

Kajian Infrastruktur Transportasi dalam Mendukung Pengembangan Pariwisata di Kabupaten Toraja Utara

Awi*^{1a}, Melly Lukman *², Rais Rachman *³

Submit:
20 Oktober 2025

Review:
4 November
2025

Revised:
1 April 2026

Published:
13 Mei 2026

*¹ Magister Teknik Sipil, Program Pascasarjana, Universitas Kristen Indonesia Paulus, Kota Makassar, Indonesia, awitrd15@gmail.com

*² Magister Teknik Sipil, Program Pascasarjana, Universitas Kristen Indonesia Paulus, Kota Makassar, Indonesia, melly.lukman@ukipaulus.ac.id

*³ Magister Teknik Sipil, Program Pascasarjana, Universitas Kristen Indonesia Paulus, Kota Makassar, Indonesia,, rais.rachman@gmail.com

****Corresponding Author:*** awitrd15@gmail.com

Abstrak

Kabupaten Toraja Utara merupakan salah satu destinasi wisata unggulan di Provinsi Sulawesi Selatan dengan kekayaan budaya, tradisi, dan keindahan alam yang menjadi daya tarik utama bagi wisatawan domestik maupun mancanegara. Tujuan penelitian ini, menganalisis kondisi jaringan jalan terhadap pengembangan wisata di Kabupaten Toraja Utara, menganalisis kondisi aksesibilitas menuju lokasi wisata di kabupaten Toraja Utara dan merekomendasikan strategi prioritas pengembangan jaringan jalan menuju objek wisata di Kabupaten Toraja Utara. Metode analisis yang digunakan adalah Analisis Statistik Deskriptif untuk menentukan kondisi jaringan jalan dan aksesibilitas, Analisis SWOT digunakan untuk menentukan strategi prioritas pengembangan jaringan jalan. Hasil penelitian menunjukkan kondisi jaringan jalan menuju lokasi objek wisata yang memiliki persentase tertinggi yaitu faktor banyaknya ruas jalan mengalami kerusakan dengan tingkat keparahan yang beragam dengan persentase 96%, Aksesibilitas menuju lokasi wisata yang memiliki persentase tertinggi yaitu faktor waktu tempuh menuju lokasi wisata menjadi sangat lama dengan persentase 97% serta strategi prioritas untuk peningkatan infrastruktur jalan dalam menunjang perkembangan wisata di Kabupaten Toraja Utara yaitu melakukan pemetaan jalan rusak dan prioritaskan perbaikan jalan yang paling parah dan berdampak langsung pada aksesibilitas ke objek wisata dengan persentase sebesar 63%.

Kata kunci: Infrastruktur, Transportasi, Pariwisata, Toraja.

Abstract

North Toraja Regency is one of the leading tourist destinations in South Sulawesi Province, offering a wealth of culture, traditions, and natural beauty that attract both domestic and international tourists. The objectives of this study are to analyze the condition of the road network in relation to tourism development in Toraja Utara Regency, to analyze the accessibility conditions to tourist locations in Toraja Utara Regency, and to recommend priority strategies for developing the road network leading to tourist attractions in Toraja Utara Regency. The analytical methods used include Descriptive Statistical Analysis to determine the condition of the road network and accessibility, SWOT Analysis to determine priority strategies for road network development. The research results show that the condition of the road network leading to tourist attractions has the highest percentage, namely the factor of the number of road sections experiencing damage with varying degrees of severity, with a percentage of 96%. Accessibility to

the tourist site with the highest percentage is the factor of travel time to the tourist site, which is very long, at 97%. The priority strategy for improving road infrastructure to support tourism development in North Toraja Regency is to map damaged roads and prioritize repairs to the most severely damaged roads that directly impact accessibility to tourist sites, at a percentage of 63%.

Keywords: *Infrastructure, Transport, Tourism, Toraja*

PENDAHULUAN

Pemetaan destinasi wisata secara komprehensif berdasarkan potensi kunjungan dan nilai strategis harus dilakukan sebagai langkah awal perencanaan infrastruktur transportasi jalan pariwisata. Pembangunan infrastruktur jalan perlu diselaraskan dengan Rencana Induk Pengembangan Pariwisata Daerah (RIPPDA) untuk memastikan adanya sinkronisasi antara pengembangan atraksi wisata dan peningkatan kapasitas jalan [1]. Pengembangan konsep koridor wisata yang menghubungkan beberapa destinasi dalam satu jalur perjalanan akan memaksimalkan *length of stay* wisatawan dan meningkatkan nilai ekonomi kunjungan [2].

Salah satu destinasi unggulan yang diperoleh dari adalah Kabupaten Toraja Utara di Provinsi Sulawesi Selatan dengan kekayaan budaya, tradisi, dan keindahan alam yang menjadi daya tarik utama bagi wisatawan domestik maupun mancanegara. Menurut data Dinas Pariwisata Kabupaten Toraja Utara, jumlah kunjungan wisatawan ke Toraja Utara mengalami peningkatan signifikan dalam lima tahun terakhir, dengan rata-rata pertumbuhan 15% per tahun. Namun, potensi pariwisata ini belum optimal karena adanya kendala infrastruktur yang belum memadai.

Infrastruktur pariwisata di Kabupaten Toraja Utara, masih menghadapi berbagai tantangan, seperti akses jalan yang belum optimal ke beberapa objek wisata, keterbatasan fasilitas akomodasi, sanitasi yang belum memadai, serta keterbatasan infrastruktur pendukung lainnya seperti telekomunikasi dan listrik di beberapa kawasan wisata. Kondisi ini menjadi hambatan dalam upaya pengembangan pariwisata di Toraja Utara secara optimal. Kabupaten Toraja Utara, dengan lanskap pegunungan yang khas dan kekayaan budaya yang unik, memiliki potensi pariwisata yang besar. Sebagai daerah yang memiliki potensi pariwisata yang besar, Toraja Utara memiliki beragam objek wisata seperti situs budaya, desa tradisional, pemandangan alam pegunungan, air terjun, dan berbagai atraksi budaya seperti upacara Rambu Solo dan Rambu Tuka [3]. Namun, di balik potensi pariwisata yang menjanjikan tersebut, terdapat permasalahan mendasar terkait infrastruktur jaringan jalan dan aksesibilitas yang masih menjadi kendala utama dalam pengembangan pariwisata di kabupaten ini.

Kondisi jaringan jalan di Kabupaten Toraja Utara saat ini masih menghadapi berbagai permasalahan yang signifikan. Banyak ruas jalan di wilayah ini mengalami kerusakan dengan tingkat keparahan yang beragam, terutama pada jalan-jalan kabupaten dan desa yang menghubungkan pusat kota dengan lokasi-lokasi wisata terpencil. Kerusakan berupa jalan berlubang, retak, hingga longsor pada beberapa titik menjadi pemandangan umum yang dijumpai. Kondisi ini kerap menyebabkan kemacetan terutama pada musim liburan ketika jumlah kunjungan wisatawan meningkat signifikan.

Tingkat aksesibilitas menuju lokasi-lokasi wisata di Toraja Utara juga menunjukkan adanya permasalahan yang perlu mendapat perhatian serius. Terdapat kesenjangan tingkat aksesibilitas yang signifikan antara objek wisata yang berlokasi di dekat pusat kota dengan objek wisata yang berada di pelosok desa. Objek wisata populer seperti Ke'te Kesu' dan Londa relatif mudah diakses, sementara lokasi wisata berpotensi lainnya seperti air terjun dan desa tradisional di pedalaman masih sangat sulit dijangkau. Ketersediaan transportasi umum yang menuju lokasi wisata juga masih sangat terbatas, sehingga sebagian besar

wisatawan harus menggunakan kendaraan sewaan atau *tour* terorganisir yang meningkatkan biaya perjalanan secara keseluruhan.

Permasalahan infrastruktur jalan dan aksesibilitas tersebut memberikan dampak signifikan pada sektor pariwisata Toraja Utara. Meskipun memiliki potensi wisata yang menarik, jumlah kunjungan wisatawan ke Toraja Utara tidak maksimal karena kendala aksesibilitas. Banyak wisatawan yang mengurungkan niat berkunjung atau membatasi kunjungan hanya pada objek wisata yang mudah diakses. Kunjungan wisatawan pun terkonsentrasi pada beberapa objek wisata populer yang memiliki aksesibilitas baik, sementara objek wisata potensial lainnya tidak berkembang optimal. Akibatnya, masyarakat di daerah terpencil dengan potensi wisata yang baik tidak dapat merasakan manfaat ekonomi dari kegiatan pariwisata akibat rendahnya kunjungan wisatawan karena kendala aksesibilitas.

Penelitian masalah infrastruktur transportasi dan pengembangan pariwisata di Kabupaten Toraja Utara diantaranya, Analisis Pengaruh Infrastruktur pada Wisata Alam Negeri di Atas Awan Kabupaten Toraja Utara [4]. Potensi Objek Wisata Toraja Utara Berbasis Kearifan Lokal Sebagai Sumber Materi Geografi Pariwisata [5]. Analisis Perencanaan Prioritas Jaringan Jalan untuk Pengembangan Wilayah di Kabupaten Tana Toraja [6]. *Public Private Partnership in The Tourism Sector of Toraja Utara District: Life Cycle Contract Model* [7]. Selain itu, beberapa penelitian infrastruktur transportasi yang dilakukan pada beberapa wilayah antaranya, Dampak Infrastruktur Objek Wisata Burake Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Lokal [8]. Karakteristik Infrastruktur Kawasan Wisata Religi Desa Giri, Kecamatan Kebomas, Kabupaten Gresik [9]. Persepsi Wisatawan terhadap Infrastruktur Wisata Pasca Revitalisasi Kawasan Kota Tua Jakarta, diperoleh nilai kepuasan sebesar 70,73% terhadap program revitalisasi infrastruktur dan bernilai negatif pada gap antara harapan dan kinerja [10].

Tujuan penelitian ini adalah menganalisis kondisi jaringan jalan terhadap pengembangan wisata, menganalisis kondisi aksesibilitas jalan menuju lokasi wisata dan merekomendasikan strategi prioritas untuk pengembangan jaringan jalan menuju objek wisata di Kabupaten Toraja Utara.

METODOLOGI

A. Lokasi Penelitian

Penelitian ini akan dilaksanakan di Kabupaten Toraja Utara, Provinsi Sulawesi Selatan, dengan fokus pada tiga kawasan destinasi wisata, yaitu:

- a. Kawasan wisata Sarambu Marurun Kecamatan Awan Rantekarua
- b. Kawasan wisata Buntu Asa Kecamatan Sanggalangi
- c. Kawasan wisata Gumuk Pasir Sumalu Kecamatan Rantebua



Gambar 1. Lokasi Destinasi Wisata untuk Penelitian

B. Populasi dan Sampel

Untuk data kuantitatif, sampel wisatawan ditentukan dengan menggunakan rumus Slovin dengan tingkat kepercayaan 90%. Berdasarkan data kunjungan wisatawan tahun 2024, jumlah sampel wisatawan yang diambil adalah 100 responden. Teknik pengambilan sampel yang digunakan adalah *stratified random sampling* berdasarkan asal wisatawan (domestik dan mancanegara) dan objek wisata yang dikunjungi.



PEMERINTAH KABUPATEN TORAJA UTARA
DINAS KEBUDAYAAN DAN PARIWISATA
J. Ahmad Yani Nomor 42 A Telp. 08423-21277, 25435 Fax. 08423-25437
 Ranauju 90323

Jumlah Kunjungan Wisatawan
 yang Berkunjung ke Objek Daya Tarik Wisata Dirinci Menurut Bulan
 Number of Tourists Arrived by Month in North Toraja
 2016 - 2024

Bulan	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Januari	8275	21507	22772	47253	34975	7264	31799	37181	48031
Pebruari	11904	13649	14084	14610	7757	2905	15640	16535	24816
Maret	13174	15518	14766	15368	4352	4857	18489	14149	14007
April	5166	22502	18865	13752	0	6318	11468	30579	45631
Mei	14070	19872	18583	23800	0	5129	42052	21943	27428
Juni	10359	22086	23765	28744	0	6681	24671	20700	22548
Juli	14402	49211	43309	41818	2670	12923	27453	29280	31477
Agustus	8934	28004	25972	31302	7987	5497	15566	18413	22939
September	21213	30642	30523	29205	4736	12356	14069	14723	12774
Oktober	19934	12345	25931	19162	5862	12550	11469	15890	20631
November	12922	12507	23303	46846	12210	13856	13604	17090	23047
Desember	24068	37723	48241	53578	29450	33895	35526	38070	49807
Jumlah / Total	164421	285566	310114	365438	109999	124231	261806	274553	343136

Sumber : Dinas Kebudayaan dan Pariwisata Kabupaten Toraja Utara

Gambar 2. Data Jumlah Kunjungan Wisatawan

Untuk data kualitatif, informan ditentukan secara *purposive sampling*, yang meliputi:

1. Pejabat dari Dinas Pariwisata Kabupaten Toraja Utara (3 orang)
2. Pejabat dari Dinas Pekerjaan Umum Kabupaten Toraja Utara (2 orang)
3. Pengelola objek wisata (5 orang, masing-masing 1 orang dari setiap kawasan wisata yang diteliti)
4. Pemerintah setempat (Kepala Lembang) dan Tokoh masyarakat (5 orang, masing-masing 1 orang dari setiap kawasan wisata yang diteliti)
5. Wisatawan baik mancanegara maupun wisatawan domestik

C. Variabel Penelitian

Dalam penelitian ini digunakan variabel infrastruktur transportasi yaitu kondisi jaringan jalan dan aksesibilitas menuju objek penelitian serta variabel analisis SWOT yaitu kekuatan, kelemahan, peluang dan ancaman.

Tabel 1 Variabel Infrastruktur Transportasi

No	Variabel	Indikator
1	Kondisi Jaringan Jalan	X1.1 Banyak ruas jalan mengalami kerusakan dengan tingkat keparahan yang beragam
		X1.2 Jaringan jalan yang tersedia juga memiliki kapasitas yang sangat terbatas

		X1.3	Kondisi medan jalan yang curam, berkelok, dan rawan longsor
		X1.4	Sistem drainase yang buruk pada banyak ruas jalan
		X1.5	Keterbatasan anggaran pemeliharaan dan perbaikan infrastruktur jalan
2	Aksesibilitas	X1.6	Terdapat kesenjangan tingkat aksesibilitas yang signifikan antara objek wisata
		X1.7	Ketersediaan transportasi umum menuju lokasi wisata masih sangat terbatas
		X1.8	Minimnya rambu-rambu dan papan informasi penunjuk arah menuju lokasi wisata
		X1.9	Waktu tempuh menuju lokasi wisata menjadi sangat lama
		X1.10	Hampir tidak ada infrastruktur pendukung aksesibilitas bagi wisatawan berkebutuhan khusus

Tabel 2 Variabel Analisis SWOT

No	Variabel	Indikator	
1	Kekuatan	X2.1	Kabupaten Toraja Utara merupakan salah satu destinasi wisata unggulan di Indonesia
		X2.2	Toraja Utara memiliki beragam objek wisata
		X2.3	Kekayaan budaya yang dimiliki Kabupaten Toraja Utara
		X2.4	Harga tiket masuk ke objek wisata relatif terjangkau untuk semua kalangan
		X2.5	Promosi objek wisata dilakukan secara digital
		X2.6	Hampir di seluruh objek wisata tersedia cendera mata berupa kerajinan tangan
2	Kelemahan	X2.7	Akses jalan yang belum optimal ke beberapa objek wisata
		X2.8	Keterbatasan fasilitas akomodasi
		X2.9	Keterbatasan infrastruktur pendukung lainnya seperti telekomunikasi dan listrik di beberapa kawasan wisata
		X2.10	Kondisi geografis Toraja Utara yang berbukit dan bergunung menyebabkan banyak ruas jalan harus melalui medan yang curam, berkelok, dan rawan longsor
		X2.11	Sistem drainase yang buruk pada banyak ruas jalan
		X2.12	Keterbatasan anggaran pemeliharaan dan perbaikan infrastruktur jalan
3	Peluang	X2.13	Ketersediaan transportasi umum menuju lokasi wisata masih sangat terbatas
		X2.14	Beragamnya potensi daya tarik wisata di Kabupaten Toraja Utara baik alam, budaya dan buatan yang unik
		X2.15	Mendorong kegiatan ekonomi dan meningkatkan citra Indonesia
		X2.16	Meningkatkan kesejahteraan masyarakat lokal khususnya masyarakat di destinasi pariwisata
		X2.17	Memaksimalkan kerajinan manik-manik dan kain tenun masyarakat sekitar objek wisata
		X2.18	Memberikan peluang kesempatan kerja bagi masyarakat di sekitar objek wisata
4	Ancaman	X2.19	Perkembangan teknologi yang pesat sebagai sarana penunjang kepariwisataan di Kabupaten Toraja Utara
		X2.20	Memberikan situasi yang nyaman dan aman di objek wisata
		X2.21	Terjadi kemacetan pada musim libur ketika jumlah kunjungan wisatawan meningkat signifikan
		X2.22	Kerusakan jalan semakin parah yang dapat meningkatkan risiko kecelakaan
		X2.23	Ancaman bencana alam
		X2.24	Kurangnya minat wisatawan untuk berkunjung atau membatasi kunjungan hanya pada objek wisata yang mudah diakses
		X2.25	Para investor menjadi enggan menanamkan modal untuk pengembangan fasilitas wisata di daerah dengan aksesibilitas

No	Variabel	Indikator
		rendah
X2.26	Masuknya budaya asing atau budaya dari luar	

D. Teknik Analisis Data

1. Analisis Statistik Deskriptif

Analisis statistik deskriptif digunakan untuk menganalisis data kuantitatif dari kuesioner wisatawan. Analisis ini meliputi perhitungan frekuensi, persentase, rata-rata, dan standar deviasi dari persepsi wisatawan terhadap kondisi infrastruktur jalan dan aksesibilitas terhadap pengembangan pariwisata.

Uji validasi dilakukan untuk mengukur validitas data yang akan digunakan untuk keperluan analisis selanjutnya, reliabilitas adalah tingkat kepercayaan hasil suatu pengukuran. Pengukuran yang memiliki reliabilitas tinggi, yaitu pengukuran yang mampu memberikan hasil ukur yang terpercaya (reliabel) [11]. Analisis uji validitas dan reliabilitas dengan bantuan Program Microsoft Excel.

2. Analisis SWOT

Analisis SWOT digunakan untuk mengidentifikasi kekuatan, kelemahan, peluang, dan ancaman dalam pengembangan infrastruktur pariwisata di Kabupaten Toraja Utara. Analisis ini didasarkan pada data yang diperoleh dari kuesioner, wawancara, observasi, dan studi dokumentasi. Untuk membuat diagram kartesius analisis SWOT ini didapat dari matriks IFAS dan matriks EFAS, data yang dimasukkan yaitu total skor dengan rumus koordinatnya:

Setelah didapat dari perhitungan nilai total matriks IFAS dan matriks EFAS, dan digambarkan pada diagram kartesius selanjutnya diolah menggunakan rumus kombinasi alternatif strategi SO, ST, WO dan WT. Mengkombinasikan strategi matriks yaitu dilakukan penggabungan pada faktor internal dan eksternal

Berdasarkan posisi titik yang didapat dari kedua selisih skor, tentukan kuadran tempat titik tersebut berada.

Kuadran 1 (*Growth*) : Posisi menguntungkan, cocok untuk strategi pertumbuhan agresif karena adanya kekuatan dan peluang.

Kuadran 2 (*Stability*) : Kekuatan lebih besar dari ancaman, namun tetap ada kelemahan. Perusahaan harus fokus pada kestabilan sambil memaksimalkan peluang dan meminimalkan masalah internal.

Kuadran 3 (*Defend*) : Situasi sangat tidak menguntungkan karena ada banyak kelemahan internal dan ancaman eksternal. Strategi yang dipilih adalah bertahan.

Kuadran 4 (*Diversification*) : Ada ancaman eksternal tetapi masih ada kekuatan internal. Strategi diversifikasi bisa menjadi pilihan.

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Karakteristik Responden

Berdasarkan hasil pengisian kuesioner oleh 100 responden didapatkan responden berjenis kelamin laki - laki dengan persentase 46%, sedangkan responden yang berjenis kelamin perempuan dengan persentase 54%. Responden yang berumur kurang dari 21 tahun sebanyak 5%, yang berumur 21 - 30 tahun sebanyak 39%, yang berumur 31 - 40 tahun sebanyak 15%, yang berumur 41 - 50 tahun sebanyak 37% dan yang

berumur lebih dari 50 tahun sebanyak 4%. tingkat pendidikan S3 sebanyak 3%, tingkat pendidikan S2 sebanyak 6%, tingkat pendidikan S1 sebanyak 78%, tingkat pendidikan Diploma (D4/D3) sebanyak 4% dan tingkat pendidikan SMA atau yang setara sebanyak 9%. Hasil penyebaran kuesioner terhadap pekerjaan didapatkan responden yang belum bekerja sebanyak 12%, responden yang bekerja sebagai pegawai sebanyak 44%, responden yang bekerja sebagai pengusaha sebanyak 17%, responden yang memiliki pekerjaan sebagai wiraswasta sebanyak 14% dan 13% responden yang bekerja selain sebagai pegawai, pengusaha dan wiraswasta. Responden yang belum memiliki penghasilan sebanyak 13%, responden yang memiliki penghasilan kurang dari Rp. 2.500.000 sebanyak 14%, responden yang memiliki penghasilan Rp. 2.500.000 - Rp. 7.500.000 sebanyak 54%, responden yang memiliki penghasilan Rp. 7.500.000 - Rp. 10.000.000 sebanyak 7% dan responden yang memiliki penghasilan lebih dari Rp. 10.000.000 sebanyak 12%.

B. Kondisi Jaringan Jalan dan Aksesibilitas

Analisis Statistik Deskriptif dilakukan untuk mendapatkan kondisi eksisting jaringan jalan dan aksesibilitas menuju objek wisata menurut persepsi wisatawan.

Berdasarkan Tabel 3. diketahui kondisi jaringan jalan yang memiliki persentase tertinggi yaitu faktor banyaknya ruas jalan mengalami kerusakan dengan tingkat keparahan yang beragam (X1.1) dengan persentase 96%, kemudian 95% untuk faktor kondisi medan jalan yang curam, berkelok, dan rawan longsor (X1.3), 94% untuk faktor jaringan jalan yang tersedia memiliki kapasitas yang sangat terbatas (X1.2), 86% untuk faktor sistem drainase yang buruk pada banyak ruas jalan (X1.4) dan 83% untuk faktor keterbatasan anggaran pemeliharaan dan perbaikan infrastruktur jalan (X1.5).

Tabel 3. Kondisi Eksisting Jaringan Jalan dan Aksesibilitas

Variabel	Item	Skor Kategori Responden (%)
Kondisi Jaringan Jalan	X1.1	96
	X1.2	94
	X1.3	95
	X1.4	86
	X1.5	83
Aksesibilitas	X1.6	96
	X1.7	87
	X1.8	85
	X1.9	97
	X1.10	76

Berdasarkan Tabel 3 pula diperoleh kondisi aksesibilitas yang memiliki persentase tertinggi yaitu faktor waktu tempuh menuju lokasi wisata menjadi sangat lama (X1.9) dengan persentase 97%, faktor terdapat kesenjangan tingkat aksesibilitas yang signifikan antara objek wisata (X1.6) sebesar 96%, faktor ketersediaan transportasi umum menuju lokasi wisata masih sangat terbatas (X1.7) dengan persentase sebesar 87%, faktor minimnya rambu-rambu dan papan informasi penunjuk arah menuju lokasi wisata (X1.8) dengan persentase sebesar 85% dan faktor hampir tidak ada infrastruktur pendukung aksesibilitas bagi wisatawan berkebutuhan khusus (X1.10) dengan persentase sebesar 76%. Analisis SWOT digunakan untuk menyusun strategi peningkatan pariwisata Toraja Utara yakni menganalisis faktor-faktor strategis yang merupakan kesesuaian antara peluang eksternal dan kekuatan internal, disamping memperhatikan ancaman eksternal dan kelemahan internal. Dari hasil analisis hasil jawaban kuesioner parameter SWOT diperoleh analisis faktor-faktor strategis internal dan eksternal, lalu dilakukan penilaian bobot dan rating dari setiap faktor internal dan eksternal yang didapatkan dari hasil kuisisioner SWOT. Teknik untuk

menyusun strategi-strategi yang dibutuhkan adalah dengan menggabungkan faktor kekuatan (*Strength*), faktor kelemahan (*Weakness*), faktor peluang (*Opportunity*) dan faktor ancaman (*Treath*) menjadi satu matriks yang diidentifikasi semua aspek dari SWOT, kemudian dari kuadran SWOT tersebut dibuat strategi- strategi yang dinamakan Matriks SWOT. Hasil dari Matriks SWOT didapatkan 4 (empat) strategi alternatif yang dapat digunakan sebagai strategi untuk meningkatkan infrastruktur pariwisata, yaitu:

1. Strategi S-O

- a. Mempertahankan dan mengembangkan keberagaman dan keunikan dari objek wisata yang disukai oleh wisatawan.
- b. Melakukan promosi secara masif dengan mengangkat kerajinan manik-manik dan kain tenun sebagai salah satu daya tarik wisata.
- c. Mengeksplorasi kekayaan budaya yang belum diketahui banyak orang dengan menampilkan dalam bentuk atraksi wisata yang unik dan berbeda dengan atraksi wisata yang sudah ada.

2. Strategi W-O

- a. Melibatkan masyarakat dalam perencanaan dan pemeliharaan jalan seperti membersihkan saluran drainase atau mendata dan melaporkan kerusakan jalan.
- b. Pemerintah daerah mengalokasikan anggaran khusus untuk perbaikan jalan menuju lokasi objek wisata
- c. Melakukan pemetaan jalan rusak dan prioritaskan perbaikan jalan yang paling parah dan berdampak langsung pada aksesibilitas ke objek wisata.

3. Strategi S-T

- a. Melakukan eksplorasi lebih lanjut terhadap destinasi wisata sehingga memiliki keunggulan kompetitif dan mampu menarik minat investor.
- b. Melakukan promosi tentang keunikan potensi wisata yang ada, untuk mengimbangi promosi wisata wilayah lain.
- c. Tetap menjaga dan melestarikan budaya lokal dengan memperkenalkan budaya lokal kepada para wisatawan baik wisatawan domestik maupun wisatawan mancanegara.

4. Strategi W-T

- a. Meningkatkan kemampuan pengelolaan pariwisata untuk mengimbangi wilayah lain yang memiliki potensi wisata sejenis.
- b. Penyusunan program dan kegiatan yang berbasis masyarakat dalam rangka mendorong tumbuhnya peran serta masyarakat di bidang pariwisata.
- c. Melakukan koordinasi dengan pihak swasta untuk investasi modal.

Dari nilai bobot dan rating didapatkan Matriks IFAS kekuatan dan kelemahan seperti pada Tabel 4.

Tabel 4. Matriks IFAS

Kekuatan				Kelemahan			
Variabel	Bobot	Rating	Skor	Variabel	Bobot	Rating	Skor
X1	0.17	3.70	0.64	X7	0.16	3.92	0.61
X2	0.17	3.75	0.65	X8	0.14	3.53	0.50
X3	0.17	3.62	0.62	X9	0.14	3.72	0.53
X4	0.16	3.53	0.58	X10	0.15	3.85	0.56
X5	0.16	3.41	0.55	X11	0.13	3.46	0.46
X6	0.16	2.93	0.47	X12	0.14	3.15	0.43
			3.50	X13	0.14	3.60	0.51
							3.62

Dari hasil pengurangan total skor Tabel 4, Dalam perhitungan Matriks IFAS, diketahui total nilai kekuatan dikurangi total nilai kelemahan sebesar -0,12.

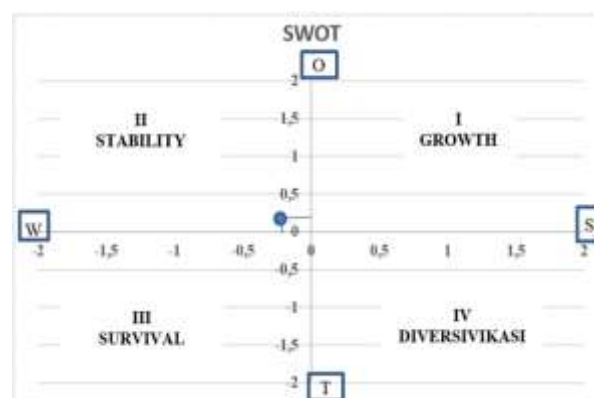
Angka ini menunjukkan bahwa kelemahan sektor pariwisata lebih besar dibandingkan dengan kekuatan yang ada dari segi faktor internal, oleh sebab itu Dinas Pariwisata Toraja Utara, perlu memperhatikan dan mengatasi kelemahan yang ada untuk meminimalkan dampak negatif dari kelemahan tersebut terhadap sektor pariwisata.

Dari nilai bobot dan rating didapatkan Matriks EFAS peluang dan ancaman seperti pada Tabel 5.

Tabel 5. Matriks EFAS (Peluang)

Peluang				Ancaman			
Variabel	Bobot	Rating	Skor	Variabel	Bobot	Rating	Skor
X14	0.16	3.82	0.60	X21	0.17	3.26	0.55
X15	0.14	3.42	0.49	X22	0.17	3.37	0.58
X16	0.14	3.47	0.50	X23	0.17	3.28	0.55
X17	0.14	3.71	0.54	X24	0.18	3.56	0.65
X18	0.14	3.35	0.46	X25	0.16	3.46	0.47
X19	0.14	2.99	0.41	X26	0.15	3.15	0.43
X20	0.14	3.05	0.42				
			3.41				3.23

Hasil perhitungan Matriks EFAS, diketahui total nilai peluang dikurangi total nilai ancaman sebesar 0,18 yang menunjukkan bahwa peluang yang ada lebih besar dibandingkan dengan ancaman. Artinya, sektor pariwisata Kabupaten Toraja Utara memiliki potensi yang sangat baik dari segi peluang eksternal. Selanjutnya, diplot ke dalam Diagram SWOT untuk mendapatkan strategi yang akan dipilih. Diagram SWOT pada Gambar 2 menunjukkan letak koordinat yaitu (-0,12: 0,18), maka dapat diketahui posisi tersebut berada pada kuadran II yaitu mengatasi kelemahan untuk memanfaatkan peluang (*Stability*).



Gambar 3. Diagram SWOT

Kondisi jaringan jalan yang memiliki persentase tertinggi yaitu faktor banyaknya ruas jalan mengalami kerusakan dengan tingkat keparahan yang beragam dengan persentase 96%, kemudian 95% untuk faktor kondisi medan jalan yang curam, berkelok, dan rawan longsor, 94% untuk faktor jaringan jalan yang tersedia memiliki kapasitas yang sangat terbatas, 86% untuk faktor sistem drainase yang buruk pada banyak ruas jalan dan 83% untuk faktor keterbatasan anggaran pemeliharaan dan perbaikan infrastruktur jalan.

Aksesibilitas yang memiliki persentase tertinggi yaitu faktor waktu tempuh menuju lokasi wisata menjadi sangat lama dengan persentase 97%, faktor terdapat kesenjangan tingkat aksesibilitas yang signifikan antara objek wisata sebesar 96%, faktor ketersediaan transportasi umum menuju lokasi wisata masih sangat terbatas dengan persentase sebesar 87%, faktor minimnya rambu-rambu dan papan informasi penunjuk arah menuju lokasi wisata dengan persentase sebesar 87% dan faktor hampir tidak ada infrastruktur pendukung aksesibilitas bagi wisatawan berkebutuhan khusus dengan persentase sebesar 76%.

SIMPULAN

Kondisi jaringan jalan menuju lokasi objek wisata di Kabupaten Toraja Utara yang memiliki persentase tertinggi yaitu faktor banyaknya ruas jalan mengalami kerusakan dengan tingkat keparahan yang beragam dengan persentase 96%, sehingga perlu perhatian dari pemerintah terutama Dinas Parawisata untuk mengusulkan perbaikan untuk jangka pendek dan jangka panjang. Aksesibilitas menuju lokasi wisata di Kabupaten Toraja Utara yang memiliki persentase tertinggi yaitu faktor waktu tempuh menuju lokasi wisata menjadi sangat lama dengan persentase 97%, sehingga setelah adanya perbaikan maka waktu tempuh bisa lebih berkurang. Strategi prioritas untuk peningkatan infrastruktur jalan dalam menunjang perkembangan wisata di Kabupaten Toraja Utara yaitu melakukan pemetaan dan prioritaskan perbaikan jalan rusak yang paling parah dan berdampak langsung pada aksesibilitas ke objek wisata.

REFERENSI

- [1] R. Rachman, "Transportasi," dalam Dampak Pandemi Global Covid-19 dalam Multi Perspektif, Edisi Covid., Kota Makassar: Tohar Media, 2020, hlm. 17–32.
- [2] N. C. Kresnanto, Risdiyanto, dan E. Marlina, Studi Analisa Peran dan Potensi Sektor Transportasi Darat Dalam Mendukung Pengembangan Pariwisata di Wilayah Pulau Sulawesi. Jakarta: Kementerian Perhubungan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 2015.
- [3] Fitriani, "Determinan Permintaan Objek Wisata Alam Ke'te' Kesu' di Toraja Utara dengan Pendekatan Travel Cost Method," Tugas Akhir, Program Studi Ilmu Ekonomi Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam Universitas Islam Negeri Alauddin Makassar, Makassar, 2018.
- [4] B. Pongsitanan, H. Rante, dan T. Siregar, "Analisis Pengaruh Infrastruktur pada Wisata Alam Negeri di Atas Awan Kabupaten Toraja Utara," *ELIPS*, vol. 4, no. 1, 2021, doi: 10.31957/jurnalelips.v4i1.1608.
- [5] M. Ridwan, A. Fatchan, dan I. K. Astina, "Potensi Objek Wisata Toraja Utara Berbasis Kearifan Lokal Sebagai Sumber Materi Geografi Pariwisata," *Jurnal Pendidikan*, vol. 1, no. 1, hlm. 1–10, 2016.
- [6] G. Miri, B. Barus, dan S. Soma, "Analisis Perencanaan Prioritas Jaringan Jalan untuk Pengembangan Wilayah di Kabupaten Tana Toraja," *J. Tanah Lingk.*, vol. 16, no. 1, hlm. 1–8, 2024.
- [7] M. H. Djabbari, "Public Private Partnership in The Tourism Sector of Toraja Utara District: Life Cycle Contract Model," *Pesona Pariwisata*, vol. 1, no. 2, hlm. 76–88, 2022.

- [8] M. L. Tangdiembong, O. D. Y. Pompeng, dan Marchelin, “Dampak Infrastruktur Objek Wisata Burake Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Lokal,” *dalam* Prosiding Seminar Nasional Ilmu Manajemen Kewirausahaan dan Bisnis, dalam 4, vol. 1. JUPENKEI, 2024, hlm. 68–87.
- [9] I. Kusumaningayu, J. Santoso, K. E. Khosyati, dan R. W. H. Putra, “Karakteristik Infrastruktur Kawasan Wisata Religi Desa Giri, Kecamatan Kebomas, Kabupaten Gresik,” *Jurnal Arsitektur ZONASI*, vol. 5, no. 3, 2022.
- [10] I. Ardiansyah dan Julianto Eric, “Persepsi Wisatawan terhadap Infrastruktur Wisata Pasca Revitalisasi Kawasan Kota Tua Jakarta,” *Jurnal Manajemen Perhotelan dan Pariwisata*, vol. 6, no. 1, hlm. 194–206, 2023.
- [11] Sugiono, *Statistik untuk Penelitian*. Bandung: CV. Alfabeta, 2002.