju. Kebijakan pelayanan dan daerah yang telah berkembang atau maju. Kebijakan pelayanan pada daerah yang telah berkembang dan maju antara lain memberikan peluang bagi keterlibatan swasta untuk

melaksanakan pelayanan dengan prinsip *least cost economy* terutama pada segmen usaha yang mampu mencapai *cost recovery*, sedangkan untuk segmen usaha yang tidak mampu *cost recovery*, pembangunan fasilitas pelayanan dilakukan oleh pemerintah. Untuk daerah terisolasi, terpencil, terbelakang dan kawasan perbatasan, pemerintah memberikan pelayanan transportasi melalui pelaksanaan fungsi pendorong.

- Pembangunan perhubungan mendukung kebijakan otonomi daerah melalui penyediaan jasa perhubungan yang memberikan kontribusi terhadap pemberdayaan daerah dan memberikan kesempatan seluas-luasnya kepada daerah untuk melakukan perencanaan, pembangunan dan pengoperasian fasilitas perhubungan sesuai dengan kewenangannya,
- Pembangunan perhubungan mendukung kelancaran mobilitas, distribusi dan pembangunan terutama sektor-sektor berbasis sumber daya alam yang dapat diperbaharui dan sektor strategi lainnya, yang pada akhirnya turut menciptakan stabilitas dan pertumbuhan ekonomi serta pemerataan pembangunan yang berkesinambungan, serta pembangunan desa tertinggal.
- Kebijakan pembangunan perhubungan berkelanjutan dilakukan dengan pengembangan teknologi transportasi yang ramah lingkungan, hemat energi serta meningkatkan kinerja keselamatan

dan pelayanan, sehingga pelayanan sektor perhubungan dapat dilakukan secara efisien,

- pembangunan sarana dan prasarana perhubungan dilakukan dengan melibatkan partisipasi swasta dan melakukan restrukturisasi pada bidang usaha sesuai dengan tuntutan pasar domestik dan pasar global serta sesuai dengan semangat perdagangan bebas. Untuk itu diperlukan reposisi kelembagaan dan revisi peraturan perundang-undangan serta peningkatan kualitas SDM,
 - Prinsip dasar kebijakan penetapan tarif jasa perhubungan dari tiga aspek pertimbangan yaitu dari sisi operator selaku penyedia jasa, sisi masyarakat selaku pengguna jasa dan sisi pemerintah selaku regulator.
- b. Kebijakan Transportasi Jalan
- Kebijakan berkenaan dengan transportasi jalan secara garis besar memberikan beberapa kebijakan diantaranya sebagai berikut:
- Kebijakan mengenai tarif yang berlaku dengan subsidi untuk angkutan umum,
 - Kebijakan mengenai pengendalian beban berlebih untuk pengangkutan barang,
 - Kebijakan untuk peningkatan keselamatan di jalan raya dan pintu perlintasan dengan kereta api,
 - Kebijakan berkenaan dengan tingkat pelayanan transportasi jalan,
 - Meningkatkan aksesibilitas pelayanan kepada masyarakat
- melalui penyediaan pelayanan angkutan perintis di daerah terpencil,
- Meningkatkan kinerja peraturan dan kelembagaan,
 - Peningkatan profesionalisme SDM,
 - Peningkatan penggunaan angkutan umum,
 - Pengoptimalan terminal dan tempat henti (halte)
- c. Kebijakan Transportasi Kereta Api
- Kebijakan berkenaan dengan transportasi kereta api secara garis besar memberikan beberapa kebijakan antara lain:
- Kebijakan peningkatan kinerja pelayanan dan keselamatan di bidang perkeretaapian,
 - Kebijakan revitalisasi aset perkeretaapian. Aset yang melampaui umur teknis perlu segera diganti secara bertahap berdasarkan prioritas yang jelas yang berbasis pada koridor pelayanan,
 - Kebijakan penataan dan sinergi sistem jaringan pelayanan dan jaringan pelayanan serta keterpaduan transportasi antar moda,
 - Optimalisasi penggunaan fasilitas yang ada,
 - Kebijakan strategi pengembangan teknologi perkeretaapian terpadu,
 - Meningkatkan peran serta pemertintah daerah dan swasta di bidang perkeretaapian.
- d. Kebijakan Pendukung Transportasi
- Selain kebijakan berkenaan dengan sektor transportasi secara langsung

dan dibagi berdasarkan transportasi jalan dan kereta api selain itu diperlukan kebijakan pendukung antara lain sebagai berikut:

- Pendidikan dan pelatihan,
- Penelitian dan pengembangan,
- Meningkatkan keterpaduan antar moda transportasi,
- Optimalisasi penggunaan fasilitas pendukung transportasi yang ada,
- Pengoptimalan fasilitas transportasi bagi penyandang cacat dan orang tua,
- Penyeimbangan peranan BUMN, BUMD, swasta dan koperasi,
- Pengoptimalan sistem kelembagaan,
- Penegakan disiplin dalam transportasi dan menumbuhkan kesadaran masyarakat.

2) Strategi

Strategi merupakan bagian dari rencana yang disusun untuk mewujudkan kebijakan yang ada. Strategi yang ditempuh untuk menunjang kebijakan tersebut antara lain:

a. Strategi Transportasi Secara Umum

Strategi transportasi secara umum yang kemungkinan ditempuh untuk mewujudkan kebijakan yang diharapkan dapat mengoptimalkan transportasi dan menyelesaikan permasalahan transportasi Kabupaten Klaten sesuai dengan kondisi transportasi yang diharapkan untuk masa mendatang. Strategi umum yang diusulkan antara lain sebagai berikut:

- Peningkatan kualitas dan pelayanan sarana dan prasarana angkutan baik penumpang maupun barang,

- Peningkatan fasilitas keamanan, ketertiban dan keselamatan lalu lintas jalan dan pelayaran,
- Pengontrolan beban berlebih angkutan barang yang melewati jaringan jalan Kabupaten Klaten, terutama yang memiliki jalan kelas IIIA, kelas IIIB, kelas IIIC maupun kelas IV,
- Pengembangan fasilitas pelayanan rest area Kabupaten Klaten,
- Peningkatan daya jangkau pelayanan transportasi di wilayah Utara dan Selatan Kabupaten Klaten,
- Peningkatan dan pengembangan infrastruktur/prasarana transportasi jalan di wilayah selatan Kabupaten Klaten untuk optimalisasi akses sesuai dengan visi dan misi Kabupaten Klaten,
- Pengembangan dan peningkatan pelayanan simpul transportasi Kabupaten Klaten,
- Pengembangan infrastruktur jaringan jalan dan pelintasan dengan kereta api.

b. Strategi Transportasi Kereta Api

- Pengembangan dan pengoptimalan sarana dan prasarana untuk mencapai kualitas dan kuantitas pelayanan yang diinginkan oleh pelanggan/pengguna jasa.
- Pengembangan fasilitas simpul transportasi kereta api,
- Peningkatan sistem antara moda di simpul transportasi (stasiun) kereta api untuk kemudahan aksesibilitas angkutan kereta api,
- Keberpihakan secara politis dan kebijakan yang konsisten terhadap pengembangan transportasi kereta

api, sehingga beban angkutan jalan raya dapat teralihkan ke moda angkutan perkeretaapian secara bertahap.

c. Strategi Pendukung Lain

- Mengadakan pelatihan di bidang transportasi dan komputerisasi,
- Ikut serta dalam seminar yang berhubungan dengan sektor perhubungan.
- Meningkatkan SDM dengan berbagai penelitian dan pengetahuan di bidang teknologi.

3) Upaya/ Program

Usulan/ program untuk strategi transportasi secara umum antara lain:

- a. Pendidikan berkenaan tertib berlalu lintas di masyarakat baik di ruang lintas jalan maupun perairan dengan mentaati perambuan yang ada.
- b. Menambah frekuensi dan armada pelayanan angkutan umum baik penumpang maupun barang.
- c. Pengembangan dan pengoptimalan simpul transportasi Kabupaten Klaten dengan membangun beberapa terminal pendukung serta penyesuaian penataan letak terminal dan jaringan trayek.

Program jangka panjang memiliki karakteristik:

- a. Memiliki dampak yang luas terhadap sistem transportasi yang berlaku, baik dalam ukuran luas wilayah maupun jumlah orang yang terpengaruh,
- b. Memiliki jangka waktu implementasi yang panjang (5-10 tahun),
- c. Membutuhkan dukungan dana yang besar dalam implementasinya.

Program jangka panjang dapat diimplementasikan dengan pembangunan infrastruktur transportasi yang meliputi infrastruktur jalan dan kereta api beserta infrastruktur pendukungnya seperti terminal, *rest area* dan halte. Program pendek memiliki karakteristik:

- a. Memiliki dampak tidak terlalu besar terhadap sistem transportasi yang berlaku,
- b. Memiliki jangka waktu implementasi yang pendek,
- c. Tidak membutuhkan dukungan dana yang besar dalam implementasinya.

Sementara itu rekomendasi strategi diantaranya,

a. Transportasi Jalan Raya

- Manajemen lalu lintas, optimalisasi jalur lambat dan pengaturan parkir.
- Kawasan tertib lalu lintas pada lokasi strategi di wilayah perkotaan seperti Klaten dan Delanggu,
- Pengembangan ring road selatan Kota Klaten,
- Pengembangan ring road utara Kota Delanggu,
- Relokasi terminal Jonggrangan untuk mendukung pengoptimalisasi ring road selatan Kota Klaten,
- Peningkatan dan pelebaran pada beberapa ruas jalan Kabupaten Klaten, khususnya jalan arteri sekunder,
- Pengembangan terminal bus, terminal barang / *rest area* dan halte,

- Pengembangan rambu-rambu lalu lintas pada beberapa ruas jalan di Kabupaten Klaten,
 - Pengembangan manajemen transportasi dan peningkatan infrastruktur di perlintasan jalan dengan kereta api,
 - Penataan angkutan umum dan mengarahkan pada pelayanan angkutan massal (bus) dengan sistem buy the service.
- b. Transportasi Jalan Kereta Api
- Pengembangan sistem persinyalan transportasi kereta api,
 - Pengembangan jaringan pelayanan transportasi kereta api untuk angkutan penumpang dan barang,
 - Meningkatkan pelayanan dengan penggunaan teknologi telekomunikasi yang tinggi.
- c. Program Pendukung
- Kerjasama dengan pihak (swasta, perguruan tinggi dan sebagainya) dalam penyelenggaraan basisi internet dan teknologi,
 - Meningkatkan pelatihan dan pendidikan untuk peningkatan kualitas SDM,
 - Kerjasama dengan pihak lain (swasta, perguruan tinggi dan sebagainya) di dalam pengadaan pelatihan, penelitian, kursus, seminar dan kegiatan yang dapat menambah wawasan dan peningkatan kualitas SDM,
 - Kerjasama dengan instansi perhubungan di bawah Departemen Perhubungan untuk sharing permasalahan di wilayah kewenangan masing-masing untuk

dapat memberikan gambaran penanganan secepatnya,

- Kerjasama dengan pihak lain untuk memperoleh akses atau informasi yang up to date,
- Penyediaan fasilitas untuk penyandang cacat dan membangun interface dengan moda angkutan lainnya.

5. Kondisi dan Arah Pengembangan Transportasi Di Kabupaten Klaten

Berdasarkan Tataran Transportasi Lokal (Tartalok) dan Rencana Umum Jaringan Transportasi Jalan (RUJTTJ), penyusunan arah perkembangan jaringan transportasi di masa mendatang menggunakan beberapa prinsip dasar yaitu hirarkis, geografis, ekonomis dan mendukung pengembangan wilayah. Pengembangan transportasi Kabupaten Klaten selain untuk memenuhi kebutuhan dan perkembangan transportasi Kabupaten Klaten juga mendukung pengembangan transportasi dalam skala yang lebih luas dan menjadi bagian dari Provinsi Jawa Tengah maupun Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI). Pelayanan transportasi antar moda harus mampu memberikan pelayanan yang berkesinambungan (*seamless service*), tepat waktu (*just in time service*). Di dalam operasionalnya juga perlu adanya kesesuaian (*compactibility*) antar sarana dan fasilitas yang ada pada prasarana moda transportasi yang terlibat, kesetaraan tingkat pelayanan (*level of service*) sesuai dengan standart yang di bakukan, sinkronisasi dan keterpaduan jadwal pelayanan, efektifitas dan efisiensi aktifitas alih moda didukung dengan sistem pelayanan tiket.

Jaringan pelayanan transportasi diwujudkan melalui keterpaduan antar trayek – trayek/rute - rute angkutan jalan dan pengembangan untuk pelayanan transportasi moda lainnya. Jaringan pelayanan ini juga memperhatikan keunggulan masing-masing moda berdasarkan kesesuaian teknologi dan karakteristik wilayah lainnya, serta lintas tataran transportasi baik dalam Tatranas, Tatrakil maupun Tatrakok. Pengembangan dan pembangunan jaringan prasarana dalam mendukung pengembangan jaringan pelayanan transportasi antar moda untuk penumpang dan / barang memperhatikan keunggulan masing-masing transportasi didasarkan pada konsep pengkombinasian antara moda lanjutan yang memberikan pelayanan pada jalur utama (*trunkline*) dan moda lanjutan yang memberikan pelayanan pada jalur pengumpan dan distribusi (*feeder and distribution line*). Prinsip dasar penataan dan pembangunan jaringan transportasi antara lain sbagai berikut:

1. Fungsional, yaitu jaringan dikelompokkan dalam berbagai tatanan dengan karakteristik fungsional berbeda,
2. Struktural, yaitu pada masing-masing tatanan dirumuskan susunan yang saling terkait, namun dapat dibedakan menurut intensitasnya,
3. Keunggulan karakteristik moda dan keterpaduan, yaitu dalam menentukan peran masing-masing moda pada setiap tataran dilakukan dengan memanfaatkan maksimal keunggulan masing-masing moda, sedangkan kelemahannya diantisipasi melalui perpaduan antar moda,

4. Optimisme, yaitu pilihan terhadap suatu tatanan dikaitkan dengan faktor pembatas sumber daya dalam upaya mendapatkan manfaat maksimal dengan pengorbanan minimal, serta memberikan kontribusi maksimal dalam upaya pelestarian lingkungan.

Pengembangan jaringan pelayanan transportasi antar moda diwujudkan melalui keterpaduan transportasi jalan dan pengembangan moda lainnya baik pada Tatranas, Tatrakil maupun Tatrakok, keterpaduan jaringan pelayanan harus didukung antara lain dengan keterpaduan tiket, jadwal, teknologi informasi dan standart pelayanan, baik pada Tatranas, Tatrakil maupun Tatrakok. Pengembangan jaringan pelayanan harus memperhatikan keunggulan yang melekat pada masing-masing moda transportasi baik untuk angkutan barang maupun angkutan penumpang. Transportasi yang efektif dan efisien juga harus didukung keterpaduan jaringan prasarana baik ruang lalu lintas maupun simpul transportasi.

1. Arah Pengembangan Transportasi Jalan

Pengembangan transportasi jalan disusun dengan memperhatikan strategi kebijakan sistem transportasi jalan Kabupaten Klaten serta permasalahan umum yang ada. Pengembangan transportasi jalan terbagi menjadi dua perencanaan yaitu pengembangan jaringan pelayanan dan pengembangan jaringan prasarana. Namun melihat kondisi Kabupaten Klaten di dalam melakukan pengembangan jaringan pelayanan akan diimbangi dengan pengembangan prasarana infrastruktur

maupun sebaliknya, maka keduanya saling terkait satu sama lain. Beberapa rencana arah pengembangan transportasi jalan di Kabupaten Klaten antara lain:

2. Pengembangan Jaringan Ring Road Selatan Kota Klaten

Jaringan *ring road* selatan Kabupaten Klaten kondisi jaringan jalannya masih dua lajur tak terbagi dan tanpa pemisah (median jalan). Jalan lingkaran ini juga tidak menyediakan jalur lambat bagi peruntukan kendaraan tak bermotor maupun pejalan kaki sehingga membahayakan lingkungan sekeliling jalan lingkaran tersebut. Seperti yang terkonsep sebelumnya bahwa pengembangan jaringan *ring road* ini lebih ke arah pengembangan jalan arteri primer. Di dalam pengembangannya sebagai jalan arteri primer diperlukan batasan berkenaan rencana pengembangan *ring road*.

Jalan arteri sendiri merupakan jalan yang melayani angkutan utama dengan ciri-ciri perjalanan jarak jauh, kecepatan rata-rata tinggi dan jumlah jalan masuk dibatasi secara efisien. Perencanaan jalan yang ditetapkan dengan kecepatan minimum 60km/jam dengan lebar minimum sembilan meter. Pada jalan ini akses jalan masuk (lokal) dibatasi dengan persimpangan yang memberikan persyaratan bahwa kegiatan utama lalu lintas cepat, jarak jauh, tidak ada pejalan kaki dan parkir kendaraan, akses kendaraan akses kendaraan sangat dibatasi, pergerakan lokal sangat dibatasi dan digunakan sebagai pergerakan lalu lintas menerus (Munawar, 2005)

Untuk memisahkan arus antara luar kota dengan dalam kota, penggunaan *ring road* merupakan salah satu aspek

untuk mengurangi dampak negatif yang ditimbulkan. Pengembangan jaringan *ring road* selatan Kabupaten Klaten menjadi dua arah dengan minimal memiliki empat jalur dan dilengkapi dengan median jalan dan lajur lambat pada daerah permukiman atau aktivitas masyarakat. Rencana pengembangan *ring road* ini untuk meningkatkan kualitas yang ada agar memadai dengan persyaratan yang ditetapkan.

6. Pemetaan Aksesibilitas Transportasi Pariwisata

Pemetaan aksesibilitas transportasi pariwisata menuju Objek dan Daya Tarik Wisata (ODTW) untuk masing-masing Objek Wisata yang masuk kategori unggulan dan andalan diidentifikasi berdasarkan:

1. Jaringan dan kondisi Jalan
2. Intensitas penggunaan jalan
3. Kelengkapan Fasilitas Informasi Pariwisata, Peta Informasi Objek Wisata, Rambu Penunjuk arah, Baliho, *Billboard*

Hasil Pendataan Jaringan dan kondisi jalan di 22 Objek dan Daya Tarik Wisata (ODTW) yang termasuk dalam kategori unggulan dan andalan didata menurut jaringan jalan, tipe perkerasan, dan kondisi jalan.

Berdasarkan penggalan data primer di 22 Obyek dan Daya Tarik Wisata menunjukkan bahwa hampir semua menggunakan jaringan jalan nasional, beberapa obyek menggunakan jaringan jalan provinsi dan kabupaten. Sedangkan untuk kondisi jalan yang menuju 22 Obyek dan Daya Tarik Wisata semuanya telah diaspal meski ada beberapa bagian yang kondisinya sedang

dan rusak, namun sebagian besar memiliki kondisi jalan baik. Keberadaan Obyek dan Daya Tarik Wisata yang paling jauh dari terminal adalah Deles Indah sejauh 30 Km dengan kondisi 24 Km baik dan 6 Km kondisi rusak, kemudian Candi Plaosan Lor yaitu 21 Km, sedangkan yang paling dekat adalah Sendang Sinongko 5,6Km.

Pendataan Intensitas Pengguna Jalan dikelompokkan berdasarkan intensitas kendaraan roda 2, kendaraan roda 4 dan kendaraan umum serta angkutan khusus. Hasil pendataan berdasarkan penggalan data primer tentang intensitas pengguna jalan di 22 Objek dan Daya Tarik Wisata (ODTW) yang termasuk dalam kategori unggulan dan andalan bahwa Obyek yang mengalami intensitas kendaraan roda 2 paling tinggi adalah Makam Ki Ageng Gribig dan Perayaan Yaqowiyu mencapai 6.000 unit per hari, sedangkan terendah adalah obyek Makam KA Perwito hanya mencapai 8-20 unit per hari. Untuk intensitas kendaraan roda 4 adalah Makam Ki Ageng Gribig mencapai 780 unit per hari, dan terendah Makam KA Perwiti, Candi Plaosan Lor, dan Candi Plaosan Kidul dengan angka 5-10 unit per hari. Intensitas kendaraan umum pengantar pengunjung wisata yang tertinggi juga kendaraan yang menuju Makam Ki Ageng Gribig untuk angkutan umum 8 unit per hari dan bus angkutan khusus 4 unit per hari.

Pendataan Kelengkapan Fasilitas Informasi Pariwisata dikelompokkan berdasarkan peta info, rambu penunjuk arah, baliho, dan billboard. Hasil pendataan berdasarkan penggalan data primer tentang kelengkapan fasilitas informasi pariwisata di 22 Objek dan

Daya Tarik Wisata (ODTW) yang termasuk dalam kategori unggulan dan andalan bahwa papan info untuk obyek wisata sangat minim, yang ada hanya papan info di dalam obyek, itupun jumlahnya hanya 3 di 3 lokasi yaitu Candi Lumbung, Candi Bubrah dan Candi Sewu. Untuk rambu penunjuk arah sebagian besar akses menuju Obyek dan Daya Tarik Wisata telah ada dan paling banyak akses menuju Makam KA Ronggo Warsito sejumlah 6 unit.

Baliho yang menginformasikan mengenai Obyek dan Daya Tarik Wisata dari 22 obyek yang ada hanya 1 unit di Jombor permai, 3 unit Makam KA Ronggo Warsito, dan 1 unit pada obyek Perayaan Syawalan di Jimbang Kalikotes. Sedangkan Billboard sebagian besar sudah ada meski kondisinya belum memadai, paling banyak adalah Makam KA Rangka Warsito sebanyak 3 unit.

7. Identifikasi Moda Transportasi Pariwisata

Identifikasi moda transportasi pariwisata menuju Objek dan Daya Tarik Wisata (ODTW) untuk masing-masing Objek Wisata yang masuk kategori unggulan dan andalan diidentifikasi berdasarkan:

1. Klasifikasi dan Jumlah Moda Transportasi
2. Kapasitas atau daya angkut
3. Route atau Trayek Angkutan umum

Hasil Pendataan klasifikasi moda transportasi pariwisata menuju 22 Objek dan Daya Tarik Wisata (ODTW) yang termasuk dalam kategori unggulan dan andalan didata menurut jenis, jumlah dan kapasitas moda transportasi.

Berdasarkan hasil pendataan klasifikasi dan jumlah moda transportasi pariwisata menuju 22 Objek dan Daya Tarik Wisata (ODTW) yang termasuk dalam kategori unggulan dan andalan dapat diketahui bahwa jenis obyek wisata perayaan seperti Perayaan Padusan, Maleman, Syawalan dan Yaqowiyu banyak di kunjungi wisatawan dengan moda transportasi kendaraan roda 2 atau motor dan mobil pribadi. Hal tersebut terjadi pada waktu-waktu tertentu khususnya pada waktu penyelenggaraan perayaan. Jumlah kendaraan roda 2 atau motor mencapai 2000 unit sampai 6000 unit motor. Sedangkan jumlah kendaraan roda 4 atau mobil pribadi mencapai 100 unit sampai 780 unit.

Berdasarkan hasil pendataan daya angkut kendaraan sebagai moda transportasi pariwisata menuju 22 Objek dan Daya Tarik Wisata (ODTW) yang termasuk dalam kategori unggulan dan andalan dapat diketahui bahwa yang paling banyak digunakan adalah jenis motor dengan daya angkut 2 orang, dan kendaraan pribadi dengan daya angkut rata-rata 7 orang tiap unitnya. Sedangkan untuk angkutan umum moda transportasi yang paling banyak digunakan adalah di obyek Makam KA Pandanaran dengan jumlah 7 unit dan daya angkut dapat mencapai 35 orang. Namun secara umum moda transportasi umum yang banyak digunakan adalah kendaraan dengan daya angkut 12-15 orang.

Berdasarkan hasil pendataan trayek angkutan umum sebagai transportasi pariwisata menuju 22 Objek dan Daya Tarik Wisata (ODTW) yang termasuk dalam kategori unggulan dan andalan dapat diketahui bahwa jalur atau trayek yang menuju atau melewati kawasan

obyek dan daya tarik wisata adalah trayek Klaten-Boyolali dan Matahari-Gabus dapat mengakses obyek Sumber Mata Air Ingas, Pemandian Jolotundo, Makam KA Gribig, Perayaan Padusan di Cokro Tulung, dan perayaan Yaqowiyu di Jatinom serta perayaan Maleman di Jatinom. Untuk trayek Klaten-Jimbung-Bayat-Karangasem dapat mengakses obyek dan daya tarik wisata Makam KA Pandanaran, Jombor Permai, dan perayaan Syawalan di Jimbung Kalikotes. Sedangkan trayek yang juga banyak dapat mengakses obyek wisata adalah Prambanan-Petung-Dompyongan-Tegalmas, melalui obyek Candi Plaosan, Candi Lumbung, Candi Bubrah, Candi Sewu, Candi Plaosan Lor, dan Candi Plaosan Kidul.

8. Rekomendasi Pengembangan Transportasi Pariwisata di Kabupaten Klaten

Berdasarkan hasil Pemetaan aksesibilitas dan moda transportasi pariwisata menuju Objek dan Daya Tarik Wisata (ODTW) untuk masing-masing Objek Wisata yang masuk kategori unggulan dan andalan dapat dirumuskan rekomendasi kebijakan, program dan kegiatan yang dapat dilakukan untuk pengembangan transportasi pariwisata menuju Objek dan Daya Tarik Wisata (ODTW).

PENUTUP

Hasil Pendataan Studi Pemetaan Transportasi Pariwisata di Kabupaten Klaten berpijak pada dasar yang pertimbangan Peraturan Daerah Propinsi Jawa Tengah Nomor 14 Tahun 2004

tentang Rencana Induk Pengembangan Pariwisata Propinsi Jawa Tengah disebutkan bahwa berdasarkan prioritas pengembangannya Propinsi Jawa memiliki empat kategori kawasan, yakni : **Kawasan Unggulan** adalah kawasan wisata dengan objek wisata langka serta daya tarik wisata yang kuat, tidak ditemui di wilayah lain serta telah teruji oleh pasar wisata domestik dan internasional yang mantap dan mampu memberikan dampak pembangunan secara cepat dan menyeluruh. Kabupaten Klaten memiliki 16 ODTW yang masuk dalam kategori unggulan (seperti tabel 4.5); **Kawasan Andalan** adalah kawasan wisata dengan objek wisata langka serta daya tarik wisata yang kuat, mempunyai posisi yang kuat dalam lingkup regional, mempunyai pasar wisata domestik yang kuat serta mulai ditawarkan pada pasar internasional dan mempunyai kontribusi perekonomian pada skala Provinsi Jawa Tengah dan Kabupaten Klaten, yaitu ada 6 ODTW yang meliputi Candi Lumbung, Candi Buhrah, Candi Sewu, Upacara Bersih Sendang Sinongko, Museum Gula, dan Pabrik Gula Gondang Baru; **Kawasan Pengembangan** adalah kawasan wisata dengan objek wisata langka serta daya tarik wisata yang diproyeksikan akan menjadi alternatif daya tarik yang kuat di masa mendatang dan sudah mempunyai pasar potensial. Kabupaten Klaten memiliki 42 ODTW yang masuk kategori Kawasan Pengembangan; **Kawasan Potensial** adalah kawasan wisata dengan objek wisata dan daya tarik wisata yang relatif baru berkembang namun diperkirakan mempunyai kekuatan produk yang cukup besar di masa mendatang meskipun jangkauan pasarnya baru sebatas

wisatawan domestik. Kabupaten memiliki 86 ODTW yang masuk kategori Kawasan Potensial.

Berdasarkan hasil analisis penggolongan atau kategorisasi tersebut maka ODTW yang masuk kategori kawasan Unggulan dan Andalan ada 22 Obyek dan Daya Tarik Wisata. Dengan demikian Identifikasi dilakukan terhadap 22 ODTW, dengan berdasarkan aksesibilitas dan moda transportasi menuju Obyek dan Daya Tarik Wisata di Kabupaten Klaten, baik dalam bentuk tabulasi maupun peta tematik.

Data primer di 22 Obyek dan Daya Tarik Wisata menunjukkan bahwa hampir semua menggunakan jaringan jalan nasional, beberapa obyek menggunakan jaringan jalan propinsi dan kabupaten. Sedangkan untuk kondisi jalan yang menuju 22 Obyek dan Daya Tarik Wisata semuanya telah diaspal meski ada beberapa bagian yang kondisinya sedang dan rusak, namun sebagian besar memiliki kondisi jalan baik. Keberadaan Obyek dan Daya Tarik Wisata yang paling jauh dari terminal adalah Deles Indah sejauh 30 Km dengan kondisi 24 Km baik dan 6 Km kondisi rusak, kemudian Candi Plaosan Lor yaitu 21 Km, sedangkan yang paling dekat adalah Sendang Sinongko 5,6 Km dengan kondisi jalan baik.

Intensitas kendaraan roda 2 paling tinggi adalah Makam Ki Ageng Gribig dan Perayaan Yaqowiyu mencapai 6.000 unit per hari, sedangkan terendah adalah obyek Makam KA Perwito hanya mencapai 8-20 unit per hari. Untuk intensitas kendaraan roda 4 adalah Makam Ki Ageng Gribig mencapai 780 unit per hari, dan terendah Makam KA Perwiti, Candi Plaosan Lor, dan Candi

Plaosan Kidul dengan angka 5-10 unit per hari. Intensitas kendaraan umum pengantar pengunjung wisata yang tertinggi juga kendaraan yang menuju Makam Ki Ageng Gribig untuk angkutan umum 8 unit per hari dan bus angkutan khusus 4 unit per hari.

Papan info untuk obyek wisata sangat minim, yang ada hanya papan info di dalam obyek, itupun jumlahnya hanya 3 di 3 lokasi yaitu Candi Lumbung, Candi Bubrah dan Candi Sewu. Untuk rambu penunjuk arah sebagian besar akses menuju Obyek dan Daya Tarik Wisata telah ada dan paling banyak akses menuju Makam KA Ronggo Warsito sejumlah 6 unit. Baliho yang menginformasikan mengenai Obyek dan Daya Tarik Wisata dari 22 obyek yang ada hanya 1 unit di Jombor Permai, 3 unit Makam KA Ronggo Warsito, dan 1 unit pada obyek Perayaan Syawalan di Jombang Kalikotes. Sedangkan Billboard sebagian besar sudah ada meski kondisinya belum memadai, paling banyak adalah Makam KA Ronggo Warsito sebanyak 3 unit.

Hasil identifikasi jenis obyek wisata perayaan seperti Perayaan Padusan, Maleman, Syawalan dan Yaqowiyu banyak di kunjungi wisatawan dengan moda transportasi kendaraan roda 2 atau motor dan mobil pribadi. Hal tersebut terjadi pada waktu-waktu tertentu khususnya pada waktu penyelenggaraan perayaan. Jumlah kendaraan roda 2 atau motor mencapai 2000 unit sampai 6000 unit motor. Sedangkan jumlah kendaraan roda 4 atau mobil pribadi mencapai 100 unit sampai 780 unit. Daya angkut yang paling banyak digunakan adalah jenis motor dengan daya angkut 2 orang, dan kendaraan pribadi dengan daya angkut

rata-rata 7 orang tiap unitnya. Sedangkan untuk angkutan umum moda transportasi yang paling banyak digunakan adalah di obyek Makam KA Pandanaran dengan jumlah 7 unit dan daya angkut dapat mencapai 35 orang. Namun secara umum moda transportasi umum yang banyak digunakan adalah kendaraan dengan daya angkut 12-15 orang.

Trayek yang menuju atau melewati kawasan obyek dan daya tarik wisata adalah trayek Klaten-Boyolali dan Matahari-Gabus dapat mengakses obyek Sumber Mata Air Ingas, Pemandian Jolotundo, Makam KA Gribig, Perayaan Padusan di Cokro Tulung, dan perayaan Yaqowiyu di Jatinom serta perayaan Maleman di Jatinom. Untuk trayek Klaten-Jombang-Bayat-Karangasem dapat mengakses obyek dan daya tarik wisata Makam KA Pandanaran, Jombor Permai, dan perayaan Syawalan di Jombang Kalikotes. Sedangkan trayek yang juga banyak dapat mengakses obyek wisata adalah Prambanan-Petung-Dompyongan-Tegalmas, melalui obyek Candi Plaosan, Candi Lumbung, Candi Bubrah, Candi Sewu, Candi Plaosan Lor, dan Candi Plaosan Kidul.

DAFTAR PUSTAKA

- A. Hari Karyono, 1997, *Kepariwisataaan*, Grasindo, Jakarta
- Bintarto, 1977, *Pengantar Geografi Kota*, Spring, Yogyakarta.
- Daldjoeni, N, 1998, *Geografi Kota dan Desa*, Alumni, Bandung
- Dinas Pariwisata, 2006, *Studi Pemetaan Pariwisata kabupaten Klaten*, Pemerintah Daerah Kabupaten Klaten

- James Spillane, DR, 1987, *Pariwisata Indonesia: Sejarah dan Prospeknya*, Kanisius, Yogyakarta
- Lane, B. 2000. *Sustainable rural tourism strategies: a tool for development and conservation*. Journal of Sustainable Tourism, 2 (1&2), 102-111.
- Matthew B. Miles and A. Michael Huberman (penerjemah Tjetjep Rohendi Rohidi), 1992, *Analisa Data Kualitatif*, Universitas Indonesia Press, Jakarta.
- Oppermann, M. & Chon, K.S. 2002. *Tourism in developing countries*. London: International Thomson Business Press.
- Pathak, L.P.; Binwal, J.C, 1995, *Identification of main concepts used in sociology and their categorization*.- *Knowl Organization*, 21(94)2, p. 69-74
- Tambunan, M. 1999. *Kerangka analisis kebijakan pengembangan wisata agro di Indonesia*. Bogor: Institut Pertanian Bogor (IPB).