

**INFRASTRUKTUR TRANSPORTASI DALAM MENDUKUNG
PENGEMBANGAN OBJEK WISATA PANTAI OYAMA DI
DESA LOKOTOY, KECAMATAN BANGGAI UTARA,
KABUPATEN BANGGAI LAUT**

SKRIPSI

Oleh

DERY Y. LENGKONO

4518 042 015



**PROGRAM STUDI PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
FAKULTAS TEKNIK**

UNIVERSITAS BOSOWA MAKASSAR TAHUN

2023

**INFRASTRUKTUR TRANSPORTASI DALAM MENDUKUNG
PENGEMBANGAN OBJEK WISATA PANTAI OYAMA DI
DESA LOKOTOY, KECAMATAN BANGGAI UTARA,
KABUPATEN BANGGAI LAUT**

SKRIPSI

Diajukan Untuk Memenuhi Salah Satu Syarat Untuk Memeperoleh

Gelar Sarjana S1 Teknik (ST)

UNIVERSITAS

BOSOWA

Oleh :

Dery Y. Lengkono

NIM : 4518 042 015

PROGRAM STUDI PERENCANAAN WILAYAH KOTA

FAKULTAS TEKNIK

UNIVERSITAS BOSOWA MAKASSAR

2023

SKRIPSI

**INFRASTRUKTUR TRANSPORTASI DALAM MENDUKUNG
PENGEMBANGAN OBJEK WISATA PANTAI OYAMA DI
DESA LOKOTOY, KECAMATAN BANGGAI UTARA,
KABUPATEN BANGGAI LAUT**

Disusun dan diajukan oleh

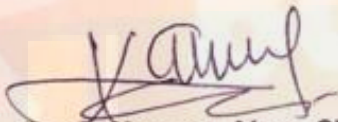
DERY Y. LENGKONO
NIM. 45 18 042 015

Telah Dipertahankan Di Depan Panitia Ujian Skripsi Pada


Tanggal 27 Januari 2023

Menyetujui:

Pembimbing I



Dr. S. Kamran Akxa, ST., MT
NIDN: 09-110774-01

Pembimbing II


Rimba Arief, ST., M.Eng
NIDN: 09-200188-03

Mengetahui:

Dekan Fakultas Teknik
Universitas Bosowa Makassar


Dr. H. Nasrullah, ST., MT.
NIDN: 090-80773-01

Program Studi
Perencanaan Wilayah dan Kota


Dr. S. Kamran Akxa, ST., MT.
NIDN: 09-110774-01

HALAMAN PENERIMAAN

Berdasarkan Surat Keputusan Dekan Fakultas Teknik Universitas Bosowa Makassar, Nomor: A.074a/FT/UNIBOS/II/2023 Pada Tanggal 27 Januari 2023 Tentang Pengangkatan Dosen Penguji Ujian Tutup Mahasiswa Prodi Teknik Perencanaan Wilayah dan Kota, Maka:

Pada Hari/Tanggal : Jumat, 27 Januari 2023

Skripsi Atas Nama : Dery Y. Lengkono

Nomor Pokok : 4518042015

Telah diterima dan disahkan oleh Panitia Ujian Skripsi Sarjana Negara Fakultas Teknik Universitas Bosowa Makassar, telah dipertahankan dihadapan Tim Penguji Ujian Skripsi Sarjana Negara dan untuk memenuhi salah satu syarat guna memperoleh gelar sarjana Negara Jenjang Strata Satu (S-1), pada Prodi Teknik Perencanaan Wilayah Dan Kota, Fakultas Teknik Universitas Bosowa Makassar.

TIM PENGUJI

Ketua : Dr. S. Kamran Aksa, ST., MT

Sekretaris : Rimba Arief, ST., M.Eng

Anggota : 1. Dr. ir.Syahriar Tato.MS

2. Rusneni, ST., MSi



Handwritten signatures of the examiners: Dr. S. Kamran Aksa, ST., MT; Rimba Arief, ST., M.Eng; and Dr. ir.Syahriar Tato.MS.

DEKAN FAKULTAS TEKNIK
UNIVERSITAS BOSOWA MAKASSAR



Handwritten signature of Dr. H. Nasrullah, ST., MT.

Dr. H. Nasrullah, ST., MT.
NIDN : 0908077301

KETUA JURUSAN
TEKNIK PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA



Handwritten signature of Dr. S. Kamran Aksa, ST., MT.

Dr. S. Kamran Aksa, ST., MT.
NIDN : 0911077401

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : DERY Y. LENGKONO

NIM : 4518 042 015

Jurusan : Perencanaan Wilayah dan Kota

Menyatakan dengan sebenarnya bahwa Skripsi yang saya tulis/ajukan ini benar-benar hasil karya sendiri, dengan arahan komisi pembimbing dan bukan merupakan pengambilan tulisan atau pemikiran orang lain. Apabila di kemudian hari terbukti atau dapat dibuktikan bahwa sebahagian atau keseluruhan Skripsi ini hasil karya orang lain, saya bersedia menerima segala konsekuensi/sanksi atas perbuatan tersebut

Makassar, 20 Oktober 2023

Yang Menyatakan



DERY Y. LENGKONO

ABSTRAK

Dery Y. Lengkono, 2023 "*Infrastruktur Transportasi Dalam Mendukung Pengembangan Objek Wisata Pantai Oyama Di Desa Lokotoy, Kecamatan Banggai Utara, Kabupaten Banggai Laut*". Dibimbing oleh **Dr. S. Kamran Aksa, ST., MT.** dan **Rimba Arief, ST., M.Eng**

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui infrastruktur transportasi apa saja yang berpengaruh serta untuk mengetahui infrastruktur transportasi apa yang prioritas untuk di kembangkan terhadap Objek Wisata Pantai Oyama di Desa Lokotoy, Kecamatan Banggai Utara, Kabupaten Banggai Laut.

Penelitian ini menggunakan metode kuantitatif dan metode kualitatif dalam menjawab kebutuhan infrastruktur transportasi apasaja yang menunjang dalam mendukung pengembangan Objek Wisata Pantai Oyama di Desa Lokotoy, Kecamatan Banggai Utara, Kabupaten Banggai Laut. Pengambilan data melalui metode observasi, dokumentasi, wawancara, dan kuisisioner, dimana penarikan sampelnya menggunakan proportional sample dan purposive sampel. Data yang diperoleh selanjutnya di analisis menggunakan alat Analisis Borda.

Dari 5 komponen indikator yang menunjukkan paling berpengaruh dalam mendukung pengembangan Objek Wisata Pantai Oyama yaitu infrastruktur transportasi udara yang dimana dengan adanya ketersediaan bandar udara dilokasi penelitian membuat banyak wisatawan yang datang dan berkunjung.

Kata Kunci : Infrastruktur, Transportasi, Pengembangan Wisata Pantai

KATA PENGANTAR

Bismillahirrahmanirrahim

Assalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh

Alhamdulillah Rabbil Alamin. Segala puji syukur tak terhingga penulis panjatkan kehadirat Allah SWT, Tuhan yang maha Esa, Pencipta Alam semesta beserta isinya dan tempat berlindung bagi umat Nya. Shalawat serta salam kami limpahkan kepada junjungan Nabi Besar Muhammad SAW beserta keluarga dan para sahabat hingga akhir zaman. Atas limpah rahmat dan hidayah-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan penelitian ini yang berjudul **“Infrastruktur Transportasi Dalam Mendukung Pengembangan Objek Wisata Pantai Oyama di Desa Lokotoy, Kecamatan Banggai Utara, Kabupaten Banggai Laut”** Sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan gelas Strata Satu (S1) pada Jurusan Perencanaan Wilayah Dan Kota, Fakultas Teknik, Universitas Bosowa Makassar.

Penulis menyadari bahwa skripsi ini masih jauh dari unsur kesempurnaan karena keterbatasan pengetahuan dan pengalaman yang penulis miliki. Maka dari itu penulis memohon maaf atas kekurangan skripsi ini dan mengharapkan kritik serta saran yang bersifat membangun dari semua pihak demi kesempurnaan skripsi ini. Serta penulis berharap semoga skripsi ini dapat menjadi masukan serta referensi bagi peneliti selanjutnya. Dalam penulisan skripsi ini tentunya tidak terlepas dari bantuan banyak pihak yang selalu mendukung penulis. Maka dengan ketulusan hati yang paling dalam dari penulis, penulis ingin mengucapkan banyak terima kasih kepada kedua orang tua penulis, Ayahanda Yapri Lengkonu dan Ibunda Tercinta Megawati yang senantiasa memberikan perhatian, kasih sayang, mendidik, serta membesarkan penulis dan menjadi motivasi

dorongan kesuksesan sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini tepat waktu.

Ucapan terimakasih pula penulis haturkan kepada saudara/saudari tercinta Lulu Angraini A. Kasim, Lisdayati A. Lomba, Yustika Sari Mappa, Kakanda Mukmin Yang telah memberikan doa serta dorongan moral dan mental sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini dengan sukses.

Skripsi ini tidak akan terselesaikan tanpa adanya bantuan dari berbagai pihak. Olehnya dengan segala kerendahan hati dan ketulusan penulis menyampaikan ucapan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada :

1. Bapak **Prof. Dr. Ir. Batara Surya, ST., M.Si** selaku Rektor Universitas Bosowa Makassar.
2. Bapak **Dr. Ridwan, ST., M.Si** selaku Dekan Fakultas Teknik Universitas Bosowa Makassar.
3. Bapak **Dr. S. Kamran, ST., MT** selaku Ketua Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota Universitas Bosowa Makassar. Serta Pembimbing pertama yang telah bersedia membimbing dan mengarahkan penulis demi kesempurnaan dan penyelesaian skripsi ini.
4. Bapak **Rimba Arif, ST., M.Eng** selaku Pembimbing kedua yang telah bersedia membimbing dan mengarahkan penulis demi kesempurnaan dan penyelesaian skripsi ini.
5. Bapak dan Ibu Dosen Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota atas segala didikan dan bantuan selama penulis menuntut ilmu di bangku kuliah.
6. Seluruh staff dan pegawai Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota Fakultas Teknik Universitas Bosowa Makassar.
7. Masyarakat Kabupaten Banggai Laut yang bersedia untuk

diwawancarai serta memberikan data dan pengetahuan tentang lokasi penelitian.

8. Kepada Sahabat-sahabatku tersayang di Banggai Laut. Adit, ibal, dan Seluruh Anak Cs Positive terima kasih telah meluangkan waktu menemani ke lokasi penelitian serta doa, dukungan, menghibur dan segala bantuan kepada saya selama penulisan skripsi ini. Terima kaih banyak kalian luar biasa.
9. Kepada Kakanda Mukmin, terima kasih telah bersedia diskusi dan menghibur penulis.
10. Kepada sahabat-sahabat seperjuangan skripsi saya, Sari, Lisda, Ari, Khalil, Olla, Elsa, Truly, Marsya, Lia terima kasih telah bersedia diskusi, menghibur dan membantu dalam menyelesaikan penelitian ini serta dukungan, doa, dengan selalu memberikan semangat, sekali lagi terima kasih kalian luar biasa.
11. Kepada seluruh sahabat seperjuangan **Planologi PEACE18** yang sudah memberikan cerita baru dalam kehidupan penulis dan menganggap tali persahabatan sebagai ikatan saudara yang tak sedarah.

Penulis menyadari sepenuhnya bahwa skripsi ini tentunya masih jauh dari kesempurnaan, baik dari segi sistematika penulisan dan isinya. Oleh karena itu, dengan indra dan hati yang terbuka penulis sangat mengharapkan kritik dan saran demi penyempurnaan skripsi ini kedepannya. Besar harapan penulis penelitian ini dapat bermanfaat bagi kita semua. Aamiin.

Wassalamu'Alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh

Makassar, 20 Oktober 2023



Dery Y. Lengkono

DAFTAR ISI

HALAMAN SAMPUL

HALAMAN PENGESAHAN

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

ABSTRAK

KATA PENGANTAR i

DAFTAR ISI..... iv

DAFTAR TABEL viii

DAFTAR GAMBAR x

BAB I PENDAHULUAN

A. Latar Belakang..... 1

B. Rumusan Masalah..... 3

C. Tujuan Penelitian 3

D. Manfaat Penelitian 4

E. Ruang Lingkup..... 5

F. Sistematika Penulisan..... 6

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

A. Pengertian Infrastruktur 8

B. Pengertian Transportasi..... 10

C. Jenis-Jenis Infrastruktur Transportasi 12

1. Infrastruktur Keras 12

2. Infrastruktur Keras *Non-Fisik*)..... 12

3. Infrastruktur Lunak..... 13

4. Komponen Kelembagaan 25

5. Komponen Lingkungan..... 25

D. Komponen Teknis Prasarana dan Sarana Infrastruktur
Transportasi..... 14

1. Infrastruktur Transportasi Darat..... 14

2. Infrastruktur Transportasi Laut 21

3. Infrastruktur Transportasi Udara.....	31
E. Kebijakan Pembangunan Infrastruktur Transportasi.....	32
F. Fungsi Dan Manfaat Pembangunan Infrastruktur Transportasi	35
1. Manfaat Ekonomi.....	35
2. Manfaat Sosial.....	35
3. Manfaat Politik	36
4. Manfaat Kewilayahan	36
G. Pengertian Pariwisata	36
H. Jenis-Jenis Wisata	39
1. Wisata Alam	39
2. Wisata Sosial Budaya.....	43
I. Kerangka Berfikir	45
J. Penelitian Terdahulu dan <i>Road Map</i>	46

BAB III METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian.....	50
B. Waktu dan Lokasi Penelitian.....	52
1. Lokasi Penelitian	52
2. Waktu Penelitian.....	55
C. Jenis dan Sumber Data	55
1. Jenis Data	55
2. Sumber Data	56
D. Teknik Pengumpulan Data.....	57
E. Populasi Dan Sampel	60
1. Populasi.....	60
2. Sampel	60
F. Variabel Penelitian	63
G. Metode Analisis Data.....	65
1. Metode Analisis Deskriptif Kualitatif Kuantitatif.....	65
2. Metode Analisis Borda.....	66

H. Definisi Operasional.....	67
1. Infrastruktur	67
2. Transportasi	67
3. Pengembangan Infrastruktur Transportasi	67
4. Atraksi/Daya Tarik Wisata	68

BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum Kabupaten Banggai Laut.....	72
1. Letak Geografis Dan Administrasi	72
2. Aspek Fisik Dasar Wilayah.....	73
a) Topografi dan Kemiringan Lereng	73
b) Geologi	75
c) Tutupan Lahan.....	76
3. Aspek kependudukan	77
a) Dsitribusi dan Kepadatan penduduk.....	77
b) Perkembangan Jumlah Penduduk	78
B. Gambaran Umum Kecamatan Banggai Utara	84
1. Letak Geografis dan Administrasi.....	84
2. Aspek Fisisk Dasar Wilayah	85
a) Topografi dan Kemiringan Lereng.....	85
b) Geologi.....	86
c) Tutupan lahan	87
3. Aspek Kependudukan	88
a) Distribusi dan Kepadatan Penduduk.....	88
b) Perkembangan Jumlah Penduduk	89
C. Gambaran Umum Lokasi Penelitian	97
1. Letak geografis dan Administrasi	96
2. Kondisi Infrastruktur Transportasi.....	96
D. Analisis Kondisi Sarana dan Prasarana Infrastruktur Transportasi Dalam Mendukung Pengembangan Objek Wisata Pantai Oyama, Di Desa Lokotoy	101

1. Analisis Infrastruktur Transportasi Darat	101
a. Sarana Infrastruktur Transportasi Darat.....	101
b. Prasarana Infrastruktur Transportasi Darat.....	105
2. Analisis Infrastruktur Transportasi Laut	110
A. Sarana Transportasi Laut.....	110
B. Prasarana Transportasi Laut.....	115
3. Analisis Infrastruktur Transportasi Udara	117
E. Analisis Trayek Akses Menuju Kepantai Oyama	118
F. Karakteristik responden	120
1. Responden Berdasarkan Usia.....	120
2. Responden Berdasarkan jenis Kelamin.....	120
G. Analisis Upaya Pengembangan InfrastrukturTransportasi..	121
H. Hasil Analisis Borda	124

BAB V PENUTUP

A. KESIMPULAN.....	127
B. SARAN	128

DAFTAR PUSTAKA.....	129
----------------------------	------------

LAMPIRAN

DAFTAR TABEL

2.1 Ketentuan Teknis Badan Jalan	15
2.2 Sebaran Fasilitas Terminal	16
2.3 Jenis Mobil Penumpang	17
2.4 Jenis-Jenis Mobil Bus	19
2.5 Bentuk Moda Transportasi Umum Darat Menurut Jangkauan Wilayah Pelayanan.....	20
2.6 Fasilitas Pelabuhan	25
2.7 Penelitian Terdahulu/Road Map Infrastruktur Transprtasi Dalam Mendukung Pengembangan Objek Wisata Di Desa Lokotoy, Kecamatan Banggai Utara, Kabupaten Banggai Laut	46
3.1 Jenis dan Sumber Data	57
3.2 Variabel Penelitian.....	64
3.3 Variabel Kebutuhan Data Penelitian Rumusan Masalah 1 dan 2	69
4.1 Luas Wilayah Kabupaten Banggai Laut Dirinci berdasarkan Kecamatan	73
4.2 Topografi Kabupaten Banggai Laut	74
4.3 Kemiringan Lereng Kabupaten Banggai Laut	74
4.4 Formasi Jenis Geologi Kabupaten Banggai Laut.....	75
4.5 Tutupan Lahan Kabupaten Banggai Laut	76
4.6 Distribusi dan Kepadatan Penduduk Kabupaten Banggai Laut Berdasarkan Kecamatan Tahun 2021	77
4.7 Perkembangan Jumlah Penduduk Kabupaten Banggai Laut Pada Tahun 2016-2020	78
4.8 Luas Wilayah Kecamatan Banggai Utara Dirinci Berdasarkan Desa. 84	
4.9 Topografi Kecamatan Banggai Utara	85
4.10 Kemiringan Lereng Kecamatan Banggai Utara	86
4.11 Formasi Jenis Geologi Kecamatan Banggai Utara	87
4.12 Tutupan Lahan Kecamatan Banggai Utara	88
4.13 Distribusi dan Kepadatan Penduduk Kecamatan Banggai Utara	

Berdasarkan Kecamatan Tahun 2021	89
4.14 Perkembangan Jumlah Penduduk Kecamatan Banggai Utara Pada Tahun 2017-2021	90
4.15 Analisis Mobil	103
4.16 Analisis Bus	104
4.17 Analisis Jalan.....	107
4.18 Analisis Terminal	110
4.19 Analisis Kapal Penumpang.....	112
4.20 Analisis perahu	114
4.21 Analisis Pelabuhan	116
4.22 Analisis Bandar Udara.....	117
4.23 Jumlah Responden Berdasarkan Usia	120
4.24 Jumlah Responden Berdasarkan Jenis Kelamin	120
4.25 Prioritas Pengembangan Infrastruktur Transportasi	122
4.26 Prioritas pengembangan Infrastruktur Transportasi.....	123
4.27 Hasil Analisis Prioritas Pengembangan Infrastruktur Transportasi	125

DAFTAR GAMBAR

2.1 Jenis Mobil Penumpang	18
2.2 Jenis-Jenis Mobil Bus	19
2.3 Ilustrasi Nama Badan Usaha	29
2.4 Ilustrasi Nama Kapal	30
2.5 Model Kegiatan Pariwisata	38
2.6 Model Pariwisata Alam	39
2.7 Model Wisata Bahari	40
2.8 Model Wisata Etnik.....	40
2.9 Model Wisata Cagar Alam	41
2.10 Model Wisata Buru	42
2.11 Model Wisata Agro	42
2.12 Model Wisata peninggalan Sejarah	43
2.13 Model Wisata museum	44
3.1 Peta Lokasi Penelitian Objek Wisata Pantai Oyama	53
3.2 Peta Delineasi Kawasan Wisata Pantai Oyama	54
4.1 Peta Administrasi Kabupaten Banggai Laut	79
4.2 Peta Topografi Kabupaten Banggai Laut.....	80
4.3 Peta Kemiringan Lereng Kabupaten Banggai laut.....	81
4.4 Peta Geologi Kabupaten Banggai Laut	82
4.5 Peta Tutupan Lahan Kabupaten Banggai Laut.....	83
4.6 Peta Administrasi Kecamatan Banggai Utara.....	91
4.7 Peta Topografi Kecamatan Banggai Utara	92
4.8 Peta Kemiringan Lereng Kecamatan Banggai Utara	93
4.9 Peta Geologi Kecamatan Banggai Utara	94
4.10 Peta Tutupan Lahan Kecamatan Banggai Utara	95
4.11 Infrastruktur Transportasi Darat.....	97
4.12 Infrastruktur Transportasi Laut.....	98
4.13 Daya Tarik Wisata Pantai Oyama.....	98

4.14	Peta Administrasi Desa Lokotoy.....	99
4.15	Peta Delineasi Kawasan Perencanaan Wisata Pantai Oyama.....	100
4.16	Mobil penumpang.....	101
4.17	Jenis Mobil Penumpang	102
4.18	Ketersediaan Bus Pariwisata.....	103
4.19	Jenis-Jenis Mobil Bus.....	105
4.20	Ketersediaan Jaringan Jalan	106
4.21	Ilustrasi Jalan kolektor	107
4.22	Terminal Di Lokasi Penelitian	108
4.23	Ilustrasi Perencanaan Terminal.....	109
4.24	Ketersediaan Kapal Penumpang.....	111
4.25	Ilustrasi Kapal Penumpang.....	112
4.26	Ketersediaan Perahu penyebrangan.....	113
4.27	Ilustrasi Nama Badan Usaha.....	114
4.28	Ilustrasi Nama Perahu	114
4.29	Ketersediaan Sarana dan Prasarana pelabuhan.....	115
4.30	Ilustrasi Sarana Dan Prasarana pelabuhan.....	116
4.31	Ilustrasi Jalur Akses Menuju Ke Objek Wisata Pantai Oyama.....	119

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Pengembangan pariwisata menurut (Beretto dan giantari 2015) merupakan suatu usaha dalam mengembangkan serta memajukan objek wisata agar objek wisata tersebut lebih baik dan lebih menarik dilihat dari segi tempat maupun benda-benda yang terdapat didalamnya agar dapat menarik minat wisatawan untuk mengunjunginya.

Infrastruktur merupakan hal yang sangat penting disetiap negara untuk meningkatkan kesejahteraan rakyat. Berbagai pelayanan yang dapat memfasilitasi masyarakat dalam beraktivitas yang di sebut dengan infrastruktur. Untuk dapat menunjang aktivitas masyarakat agar mencapai kesejahteraan, masyarakat membutuhkan sesuatu pelayanan-pelayanan atau fasilitas-fasilitas yang dapat mendukung mereka dalam segala aktivitas.

Infrastruktur transportasi sangat penting dalam mendukung perkembangan suatu tempat wisata. Transportasi merupakan fasilitas dasar publik yang membawa wisatawan ke daerah tujuan tempat wisata dari tempat asalnya maupun ke daerah tujuan wisata lainnya seperti jalan, rel kereta api, terminal, pelabuhan laut dan bandar udara. Dalam kaitannya dengan kepariwisataan, infrastruktur

transportasi merupakan alat yang sangat penting agar para wisatawan dapat menikmati kenyamanan dan keamanan selama dalam perjalanan berwisata. Karena dengan alat transportasi yang sudah diakomodasi oleh pemerintah daerah setempat para wisatawan dapat berpindah dari satu objek wisata ke objek yang lainnya dalam waktu relatif pendek.

Kabupaten Banggai Laut merupakan hasil pemekaran dari kabupaten banggai Kepulauan yang dimana Kabupaten Banggai Laut terdiri dari 7 Kecamatan, 3 kelurahan dan 63 Desa dengan luas wilayah 725,67 km² dengan jumlah penduduk sebesar 63.127 jiwa dengan sebaran penduduk 87 jiwa/km². Wilayah Kabupaten Banggai Laut merupakan wilayah yang berdasarkan keadaan topografinya terdiri dari dataran, pantai, pegunungan dan pulau-pulau yang luas, keadaan alam ini tentunya memiliki kekayaan alam yang sangat berlimpah sehingga di beberapa tempat dapat ditemui objek wisata yang dikelola secara swadaya oleh masyarakat atau pemerintah setempat.

Pantai oyama merupakan sebuah objek wisata yang sangat menarik dan wajib untuk di kunjungi di Banggai laut karena pantai oyama menyajikan banyak sekali keindahan alamnya dari pantainya yang indah serta warna lautnya yang biru Tosca selain itu pantai oyama juga terdapat terumbu karang yang beraneka ragam dan

hutan bakau. Namun dikarenakan infrastruktur transportasi yang kurang memadai sehingga pantai oyama kerap jarang untuk di kunjungi kecuali hari-hari penting seperti hari raya idul fitri, hari raya idul adha, tahun baru dan hari-hari libur nasional lainnya.

Infrastruktur transportasi yang ada di Kabupaten Banggai Laut belum optimal dalam mendukung wisata pantai oleh karena itu perlu dilakukan upaya untuk melakukan penelitian dengan judul **Infrastruktur Transportasi Dalam Mendukung Pengembangan Objek Wisata Pantai Oyama Di Desa Lokotoy, Kecamatan Banggai Utara, Kabupaten Banggai Laut.** Harapan dari penelitian ini agar ketersediaan infrastruktur transportasi dalam mendukung pengembangan objek wisata pantai oyama dapat memberikan kenyamanan, kebutuhan kepada para wisatawan yang datang berkunjung ke Kabupaten Banggai Laut, terutama ke wisata pantai oyama serta sebagai referensi infrastruktur transportasi di Kabupaten Banggai Laut.

B. Rumusan Masalah

Adapun yang menjadi rumusan masalah dalam penelitian kami yaitu sebagai berikut :

1. Mengidentifikasi permasalahan infrastruktur transportasi dalam mendukung pengembangan objek wisata pantai oyama di Desa Lokotoy, Kecamatan Banggai Utara, Kabupaten banggai Laut?

2. Bagaimana upaya pengembangan prioritas infrastruktur transportasi dalam mendukung pengembangan objek wisata pantai oyama di Desa Lokotoy, Kecamatan Banggai Utara, Kabupaten Banggai Laut?

C. Tujuan Penelitian

Adapun dari tujuan penelitian ini adalah :

1. Untuk mengidentifikasi Infrastruktur transportasi dalam mendukung pengembangan objek wisata pantai oyama di Desa Lokotoy, Kecamatan Banggai Utara, Kabupaten banggai Laut.
2. Untuk mengetahui bagaimana upay pengembangan prioritas infrastruktur transportasi dalam mendukung pengembangan objek wisata pantai oyama di Desa Lokotoy, Kecamatan Banggai Utara, Kabupaten Banggai Laut

D. Manfaat Penelitian

1. Bidang Akademik

Dalam bidang akademik perencanaan wilayah dan kota, diharapkan penelitian ini dapat mengembangkan kajian studi dan pengembangan studi terkair infrastruktur transportasi dalam mendukung pengembangan suatu objek wisata khususnya terkait dengan pengembangan infrastruktur wisata pantai oyama yang secara rumusan pengembangannya didasarkan atas pertimbangan terhadap faktor-faktor berpengaruh serta potensi

dan permasalahan yang dimiliki dari masing-masing faktor berpengaruh tersebut. Dalam pelaksanaannya, faktor-faktor berpengaruh yang dimaksud akan dikaji dengan menggunakan beberapa teori dari para ahli yang kemudian akan direkonstruksi dan di uji dengan menggunakan analisis Deskriptif kualitatif. Sementara dalam merumuskan upaya pengembangannya dengan menggunakan analisis yang sama yaitu menggunakan alat analisis Deskriptif Kualitatif.

2. Instansi Pemerintah

- a. Dapat memberikan masukan untuk mengetahui infrastruktur transportasi apa saja yang terkait dalam pengembangan kawasan wisata pantai oyama
- b. Dapat dijadikan tambahan materi evaluasi kebijakan rencana pariwisata di Kabupaten Banggai Laut terkait apa saja infrastruktur transportasi yang dibutuhkan dalam pengembangan objek wisata pantai oyama.

3. Masyarakat

Dengan adanya penelitian ini diharapkan dapat menjadi masukan bagi masyarakat Kabupaten Banggai Laut dalam pengembangan infrastruktur transportasi Wisata Pantai Oyama.

E. Ruang Lingkup Penelitian

1. Ruang Lingkup Wilayah

Ruang lingkup wilayah pada penelitian ini difokuskan pada administrasi wilayah Kabupaten Banggai Laut.

2. Ruang Lingkup Pembahasan.

Lingkup pembahasan pada penulisan ini difokuskan pada pengembangan infrastruktur transportasi Wisata Pantai Oyama Desa Lokotoy, Kecamatan Banggai Utara, Kabupaten Banggai Laut.

F. Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan penelitian ini terbagi menjadi lima bab yang tersusun sebagai berikut :

BAB I : PENDAHULUAN

Pada bab ini menguraikan tentang latar belakang, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, ruang lingkup penelitian dan sistematika penulisan.

BAB II : TINJAUAN PUSTAKA

Pada bab ini menguraikan tentang konsep-konsep teoritis yang memiliki keterkaitan terhadap penelitian yang dapat digunakan sebagai dasar atau landasan untuk menjawab rumusan masalah penelitian yang meliputi tinjauan tentang tinjauan umum infrastruktur transportasi, komponen-

komponen infrastruktur transportasi digunakan. Infrastruktur transportasi apa saja dan bagaimana upaya peningkatan infrastruktur transportasi dalam mendukung pengembangan wisata pantai, kerangka berfikir dan juga tinjauan terhadap peneliti terdahulu yang memiliki hubungan dengan penelitian ini.

BAB III : METODE PENELITIAN

Pada bab ini menguraikan tentang jenis penelitian, lokasi penelitian, objek penelitian, Teknik pengumpulan data, teknik analisis data, dan definisi operasional variable.

BAB IV : HASIL DAN PEMBAHASAN

Pada bab ini menguraikan tentang gambaran umum wilayah, aspek fisik dasar wilayah menguraikan mengenai pengolahan data serta analisa data, pembahasan mengenai bagaimana upaya pengembangan infrastruktur transportasi dalam mendukung pengembangan objek wisata pantai oyama di Desa Lokotoy, Kecamatan Banggai Utara, Kabupaten Banggai Laut.

BAB V : PENUTUP

pada bab ini menguraikan kesimpulan dan saran dari hasil penelitian

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Pengertian Infrastruktur

Infrastruktur merupakan elemen dasar dari suatu kota meliputi bangunan utama dari suatu kegiatan, dan bangunan penunjang kegiatan. Infrastruktur mengacu pada sistem fisik yang menyediakan transportasi, air, bangunan, dan fasilitas publik lain yang diperlukan untuk memenuhi kebutuhan dasar manusia secara ekonomi dan sosial. Berdasarkan Keputusan Menteri Pekerjaan Umum No.378/1987 tentang Standar Konstruksi Bangunan Indonesia, Lamp.22: "Prasarana Lingkungan adalah jalan, saluran air minum, saluran air limbah, saluran air hujan, pembuangan sampah, jaringan listrik". Selain itu, Menurut Keputusan Menteri Dalam Negeri No.59/1988 tentang Petunjuk Pelaksanaan PerMenDagri No.2/1987 tentang Pedoman Penyusunan Rencana Kota: "sistem utama jaringan utilitas kota (pola jaringan fungsi primer dan sekunder) seperti air bersih, telepon, listrik, gas, air kotor/drainase, air limbah".

Dasar hukum mengenai infrastruktur transportasi diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 83 Tahun 2010 tentang Panduan pelaksanaan Kerjasama Pemerintah Dengan Badan Usaha Dalam Penyediaan Infrastruktur Transportasi. Kemudian ada pembaharuan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 58 Tahun

2018 tentang Tata Cara Pelaksanaan Kerjasama Pemerintah Dengan Badan Usaha Dalam Penyediaan Infrastruktur Transportasi Di Lingkungan Kementerian Perhubungan juga disebutkan maksud dan tujuan sebagai mana dimaksud dalam pasal 2 ayat 2 yaitu untuk mengoptimalkan pemanfaatan infrastruktur dibidang transportasi.

Menurut Silvan, Arthur, dan Steven M. Sheiffrin (2003) dan *Oxford Dictionary*. Infrastruktur fisik dan sosial dapat diartikan sebagai kebutuhan dasar fisik bagi pengorganisasian sistem struktur yang di perlukan untuk jaminan ekonomi sektor publik dan sektor privat sebagai layanan dan fasilitas yang dipergunakan agar perekonomian dapat berfungsi dengan baik.

Berdasarkan definisi diatas dapat disimpulkan bahwa infrastruktur umumnya merujuk pada hal teknis atau fisik yang mendukung sistem jaringan seperti fasilitas berupa jalan, rel kereta api, air bersih, telekomunikasi, bandara, dan pelabuhan.

Pengertian infrastruktur Menurut (Grigg, 1988; fadei Muhammad 2004) merujuk pada sistem fisik dalam menyediakan transportasi, pengaliran, drainase, bangunan-bangunan Gedung dan fasilitas publik lainnya seperti listrik, telekomunikasi, air bersih, dsb, yang digunakan untuk memenuhi kebutuhan dasar manusia dalam lingkup sosial dan ekonomi.

Infrastruktur dapat didefinisikan sebagai fasilitas atau struktur dasar, peralatan, instansi, yang dibangun dan dibutuhkan untuk pendukung utama fungsi-fungsi sistem sosial dan sistem ekonomi dalam kehidupan masyarakat.

B. Pengertian Transportasi

Transportasi menurut (Sakti Adji Adisasmita, 2012). merupakan alat untuk melakukan pekerjaan tersebut, atau merupakan suatu prosen pemindahan manusia atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan suatu alat bantu kendaraan darat, laut, maupun udara, baik transportasi umum maupun pribadi dengan menggunakan mesin atau tidak menggunakan mesin. Atau dapat di artikan transportasi merupakan merupakan suatu kegiatan manusia atau barang dari suatu tempat (tempat asal) ke tempat lain (tempat tujuan).

Dasar hukum mengenai infrastruktur transportasi di atur dalam Peraturan Pemerintah No. 30 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, yang dimaksud transportasi adalah sarana untuk memperlancar roda perekonomian, membuka akses ke daerah pedalaman atau terpencil, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa, serta mempengaruhi semua aspek kehidupan masyarakat yang dilaksanakan melalui penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan

jalan. Pada Peraturan Pemerintah No. 30 Tahun 2021 juga disebutkan bahwa menyadari dari peran tersebut bahwa penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan harus ditata dalam suatu kesatuan sistem transportasi nasional secara terpadu dan mampu mewujudkan penyediaan jasa transportasi yang seimbang dengan tingkat kebutuhan, selamat, aman, efektif, dan efisien.

Transportasi tidak dapat dipisahkan dari kehidupan manusia menurut (Deddy Ritonga, James A. Timboeleng, Oscar H. Kaseke, 2015). Terdapat hubungan erat antara transportasi dengan lokasi kegiatan manusia, barang-barang dan jasa. Peranan transportasi sangat signifikan dalam aspek-aspek sosial, ekonomi, lingkungan, politik, pertahanan keamanan, dan budaya. Oleh karena itu transportasi sangat penting dalam menunjang dan menggerakkan dinamika pembangunan, karena transportasi berfungsi sebagai katalisator dalam mendukung pertumbuhan ekonomi dan perkembangan wilayah.

Dari pengertian diatas dapat disimpulkan bahwa transportasi merupakan alat untuk memindahkan manusia atau barang dari suatu tempat (tempat asal) ke tempat lain (tempat tujuan) dengan menggunakan alat bantu kendaraan darat, laut, serta udara baik dengan menggunakan kendaraan umum maupun kendaraan pribadi.

C. Jenis-Jenis Infrastruktur Transportasi

Berdasarkan pada pengertian infrastruktur yang dimana infrastruktur merupakan aset yang berupa fisik ataupun non fisik dan bisa menunjang kehidupan masyarakat secara umum dari segi sosial dan juga ekonomi. Infrastruktur dibedakan menjadi beberapa jenis (www.gramedia.com/literasi/pengertian-infrastruktur) yaitu:

1. Infrastruktur Keras (*Physical Hard Infrastructure*)

Infrastruktur yang memiliki bentuk yang nyata dan kegunaannya berasal dari bentuk fisik yang dimilikinya tersebut. Jenis infrastruktur ini adalah jenis yang paling banyak berhubungan dengan kepentingan umum masyarakat. Yang termasuk dalam infrastruktur keras yaitu:

- Jalan raya
- Bandar udara
- Jalur kereta api
- Pelabuhan
- Saluran irigasi

2. Infrastruktur Keras *Non-Fisik (Non-Physical Hard Infrastructure)*

Jenis infrastruktur keras yang tidak memiliki fisik yang nyata atau jelas namun tetap mendukung dan berguna keberadaan infrastruktur keras lainnya. Infrastruktur keras *non-fisik* sangat

berhubungan erat dengan permasalahan kepuasan publik. Jenis infrastruktur keras *non-fisik* yaitu:

- Penyediaan air bersih
- Penyediaan pasokan listrik
- Penyediaan jaringan telekomunikasi
- Penyediaan pasokan energi

3. Infrastruktur Lunak (*Soft Infrastructure*)

Infrastruktur lunak yaitu berbentuk kelembagaan ataupun kerangka *institusional*. Pada dasarnya infrastruktur lunak harus dibangun dengan memperhatikan berbagai macam nilai dan norma seperti norma agama, norma budaya, norma sosial, norma hukum dan berbagai nilai dan norma lainnya. Yang dimana infrastruktur ini berhubungan erat dengan aktivitas pelayanan masyarakat yang disediakan oleh pemerintah.

Beberapa jenis infrastruktur luna yaitu:

- Etika kerja
- Peraturan lalu lintas
- Pelayanan publik yang berkualitas
- Undang-undang hukum “perdagangan, pernikahan dan lain-lain”

Berdasarkan jenis infrastruktur diatas dapat kita ketahui bahwa infrastruktur dapat dibedakan menjadi asset fisik maupun

nonfisik guna menunjang kehidupan masyarakat secara umum. Adapun jenis-jenis infrastruktur dapat dikelompokkan menjadi tiga bagian yaitu infrastruktur keras yang terdiri dari jalan raya, bandar udara, jalur kereta api, pelabuhan dan saluran irigasi. Adapun infrastruktur keras *non-fisik* terdiri dari penyediaan air bersih, penyediaan pasokan listrik, penyediaan jaringan telekomunikasi, serta penyediaan pasokan energi. Dan yang terakhir yaitu infrastruktur lunak dimana infrastruktur lunak itu sendiri terdiri dari etika kerja, peraturan lalulintas, pelayanan publik yang berkualitas dan undang-undang hukum “perdagangan, pernikahan dan lain-lain”.

D. Komponen Teknis Prasarana Dan Sarana Infrastruktur Transportasi

1. Infrastruktur Transportasi darat

Menurut Warpani (1990) moda transportasi darat terdiri dari berbagai bentuk alat transportasi yang beroperasi di darat. Moda transportasi darat sangat identik dengan moda transportasi jalan raya.

Berdasarkan komponen prasarana transportasi darat terdiri dari dua kelompok yaitu:

- a. Jalan berupa jalur penggerak seperti jalan raya, jalan air, jalan udara, jalan baja dan jalan khusus. Berdasarkan kelas

jalan dibagi menjadi jalan arteri, jalan kolektor, jalan lokal, dan jalan lingkungan. Berdasarkan Peraturan Pemerintah PU No. 19/PRT/M/2011 Tentang Persyaratan Teknis Jalan dan Kriteria Perencanaan Teknis Jalan lebar median jalannya dapat dilihat pada table dibawah ini:

Tabel 2.1 Ketentuan Teknis Badan Jalan

Kelas Jalan	Jalan Bebas Hambatan (m)	Jalan Raya (m)	Jalan sedang (m)	Jalan Kecil (m)
Arteri	21	18	11	11
Kolektor	21	18	9	9
Lokal	-	-	-	7,5
Jalan Lingkungan	-	-	-	6,5

Sumber: Peraturan pemerintah PU No. 19/PRT/M/2011

b. Terminal merupakan tempat pemberhentian alat transportasi guna menurunkan atau menaikkan penumpang serta barang seperti:

- Terminal jalan raya (stasiun bus, halte bus, dll)
- Terminal jalan rel, yaitu stasiun kereta api
- Terminal jalan khusus seperti gudang dll

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 24 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan, standar fasilitas terminal penumpang dapat dilihat padaa tabel 2.2 dibawah:

Tabel 2.2 Sebaran Fasilitas Terminal

Fasilitas Utama	Fasilitas Penunjang
Jalur Keberangkatan	Fasilitas Penyandang Disabilitas Dan Ibu Hamil Atau Menyusui
Jalur Kedatangan	Pos Kesehatan
Ruang Tunggu Penumpang, Pengantar, Dan Atau Penjemput	Fasilitas Kesehatan
Tempat Naik Turun Penumpang	Fasilitas Peribadatan
Tempat Parkir Kendaraan	Pos Polisi
Fasilitas Pengelolaan Lingkungan Hidup	Alat Pemadam Kebakaran
Perlengkapan Jalan	Fasilitas Umum: 1. Toilet 2. Rumah Makan 3. Fasilitas Telekomunikasi 4. Tempat Istirahat Awak Kendaraan 5. Fasilitas Peredukasi Pencemaran Udara Dan Kebisingan 6. Fasilitas Pemantau Kualitas Udara Dan Gas Buang 7. Fasilitas Kebersihan 8. Fasilitas Perbaikan Ringan Kendaraan Umum 9. Fasilitas Perdagangan Dan Pertokoan 10. Fasilitas Penginapan
Media Informasi	
Kantor Penyelenggara Terminal	
Loket Penjualan Tiket	
Pelayanan Pengguna Terminal Dari Pengusaha Bus (<i>Costumer Service</i>)	
<i>Outlet</i> Pembelian Tiket Secara Online	
Jalur Pejalan Kaki	
Tempat Berkumpul Darurat	

Sumber: Peraturan Menteri Perhubungan RI No PM 24 Tahun 2021

Berdasarkan komponen sarana transportasi angkutan jalan yang di perbolehkan menggunakan jalan untuk memindahkan orang dan atau barang dari suatu tempat ke tempat lain menurut

Peraturan Pemerintah Nomor 44 Tahun 1993 Tentang Kendaraan dan Pengemudi yang di perbaharui menjadi Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 Tentang Kendaraan yaitu:

a. Mobil penumpang

Mobil penumpang adalah kendaraan bermotor yang dilengkapi sebanyak-banyaknya delapan tempat duduk termasuk tempat duduk pengemudi. Baik dengan maupun tanpa perlengkapan pengangkutan bagasi yang beratnya tidak lebih dari 3.500 (tiga ribu lima ratus) kilogram.

Mobil penumpang berdasarkan Peraturan pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 berdasarkan jenisnya dibagi menjadi tiga bagian yaitu mobil penumpang sedan yang memiliki tiga ruang, mobil penumpang bukan sedan terdiri dari dua ruang dan mobil penumpang lainnya yang dirancang untuk keperluan khusus. Dapat dilihat pada tabel 2.3 dan gambar 2.1 dibawah ini:

Tabel 2.3 Jenis Mobil Penumpang

Mobil Penumpang Sedan	Mobil Penumpang Bukan Sedan	Mobil Penumpang Lainnya
Ruang Mesin	Ruang Mesin	Ruang Mesin
Ruang Pengemudi	Ruang Pengemudi, Ruang Penumpang	Ruang Pengemudi

Mobil Penumpang Sedan	Mobil Penumpang Bukan Sedan	Mobil Penumpang Lainnya
Ruang Bagasi	Dan Atau Ruang Bagasi	Ruang Penumpang Atau Ruang Bagasi

Sumber: Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012



Gambar 2.1 Jenis Mobil Penumpang

b. Mobil bus

Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 Tentang Kendaraan menjelaskan bahwa Mobil bus adalah setiap kendaraan bermotor yang dilengkapi lebih dari delapan tempat duduk termasuk tempat duduk pengemudi, baik dengan maupun tanpa perlengkapan pengangkutan bagasi yang beratnya lebih dari 3.500 (tiga ribu lima ratus) kilogram. Berdasarkan jenisnya dapat dilihat pada tabel 2.4 dan gambar 2.2 dibawah ini:

Tabel 2.4 Jenis -Jenis Bus

Jenis Bus	Jumlah Berat Maksimal (kg)	Panjang (mm)	Lebar (mm)	Tinggi (mm)
Mobil Bus Kecil	3.500-5.000	6.000	2.100	1.700
Mobil Bus Sedang	5.000-8.000	9.000	2.100	1.700
Mobil Bus Besar	8.000-16.000	9.000-12.000	2.500	4.200
Mobil Bus Maxi	16.000-24.000	12.000-13.500	2.500	4.200
Mobil Bus Gandeng	22.000-26.000	13.500-18.000	2.500	4.200
Mobil Bus Tempel	22.000-26.000	13.500-18.000	2.500	4.200
Mobil Bus Tingkat	21.000-24.000	9.000-13.500	2.500	4.200

Sumber: Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012



Bus Kecil



Bus Sedang



Bus Besar



Bus Maxi



Bus Gandeng dan Bus Tempel



Bus Tingkat

Gambar 2.2 Jenis-Jenis Bus

Kebutuhan Bentuk moda transportasi umum darat berdasarkan jangkauan wilayah pelayanannya dapat dilihat pada tabel 2.5 dibawah ini:

Table 2.5 Bentuk moda Transportasi Umum Darat Menurut Jangkauan Wilayah Pelayanan

No	jangkauan (wilayah pelayanan)		moda transportasi	bentuk alat transportasi secara fisik
	hirarki kewilayahan	batas administrasi		
1	LOKAL	Desa dan kota	moda transportasi lokal atau moda transportasi desa dan kota	minibus, sepeda, sepeda motor, gerobak, bus kota, bajai, bemo, kereta api, becak, truk, dan mobil
2	REGIONAL	dalam provinsi	moda transportasi regional atau moda transportasi antar kota dalam provinsi (AKDP)	bus kecil/sedang, minibus, truk, sedang/besar, dan kereta api
3	NASIONAL	antar provinsi	moda transportasi nasional atau moda transportasi antar-kota, antar-provinsi (AKAP)	bus sedang/besar, truk sedang/besar, dan kereta api.
4	INTERNASIONAL	antar negara	moda transportasi internasional atau moda transportasi lintas negara	bus besar, truk besar, dan kereta api

Sumber: Analisis Penulis 2014

Berdasarkan pengertian dari Warpani (1990) dapat disimpulkan bahwa transportasi darat merupakan jenis

transportasi yang beroperasi di darat dan identik dengan jalan raya.

2. Infrastruktur Transportasi Laut

Sebagai negara kepulauan (Jinca 2011) Indonesia mempunyai potensi wilayah yang tersebar dari *Hinterland* (pedalaman), yang dihubungkan oleh jaringan transportasi jalan ke pelabuhan sistem transportasi laut (kepelabuhan, pelayaran/perkapalan, dan potensi pergerakan barang) mempunyai peran yang sangat penting. Pelabuhan sebagai titik simpul jasa distribusi melalui laut dan sebagai pusat kegiatan transportasi laut yang menyediakan ruang untuk industry dan menunjang pembangunan masa depan.

Transportasi laut menurut miro (2005) Kapal merupakan jenis transportasi laut yang digunakan untuk mengangkut penumpang dan barang di laut, sungai dan sebagainya. Seperti halnya sampan atau perahu yang lebih kecil. Kapal biasanya berukuran relatif besar untuk membawa perahu kecil atau sekoci. Pergerakan manusia menggunakan kapal umumnya menggunakan dayung atau layar dengan bantuan angin, mesin uap muncul setelah revolusi industri dan mesin disel serta nuklir. Beberapa penelitian memunculkan kapal bermesin yang berjalan mengambang diatas permukaan air seperti *Hovercraft* dan

eakroplane. Serta kapal yang digunakan di dasar laut yakni kapal selam.

Sesuai dengan keputusan Menteri Perhubungan No. 33 Tahun 2001 tentang penyelenggaraan dan pengusahaan angkutan laut yang menyebutkan bahwa angkutan laut merupakan setiap kegiatan angkutan dengan menggunakan kapal untuk mengangkut penumpang, barang atau hewan dalam suatu perjalanan dari satu pelabuhan ke pelabuhan lain yang diselenggarakan oleh perusahaan angkutan laut.

Berdasarkan komponen prasarana transportasi laut terdiri dari beberapa kelompok yaitu:

a. Pelabuhan

Menurut keputusan Menteri Perhubungan No. 33 Tahun 2001 tentang penyelenggaraan dan pengusahaan angkutan laut pelabuhan merupakan tempat kapal bersandar, berlabuh, naik turunnya penumpang, dan tempat bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi. Berdasarkan jenisnya pelabuhan dibagi menjadi lima (5) bagian yaitu:

- Pelabuhan Laut

Merupakan tempat pemberhentian alat transportasi guna menurunkan atau menaikkan penumpang serta barang. Pelabuhan ini digunakan untuk melayani kegiatan angkutan laut juga angkutan penyebrangan yang terletak dilaut atau di sungai.

- Pelabuhan utama

Merupakan jenis pelabuhan yang biasanya digunakan untuk melayani angkutan laut dalam negeri dan internasional juga merupakan alih muat angkutan laut dalam negeri dan internasional dalam jumlah besar. Pelabuhan ini juga sering digunakan sebagai tempat asal atau destinasi penumpang dan barang serta angkutan penyebrangan dengan jangkauan pelayaran antar provinsi.

- Pelabuhan pengumpul

Pelabuhan pengumpul mempunyai fungsi pokok melayani kegiatan angkutan kapal dalam negeri serta sebagai alih muat angkutan laut dalam negeri dengan jumlah menengah.

- Pelabuhan pengumpan

Pelabuhan pengumpan merupakan pelabuhan yang melayani kegiatan angkutan kapal dalam negeri dan alih muat angkutan laut dalam negeri dengan jumlah terbatas. Pelabuhan ini merupakan pengumpan bagi pelabuhan utama dan pelabuhan pengumpul, serta menjadikan tempat asal atau destinasi angkutan barang dan penumpang dalam jangkauan pelayaran dalam provinsi.

- Pelabuhan pengumpan regional

Pelabuhan ini hampir sama dengan pelabuhan pengumpan, pelabuhan regional juga melayani kegiatan angkutan kapal dalam negeri dan alih muat angkutan laut dalam negeri dengan jumlah sangat terbatas. Dalam melayani angkutan barang dan penumpang pelabuhan pengumpan regional hanya menerima pelayaran antar kabupaten atau kota di dalam provinsi.

Berdasarkan Peraturan Menteri Kelautan dan perikanan Nomor : PER.08/MEN/212 tentang kepelabuhanan perikanan. Terdapat 2 jenis fasilitas pelabuhan yaitu:

Tabel 2.6 Fasilitas Pelabuhan

Fasilitas Utama	Fasilitas Penunjang
Dermaga Pelabuhan	Balai Pertemuan Nelayan
Alur Pelayaran	Mess Operator
Penahan Gelombang (breakwater) dan Turap (revertment)	Wisma Nelayan
Kolam Pelabuhan	Fasilitas Sosial dan Umum (Tempat Peribadatan dan MCK)
Jalan Komplek	Pertokoan
Drainase	Pos Jaga
Lahan	Sarana Informasi Pelabuhan

Sumber: PER.08/MEN/2012

Persyaratan penetapan pelabuhan berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 57 Tahun 2020 Tentang Perubahan Kedua Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 51 Tahun 2015 Tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Laut yaitu:

- Aspek Administrasi
 - Rekomendasi dari gubernur, bupati/wali kota
 - Rekomendasi dari pejabat pemegang fungsi keselamatan pelayaran di pelabuhan
 - Rekomendasi dari instansi terkait di wilayah setempat yang terdiri dari Syahbandar, Karantina, Bea Cukai, dan Imigrasi

- Memenuhi standar *International Ship and Port Safety Code*

- Aspek Ekonomi

- Menunjang industry tertentu
- Arus barang minimal 10.000 (sepuluh ribu) ton/tahun
- Arus barang ekspor/impor minimal 50.000 (lima puluh ribu) ton/tahun

- Aspek Keselamatan dan Keamanan Pelayaran

- Kedalaman Perairan Minimal -6 (minus enam) meter LWS
- Luas kolam cukup untuk olah gerak kapal
- Sarana bantu navigasi-pelayaran
- Fasilitas telekomunikasi pelayaran yang memadai
- Prasarana, sarana dan sumber daya manusia pandu bagi pelabuhan yang perairannya telah ditetapkan sebagai perairan wajib pandu
- Kapal patrol apabila dibutuhkan

- Aspek Teknis Fasilitas Kepelabuhanan

- Dermaga beton permanen minimal 1 (satu) tambatan

- Tempat penyimpanan berupa Gudang tertutup, lapangan penumpukan, silo dan sebagainya
- Peralatan bongkar muat
- Peralatan pencegah kebakaran
- Fasilitas pencegah pencemaran berupa *oil boom*, *skimmer*, *sorben*, *dispersant* dan *temporary storage*
- Fasilitas kantor dan peralatan penunjang bagi instansi pemegang fungsi keselamatan dan keamanan pelayaran, instansi bea cukai, imigrasi dan karantina
- Informasi tentang jenis komoditas khusus yang akan dilayani

b. Ruang Lalu lintas (alur pelayaran)

Ruang lalu lintas (alur pelayaran) merupakan arah atau jarak yang harus ditempuh oleh angkutan perairan dari suatu pelabuhan ke belabuhan yang lain dengan mempertimbangkan aspek kenavigasian kepelabuhanan, perkapalan, aspek keamanan dan keselamatan.

Berdasarkan komponen sarana transportasi laut dibagi menjadi beberapa bagian yaitu:

a. Kapal Penumpang

Sebagaimana dimaksud dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 61 Tahun 2019 Tentang Kelaiklautan Kapal Penumpang Kecepatan Tinggi Berbendera Indonesia. Kapal harus memenuhi kelaiklautan sebagai berikut:

- Keselamatan kapal
- Pencegahan pencemaran perairan dari kapal
- Pengawakan kapal
- Garis muat kapal dan pemuatan
- Kesejahteraan awak kapal dan kesejahteraan penumpang
- Status hukum kapal
- Manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal
- Manajemen keamanan kapal.

b. Perahu

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 61 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Sungai Dan Danau. Standar ketentuan perahu memiliki:

- Lambang badan usaha/pemilik yang ditempatkan pada tempat yang dapat dilihat dan mudah terbaca baik dari

dalam kapal maupundari luar kapal. Dengan ketentuan ukuran sekurang kurangnya bila berbentuk lingkaran, ukuran diameter 10 cm dan bila berbentuk persegi, ukuran Panjang/lebarnya 10 cm.

- Nama badan usaha pemilik ditempatkan diatas ruang kemudi (anjungan) pada bagian kiri dan kanan kapal setelah lambang perusahaan/pemilik kapal tersebut. Dengan ketentuan ukuran minimal ukuran huruf lebar 10-15 cm, tebal huruf 3-5 cm, dan tinggi 15-20 cm. serta bentuk huruf yang digunakan yaitu huruf besar/balok tegas dan jelas. contoh nama badan usaha pada perahu dapat dilihat pada gambar 2.3 berikut:



Gambar 2.3 Ilustrasi Nama Badan Usaha

- Nama kapal ditempatkan pada lambung kiri dan lambung kanan kapal dibawah badan usaha/pemilik, serta sisi kiri dan kanan bagian haluan dan buritan kapal, denganketentuan ukuran huruf minimal lebar 10-15 cm, tebal 3-5 cm dan tinggi 15-20 cm serta bentuk huruf menggunakan huruf besar/balok, tegak dan tegas nama kapal dibuat dengan menggunakan cat dengan warna dasar putih dan huruf atau tulisan berwarna hitam. Contoh nama kapal dapat dilihat pada gambar 2.4 dibawah ini:



Gambar 2.3. Ilustrasi Nama Kapal

Berdasarkan beberapa pengertian transportasi laut diatas dapat disimpulkan bahwa transportasi laut merupakan moda angkutan laut yang di pergunakan untuk muat angkut barang dan penumpang di laut.

3. Infrastruktur Transportasi Udara

Pengertian pesawat udara di Indonesia menurut Undang-Undang No. 83 Tahun 1958 adalah setiap alat yang dapat memperoleh daya angkat dari udara. Dalam Undang-Undang No. 2 Tahun 1962, pesawat udara diartikan sebagai semua alat angkut yang dapat bergerak dari atas tanah atau air ke udara atau ke angkasa atau sebaliknya. Menurut Undang-Undang No. 15 Tahun 1992, pesawat udara adalah setiap alat yang dapat terbang di atmosfer karena daya angkat dari reaksi udara. Menurut Undang-Undang Penerbangan No. 1 Tahun 2009, pengertian pesawat udara lebih mirip dengan menurut konvensi *Chiago* 1944, yaitu setiap mesin atau alat yang dapat terbang di atmosfer karena gaya angkat dari reaksi udara, tetapi bukan reaksi udara terhadap permukaan bumi yang digunakan untuk penerbangan.

Dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 77 Tahun 2015 tentang standarisasi dan sertifikasi fasilitas bandar udara. Yang dimana terdiri dari Gedung, jalan, kebutuhan ruang, Gudang, tempat parkir, ruang tunggu, toilet, hotel, dan tempat ibadah.

Dapat disimpulkan bahwa pesawat terbang adalah pesawat udara yang lebih berat dari udara, bersayap tetap, dan

dapat terbang dengan tenaga sendiri. Secara umum istilah pesawat terbang sering juga disebut dengan pesawat udara atau kapal terbang. Atau dapat di definisikan sebagai kendaraan yang mampu terbang pada atmosfer atau udara.

E. Kebijakan Pengembangan Infrastruktur Transportasi

Pengangkutan darat dengan kendaraan umum diatur dengan Undang-Undang No. 14 Tahun 1992 Tentang lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Tahun 1992 Nomor 49). Namun disebabkan undang-undang tersebut tidak lagi sesuai dengan kebutuhan yang berkembang kini, undang-undang ini kemudian tidak di berlakukan lagi dan diganti dengan Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Tahun 2009 Nomor 96) yang mulai berlaku sejak diundangkan pada tanggal 22 juni 2009. Menurut undang-undang tersebut bahwa kendaraan bermotor adalah setiap kendaraan yang digerakan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain kendaraan yang berjalan di atas rel. kendaraan bermotor umumnya adalah kendaraan yang digunakan untuk pengangkutan barang dan orang dengan di pungut bayaran (pasal 1 angka 8 dan 1 Undang-Undang No. 22 tahun 2009).

Perusahaan pengangkutan umum wajib mengangkut orang dan barang setelah di sepakati perjanjian pengangkutan atau dilakukan pembayaran biaya pengangkutan oleh orang atau pengirim barang.

Karcis penumpang atau surat pengangkutan barang merupakan tanda bukti telah terjadi perjanjian pengangkutan dan pembayaran biaya pengangkutan. Kewajiban utama pengangkut adalah mengangkut penumpang atau barang serta menertibkan dokumen pengangkutan dan sebagai imbalannya memperoleh biaya pengangkutan dari penumpang atau pengirim barang. Disamping kewajiban utama, pengangkut mempunyai kewajiban pelengkap yaitu:

1. Menjaga serta merawat penumpang dan memelihara barang yang diangkut dengan sebaik-baiknya
2. Menurunkan penumpang di tempat tujuan atau ditempat pemberhentian dengan aman dan selamat
3. Menyerahkan barang yang diangkut kepada penerima dengan utuh, lengkap, tidak rusak, dan tidak terlambat.

Perusahaan angkutan umum bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh penumpang, pengirim, atau pihak ketiga karena kelalaiannya dalam melaksanakan pelayanan pengangkutan. Selama dalam pelaksanaan pengangkutan, keselamatan penumpang atau barang yang di angkut umumnya adalah tanggung jawab perusahaan pengangkutan umum. Sudah semestinya perusahaan pengangkutan umum di bebaskan tanggung jawab terhadap setiap kerugian yang di alami oleh penumpang atau

pengirim barang yang muncul karena pengangkutan yang dilakukannya. Dengan beban tanggung jawab yang di berikan, pengangkut di dorong supaya lebih berhati-hati dalam melakukan pengangkutannya. Upaya untuk mengatasi tanggung jawab yang mungkin timbul, perusahaan pengangkutan wajib mengasuransikan tanggungjawabnya.

Tanggung jawab perusahaan pengangkutan umum terhadap penumpang dimulai sejak diangkutnya penumpang sampai di tempat tujuan yang telah ditentukan. Seperti halnya tanggung jawab terhadap pemilik barang (pengirim) dimulai sejak barang di terima untuk diangkut sampai barang diserahkan kepada penerima atau pengirim. Besar biaya ganti rugi sebesar biaya kerugian yang secara nyata diderita oleh penumpang, pengirim barang, atau pihak ketiga. Kerugian secara nyata ini merupakan bentuk ketentuan kontrak yang tidak boleh dilanggar oleh pengangkut yang menguntungkannya karena ketentuan tersebut bersifat memaksa.

Berdasarkan kebijakan pengembangan infrastruktur transportasi dapat disimpulkan bahwa hal yang paling utama yang menjadi tujuan dari kebijakan pengembangan infrastruktur transportasi yaitu membuat pengguna infrastruktur transportasi dapat merasakan keamanan setra kenyamanan didalamnya.

F. Fungsi dan Manfaat Pembangunan Infrastruktur Transportasi

Sarana dan prasarana infrastruktur transportasi secara umum berfungsi sebagai wadah untuk memfasilitasi pergerakan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan dengan aman, nyaman, lancar, dan efektif. Transportasi juga berperan sebagai penghubung daerah sumber bahan baku, daerah produksi, daerah pemasaran dan daerah permukiman. Selain itu infrastruktur transportasi mempunyai manfaat dalam bidang ekonomi, sosial, politik dan kewilayahan (Baiq Setiani 2015).

1. Manfaat ekonomi

Manfaat ekonomi bertujuan untuk memenuhi kebutuhan manusia

- a. Sebagai sarana pendistribusian yang membuat proses didtribusi lebih cepat
- b. Kemudahan kegiatan ekspor dan impor
- c. Menghemat waktu

2. Manfaat sosial

Transportasi memberikan berbagai kemudahan, diantaranya:

- a. Pelayanan untuk perorangan atau kelompok
- b. Pertukaran atau penyampaian informasi
- c. Perjalanan untuk bersantai
- d. Memendekkan jarak

e. Memencarkan penduduk

3. Manfaat politik

- a. Mampu menciptakan persatuan
- b. Pelayanan yang lebih luas
- c. keamanan negara
- d. mengatasi bencana

4. Manfaat kewilayahan

Mampu memenuhi kebutuhan penduduk di kota, desa atau pedalaman terutama yang berkaitan dengan sirkulasi dan mobilisasi serta perangsang pembangunan.

Dari uraian diatas dapat di ketahui bahwa transportasi memiliki peran penting dan strategis terhadap keberhasilan suatu kegiatan pembangunan di berbagai sektor dan berbagai daerah atau wilayah. Dukungan sektor transportasi sangat berpengaruh dan menentukan terhadap keberhasilan pembangunan, baik secara langsung maupun tidak langsung.

G. Pengertian Pariwisata

Undang-Undang Nomor 10 Tahun 2009, menyebutkan bahwa pariwisata adalah berbagai macam kegiatan wisata dan didukung dengan berbagai fasilitas serta layanan yang disediakan oleh masyarakat, pengusaha, pemerintah, dan pemerintah daerah.

Berdasarkan Peraturan pemerintah Republik Indonesia Nomor 50 Tahun 2011 tentang Rencana Induk Pembangunan Kepariwisata Nasional menyebutkan bahwa kepariwisataan adalah keseluruhan kegiatan yang terkait dengan pariwisata dan bersifat mutimediasi serta multidisiplin yang muncul sebagai wujud kebutuhan setiap orang dan negara serta interaksi antara wisatawan dan masyarakat setempat, sesama wisatawan, pemerintah daerah, dan pengusaha.

Nurdin Hidayah (2019) pariwisata adalah perjalanan wisata yang dilakukan secara berulang-ulang kali atau berkeliling-keliling, baik terencana ataupun tidak terencana yang dapat menghasilkan pengalaman bagi pelaku wisata.

Berdasarkan pengertian diatas bahwa dapat dikatakan pariwisata merupakan sebuah kegiatan perjalan secara berulang-ulang dari tempat asal ke tempat tujuan dengan tujuan berwisata. Terdapat tiga komponen penting yang membuat proses konsumsi suatu pengalaman berwisata meliputi:

1. Daya tarik wisata

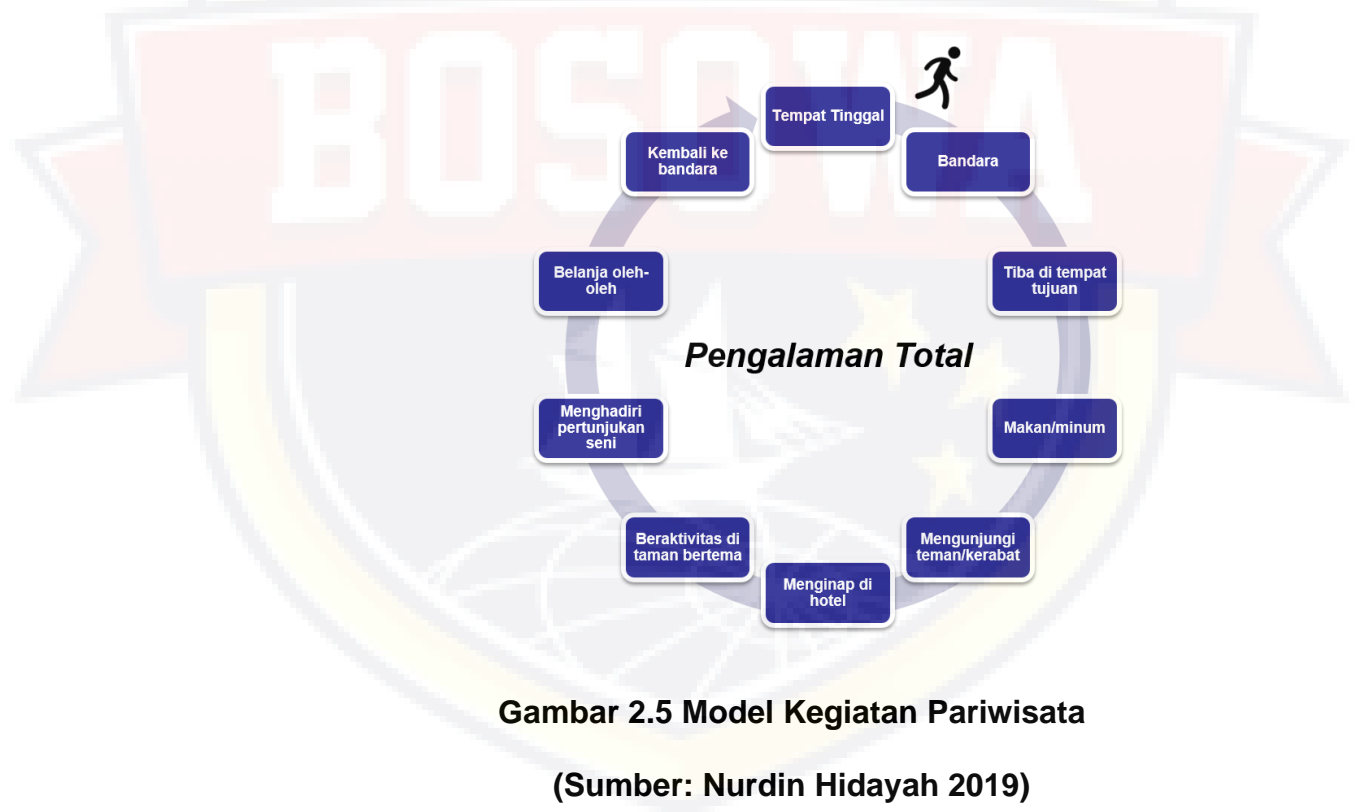
Segala sesuatu yang menarik dan menghasilkan pengalaman kepada pelaku perjalanan wisata, baik secara pasif maupun aktif. Seperti keindahan pantai, suasana pegunungan, gerhana, pentas seni, mendaki gunung, berselancar, dll.

2. Sarana penunjang wisata

Sesegala sesuatu yang mampu memfasilitasi kegiatan wisata baik secara langsung maupun secara tidak langsung. Seperti jasa transportasi, akomodasi, makan/minum, toilet, pramuwisata, informasi, dll.

3. Infrastruktur (sarana dan prasarana)

Sesuatu yang berhubungan dengan penunjang utama terselenggaranya proses kegiatan wisata dan non wisata. Seperti jalan, pelabuhan, bandara, air bersih, listrik, komunikasi, dll.



Gambar 2.5 Model Kegiatan Pariwisata

(Sumber: Nurdin Hidayah 2019)

H. Jenis-Jenis Wisata

Pariwisata menurut tim LPP-ITB wisata berdasarkan jenisnya dibagi kedalam dua kategori Mahsyad (2009), yaitu:

1. Wisata Alam

- a. Wisata pantai (*Marine Tourism*), merupakan kegiatan wisata yang ditunjang oleh sarana dan prasarana untuk berenang, memancing, menyelam, dan olahraga air lainnya, termasuk sarana dan prasarana akomodasi, makan dan minum. Contoh wisata alam dapat dilihat pada gambar 2.6 dibawah ini:



Gambar 2.6 Model Wisata Alam

(Sumber: Pesonawisataindonesia.com)

- b. Wisata Bahari secara etimologi berarti laut. Wisata bahari secara etimologi berarti laut. Yang dimana wisata bahari mempunyai arti segala jenis kegiatan wisata atau rekreasi yang aktifitasnya dilakukan dikawasan laut, baik itu di pantai,

pulau, atau bawah laut. Contoh wisata bahari dapat dilihat pada gambar 2.7 dibawah ini:



Gambar 2.7 Model Wisata Bahari

(Sumber: tempatwisataunik.com)

- c. Wisata etnik (*etnik Tourism*), merupakan perjalanan untuk mengamati perwujudan kebudayaan dan gaya hidup masyarakat yang dianggap menarik. Contoh wisata etnik dapat dilihat pada gambar 2.8 dibawah ini:



Gambar 2.8 Model Wisata Etnik

(Sumber: opentrip indonesia-wordpress.com)

- d. Wisata cagar alam (*ecotourism*), merupakan wisata yang banyak dikaitkan dengan kegemaran akan keindahan alam, kesegaran hawa udara di pegunungan, keajaiban hidup binatang (margasatwa) yang langka, serta tumbuh-tumbuhan yang jarang terdapat di tempat-tempat lain. Contoh wisata cagar alam dapat dilihat pada gambar 2.9 dibawah ini:



Gambar 2.9 Model Wisata Cagar Alam

(Sumber: travelpangandaran.com)

- e. Wisata buru, merupakan wisata yang dilakukan di negeri-negeri yang memiliki daerah atau hutan tempat berburu yang dibenarkan oleh pemerintah dan digalakkan oleh berbagai agen atau biro perjalanan. Contoh wisata buru dapat dilihat pada gambar 2.10 dibawah ini:



Gambar 2.10 Model Wisata Buru

(Sumber: actualidadviajes.com)

- f. Wisata agro merupakan jenis wisata yang mengorganisasikan perjalanan ke proyek-proyek pertanian, perkebunan dan ladang. Pembibitan dimana wisata rombongan dapat mengadakan kunjungan dan peninjauan untuk tujuan studi maupun menikmati segarnya tanaman di sekitarnya. Contoh wisata agro dapat dilihat pada gambar 2.11 dibawah ini:



Gambar 2.11 Model Wisata Agro

(Sumber: maniakwisata.com)

2. Wisata Sosial budaya

- a. Peninggalan sejarah kepurbakalaan dan monumen, wisata ini termasuk golongan budaya, monument nasional, Gedung bersejarah, kota, desa, bangunan-bangunan keagamaan, serta tempat-tempat bersejarah lainnya seperti tempat bekas pertempuran (*battle fields*) yang merupakan daya tarik wisata utama di banyak negara. Contoh gambar peninggalan sejarah kepurbakalaan dapat dilihat pada gambar 2.12 dibawah ini:



Gambar 2.12 Model Wisata Peninggalan Sejarah

(Sumber: azwisata.com)

- b. Museum dan fasilitas budaya lainnya, merupakan wisata yang berhubungan dengan aspek alam dan kebudayaan di suatu Kawasan atau daerah tertentu. Museum dapat dikembangkan berdasarkan pada temanya, seperti museum arkeologi, sejarah, etnologi, sejarah alam, seni dan

kerajinan, ilmu pengetahuan dan teknologi, industry ataupun tema khusus lainnya. Contoh model wisata museum dapat dilihat pada gambar 2.13 dibawah ini:

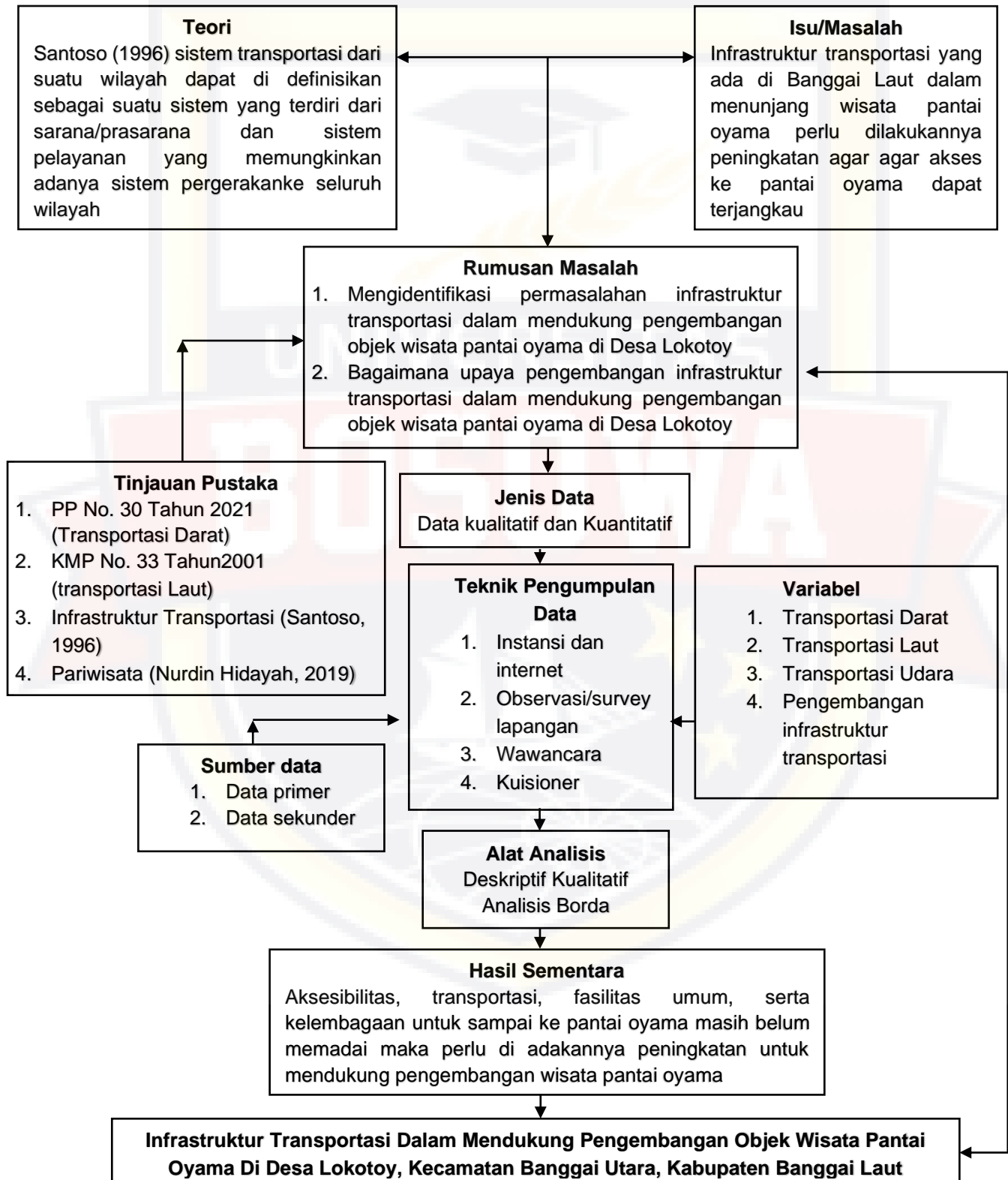


Gambar 2.13 Model Wisata Museum

(Sumber: idntimes.com)

I. Kerangka Berfikir

KERANGKA BERFIKIR



J. Penelitian Terdahulu Dan *Road Map*

Tinjauan terhadap penelitian terdahulu merupakan suatu upaya yang dilakukan oleh peneliti dalam memperkaya wawasan atau cara berfikir terkait dengan pemahaman terhadap alur proses sebuah penelitian. Berikut merupakan hasil tinjauan terhadap penelitian-penelitian terdahulu yang memiliki hubungan dengan penelitian yang akan disajikan dalam bentuk road map:

Tabel 2.7 Penelitian Terdahulu/Road Map
Infrastruktur Transportasi Dalam Mendukung Pengembangan
Objek Wisata Pantai Oyama Di Desa Lokotoy, Kecamatan,
Banggai Utara, Kabupaten Banggai Laut

No	Judul dan Penulis	Tujuan	Metode Analisis	Kesimpulan
1.	Analisis Infrastruktur Pariwisata Dalam Mendukung Pengembangan Desa Wisata Candirejo Kabupaten Magelang (Sumber: Skripsi Tri Risandewi 2017)	Untuk Mengetahui Faktor-Faktor Apasaja Yang Mempengaruhi Infrastruktur Pariwisata Dalam Mendukung Pengembangan Desa Wisata Cindirejo, Kabupaten Magelang	Analisis Swot	Faktor-faktor infrastruktur yang mempengaruhi pengembangan Desa Wisata Candirejo yaitu ketersediaan transportasi lokal, jaringan jalan yang masih perlu dilakukannya peningkatan.

No	Judul dan Penulis	Tujuan	Metode Analisis	Kesimpulan
2.	Karakteristik Infrastruktur Pendukung Wisata Pantai Sanggar Kabupaten Tulungagung (Sumber: Jurnal Arwi Yudhi Koswara 2017)	Untuk Mengetahui Infrastruktur Apasaja Yang Mendukung Perkembangan Wisata Pantai Sanggar	Analisis Deskriptif	Infrastruktur pendukung wisata pantai sanggar perlu dilakukan peningkatan seperti kondisi jaringan jalan yang masih berupa tanah liat, tempat parkir, toilet, rambu-rambu petunjuk jalan, serta sarana amenities yang masih sangat sederhana berupa tempat duduk. Dan perlu di lakukan pengadaan kantor pusat dan pelayanan dan pos keamanan untuk mendukung perkembangan wisata pantai sanggar kedepannya.
3.	Keberadaan Sarana Dan Prasarana Transportasi Dalam Industri Pariwisata Di Kepulauan Anambas (Sumber: Jurnal Sjafril Karana Dan Andi Cahyo 2012)	Untuk Mengetahui Keberadaan Sarana Dan Prasarana Transportasi Dalam Industri Pariwisata Di Kepulauan Anambas	Analisis Deskriptif	Dalam menunjang aktifitas kepariwisataan di kepulauan anambas perlu diadakannya penambahan kapal, yang dimana kapal yang cocok di kembangkan di daerah ini adalah kapal cepat dan perlu di bangun jembatan <i>jetty</i> yang berfungsi sebagai jembatan penyebrangan maupun tempat sandar kapal.
4.	Pengaruh Pembangunan Infrastruktur Terhadap Investasi Di Kabupaten Minahasa Tenggara (Sumber: Jurnal Ferdy Posumah 2015)	Untuk Mengetahui Pengaruh Infrastruktur Terhadap Investasi Di Kabupaten Minahasa Tenggara	Analisis Regresi Berganda	Berdasarkan hasil analisis bahwa infrastruktur pendidikan tidak berpengaruh dan tidak signifikan terhadap investasi dan infrastruktur kesehatan tidak berpengaruh tetapi signifikan terhadap investasi. Adapun yang berpengaruh dan signifikan terhadap investasi yaitu infrastruktur pertanian

No	Judul dan Penulis	Tujuan	Metode Analisis	Kesimpulan
5.	Perkembangan Infrastruktur Di Indonesia (Sumber: Skripsi I Putu Ari Sanjaya 2018)	Untuk Mengetahui Perkembangan Infrastruktur Di Indonesia		
6.	Analisis Pengaruh Infrastruktur Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Di Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta Periode Tahun 2005-2014 (Sumber: Ayudhita Rifaayani Supriadi 2018)	Untuk Mengetahui Pengaruh Infrastruktur Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Di Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta	Analisis Data Sekunder	Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa infrastruktur jalan mempunyai pengaruh secara negatif dan signifikan terhadap indeks pertumbuhan ekonomi, Serta infrastruktur listrik berpengaruh positif dan signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi, dan infrastruktur rumah sakit mempunyai pengaruh positif dan signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi di daerah istimewa Yogyakarta.
7.	Pemodelan Bangkitan Perjalanan Di Nagari Siguntur, Nagari Barung-Barung Belantai Dan Nagari Nanggalo Kecamatan Koto Xi Terusan Kabupaten Pesisir Selatan (Sumber: Jurnal Wahyu Desga, Feni Mardila, Dan Novindah Yulanda 2016)	Untuk Mengetahui Pemodelan Bangkitan Perjalanan Di Nagari Siguntur, Nagari Barung-Barung Belantai Dan Nagari Nanggalo Kecamatan Koto Xi Terusan Kabupaten Pesisir Selatan	Analisis Regresi Linier Berganda	Berdasarkan hasil penelitian maka dapat disimpulkan bahwa angkutan umum di wilayah ini sangat dibutuhkan untuk menunjang berbagai kegiatan dan mempermudah dalam melakukan perjalanan, dengan adanya permodelan bangkitan perjalanan angkutan umum yang akan beroperasi dapat melayani wilayah yang belum terlayani secara maksimal serta perjalanan yang dilakukan akan menjadi lebih mudah.

No	Judul dan Penulis	Tujuan	Metode Analisis	Kesimpulan
8.	Keterkaitan Jalur Transportasi Dan Interaksi Ekonomi Kabupaten Konawe Utara Dengan Kabupaten/Kota Sekitarnya (Sumber: Jurnal Sutami Silondae 2016)	Untuk Mengetahui Keterkaitan Jalur Transportasi Dan Interaksi Ekonomi Kabupaten Konawe Utara Dengan Kabupaten/Kota Sekitarnya	Analisis Deskriptif Kualitatif	Kondisi jalur transportasi yang menghubungkan antara kabupaten sekitarnya yang paling rusak berat jalannya yaitu di wilayah kabupaten morowali, disusul kabupaten konawe dan kota kendari. Dampak transportasi terhadap perekonomian di kabupaten konawe utara berpengaruh positif terhadap produk domestik regional bruto(PDRB).
9.	Studi Pengembangan Objek Wisata Danau (Studi Kasus: Danau Tendetung Di Kabupaten Banggai Kepulauan) (Sumber: Skripsi Yustika Sari Mappa 2018)	Untuk Mengetahui Studi Pengembangan Objek Wisata Danau (Studi Kasus: Danau Tendetung Di Kabupaten Banggai Kepulauan)	<ul style="list-style-type: none"> • Analisis Regresi Linier Berganda • Analisis Swot 	Faktor-faktor yang mempengaruhi dalam pengembangan objek wisata danau tendetung yaitu faktor atraksi atau daya tarik wisata, sarana wisata, prasarana wisata, promosi, dan <i>hospitality</i> dimana semua faktor-faktor tersebut sangat berpengaruh terhadap pengembangan objek wisata danau tendetung.
10.	Pengaruh Infrastruktur Jalan Dalam Menunjang Pengembangan Potensi Kabupaten Kengkayang (Sumber: Veniranda Vene Oktarina 2016)	Untuk Mengetahui Pengaruh Infrastruktur Jalan Dalam Menunjang Pengembangan Potensi Kabupaten Kengkayang	Analisis Regresi	Diketahui bahwa variabel panjang jalan baik memberikan pengaruh yang besar terhadap peningkatan PDRB kecamatan.

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian

Metode penelitian umumnya menurut (Sugiyono 2013) merupakan cara ilmiah untuk mendapatkan data dengan tujuan serta kegunaan tertentu. Dalam mendapakai tujuan tersebut diperlukan suatu metode yang relevan dengan tujuan yang ingin dicapai dan mencakup prosedur dan teknik penelitian. Prosedur memberikan peneliti urutan-urutan pekerjaan yang harus dilakukan serta teknik penelitian memberikan alat-alat ukur apa yang harus dilakukan dalam sebuah penelitian.

Adapun Jenis penelitian Kuantitatif menurut (sugiyono, 2019) merupakan metode penelitian yang berlandaskan pada filsafat *positivisme*, digunakan untuk meneliti pada populasi atau sampel tertentu, pengumpulan data menggunakan instrument penelitian, analisis data bersifat kuantitatif/statistic, dengan tujuan untuk menguji hipotesis yang telah ditetapkan.

Menurut Sugiyono (2019) Metode penelitian kualitatif sering disebut metode penelitian naturalistik karena penelitiannya dilakukan pada kondisi yang alamiah (*natural setting*). pada penelitian ini menggunakan metode penelitian kualitatif. Metode penelitian kualitatif merupakan metode penelitian yang berlandaskan pada

filsafat post positivisme, digunakan untuk meneliti pada kondisi objek yang alamiah, (sebagai lawannya eksperimen) dimana peneliti adalah sebagai instrumen kunci, pengambilan sampel sumber data dilakukan secara purposive dan snowball, teknik pengumpulan dengan *triangulasi* (gabungan), analisis data bersifat induktif atau kualitatif, dan hasil penelitian kualitatif lebih menekankan makna dari pada generalisasi. Karakteristik penelitian kualitatif menurut Sugiyono (2019):

1. Dilakukan pada kondisi yang alamiah, langsung ke sumber data dan peneliti adalah *instrument* kunci
2. Penelitian kualitatif lebih bersifat deskriptif, data yang terkumpul berbentuk kata-kata atau gambar sehingga tidak menekankan pada angka
3. Penelitian kualitatif lebih menekankan pada proses daripada produk atau *outcome*
4. Penelitian kualitatif melakukan analisis data secara induktif
5. Penelitian kualitatif lebih menekankan makna

Metode penelitian kombinasi (*mixed methods*) merupakan suatu metode penelitian yang mengkombinasikan atau menggabungkan antara metode kualitatif dengan metode kuantitatif untuk digunakan secara Bersama-sama dalam suatu kegiatan penelitian, sehingga

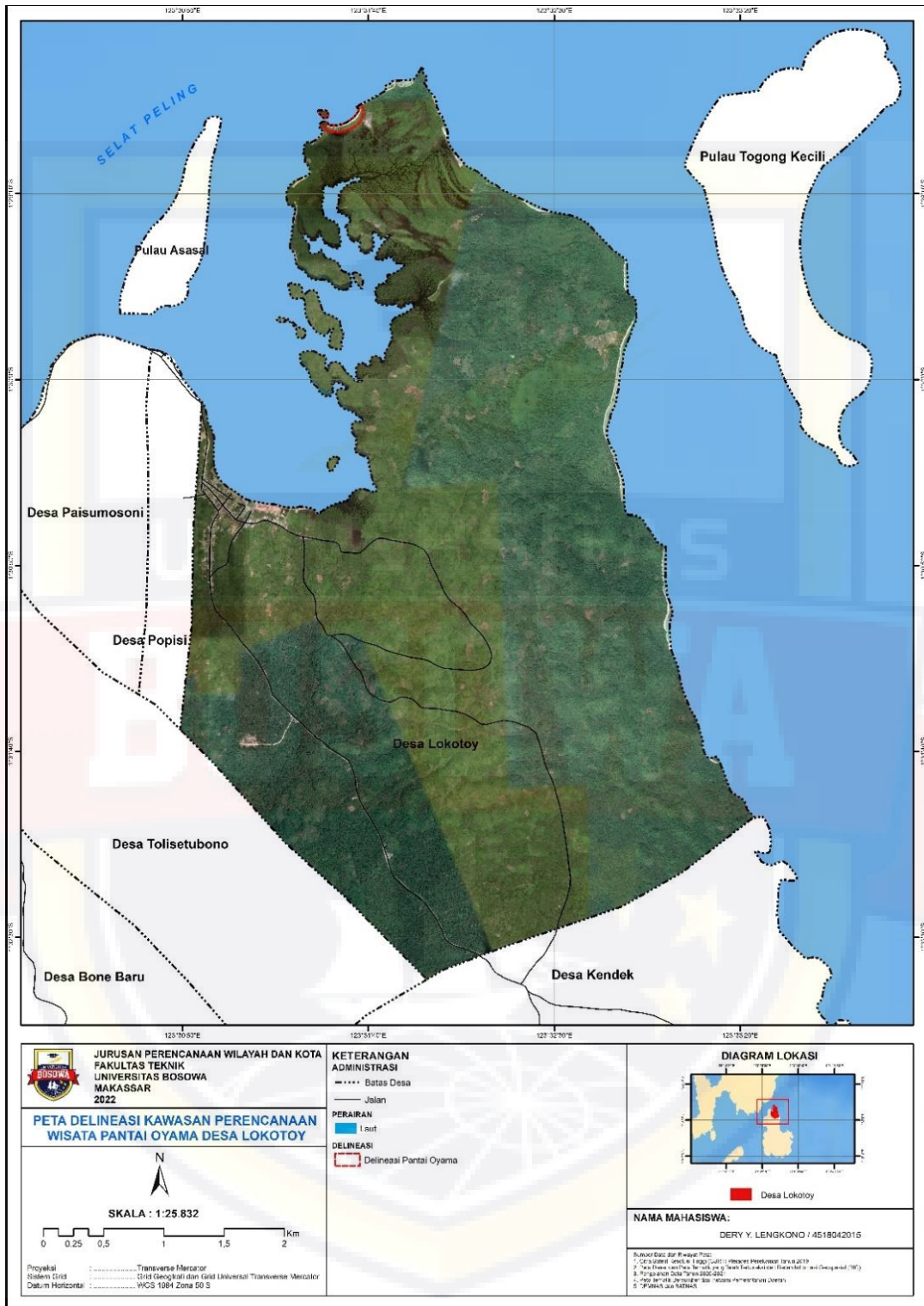
diperoleh data yang lebih komprehensif, valid, reliable dan objektif (sugiyono, 2011).

Berdasarkan teori diatas maka penelitian ini termasuk jenis penelitian kualitatif dan penelitian kombinasi.

B. Lokasi dan Waktu Penelitian

1. Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian dilakukan di Pantai Oyama Desa Lokotoy, Kecamatan Banggai Utara, Kabupaten Banggai Laut. Penelitian Infrastruktur Transportasi Dalam Mendukung Pengembangan Objek Wisata Pantai Oyama di lakukan berdasarkan pertimbangan potensi yang dimiliki wisata pantai oyama sangat besar berupa panorama alam yang indah dengan berbagai macam daya tarik yang disajikan maka infrastruktur transportasi dalam mendukung pengembangan wisata pantai oyama sangat cocok untuk dikembangkan. Untuk lebih jelasnya peta lokasi penelitian dapat dilihat pada gambar 3.1 dan 3.2 dibawah ini:



Gambar 3.1 Peta Lokasi Penelitian Objek Wisata Pantai Oyama



Gambar 3.2 Peta Delineasi Kawasan Wisata Pantai Oyama

2. Waktu Penelitian

Penelitian terkait dengan infrastruktur transportasi dalam mendukung pengembangan objek wisata pantai oyama di Kabupaten Banggai Laut dilaksanakan sejak tanggal 23 maret 2022 sampai dengan batas waktu yang telah ditentukan. Penelitian dimuali dengan membahas judul penelitian, pembuatan road map, lanjut disusul dengan asistensi latar belakang serta rumusan masalah penelitian, dilanjutkan dengan penyelesaian proposal yang dimulai dari BAB I sampai BAB III, setelah menyelesaikan proposal tersebut dilanjutkan dengan pengumpulan data untuk kepentingan penelitian dan dilanjutkan dengan proses pengelolaan data yang kemudian disusun menjadi BAB IV dan BAB V yang Kemudian menjadi suatu kesatuan SKRIPSI. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel dibawah ini:

C. Jenis dan Sumber Data

1. Jenis Data

Jenis data menurut Sugiyono (2017) jenis data terdiri dari dua jenis yaitu data kualitatif dan data kuantitatif. Data kualitatif adalah data yang berbentuk kata-kata, kalimat atau gambar. Sedangkan data kuantitatif adalah data yang berbentuk angka atau data kualitatif yang diangkakan atau scoring.

Berdasarkan uraian diatas dapat disimpulkan bahwa jenis data dalam penelitian ini merupakan data kualitatif dan kuantitatif yang dimana data tersebut berbentuk kata, kalimat atau gambar. Serta angka atau scoring.

2. Sumber Data

Pengumpulan data-data bersumber dari data primer dan data sekunder. Data primer menurut Sugiyono (2018) merupakan data yang diperoleh dari angket (pertanyaan) yang dibagikan kepada responden, kemudian responden akan menjawab pertanyaan secara sistematis. Responden akan menjawab sesuai pertanyaan serta jawaban yang diberikan adalah jawaban yang dianggap benar.

Data sekunder menurut Sugiyono (2018) data yang tidak diberikan secara langsung kepada pengumpul data disebut data sekunder, biasanya data sekunder dalam bentuk file dokumen atau melalui orang lain. Peneliti memperoleh data tambahan melalui berbagai sumber, melalui buku, jurnal online, artikel, berita dan penelitian terdahulu sebagai penunjang data maupun pelengkap data. Dapat dilihat pada tabel 3.1 jenis dan sumber data dibawah ini:

Tabel 3.1 Jenis dan Sumber Data Penelitian

No	Jenis Data	Sumber data	Metode Pengumpulan Data
1.	Primer	Kondisi Terminal	Observasi/Survey Lapangan, Kuisisioner, Wawancara
		Kondisi Jaringan Jalan	
		Kondisi Bandar Udara	
		Kondisi Pelabuhan	
2.	Sekunder	Kondisi Fisik Dasar Wilayah/Administrasi Kabupaten, Kecamatan, Desa, dan Lokasi Perencanaan	Dokumentasi, kajian pustaka
		Luas Wilayah Administrasi Kabupaten, Kecamatan, Desa, dan Lokasi Perencanaan	
		Jumlah penduduk	

Sumber: Rekonstruksi Oleh Peneliti Tahun 2023

D. Teknik Pengumpulan Data

Dalam upaya memperoleh data yang diperlukan sesuai dengan yang dilakukan, maka penelitian ini menggunakan beberapa metode dan teknik pengumpulan data yang akan diuraikan sebagai berikut:

1. Metode observasi /survey Lapangan merupakan sebuah teknik pengumpulan data yang dilakukan dengan melakukan pengamatan secara langsung pada lokasi penelitian dengan tujuan untuk mendapatkan data yang dibutuhkan dalam

penelitian sesuai kondisi yang sebenarnya kemudian dilakukan pencatatan dan visualisasi sebagai bukti nyata terkait hasil penelitian dilapangan.

2. Metode wawancara merupakan percakapan kepada responden dengan maksud tertentu. Percakapan tersebut dilakukan oleh dua pihak, yaitu pewawancara yang mengajukan pertanyaan dan terwawancara yang memberikan jawaban atas pertanyaan yang diberikan oleh pewawancara. Wawancara digunakan sebagai teknik dalam pengumpulan data apabila peneliti ingin melakukan studi pendahuluan untuk menemukan masalah yang harus diteliti, serta peneliti dapat mengetahui hal-hal dari responden dengan lebih mendalam.
3. Data yang diperoleh melalui kuisioner dengan cara memberikan kuisioner yang berisikan pertanyaan yang diisi oleh responden (Sugiono,2008). dalam penelitian ini teknik mengumpulkan data untuk memecahkan masalah yang ada dalam penelitian sehingga data yang diperoleh bersifat fakta, benar, akurat, dan dapat di percaya. Pada penelitian ini menggunakan perhitungan skala likert yang dikembangkan oleh Ransis Likert untuk mengetahui minat dari responden (Sugiyono, 2008). Skala likert yang digunakan dalam penelitian ini sejumlah statement skala 6.

Sangat Baik	= 6
Cukup Baik	= 5
Baik	= 4
Kurang Baik	= 3
Tidak Baik	= 2
Sangat Tidak Baik	= 1

skala ini mudah di mengerti karena terfokus pada responden dan objek yang digunakan. Sehingga peneliti dapat mengetahui bagaimana respon atau jawaban dari setiap responden berdasarkan daftar pertanyaan (kuisisioner). Kuisisioner merupakan teknik pengumpulan data dengan menyusun beberapa pertanyaan yang harus dijawab responden dengan memilih salah satu alternatif jawaban yang dianggap benar.

4. Dokumentasi yaitu teknik pengumpulan data kualitatif dengan melihat atau menganalisis serta mempelajari dokumen yang berasal dari dinas/instansi maupun literatur-literatur yang berkaitan dengan data penelitian. Sejumlah besar fakta dan data tersimpan dalam bahan yang berbentuk dokumentasi.
5. Kajian Kepustakaan merupakan metode pengumpulan data yang tidak ditunjukan langsung pada subjek penelitian atau dapat dikatakan bahwa metode kepustakaan merupakan suatu kegiatan untuk memperoleh data dengan cara mengkaji literatur-

literatur terkait yang didalamnya menyangkut dengan penelitian yang dibutuhkan.

E. Populasi dan Sampel

1. Populasi

Populasi menurut (Sugiyono, 2013) merupakan wilayah generalisasi yang terdiri dari objek/subjek yang mempunyai kualitas serta karakteristik tertentu yang di tetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan atau kemudian ditarik kesimpulan. Berdasarkan dengan judul penelitian, maka yang menjadi populasi dari penelitian ini adalah wisatawan yang berkunjung ke objek wisata pantai oyama pada tahun 2023.

2. Sampel

Sumaatmadja (1998) sampel penelitian adalah sebagian dari proses yang mewakili populasi yang bersangkutan. Dalam penelitian ini penarikan sampel menggunakan metode purposive sampling, yakni merupakan teknik penentuan dengan pertimbangan berdasarkan kriteria-kriteria tertentu (Sujarweni, 2019).

Menurut Sugiyono dalam penelitian kualitatif sampling yang sering digunakan yaitu *purposive sampling* dan *snowball sampling*. Sugiyono (2009:300) *purposive sampling* adalah teknik pengambilan sampel sumber data dengan pertimbangan

tertentu, seperti orang tersebut dianggap paling tahu tentang apa yang kita harapkan. *Snowball sampling* merupakan teknik pengambilan sampel sumber data yang pada awalnya jumlahnya sedikit, lama-lama menjadi besar.

Penelitian ini menggunakan teknik *purposive sampling*. Karena peneliti merasa sampel yang diambil paling mengetahui tentang masalah yang akan diteliti oleh peneliti. *Purposive sampling* dalam penelitian ini yaitu bertujuan untuk dapat mengetahui infrastruktur transportasi dalam mendukung pengembangan objek wisata pantai oyama di Desa Lokotoy, Kecamatan Banggai Utara, Kabupaten Banggai laut.

Selain itu untuk teknik penarikan sampling melalui metode kuisioner. Adapun kriteria-kriteria yang ditetapkan untuk menentukan sampel yang dapat dijadikan sebagai responden adalah: (i) merupakan wisatawan yang berkunjung di Objek Wisata Pantai Oyama, (ii) masyarakat setempat. Dari banyaknya jumlah populasi yang tidak diketahui dalam penelitian ini oleh karena itu penelitian ini menggunakan rumus Cochran sebagai metode dalam menentukan jumlah sampel yang tepat dalam penelitian ini. Sugiono dalam Dalame dan Rustam (2020) rumus Cochran merupakan salahsatu rumus yang digunakan untuk menentukan ukuran jumlah sampel pada suatu populasi yang

jumlahnya tidak diketahui. rumus Cochran sebagaimana dimaksud dalam Utarsih Dkk (2020) adalah:

$$NO = \frac{Z^2 \cdot pq}{e^2}$$

Keterangan:

No = ukuran sampel/jumlah sampel yang dibutuhkan

Z = Tingkat kepercayaan/tingkat keyakinan sampel yang dibutuhkan, pada $\alpha = 5\%$ (derajat keyakinan ditentukan 95%) maka $Z = 1,96$

p = Proporsi kebenaran/peleuang benar, yang dimana dalam penelitian ini adalah sebesar 50%

q = Proporsi kesalahan/peleuang salah, yang dimana dalam penelitian ini adalah sebesar 50%

e = Tingkat ketepatan/tingkat kesalahan maksimum yang dapat di tolerir, yang dimana dalam penelitian ini adalah sebesar 10%

Penarikan sampel dalam penelitian ini dapat diformulasikan sebagai berikut:

$$No = \frac{(1,96)^2 \times (50\%)(50\%)}{(10\%)^2}$$

$$No = \frac{3,84 \times 0,25}{0,01}$$

$$No = \frac{0,96}{0,01}$$

$No = 96,04$ atau dibulatkan menjadi 96

Berdasarkan hasil perhitungan diatas, maka jumlah sampel minimal yang harus digunakan dalam penelitian ini adalah sebesar 96 responden.

F. Variabel Penelitian

Variabel merupakan (Sugiono 2013) bentuk yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari sehingga memperoleh informasi terkait hal tersebut, kemudian ditarik kesimpulannya. Penentuan variabel sangat dipengaruhi oleh judul penelitian dan rumusan masalah yang diangkat dalam suatu penelitian serta merupakan hasil dari rekonstruksi beberapa teori yang telah dikaji. Adapun variabel penelitian yang digunakan dalam penelitian tentang studi infrastruktur transportasi dalam mendukung pengembangan objek wisata pantai oyama di Desa Lokotoy, Kecamatan Banggai Utara, Kabupaten Banggai Laut akan diuraikan pada tabel 3.2 dibawah ini:

Tabel 3.2 Variabel Penelitian

No	Rumusan Masalah	Variabel	Indikator	Sumber Rujukan
1.	Mengidentifikasi permasalahan infrastruktur transportasi dalam mendukung pengembangan objek wisata pantai oyama di Desa Lokotoy, Kecamatan Banggai Utara, Kabupaten Banggai Laut	<ul style="list-style-type: none"> • Infrastruktur Transportasi darat • Infrastruktur Transportasi Laut • Infrastruktur Transportasi udara 	<p>a. Permasalahan Transportasi darat</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mobil penumpang • Mobil bus • Jalan • terminal <p>b. Permasalahan Transportasi laut</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kapal • perahu • pelabuhan • ruang lalu lintas (alur pelayaran) <p>c. Permasalahan Transportasi Udara</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bandar udara 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Peraturan Menteri Perhubungan No. 58 Tahun 2018 2. Peraturan pemerintah PU No. 19/PRT/M/201 3. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 24 Tahun 2021 4. Peraturan pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 5. Peraturan Menteri Perhubungan RI No. PM 57 tahun 2020 6. Peraturan Menteri RI No. 61 tahun 2019 7. Peraturan Menteri Nomor PM 61 Tahun 2021 8. Aram Palilu, 2018 (analisis pengaruh pembangunan infrastruktur transportasi terhadap produk domestic regional bruto kota ambon) 9. Silvan, Arthur, dan Steven M. Sheiffrin (2003) 10. Robert 11. Kodoatie (2005) 12. Grigg (1998)
	Bagaimana upaya pengembangan infrastruktur			<ol style="list-style-type: none"> 1. Peraturan Menteri Perhubungan No. 58 Tahun 2018 2. Peraturan pemerintah PU No. 19/PRT/M/201 3. Peraturan

No	Rumusan Masalah	Variabel	Indikator	Sumber Rujukan
2.	transportasi dalam mendukung pengembangan objek wisata pantai oyama di Desa Lokotoy, Kecamatan Banggai Utara, Kabupaten Banggai Laut	Pengembangan infrastruktur transportasi	Pengembangan Isu Prioritas	Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 24 Tahun 2021 4. Peraturan pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 5. Peraturan Menteri Perhubungan RI No. PM 57 tahun 2020 6. Peraturan Menteri RI No. 61 tahun 2019 7. Peraturan Menteri Nomor PM 61 Tahun 2021 8. Aram Palilu, 2018 (analisis pengaruh pembangunan infrastruktur transportasi terhadap produk domestic regional bruto kota ambon) 9. Tammin (2008) 10. Aram Palilu, 2018 11. Jean Charles de Borda, abad ke 18

Sumber: Rekonstruksi Oleh Peneliti Tahun 2023

G. Metode Analisis Data

1. Metode Analisis Deskriptif

Metode analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode analisis Deskriptif Kualitatif. Menurut Sugiyono (2016) metode deskriptif Kualitatif merupakan metode penelitian yang berdasarkan pada filsafat *postpositivisme* yang digunakan untuk meneliti pada kondisi objek yang alamiah. Dimana peneliti

merupakan sebuah instrument kunci teknik pengumpulan data secara trigulasi (gabungan) analisis data bersifat induktif/kualitatif dan hasil penelitian kualitatif lebih menekankan makna daripada generalisasi. Adapun tujuan dari penelitian deskriptif kualitatif yaitu untuk menggambarkan, melukiskan, menerangkan, menjelaskan dan menjawab secara lebih terperinci permasalahan yang diteliti dengan mempelajari semaksimal mungkin seseorang (individu) atau kelompok suatu peristiwa.

2. Metode Analisis Borda

Dalam penelitian ini menggunakan alat Analisis Borda yang dimana analisis borda merupakan Borda merupakan suatu metode yang digunakan pada pengambilan keputusan kelompok untuk pemilihan single winner ataupun multiple winner, dimana pemberi suara (*voters*) melakukan perangkaian terhadap kandidat yang disusun berdasarkan pilihan (*preference*). Metode Borda (Jean Charles de Borda, abad ke 18) merupakan salah satu metode yang digunakan dalam menentukan alternatif terbaik dari beberapa alternatif yang dipilih. Dan setiap alternatif pilihan pengambil keputusan akan dinilai dari bobotnya berdasarkan rangkingnya. Selain itu angka terbesar merupakan alternatif yang terbaik pilihan para pengambil keputusan.

H. Definisi Operasional

1. Infrastruktur

infrastruktur merupakan bagian dasar dari suatu kota yang terdiri dari bangunan utama dan bangunan penunjang suatu kegiatan. Yang dimana infrastruktur mengacu pada system fisik yang menyediakan transportasi, air, bangunan, dan fasilitas publik lainnya untuk memenuhi kebutuhan dasar manusia secara ekonomi dan sosial. Infrastruktur yang dimaksud adalah kelengkapan fisik yang ada berupa transportasi, air, bangunan, pelabuhan dan fasilitas publik lainnya yang menunjang infrastruktur transportasi dalam pengembangan objek wisata pantai oyama.

2. Transportasi

Transportasi yang dimaksud dalam penelitian ini terbagi menjadi dua yaitu transportasi darat dan transportasi laut. Adapun transportasi darat yang mendukung dalam pengembangan infrastruktur transportasi yaitu angkutan jalan. Sedangkan yang dimaksud transportasi laut yaitu kapal, perahu motor (*speedboat*).

3. Pengembangan Infrastruktur Transportasi

Pengembangan infrastruktur transportasi merupakan suatu upaya dalam mengembangkan serta memajukan infrastruktur

transportasi dalam mengembangkan objek wisata pantai oyama di Desa Lokotoy agar lebih mudah dijangkau oleh wisatawan.

4. Atraksi/Daya Tarik Wisata

Atraksi atau daya tarik wisata yang di maksud dalam penelitian ini meliputi wisata alam (keindahan alam), daya tarik wisata buatan serta keindahan lain yang dimiliki oleh objek wisata pantai oyama.

UNIVERSITAS

BOSOWA

Tabel 3.3 Tabel Variabel Kebutuhan Data Penelitian Rumusan Masalah 1 dan 2

Rumusan Masalah	Variabel	Indikator	Sumber Referensi	Pendekatan Penelitian	Metode Pengumpulan Data	Jenis Data	Sumber Data	Teknik Pengambilan Sampling	Teknik Analisis
Mengidentifikasi Permasalahan Infrastruktur Transportasi Dalam Mendukung Pengembangan Objek Wisata Pantai Oyama Di Desa Lokotoy, Kecamatan Banggai Utara, Kabupaten Banggai Laut	Infrastruktur Transportasi Darat	Permasalahan Transportasi Darat: 1. Terminal 2. Jalan 3. Mobil 4. Penumpang 5. Mobil Bus	1. Peraturan pemerintah PU No. 19/PRT/M/201 2. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 24 Tahun 2021 3. Peraturan pemerintah Nomor 55 Tahun 2012	Pendekatan Kualitatif	Survei/Observasi Lapangan, dokumentasi, wawancara, kuisisioner dan kajian pustaka	Data Primer dan Data Sekunder	Hasil Survei/Observasi Lapangan, dokumentasi, wawancara dan kajian pustaka	Purposive Sampling	Analisis Deskriptif Kualitatif
	Infrastruktur Transportasi Laut	Permasalahan Transportasi Laut: 1. Pelabuhan 2. Ruang Lalu Lintas (Alur Pelayaran) 3. Kapal 4. Perahu	1. Peraturan Menteri Perhubungan RI No. PM 57 tahun 2020 2. Peraturan Menteri RI No. 61 tahun 2019 3. Peraturan Menteri Nomor PM 61 Tahun 2021						

Rumusan Masalah	Variabel	Indikator	Sumber Referensi	Pendekatan Penelitian	Metode Pengumpulan Data	Jenis Data	Sumber Data	Teknik Pengambilan Sampling	Teknik Analisis
	Infrastruktur Transportasi Udara	Bandar Udara	Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 77 Tahun 2015	Pendekatan Kuantitatif dan Kualitatif	Survei/Observasi Lapangan, dokumentasi, wawancara, kuisisioner dan kajian pustaka	Data Primer dan Data Sekunder	Hasil Survei/Observasi Lapangan, dokumentasi, wawancara, kuisisioner dan kajian pustaka	Purposive Sampling	Analisis Deskriptif Kualitatif
Bagaimana upaya pengembangan infrastruktur transportasi dalam mendukung pengembangan objek wisata pantai oyama di Desa Lokotoy, Kecamatan Banggai Utara, Kabupaten Banggai Laut	Pengembangan infrastruktur transportasi	Pengembangan Prioritas Pembangunan	<ol style="list-style-type: none"> 1. Peraturan Menteri Perhubungan No. 58 Tahun 2018 2. Peraturan pemerintah PU No. 19/PRT/M/201 3. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 24 Tahun 2021 4. Peraturan pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 5. Peraturan Menteri Perhubungan 	Pendekatan Kuantitatif Kualitatif dan	Survei/Observasi Lapangan, dokumentasi, wawancara, kuisisioner dan kajian pustaka	Data Primer dan Data Sekunder	Hasil Survei/Observasi Lapangan, dokumentasi, wawancara, kuisisioner dan kajian pustaka	<i>mixed methods</i>	Analisis Borda

Rumusan Masalah	Variabel	Indikator	Sumber Referensi	Pendekatan Penelitian	Metode Pengumpulan Data	Jenis Data	Sumber Data	Teknik Pengambilan Sampling	Teknik Analisis
			RI No. PM 57 tahun 2020 6. Peraturan Menteri RI No. 61 tahun 2019 7. Peraturan Menteri Nomor PM 61 Tahun 2021 8. Aram Palilu, 2018 (analisis pengaruh pembangunan infrastruktur transportasi terhadap produk domestik regional bruto kota ambon)						

Sumber: Rekonstruksi Oleh Peneliti Tahun 2023

BAB IV

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum Kabupaten Banggai Laut

1. Letak Geografis dan Administrasi

Ditinjau dari letak geografis Kabupaten Banggai Laut terletak antara 1°26'0" Lintang Selatan sampai dengan 2° Lintang Selatan dan 123°0'0" Bujur Timur sampai dengan 124°12'0" Bujur Timur di Jazirah Timur Laut Pulau Sulawesi. Sebagai daerah Kepulauan Kabupaten Banggai Laut terdiri dari gugusan pulau-pulau, yang dimana terdiri dari 4 pulau sedang dan 286 Pulau Kecil. Berdasarkan letak geografisnya Kabupaten Banggai Laut memiliki batas wilayah:

- Sebelah Utara : Laut Maluku, Selat kalumbatan, dan Selat Bangkurung
- Sebelah Timur : Laut Maluku
- Sebelah Selatan : Laut Banda
- Sebelah Barat : Teluk Tolo

Luas wilayah kabupaten Banggai Laut ± 12.882,45 km² yang terdiri dari luas daratan 725,67 km² atau sekitar 5,63% dari luas keseluruhan, dengan Kecamatan terluas merupakan Kecamatan Bokan Kepulauan yaitu 229,08 km² serta Kecamatan terkecil yaitu Kecamatan Banggai Utara dengan luas 58,05 km²

dan luas laut 12.156,78 km² atau sekitar 94,37% dari luas keseluruhan. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 4.1 dibawah ini:

Tabel 4.1 Luas Wilayah Kabupaten Banggai Laut Dirinci Berdasarkan Kecamatan

No	Kecamatan	Ibukota Kecamatan	Luas Wilayah (km ²)	Persentase (%)
1.	Bangkurung	Lantibung	116,55	16,06
2.	Labobo	Mansalean	86,65	11,94
3.	Banggai Utara	Lokotoy	58,05	7,99
4.	Banggai	Lompio	86,95	11,98
5.	Banggai Tengah	Adean	68,19	9,37
6.	Banggai Selatan	Matanga	81,20	11,18
7.	Bokan Kepulauan	Bungin	229,08	31,56
Total			725,67	100,00

Sumber: Kabupaten Banggai Laut Dalam Angka Tahun 2023

2. Aspek Fisik Dasar Wilayah

a. Topografi dan Kemiringan Lereng

Topografi di daerah Kabupaten Banggai Laut umumnya memiliki permukaan lahan yang datar, bergunung, bergelombang, dan berbukit dengan ketinggian lahan antara 0 – 700 meter diatas permukaan laut (mdpl).

Kemiringan lereng Kabupaten Banggai Laut terdiri dari lima kelas kelerengan yaitu kelas lereng datar dengan kemiringan 0-8%, kelas lereng landai dengan kemiringan 8-15%, kelas lereng agak curam dengan kemiringan 15-25%,

kelas lereng curam dengan kemiringan 25-45%, dan kelas lereng sangat curam dengan kemiringan >45%. Untuk info lebih jelas terkait topografi dan kemiringan lereng dapat dilihat pada tabel 4.2 dan 4.3 dibawah ini:

Tabel 4.2 Topografi Kabupaten Banggai Laut

No.	Ketinggian (mdpl)	Luas (Ha)	Persentase (%)
1.	0-100	34283,07	54,43
2.	100-200	16677,11	26,47
3.	200-300	8322,47	13,21
4.	300-400	2626,86	4,17
5.	400-500	665,25	1,05
6.	500-600	338,50	0,53
7.	600-700	68,65	0,1
Jumlah Total		62981,91	100,00

Sumber: Data DEMNAS Resolusi Spasial 0.27-arcsecond Dengan Datum Vertikal EGM2008 Yang Dirilis Oleh Badan Informasi Geospasial (BIG) Pada Tahun 2018 dan Hasil Pengolahan ArcGis Tahun 2023

Tabel 4.3 Kemiringan Lereng Kabupaten Banggai Laut

No.	Kemiringan Lereng	Kelas Lereng	Luas (Ha)	Persentase (%)
1.	0-8 %	Datar	7685,42	12,35
2.	8-15 %	Landai	10701,74	17,21
3.	15-25 %	Agak Curam	14597,40	23,47
4.	25-45 %	Curam	18924,02	30,43
5.	>45 %	Sangat Curam	10273,08	16,54
Jumlah Total			62181,66	100,00

Sumber: Data DEMNAS Resolusi Spasial 0.27-arcsecond Dengan Datum Vertikal EGM2008 Yang Dirilis Oleh Badan Informasi Geospasial (BIG) Pada Tahun 2018 dan Hasil Pengolahan ArcGis Tahun 2023

b. Geologi

Formasi geologi sebagai pembentuk struktur batuan di wilayah Kabupaten Banggai Laut memiliki karakteristik yang kompleks. Yang dimana terdapat berbagai jenis batuan di temukan di Kabupaten Banggai Laut, batuan pada umumnya antara lain Diabas, Formasi Bobong, Granit Banggai, Batuan Gunung Api Mangole, Batuan Metamorf, Aluvium, Formasi Peleng, dan Formasi Salodik. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 4.4 dibawah ini:

Tabel 4.4 Formasi Jenis Geologi Kabupaten Banggai Laut

No.	Formasi Geologi	Luas (Ha)	Persentase (%)
1.	Diabas	445,57	0,78
2.	Formasi Bobong	2606,37	4,58
3.	Granit Banggai	10007,03	17,62
4.	Batuan Gunung Api Mangole	4914,21	8,65
5.	Batuan Metamorf	8480,01	14,93
6.	Aluvium	846,66	1,49
7.	Formasi Peleng	9163,15	16,13
8.	Formasi Salodik	20323,46	35,78
Jumlah Total		56786,46	100,00

Sumber: Peta Geologi Bersistem Indonesia Skala 1:250.00 Yang Diterbitkan Oleh Pusat Penelitian dan Pengembangan Geologi Indonesia Pada Tahun 1994 dan Hasil Pengolahan ArcGis Tahun 2023

c. Tutupan Lahan

Tutupan lahan di Kabupaten Banggai Laut terbagi menjadi beberapa jenis tutupan lahan yang terdiri dari hutan lahan kering primer, hutan lahan kering sekunder, hutan mangrove primer, hutan mangrove sekunder, belukar, permukiman, tanah terbuka, pertanian lahan kering, pertanian lahan kering campur. Dari keseluruhan tutupan lahan yang terdapat di Kabupaten Banggai Laut, tutupan lahan terbesar merupakan hutan lahan kering sekunder dengan luas 44640,38 Ha atau 63,17% dari total keseluruhan tutupan lahan di Kabupaten banggai Laut. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 4.5 dibawah ini:

Tabel 4.5 Tutupan Lahan Kabupaten Banggai Laut

No.	Tutupan Lahan	Luas (Ha)	Persentase (%)
1.	Hutan Lahan Kering Primer	78,16	0,11
2.	Hutan Lahan Kering Sekunder	44640,38	63,17
3.	Hutan Mangrove Primer	2351,40	3,32
4.	Belukar	3765,94	5,32
5.	Permukiman	829,27	1,17
6.	Tanah Terbuka	85,82	0,12
7.	Hutan Mangrove Sekunder	4054,82	5,73
8.	Pertanian Lahan Kering	1500,47	2,12
9.	Pertanian Lahan Kering Campur	13359,46	18,90
Jumlah Total		70665,72	100,00

Sumber: Peta RBI Skala 1:50.000 Yang Diterbitkan Oleh Badan Informasi Geospasial (BIG) Pada Tahun 2019 dan Hasil Pengolahan ArcGis Tahun 2023

3. Aspek Kependudukan

a. Distribusi dan Kepadatan Penduduk

Kabupaten Banggai Laut Yang terdiri dar 7 Kecamatan dengan total Jumlah penduduk Kabupaten Banggai Laut 2022 yaitu sebesar 70.830 jiwa. Dengan Kecamatan Bokan Kepulauan sebagai jumlah penduduk terbanyak yaitu sebesar 12.110 jiwa dan Kecamatan Banggai Selatan sebagai jumlah penduduk paling sedikit yaitu sebesar 5.870 Jiwa. Kecamatan dengan jumlah kepadatan penduduk terbesar terdapat di Kecamatan Banggai dengan tingkat kepadatan 261,29 jiwa/Km² dan Kecamatan dengan tingkat kepadatan terkecil terdapat di Kecamatan Bokan Kepulauan dengan tingkat kepadatan 52,86 jiwa/Km². untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 4.6 dibawah ini:

**Tabel 4.6 Distribusi dan Kepadatan Penduduk
Kabupaten Banggai Laut Berdasarkan Kecamatan
Tahun 2021**

No	Kecamatan	Luas Wilayah (Km ²)	Jumlah Penduduk (Jiwa)	Kepadatan Penduduk (jiwa/km ²)
1.	Bangkurung	116,55	8.940	76,70
2.	Labobo	86,65	6.070	70,05
3.	Banggai Utara	58,05	7.100	122,30
4.	Banggai	86,95	22.720	261,29
5.	Banggai Tengah	68,19	8.020	117,61
6.	Banggai Selatan	81,20	5.870	72,29

No	Kecamatan	Luas Wilayah (Km ²)	Jumlah Penduduk (Jiwa)	Kepadatan Penduduk (jiwa/km ²)
7.	Bokan Kepulauan	229,08	12.110	52,86
Total		725,67	70.830	97,60

Sumber: Kabupaten Banggai Laut Dalam Angka Tahun 2023

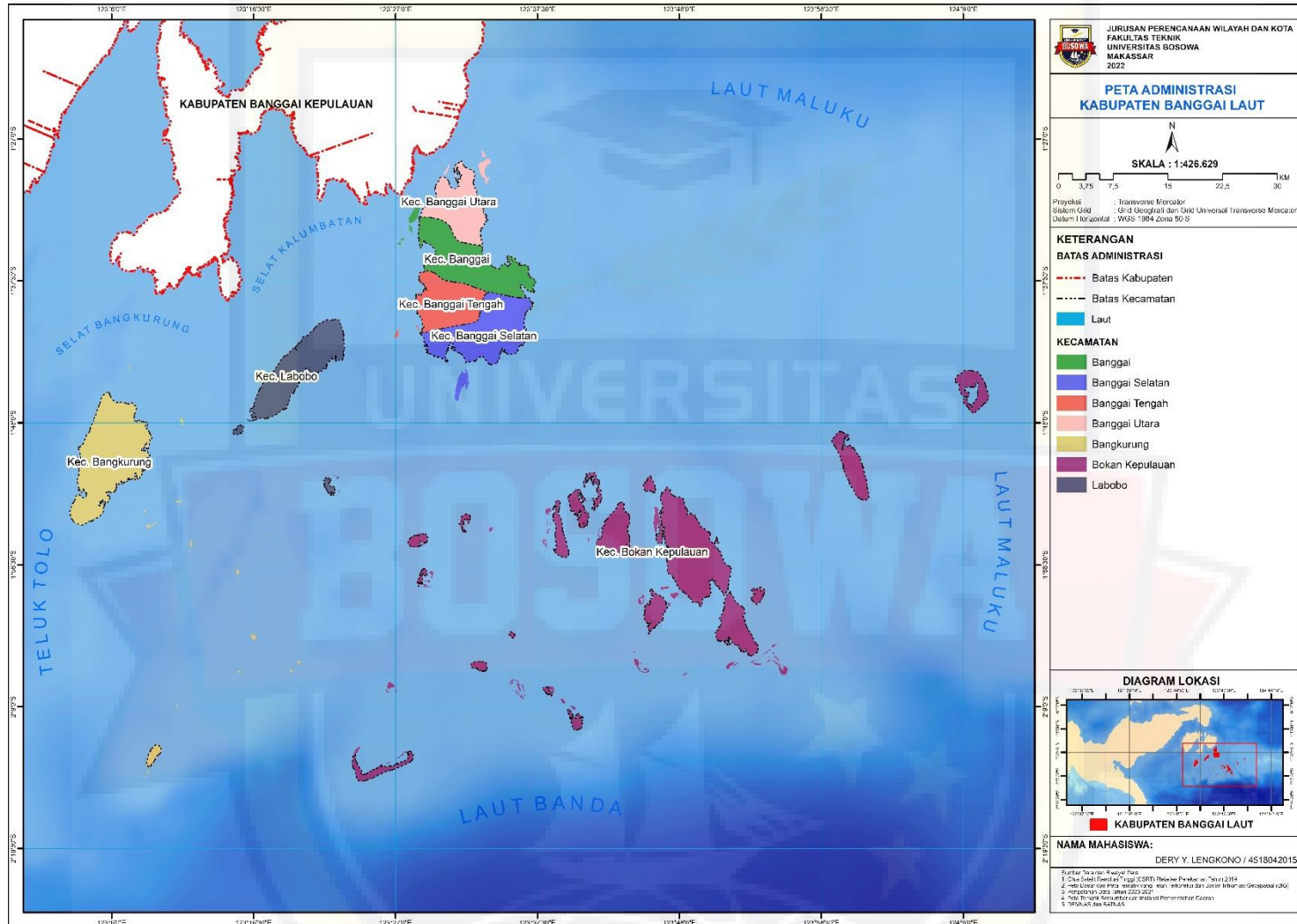
b. Perkembangan jumlah penduduk

Perkembangan penduduk Kabupaten Banggai Laut dalam kurun waktu 5 tahun terakhir mengalami pertumbuhan yang terus meningkat. Hal tersebut dapat dilihat dari data pada tahun 2016 dimana jumlah penduduk mencapai 69.514 Jiwa dan pada tahun 2017 mengalami peningkatan sebesar 1.372 jiwa, kemudian pada tahun 2018 mengalami peningkatan sebesar 1.412 jiwa, pada tahun 2019 mengalami peningkatan sebesar 1.400 jiwa dan pada tahun 2020 mengalami peningkatan sebesar 1.306 jiwa. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 4.7 dibawah ini:

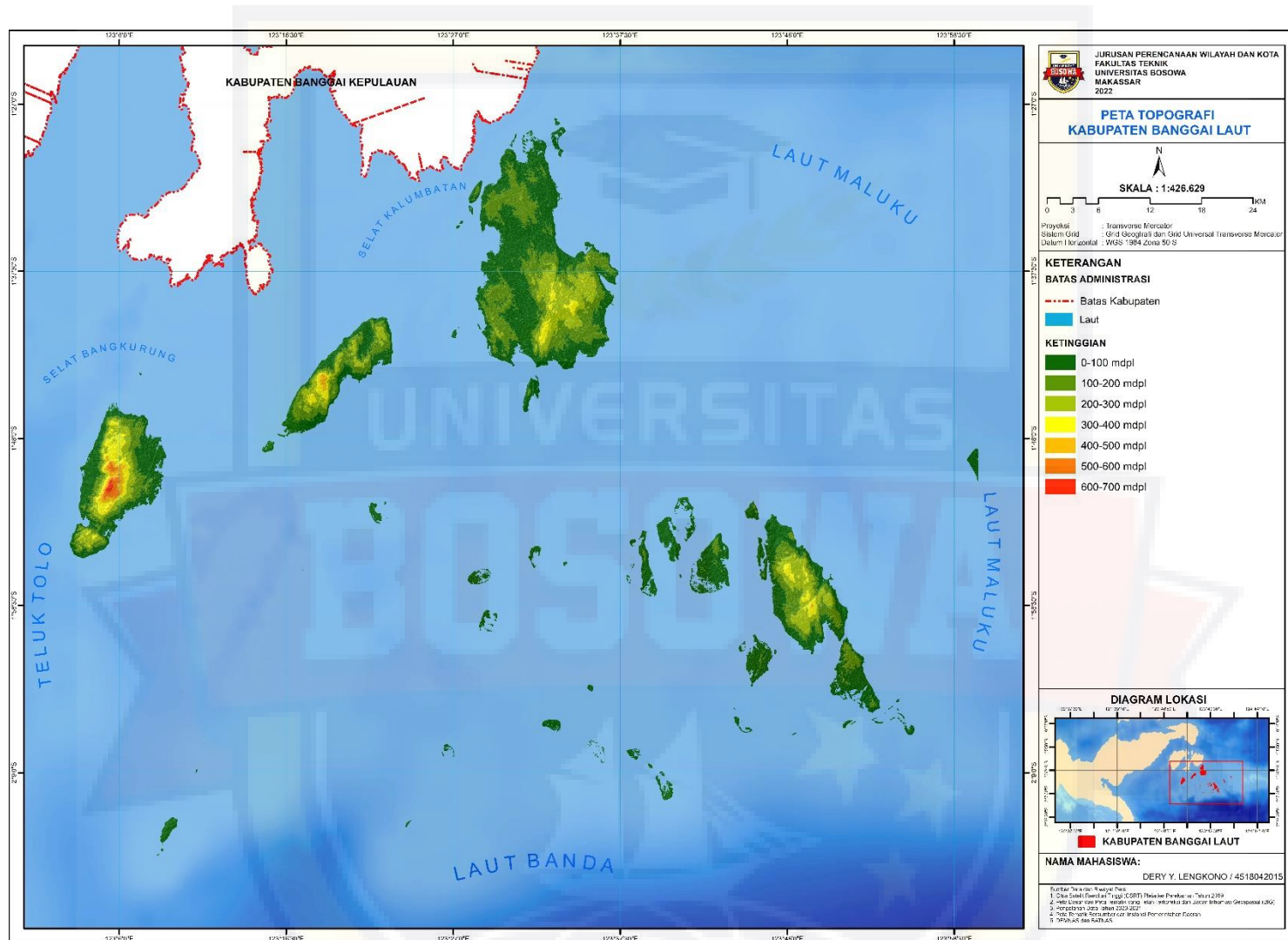
Tabel 4.7 Perkembangan Jumlah Penduduk Kabupaten Banggai Laut Pada Tahun 2016 – 2020

No.	Tahun	Penduduk (Jiwa)	Perkembangan (Jiwa)	Pertumbuhan (%)
1.	2016	69.514	-	-
2.	2017	70.886	1.372	1,93
3.	2018	72.298	1.412	1,95
4.	2019	73.697	1.400	1,89
5.	2020	75.003	1.306	1,74

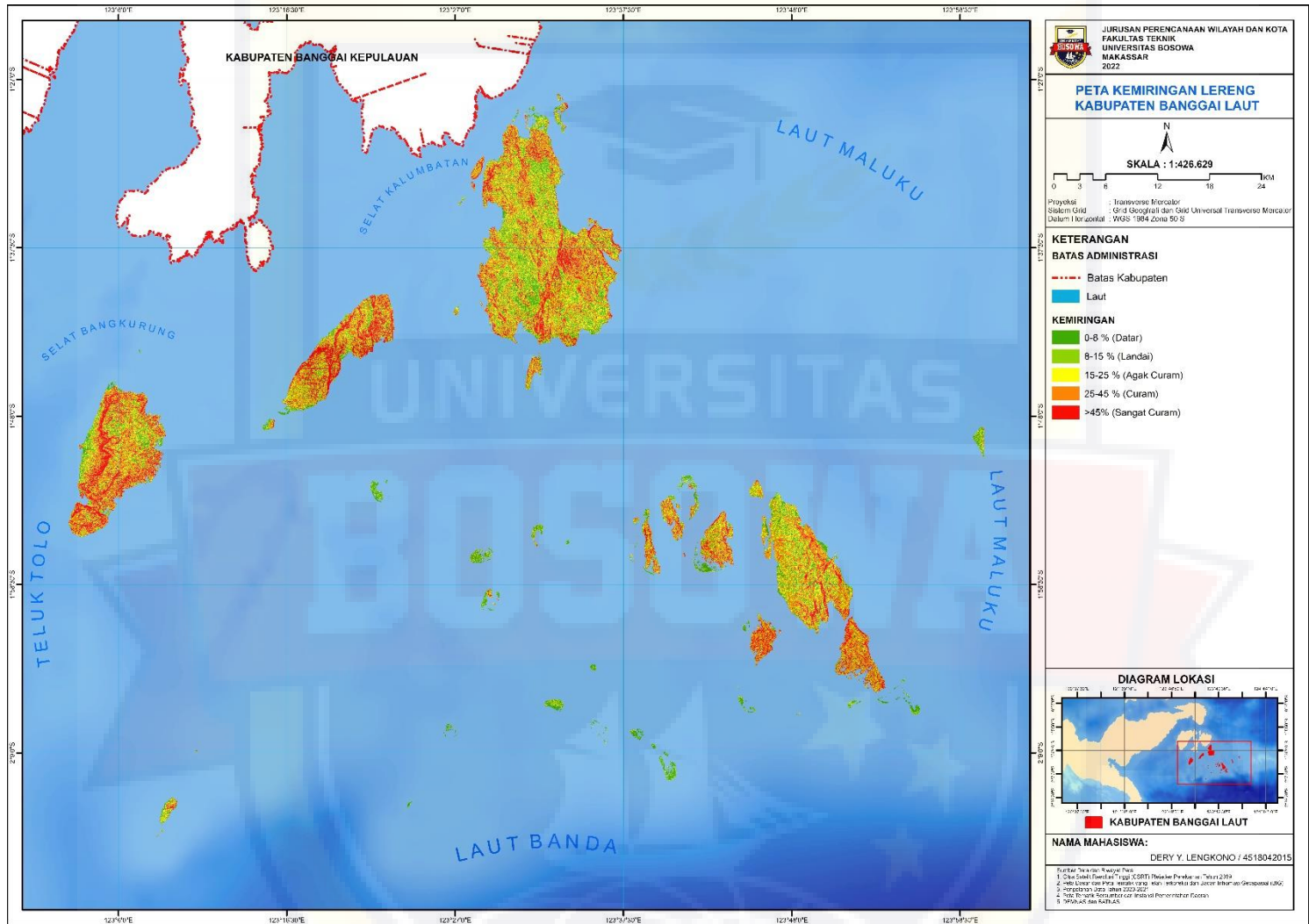
Sumber: Kabupaten Banggai Laut Dalam Angka Tahun 2016 – 2020



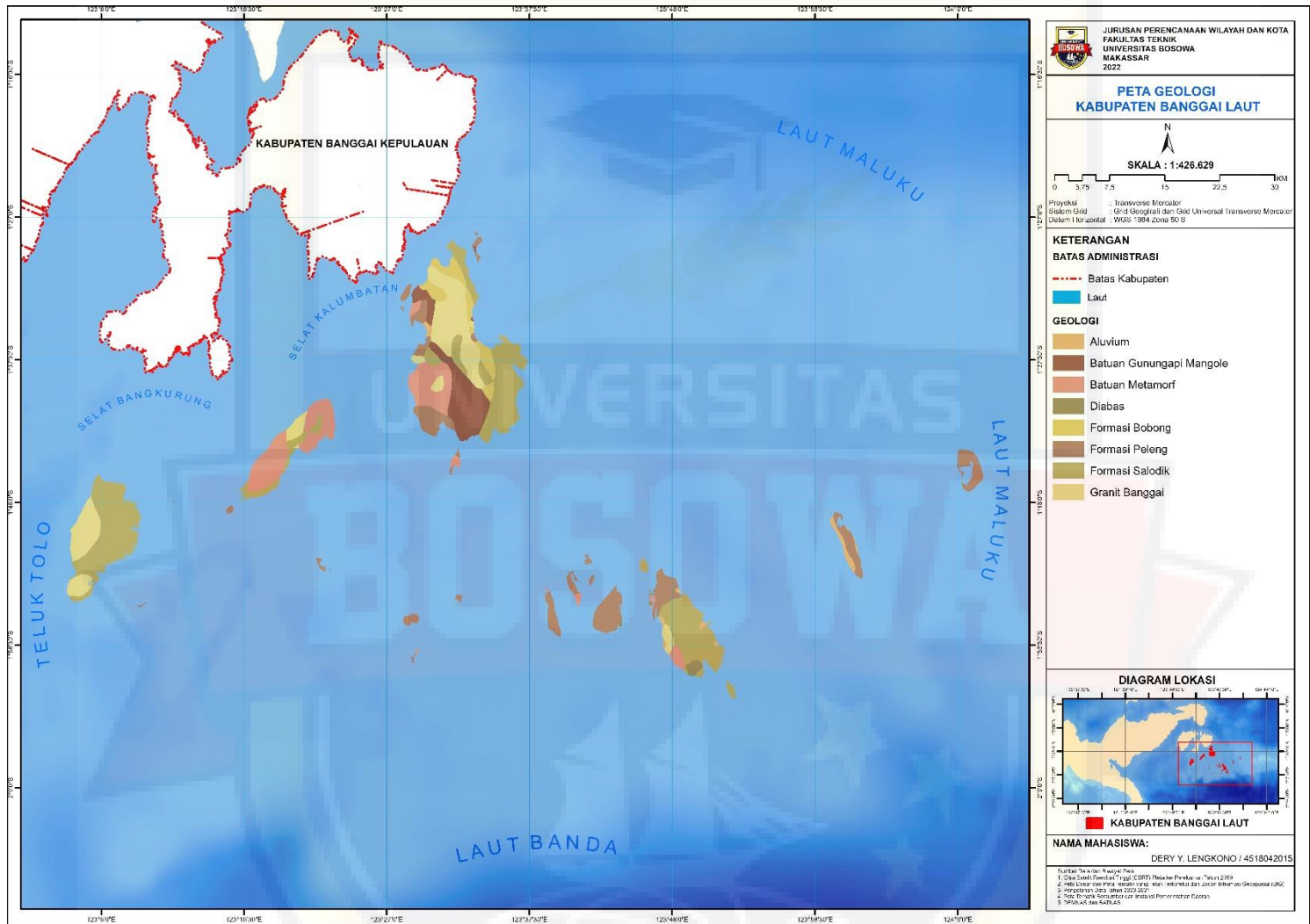
Gambar 4.1 Peta Administrasi Kabupaten Banggai Laut



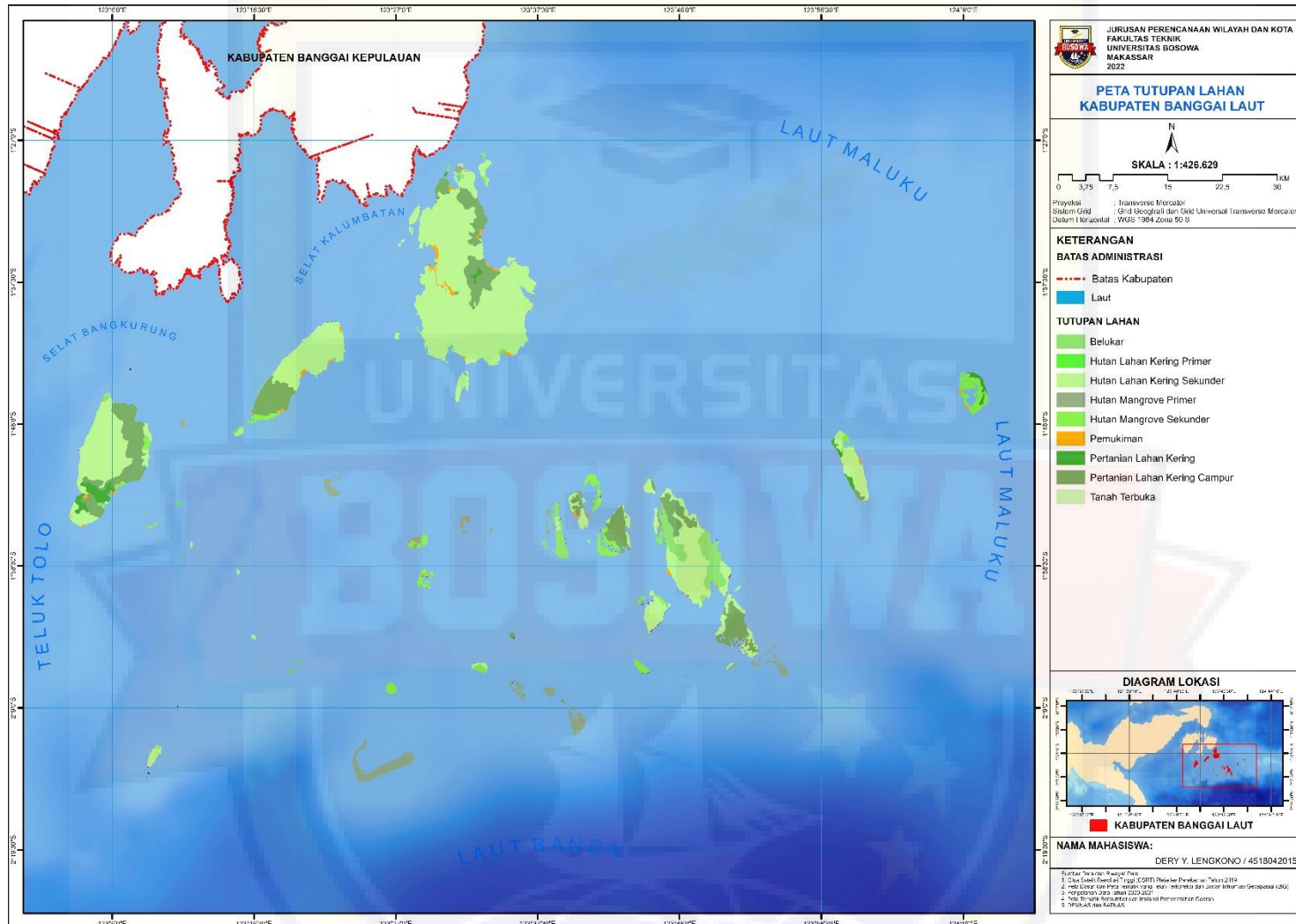
Gambar 4.2 Peta Topografi Kabupaten Banggai Laut



Gambar 4.3 Peta Kemiringan Lereng Kabupaten Banggai Laut



Gambar 4.4 Peta Geologi Kabupaten Banggai Laut



Gambar 4.5 Peta Tutupan Lahan Kabupaten Banggai Laut

B. Gambaran Umum Kecamatan Banggai Utara

1. Letak Geografis dan Administrasi

Ditinjau dari letak geografis, Kecamatan Banggai Utara terletak di bagian utara Kabupaten Banggai Laut. Kecamatan Banggai Utara merupakan salah satu dari 7 Kecamatan yang ada di banggai laut dengan luas wilayah 58,05 km². secara administratif, Kecamatan Banggai Utara memiliki batas wilayah sebagai berikut:

- Sebelah Utara : Selat Kalumbatan, Kabupaten Banggai Kepulauan
- Sebelah Selatan : Kecamatan Banggai
- Sebelah Timur : Laut Maluku
- Sebelah Barat : Selat kalumbatan

Kecamatan Banggai Utara terdiri dari 7 Desa dengan Desa terluas terletak di Desa Lokotoy yaitu 20,74 km² dan Desa Popisi merupakan Desa terkecil dengan luas wilayah 0,85 km². untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 4.8 berikut:

Tabel 4.8 Luas Wilayah Kecamatan Banggai Utara Dirinci Berdasarkan Desa

No	Desa	Luas Wilayah (km ²)	Persentase (%)
1.	Kendek	16,83	29
2.	Bone Baru	8,42	15

No	Desa	Luas Wilayah (km ²)	Persentase (%)
3.	Tolise Tubono	6,50	11,00
4.	Lokotoy	20,74	36
5.	Popisi	0,85	1
6.	Paisumosoni	4,71	8
Total		58,05	100

Sumber: Kecamatan Banggai Utara Dalam Angka Tahun 2021

2. Aspek Fisik Dasar Wilayah

a. Topografi dan Kemiringan Lereng

Topografi di Kecamatan Banggai Utara pada umumnya memiliki permukaan lahan yang datar, bergunung, bergelombang dan berbukit, dengan ketinggian lahan antara 0 - 300 meter diatas permukaan laut (mdpl).

Adapun kemiringan lereng Kecamatan banggai Utara dibagi dalam lima kelas yaitu dengan kelerengan 0-8% datar, 8-15 % landai, 15-25% agak curam, 25-45% curam, >45% sangat curam. Untuk lebih jelasnya terkait topografi dan kemiringan lereng dapat dilihat pada tabel 4.9 dan 4.10 dibawah ini:

Tabel 4.9 Topografi Kecamatan Banggai Utara

No.	Ketinggian (mdpl)	Luas (Ha)	Persentase (%)
1.	0-100	3745,72	70,85
2.	100-200	1528,71	28,91
3.	200-300	11,92	0,22
Jumlah Total		5286,35	100,00

Sumber: Data DEMNAS Resolusi Spasial 0.27-arcsecond Dengan Datum Vertikal EGM2008 Yang Dirilis Oleh Badan Informasi Geospasial (BIG) Pada Tahun 2018 dan Hasil Pengolahan ArcGis Tahun 2023

Tabel 4.10 Kemiringan Lereng Kecamatan Banggai Utara

No.	Kemiringan Lereng	Kelas Lereng	Luas (Ha)	Persentase (%)
1.	0-8 %	Datar	710,45	14,16
2.	8-15 %	Landai	1028,01	20,49
3.	15-25 %	Agak Curam	1298,00	25,87
4.	25-45 %	Curam	1299,51	25,90
5.	>45 %	Sangat Curam	680,60	13,56
Jumlah Total			5016,57	100,00

Sumber: Data DEMNAS Resolusi Spasial 0.27-arcsecond Dengan Datum Vertikal EGM2008 Yang Dirilis Oleh Badan Informasi Geospasial (BIG) Pada Tahun 2018 dan Hasil Pengolahan ArcGis Tahun 2023

b. Geologi

Formasi geologi sebagai pembentuk struktur batuan di wilayah Kecamatan Banggai Utara memiliki karakteristik yang berbagai macam. Hal ini dicirikan oleh adanya jenis satuan batuan yang bervariasi akibat pengaruh struktur geologi. Jenis batuan yang terdapat di Kecamatan Banggai Utara pada umumnya antara lain formasi bobong, granit banggai, batuan gunung api mangole, formasi peleng, formasi salodik. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 4.11 dibawah ini:

Tabel 4.11 Formasi Jenis Geologi Kecamatan Banggai Utara

No.	Formasi Geologi	Luas (Ha)	Persentase (%)
1.	Formasi Bobong	1638,50	31,25
2.	Granit Banggai	2231,16	42,56
3.	Batuan Gunung Api Mangole	273,34	5,21
4.	Formasi Peleng	165,01	3,14
5.	Formasi Salodik	933,89	17,81
Jumlah Total		5241,90	100,00

Sumber: Peta Geologi Bersistem Indonesia Skala 1:250.00 Yang Diterbitkan Oleh Pusat Penelitian dan Pengembangan Geologi Indonesia Pada Tahun 1994 dan Hasil Pengolahan ArcGis Tahun 2023

c. Tutupan Lahan

Tutupan lahan di Kecamatan Banggai Utara terbagi menjadi beberapa jenis tutupan lahan yang meliputi hutan lahan kering sekunder, hutan mangrove primer, permukiman, hutan mangrove sekunder, pertanian lahan kering, pertanian lahan kering campuran. Dari keseluruhan tutupan lahan yang terdapat di Kecamatan Banggai Utara, tutupan lahan hutan lahan kering sekunder merupakan tutupan lahan terbesar dengan luas 3608,74 Ha atau 65,02% dari total keseluruhan luas wilayah Kecamatan Banggai Utara. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 4.12 dibawah ini:

Tabel 4.12 Tutupan Lahan Kecamatan Banggai Utara

No.	Tutupan Lahan	Luas (Ha)	Persentase (%)
1.	Hutan Lahan Kering Sekunder	3608,74	65,02
2.	Hutan Mangrove Primer	96,49	1,73

No.	Tutupan Lahan	Luas (Ha)	Persentase (%)
3.	Permukiman	92,22	1,66
4.	Hutan Mangrove Sekunder	117,81	2,12
5.	Pertanian Lahan Kering	20,09	0,36
6.	Pertanian Lahan Kering Campur	1614,11	29,08
Jumlah Total		5549,46	100,00

Sumber: Peta RBI Skala 1:50.000 Yang Diterbitkan Oleh Badan Informasi Geospasial (BIG) Pada Tahun 2019 dan Hasil Pengolahan ArcGis Tahun 2023

3. Aspek Kependudukan

a. Distribusi Dan Kepadatan Penduduk

Jumlah penduduk Kecamatan Banggai Utara yang tersebar pada 7 desa, dengan Desa Kendek Sebagai Desa yang mempunyai jumlah penduduk terbanyak yaitu 2.461 jiwa dan Desa Paisumosoni merupakan Desa dengan jumlah penduduk paling sedikit yaitu 531 jiwa, dengan total keseluruhan jumlah penduduk yang ada di kecamatan Banggai utara yaitu 7.042 jiwa untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 4.13 dibawah ini:

Tabel 4.13 Distribusi dan Kepadatan Penduduk Kecamatan Banggai Utara Berdasarkan Kecamatan Tahun 2021

No	Desa	Luas Wilayah (Km ²)	Jumlah Penduduk (Jiwa)	Kepadatan Penduduk (jiwa/km ²)
1.	Kendek	16,83	2.461	146,23
2.	Bone Baru	8,42	1.042	123,75

No	Desa	Luas Wilayah (Km ²)	Jumlah Penduduk (Jiwa)	Kepadatan Penduduk (jiwa/km ²)
3.	Tolise Tubono	6,50	760	116,92
4.	Lokotoy	20,74	1.514	73,00
5.	Popisi	0,85	731	860,00
6.	Paisumosoni	4,71	534	113,38
Total		58,05	7.042	121,31

Sumber: Kecamatan Banggai Utara Dalam Angka Tahun 2021

b. Perkembangan Jumlah Penduduk

Perkembangan penduduk Kecamatan Banggai utara mengalami pertumbuhan yang terus bertambah setiap tahunnya. Hal ini dapat dilihat dalam kurun waktu 5 tahun terakhir, bahwa pada tahun 2017 dimana jumlah penduduknya sekitar 6.613 jiwa dan pada tahun 2018 mengalami peningkatan sebesar 96 jiwa, kemudia pada tahun 2019 mengalami peningkatan sebesar 96 jiwa,pada tahun 2020 mengalami peningkatan sebesar 88 jiwa dan pada tahun 2021 mengalami peningkatan sebesar 149 jiwa. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 4.14 dibawah ini:

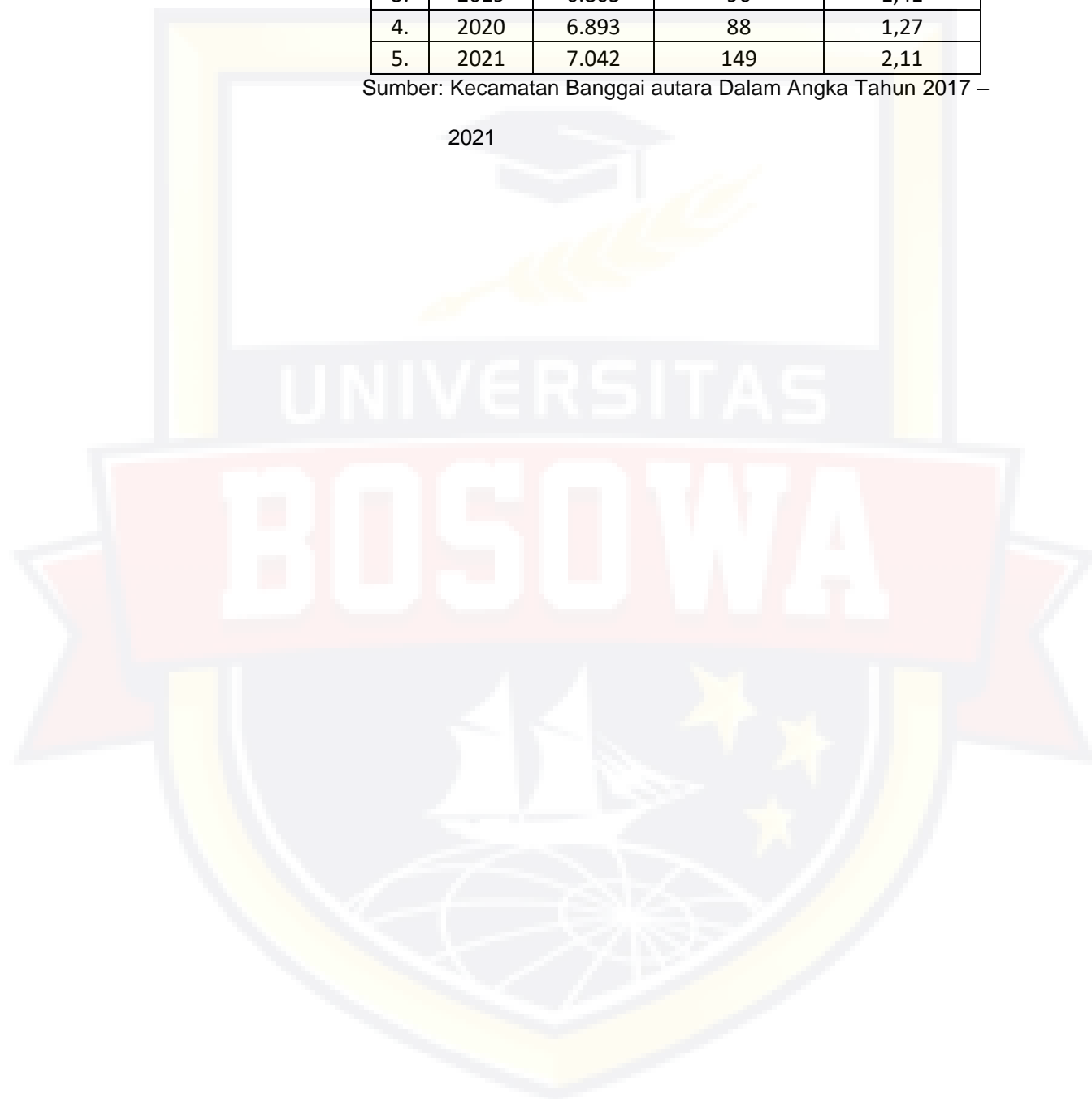
Tabel 4.14 Perkembangan Jumlah Penduduk Kecamatan Banggai Utara Pada Tahun 2017 – 2021

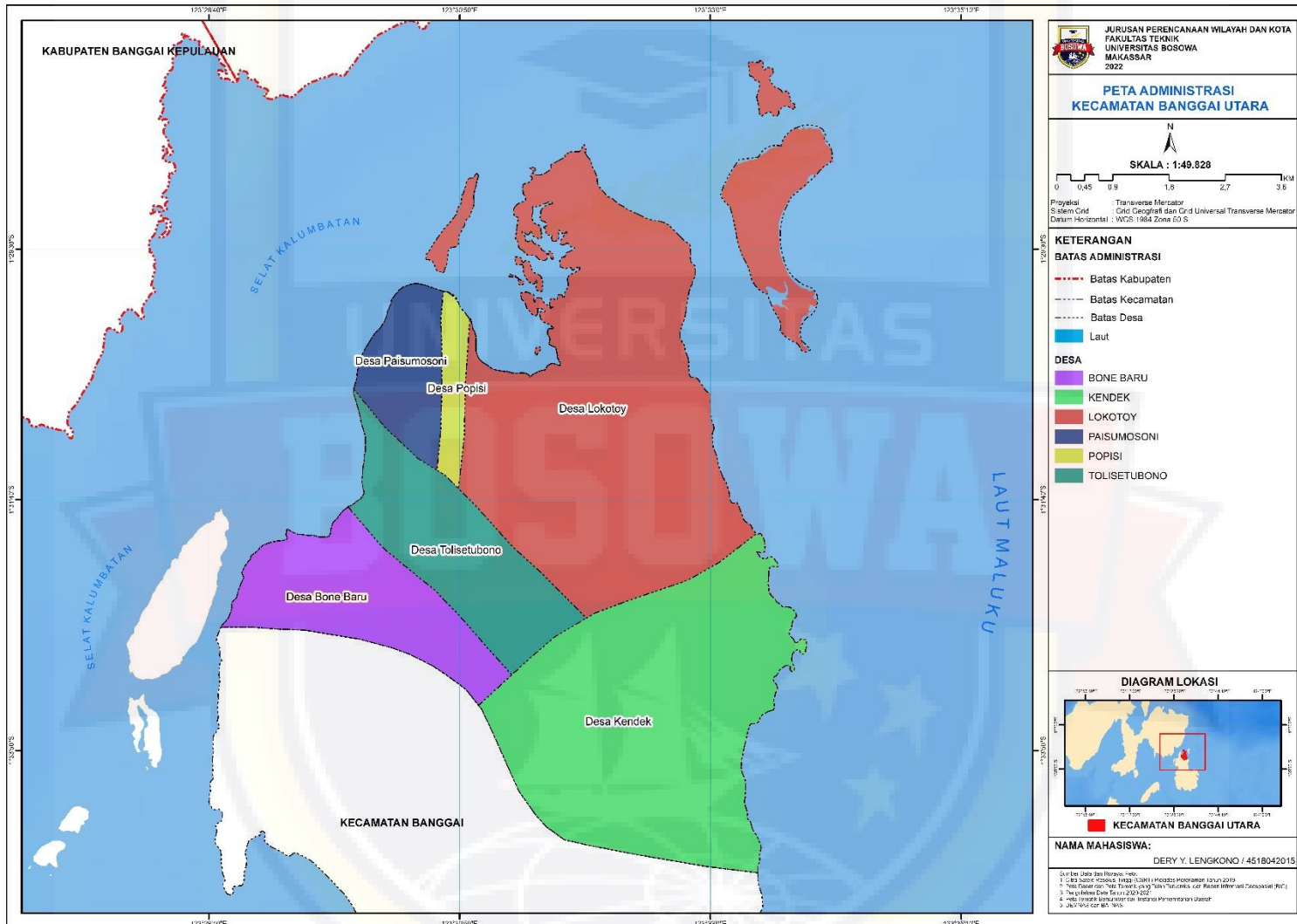
No.	Tahun	Penduduk (Ribu Jiwa)	Perkembangan (Ribu Jiwa)	Pertumbuhan (%)
1.	2017	6.613	-	-
2.	2018	6.709	96	1,43

No.	Tahun	Penduduk (Ribu Jiwa)	Perkembangan (Ribu Jiwa)	Pertumbuhan (%)
3.	2019	6.805	96	1,41
4.	2020	6.893	88	1,27
5.	2021	7.042	149	2,11

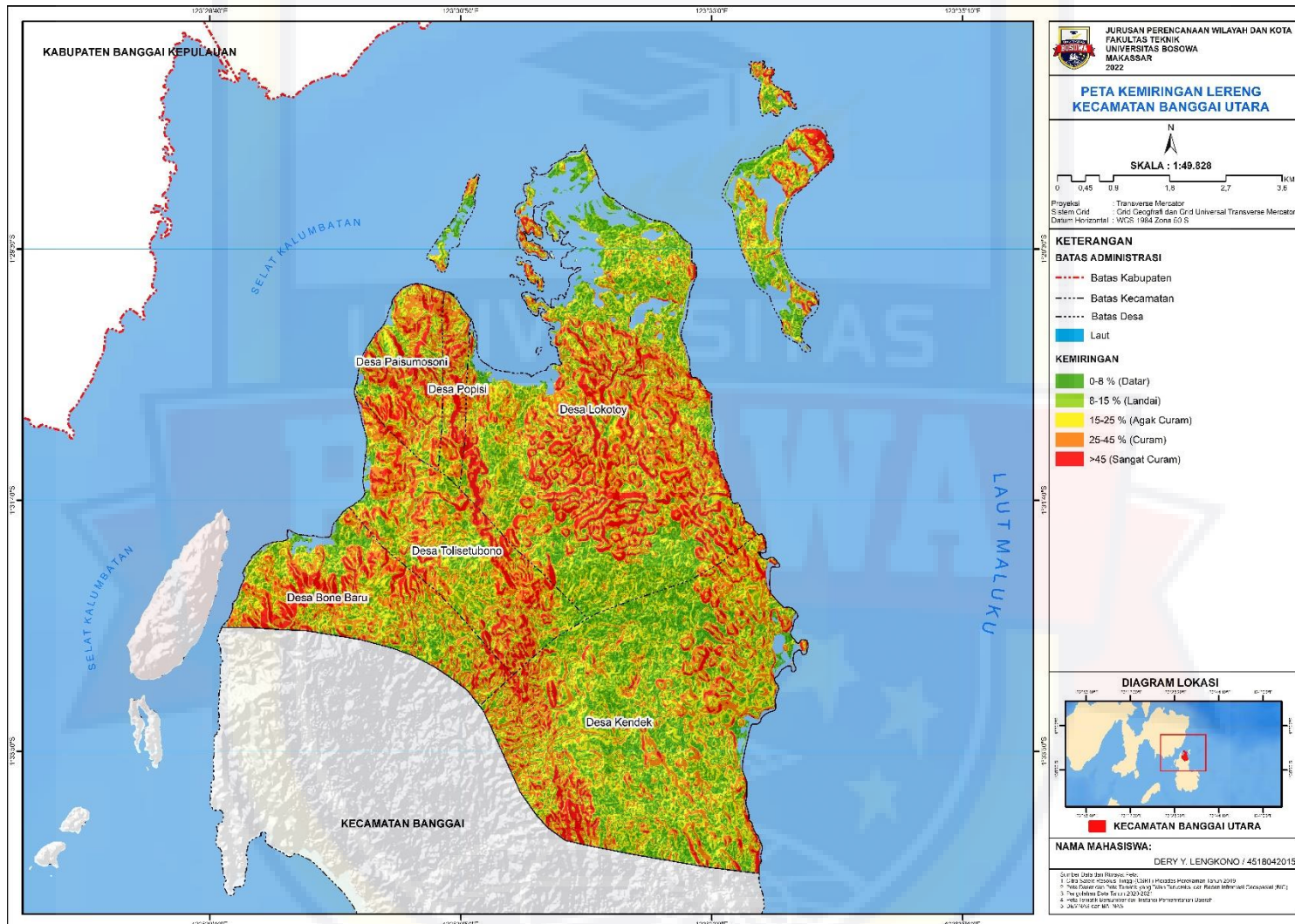
Sumber: Kecamatan Banggai utara Dalam Angka Tahun 2017 –

2021

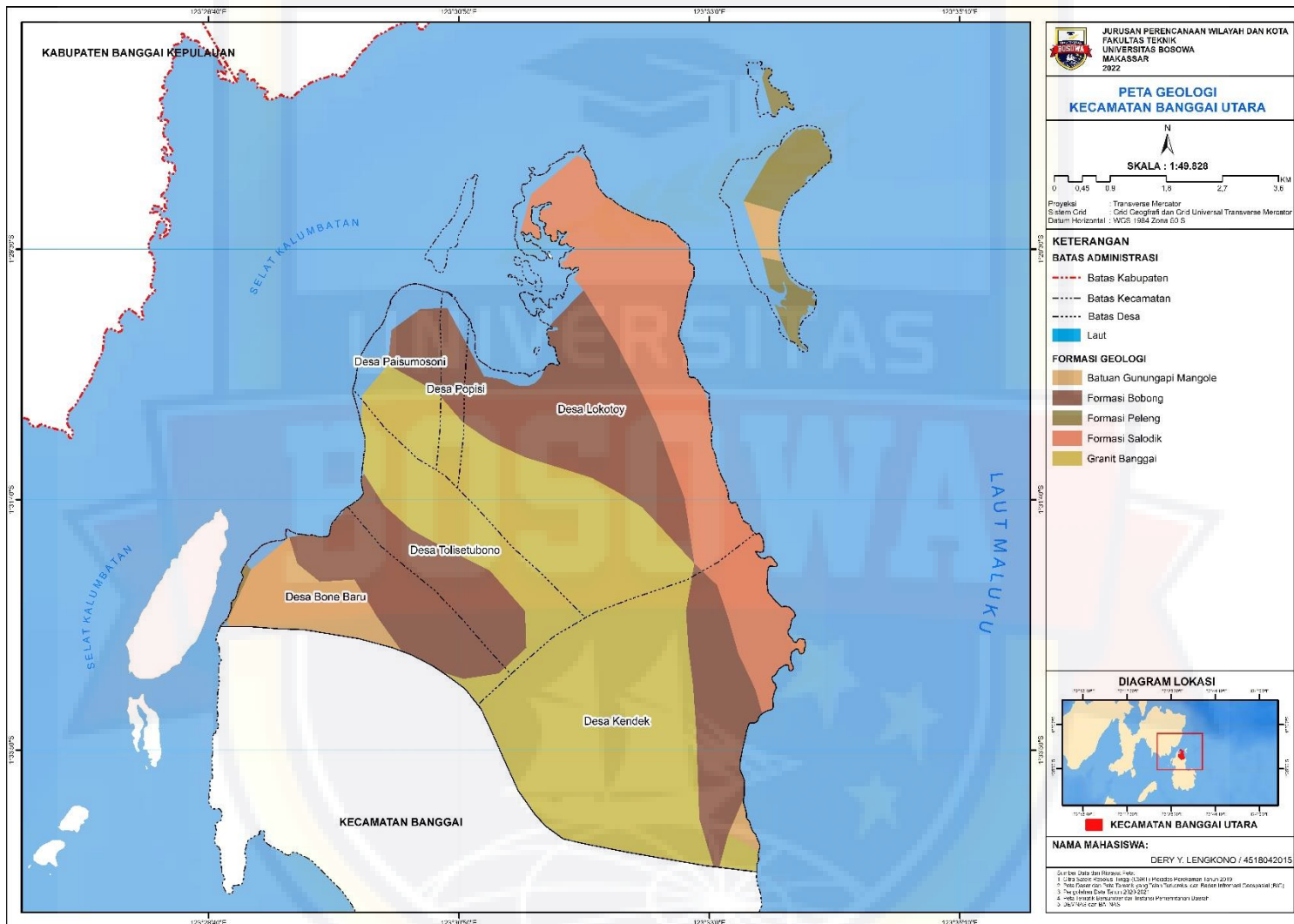




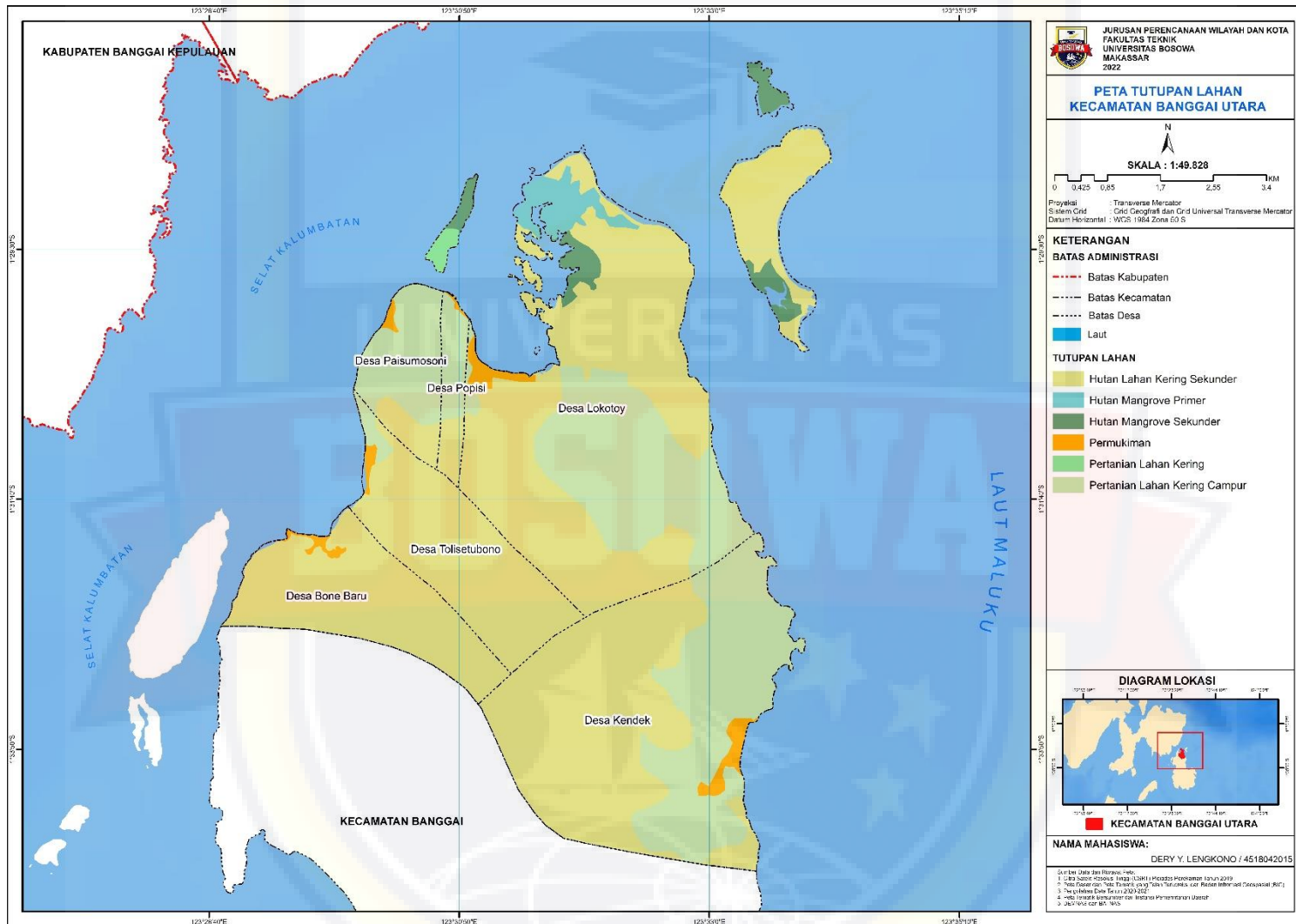
Gambar 4.6 Peta Administrasi Kecamatan Banggai Utara



Gambar 4.8 Peta Kemiringan Lereng Kecamatan Banggai Utara



Gambar 4.9 Peta Geologi Kecamatan Banggai Utara



Gambar 4.10 Peta Tutupan Lahan Kecamatan Banggai Utara

C. Gambaran Umum Lokasi Penelitian

1. Letak Geografis dan Administrasi

Secara umum lokasi penelitian Infrastruktur Transportasi Dalam Mendukung Pengembangan Objek Wisata Pantai Oyama berada di Desa Lokotoy Kecamatan Banggai Utara, Kabupaten Banggai Laut. Desa Lokotoy termasuk kedalam daerah dataran dan perbukitan dengan ketinggian wilayah antara 0-200 meter diatas permukaan laut (mdpl). Desa Lokotoy terdiri dari lima dusun dengan luas wilayah sebesar 2344,92 Ha. Adapun batas administrasi desa lokotoy adalah:

- Sebelah Utara : Selat Kalumbatan
- Sebelah Timur : Laut Maluku
- Sebelah Barat : Desa Popisi, Desa Tolisetubono
- Sebelah Selatan : Desa Tolisetubono, Desa Kendek

Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada Gambar 4.14 Peta administrasi Desa Lokotoy, dan 4.15 Peta Delineasi Wisata Pantai Oyama.

2. Kondisi Infrastruktur Transportasi

Kondisi infrastruktur transportasi yang dalam mendukung pengembangan objek wisata yang ada di Kabupaten Banggai Laut belum sepenuhnya terpenuhi dikarenakan keterbatasan sarana dan prasarana infrastruktur transportasi terutama pada

sarana infrastruktur transportasi darat seperti terminal. Terminal yang ada merupakan terminal sementara yang dikarenakan tidak adanya lahan terminal tersebut sehingga mobil penumpang yang parkir mengambil sedikit tepian jalan raya sebagai tempat parkir mobil. Adapun prasarana dan sarana infrastruktur transportasi laut sudah cukup memadai hanya saja perlu diadakannya peningkatan terhadap ruang tunggu, dan lahan parkir dikarenakan jika ada kapal besar masuk ruang tunggu dan lahan parkir tidak cukup dalam menampung jumlah penumpang serta kendaraan yang ada. Untuk lebih jelasnya terkait kondisi sarana dan prasarana infrastruktur transportasi dapat dilihat pada gambar 4.11 infrastruktur transportasi darat 4.12 infrastruktur transportasi laut dibawah ini:



4.11 Infrastruktur Transportasi Darat



4.12 Infrastruktur Transportasi Laut

3. Daya Tarik Wisata Pantai Oyama

Pantai oyama memiliki warnah air yang jernih dengan suasana sejuk dari terpanan angina dan pepohonan yang asri ditambah lagi pemandangannya yang indah, terumbu karang yang beraneka ragam, hutan mangrove di belakang pantai oyama menupakan nilai plus dari pantai oyama. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada gambar dibawah ini:



Gambar 4.13 Daya Tarik Wisata Pantai Oyama



Gambar 4.15 Peta Delineasi Kawasan Perencanaan Wisata Pantai Oyama

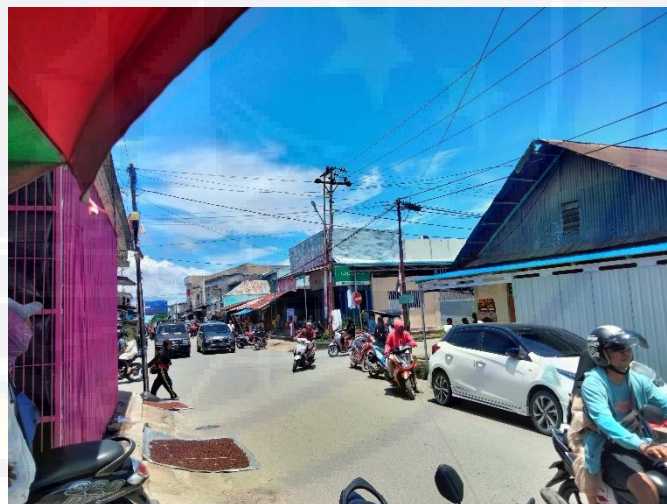
D. Analisis Kondisi Sarana dan Prasarana Infrastruktur Transportasi Dalam Mendukung Pengembangan Objek Wisata Pantai Oyama Di Desa Lokotoy

1. Analisis Infrastruktur Transportasi Darat

a. Sarana Infrastruktur Transportasi Darat

- **Mobil Penumpang**

Berdasarkan dokumentasi dari hasil survey langsung dilapangan mengenai kondisi eksisting mobil penumpang yang ada di lokasi penelitian yakni sudah sesuai dengan Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 dengan jenis mobil penumpang yang di syaratkan. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada gambar 4.16 dibawah ini:

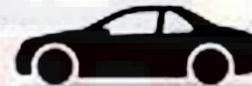


Gambar 4.16 Mobil Penumpang

Menurut Peraturan Pemerintah No 55 Tahun 2012 jenis mobil penumpang yang di syaratkan terbagi menjadi tiga bagian yaitu mobil penumpang sedan, mobil penumpang bukan sedan, dan mobil penumpang lainnya. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada gambar 4.17 dan tabel 4.15 dibawah ini:



MOBIL PENUMPANG SEDAN



MOBIL PENUMPANG BUKAN SEDAN



MOBIL PENUMPANG LAINNYA

Gambar 4.17 Analisis Jenis Mobil Penumpang

Tabel 4.15 Mobil

Peraturan pemerintah Nomor 55 Tahun 2012			Eksisting		
Mobil Penumpang Sedan	Mobil penumpang Bukan Sedan	Mobil Penumpang Lainnya	Mobil Penumpang Sedan di Lokasi Penelitian	Mobil Penumpang Bukan Sedan Lokasi Penelitian	Mobil Penumpang lainnya
ruang mesin	ruang mesin	ruang mesin	✓	✓	✓
ruang pengemudi	ruang pengemudi, ruang	ruang pengemudi	✓	✓	✓
					✓

Peraturan pemerintah Nomor 55 Tahun 2012			Eksisting		
Mobil Penumpang Sedan	Mobil penumpang Bukan Sedan	Mobil Penumpang Lainnya	Mobil Penumpang Sedan di Lokasi Penelitian	Mobil Penumpang Bukan Sedan Lokasi Penelitian	Mobil Penumpang lainnya
ruang bagasi	penumpang dan atau ruang bagasi	ruang penumpang atau ruang bagasi	✓		

Sumber: Hasil Rekonstruksi Peneliti Tahun 2023

Keterangan:

✓ = Sudah Terpenuhi

× = Belum Terpenuhi

- **Mobil Bus**

Mobil bus pariwisata yang digunakan untuk membawa wisatawan ke berbagai tempat wisata sudah tersedia sebagaimana mestinya. Dapat dilihat pada gambar 4.18 dan tabel 4.16 dibawah ini:



Gambar 4.18 Ketersediaan Bus Pariwisata

Tabel 4.16 Analisis Ketersediaan Mobil Bus

Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012					Eksisting			
Jenis Bus	jumlah Berat Maksimal (kg)	Panjang (mm)	Lebar (mm)	tinggi (mm)	Jumlah Berat Maksimal	Panjang	Lebar	Tinggi
Mobil Bus Sedang	5.000-8.000	9.000	2.100	1.700	✓	✓	✓	✓

Sumber: Hasil Rekonstruksi Peneliti Tahun 2023

Keterangan:

✓ = Sudah Terpenuhi

× = Belum Terpenuhi

Berdasarkan hasil observasi lapangan, jenis bus pariwisata yang tersedia merupakan jenis mobil bus sedang. Berdasarkan peraturan pemerintah Nomor 55 Tahun 2022 tentang kendaraan menjelaskan bahwa mobil bus merupakan setiap kendaraan bermotor yang dilengkapi lebih dari delapan tempat duduk termasuk tempat duduk pengemudi baik dengan maupun tanpa perlengkapan pengangkutan bagasi. Selain itu dalam peraturan pemerintah Nomor 55 Tahun 2022 menjelaskan tentang jenis-jenis mobil bus yang dimana mobil bus pariwisata tergolong dalam mobil bus sedang. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada gambar 4.19 dibawah ini:



Gambar 4.19 Jenis-Jenis Mobil Bus

b. Prasarana Infrastruktur Transportasi Darat

- **Jalan**

Berdasarkan Peraturan Pemerintah PU No. 19/PRT/M/2011 tentang persyaratan teknis jalan dan kriteria perencanaan teknis jalan. Yang dimana mengatur tentang ketentuan teknis badan jalan yang dibagi berdasarkan kelas jalan yaitu arteri, kolektor, lokal dan jalan lingkungan. Berdasarkan hasil survey lapangan jalan yang ada di lokasi penelitian merupakan

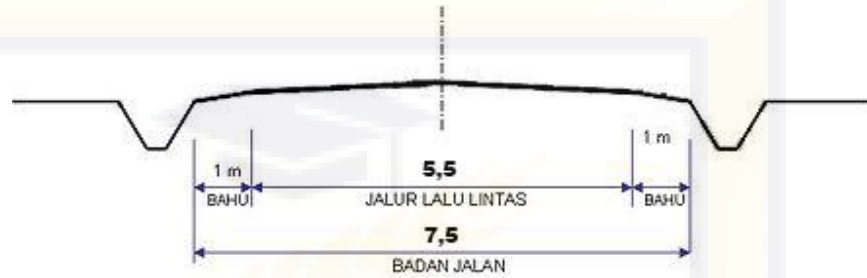
jalan Lokal Primer dengan lebar jalan sekitar 7,5 m termasuk bahu jalan sesuai dengan ketentuan teknis badan jalan dalam Peraturan Pemerintah PU No. 19/PRT/M/2011. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada gambar 4.20 dibawah ini:



Gambar 4.20 Ketersediaan Jaringan Jalan

Berdasarkan hasil survey lapangan yaitu tersedianya jaringan jalan sebagai jalur penggerak. Sesuai dengan Peraturan Pemerintah PU No 19/PRT/M/2011 bahwa kelas jalan dibagi menjadi empat bagian yaitu jalan arteri, jalan kolektor, jalan lokal, dan jalan lingkungan berdasarkan lebar median jalan, jalan, lokal primer memiliki lebar 7,5 m dengan kecepatan

rata-rata diatas 20 km/jam. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada gambar 4.21 dan tabel 4.17 dibawah ini:



Gambar 4.21 Ilustrasi Jalan Kolektor

Tabel 4.17 Ketersediaan Jaringan Jalan

	Peraturan Pemerintah PU No. 19/PRT/M/2011	Eksisting
Kelas Jalan	lebar jalan (m)	Lebar Jalan
Lokal	7,5	✓

Sumber: Hasil Rekonstruksi Peneliti Tahun 2023

Keterangan:

✓ = Sudah Terpenuhi

× = Belum Terpenuhi

- **Terminal**

Berdasarkan hasil survey dan pengamatan lapangan di lokasi penelitian bahwa terminal yang ada merupakan terminal sementara yang sudah di gunakan masyarakat sejak lama dan dan belum ada tindakan dari pemerintah sebab lahan untuk terminal tersebut belum

ada. Dapat dilihat pada gambar 4.22 dan tabel 4.18 dibawah ini:



Gambar 4.22 Terminal di Loaksi Penelitian

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 24 Tahun 2021 tentang penyelenggaraan terminal penumpang angkutan jalan memiliki standar minimal fasilitas terminal penumpang. Berdasarkan hasil survey lapangan bahwa terminal yang ada di lokasi penelitian sangat tidak sesuai dengan standar fasilitas terminal. Dalam terminal terdapat fasilitas utama dan fasilitas penunjang, yang termasuk fasilitas utama yaitu jalur keberangkatan, jalur kedatangan, ruang tunggu penumpang pengantar, dan atau penjemput, tempat naik turun penumpang, tempat parkir kendaraan, fasilitas pengelolaan lingkungan hidup, perlengkapan jalan, media informasi, kantor

penyelenggara terminal, loket penjualan tiket, pelayanan pengguna terminal dari pengusaha bus (*customer service*), *outlet* Pembelian tiket secara online, jalur pejalan kaki, dan tempat berkumpul darurat. Sedangkan fasilitas penunjang yaitu fasilitas penyandang disabilitas dan ibu hamil atau menyusui, pos kesehatan, fasilitas kesehatan, fasilitas peribadatan, pos polisi, alat pemadam kebakaran dan fasilitas umum lainnya. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada gambar 4.23 dan tabel 4.18 dibawah ini:



Gambar 4.23 Ilustrasi Perencanaan Terminal

Tabel 4.18 Analisis Ketersediaan Sarana Dan Prasarana Terminal

Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 24 Tahun 2021		Eksisting	
fasilitas utama	fasilitas penunjang	Fasilitas Utama	Fasilitas Penunjang
jalur keberangkatan	fasilitas penyandang disabilitas dan ibu hamil atau menyusui	✓	×
jalur kedatangan	pos kesehatan	✓	×
ruang tunggu penumpang, pengantar, dan atau penjemput	fasilitas kesehatan	×	×
tempat naik turun penumpang	fasilitas peribadatan	✓	×
tempat parkir kendaraan	pos polisi	×	×
fasilitas pengelolaan lingkungan hidup	alat pemadam kebakaran	×	×
perlengkapan jalan	fasilitas umum: 1. toilet 2. rumah makan 3. fasilitas telekomunikasi 4. tempat istirahat awak kendaraan 5. fasilitas peredukasi pencemaran udara dan kebisingan 6. fasilitas pemantau kualitas udara dan gas buang 7. fasilitas kebersihan 8. fasilitas perbaikan ringan kendaraan umum 8. fasilitas perdagangan dan pertokoan 9. fasilitas penginapan	✓	✓
media informasi		×	
kantor penyelenggara terminal		×	
loket penjualan tiket		×	
pelayanan pengguna terminal dari pengusaha bus (<i>costumer service</i>)		×	
outlet pembelian tiket secara online		×	
jalur pejalan kaki		×	
tempat berkumpul darurat		×	

Sumber: Hasil Rekonstruksi Peneliti Tahun 2023

Keterangan:

✓ = Sudah Terpenuhi

× = Belum Terpenuhi

2. Infrastruktur Transportasi Laut

a. Sarana Transportasi Laut

- **Kapal Penumpang**

Berdasarkan hasil survey lapangan pada lokasi penelitian kapal penumpang yang ada di lokasi penelitian sudah sesuai dengan standar yang ada dalam Peraturan

Menteri Perhubungan Republik Indonesia No. 61 Tahun 2019 tentang standar kelaiklautan kapal. Dapat dilihat pada gambar 4.24 dibawah ini:



Gambar 4.24 Ketersediaan Kapal Penumpang

Kapal penumpang yang melayani orang atau barang yang keluar masuk daerah kabupaten banggai laut sudah terpenuhi sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 61 Tahun 2019 Tentang standar kelaiklautan kapal penumpang dengan memenuhi kelaiklautan kapal yaitu keselamatan kapal, pencegahan pencemaran perairan dari kapal, pengawakan kapal, garis muat kapal dan muatan, kesejahteraan awak kapal dan kesejahteraan penumpang, status hokum kapal, manajemen keselamatan dan pencemaran kapal, dan manajemen keamanan kapal. Unruk lebih jelasnya dapat dilihat pada

gambar 4.25 ilustrasi kapal penumpang dan Tabel 4.19 dibawah ini:



Gambar 4.25 Ilustrasi Kapal penumpang

Tabel 4.19 Analisis Ketersediaan Fasilitas Kapal penumpang

PM 51 Tahun 2015	Eksisting
Fasiliatas	Fasilitas
Keselamatan	✓
Keamanan	✓
Kenyamanan	✓

Sumber: Hasil Rekonstruksi Peneliti Tahun 2023

Keterangan:

✓ = Sudah Terpenuhi

× = Belum Terpenuhi

- **Perahu**

Berdasarkan hasil survey lapangan perahu merupakan sebuah alat penyebrangan agar bias sampai ke objek wisata pantai oyama. Yang dimana Perahu yang

digunakan untuk menyebrang sudah sesuai dengan ketentuan perahu berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 61 Tahun 2021. Dapat dilihat pada gambar 4.26 dibawah ini:



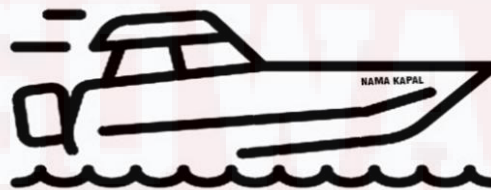
Gambar 4.26 Ketersediaan Perahu Penyebrangan

Meski elemen pelengkap dari perahu ini belum lengkap setidaknya sudah tersedia beberapa elemen pelengkap perahu. Perahu memiliki ketentuan seperti lambing badan usaha/pemilik yang ditempatkan pada tempat yang mudah di baca baik dari dalam ataupun luar kapal. Dengan ketentuan ukuran sekurang-kurangnya 10 cm dan bila bentuk persegi ukuran Panjang/lebarnya 10 cm. nama badan usaha pemilik ditempatkan diatas ruang kemudi (anjungan) pada bagian kiri dan kanan japel setelah lambing perusahaan/pemilik kapal tersebut dengan ketentuan ukuran huruf lebar 10-15 cm, tebal

huruf 3-5 cm, dan tinggi 15-20 cm serta bentuk huruf yang digunakan yaitu huruf besae/balok. Untuk lebih jelasnya dapat di lihat pada gambar 4.27 nama badan usaha dan 4.28 nama perahu dan tabel 4.20 dibawah ini:



Gambar 4.27 Ilustrasi Nama Badan Usaha



Gambar 4.28 Ilustrasi Nama Perahu

Tabel 4.20 Analisis Ketersediaan Perahu

Peraturan Republik Indonesia Nomor 61 Tahun 2021	Eksisting
Lambang Badan Usaha/Pemilik	✓
Nama Badan Usaha/Pemilik	✓

Sumber: Hasil Rekonstruksi Peneliti Tahun 2023

Keterangan:

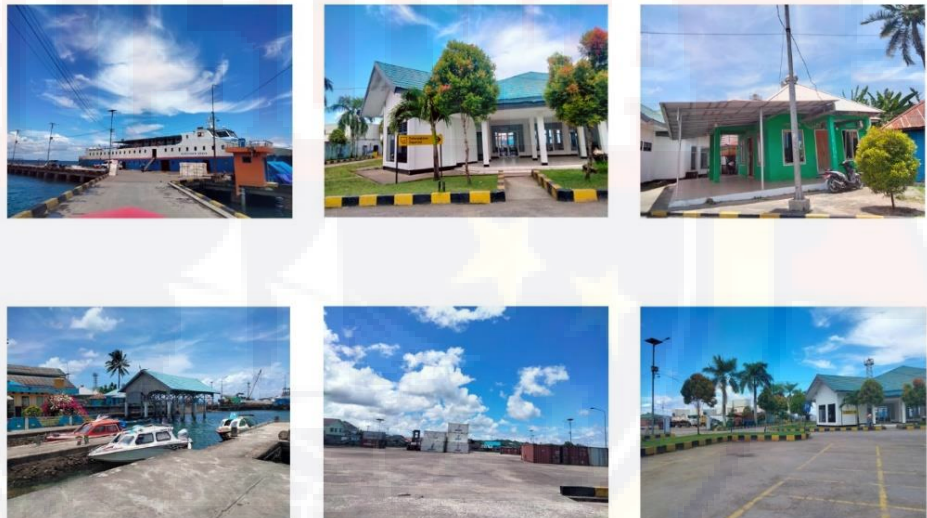
✓ = Sudah Terpenuhi

× = Belum Terpenuhi

b. Analisis Prasarana Transportasi Laut

- **Pelabuhan**

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 57 Tahun 2020 tentang penyelenggaraan pelabuhan laut, pelabuhan yang ada di lokasi penelitian sudah sepenuhnya terpenuhi hanya perlu mengadakan peningkatan terhadap fasilitas yang ada. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada gambar 4.29 di bawah ini:



Gambar 4.29 Ketersediaan Sarana dan Prasarana Pelabuhan

Dalam penyelenggaraan pelabuhan laut berdasarkan Peraturan Menteri perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 57 Tahun 2020 mengatur tentang penyelenggaraan

pelabuhan laut yang terdiri dari aspek administrasi , aspek ekonomi, aspek keselamatan dan keamanan pelayaran prasarana, sarana dan sumberdaya manusia pandu bagi pelabuhan yang perairannya telah ditetapkan sebagai perairan wajib pandu dan kapal patrol apabila di butuhkan. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada gambar 4.30 dan tabel 4.21 dibawah ini:



Gambar 4.30 Ilustrasi sarana dan prasarana Pelabuhan

Tabel 4.21 Analisis Ketersediaan Sarana dan Prasarana Pelabuhan

Per.08/MEN/2012		Eksisting	
Fasilitas Utama	Fasilitas Penunjang	Fasilitas utama	Fasilitas Penunjang
Dermaga Pelabuhan	Balai Pertemuan Nelayan	✓	×
Alur Pelayaran	Mess Operator	✓	×
Penahan Gelombang (breakwater) dan Turap (revertment)	Wisma Nelayan	✓	×

Per.08/MEN/2012		Eksisting	
Fasilitas Utama	Fasilitas Penunjang	Fasilitas utama	Fasilitas Penunjang
	Fasilitas Sosial dan Umum (Tempat Peribadatan dan MCK)	✓	✓
Kolam Pelabuhan			
Jalan Komplek	Pertokoan	✓	✓
Drainase	Pos Jaga	✓	✓
Lahan	Sarana Informasi Pelabuhan	✓	✓

Sumber: Hasil Rekonstruksi Peneliti Tahun 2023

Keterangan:

✓ = Sudah Terpenuhi

× = Belum Terpenuhi

3. Analisis Infrastruktur Transportasi Udara

Berdasarkan peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 77 Tahun 2015 Tentang standarisasi dan sertifikasi fasilitas bandar udara. Adapun bandar udara yang ada dilokasi penelitian masih dalam proses perencanaan untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 4.22 dibawah ini:

Tabel 4.22 Analisis Ketersediaan fasilitas Bandar Udara

PM 77 Tahun 2015	Eksisting
Fasilitas Bandara	Bandar Udara
Gedung	×
Jalan	×
Kebutuhan Ruang	×
Gudang	×
Tempat Parkir	×
Ruang Tunggu	×
Toilet	×
Hotel	×

PM 77 Tahun 2015	Eksisting
Fasilitas Bandara	Bandar Udara
Tempat Ibadah	×

Sumber: Hasil Rekonstruksi Peneliti Tahun 2023

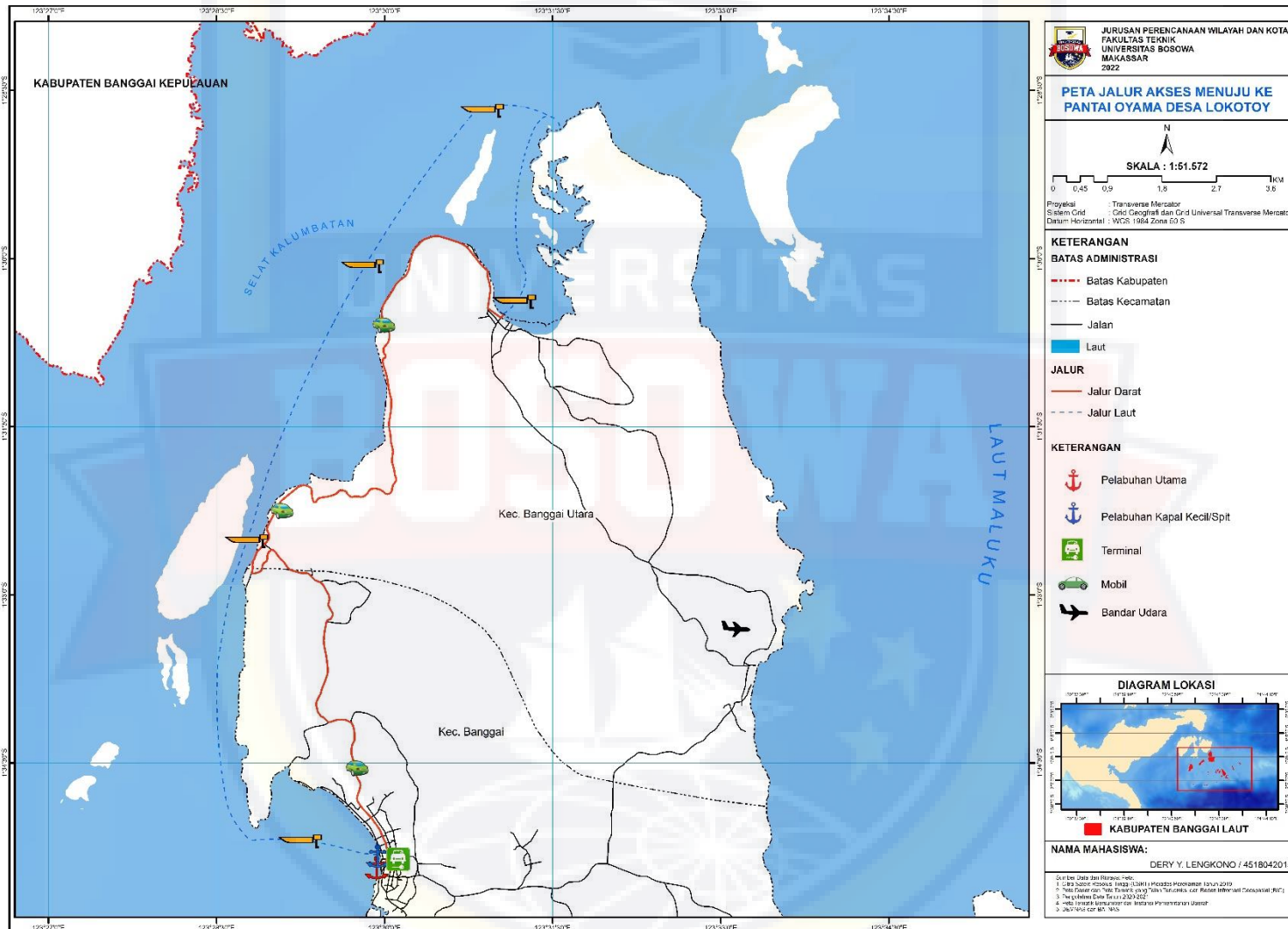
Keterangan:

✓ = Sudah Terpenuhi

× = Belum Terpenuhi

E. Analisis Trayek Akses Menuju Ke Pantai Oyama

Berdasarkan hasil survey lapangan bahwa jalur akses menuju ke pantai oyama dari pusat kota dapat dilalui melalui jalur darat dan jalur laut. Yang dimana jalur darat dapat di akses menggunakan mobil penumpang dari pusat kota menuju ke desa lokotoy dengan biaya Rp. 45.000 – 50.000/orang, kemudian lanjut menggunakan perahu katingting/spit yang telah tersedia di desa lokotoy dengan mengeluarkan biaya Rp. 25.000/orang untuk pulang perginya. Sedangkan jika menggunakan jalur laut setelah dari pelabuhan utama jalan kaki ke pelabuhan tobing dan langsung menyebrang menggunakan spit dari pelabuhan tobing ke objek wisata pantai oyama dengan mengeluarkan biaya carter spit sekitar Rp. 800.000 pulang-pergi. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada gambar 4.30 jalur akses menuju ke pantai oyama di bawah ini:



F. Karakteristik Responden

1. Responden Berdasarkan Usia

Usia responden yang termasuk dalam penelitian ini mulai dari usia 15-60 tahun, untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel dibawah ini:

Tabel 4.23 Jumlah Responden Berdasarkan Usia

No	Usia Responden	Frekuensi	Presentase (%)
1	16 – 30	50	52%
2	31 – 40	20	21%
3	41 – 50	16	17%
4	51 – 60	10	10%
Jumlah		96	100%

Sumber: Hasil Pengolahan Data Kuisisioner 2023

2. Responden Berdasarkan Jenis Kelamin

Dari hasil rekapitulasi data dan pengolahan data kuisisioner yang telah sebarakan sebanyak 96 responden dapat diketahui bahwa terdapat 40 responden laki-laki dan 56 responden perempuan untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 4.16 di bawah ini:

Tabel 4.24 Jumlah Responden Berdasarkan Jenis Kelamin

No	Jenis Kelamin	Jumlah (jiwa)	Persentase (%)
1.	Laki-Laki	40	42
2.	Perempuan	56	58
Jumlah Total		96	100

Sumber: Hasil Pengelolaan Data Kuisisioner Tahun 2023

G. Analisis Deskriptif Kualitatif

Kawasan Wisata Pantai Oyama Desa Lokotoy merupakan satu-satunya wisata yang ada di desa tersebut. Dengan keindahan alam yang dimiliki pantai oyama yang dimana membuat masyarakat setempat membuka pantai oyama pertama kali pada tahun 2014 dan peresmian di bukanya pantai oyama menjadi tempat wisata pada tahun 2015.

Arpan T. Dg. Mangawi sebagai kepala Desa Lokotoy mengatakan bahwa dulunya pantai oyama di kelola oleh masyarakat Desa Lokotoy namun sekitar tahun 2018 pantai oyama di wakafkan ke Pemerinta daerah untuk di kelola. Namun hingga saat ini pemerintah daerah belum sama sekali melakukan penindakan terhadap Wisata Pantai Oyama.

Berdasarkan hasil wawancara dengan responden bahwa infrastruktur transportasi yang mendukung dalam pengembangan objek wisata pantai oyama masih belum memadai baik dari segi infrastruktur transportasi darat dan infrastruktur transportasi laut dan udara. Adapun dari infrastruktur transportasi darat yaitu jaringan jalan serta terminal, yang dimana belum ada jalur darat yang bisa sampai langsung ke objek wisata pantai oyama serta masih perlu di lakukannya peningkatan dan pengembangan terhadap terminal yang ada di lokasi penelitian. Adapun infrastruktur laut yaitu jalur trayek

menuju ke pantai oyama dan pelabuhan masih perlu dilakukannya peningkatan terhadap fasilitas yang ada dan untuk infrastruktur transportasi udara perlu dilakukannya pengembangan agar wisatawan dari luar daerah yang tujuan wisatanya hanya beberapa hari tidak menghabiskan waktunya di perjalanan.

Berdasarkan hasil penelitian bahwa infrastruktur transportasi akses menuju ke pantai oyama Desa Lokotoy masih belum memadai bahkan kadang ada wisatawan dari luar yang mau ke wisata pantai oyama harus menunggu mencari perahu/spit yang bisa mengantarkan ke pantai oyama bahkan kadang ada wisatawan yang tidak bisa pergi ke pantai oyama dikarenakan tidak mendapatkan perahu/spit.

Berdasarkan hasil kuisioner bahwa infrastruktur transportasi dalam mendukung pengembangan Objek Wisata Pantai Oyama di Desa Lokotoy, Kecamatan Banggai Utara, Kabupaten Banggai Laut masih belum memadai perlu dilakukannya peningkatan serta pengembangan terkait infrastruktur transportasi. Berdasarkan hasil tanggapan dari responden terhadap infrastruktur transportasi dalam mendukung pengembangan Objek Wisata Pantai Oyama yaitu mendapatkan skor sebesar 76,04 % menyatakan tidak berkembang. Oleh karena itu dengan melihat kondisi serta potensi yang dimiliki objek Wisata Pantai Oyama Di Desa Lokotoy maka dilakukannya

Analisis BORDA untuk mengetahui pengembangan prioritas infrastruktur transportasi dalam mendukung pengembangan Objek Wisata Pantai Oyama.

H. Analisis Pengembangan Prioritas Infrastruktur Transportasi

Borda merupakan suatu metode yang digunakan pada pengambilan keputusan kelompok untuk pemilihan single winner ataupun multiple winner, dimana pemberi suara (*voters*) melakukan perangkaian terhadap kandidat yang disusun berdasarkan pilihan (*preference*). Metode Borda (Jean Charles de Borda, abad ke 18) merupakan salah satu metode yang digunakan dalam menentukan alternatif terbaik dari beberapa alternatif yang dipilih. Dan setiap alternatif pilihan pengambil keputusan akan dinilai dari bobotnya berdasarkan rangkingnya. Selain itu angka terbesar merupakan alternatif yang terbaik pilihan para pengambil keputusan. Dalam pemilihan rangking pada analisis borda dilakukan dengan cara setiap pemilih diminta mencantumkan nomor peringkat mulai dari nomor terkecil yang menunjukkan program tersebut paling penting (*prioritas*), hingga nomor terbesar dalam rangking menunjukkan program tersebut paling tidak penting. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 4.25 dibawah ini:

Tabel 4.25 Prioritas Pengembangan Infrastruktur Transportasi

Kriteria Yang Dinilai	Responden/Informan																																				
	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	R16	R17	R18	R19	R20	R21	R22	R23	R24	R25	R26	R27	R28	R29	R30	R31	R32	R33	R34	R35	R36	R37
pengembangan Jaringan Jalan	2	5	5	3	6	1	4	6	4	4	1	1	5	1	1	1	1	1	1	1	1	5	1	5	6	3	3	1	1	1	5	6	6	5	6	2	6
Pengembangan Pelabuhan Sandar Spit	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1	2	2	2	4	6	5	5	2	2	2	5	2	3	2	4	6	4	4	2	3	2	3	3	6	2	5	5
Dukungan Kebijakan Pengembangan Infrastruktur Transportasi	6	6	6	3	3	5	5	5	6	2	4	4	4	5	5	3	3	5	5	5	4	3	4	3	5	5	2	6	3	4	1	2	1	1	1	1	4
Peningkatan Infrastruktur Pelabuhan	3	5	5	6	2	4	3	2	2	5	6	5	5	3	5	4	4	3	3	3	6	4	2	4	2	6	1	2	5	5	4	4	5	2	5	6	1
Pengembangan Bandar Udara	5	3	3	4	4	3	2	4	5	6	5	3	3	2	2	2	2	4	4	4	6	5	5	5	3	2	5	5	6	2	3	5	4	3	4	3	2
Pengembangan dan Peningkatan Terminal	4	5	4	5	5	6	6	3	3	3	6	6	6	6	4	6	6	6	6	6	2	6	6	6	1	1	6	3	1	6	6	1	6	4	3	5	3

Kriteria Yang Dinilai	Responden/Informan																																				
	R38	R39	R40	R41	R42	R43	R44	R45	R46	R47	R48	R49	R50	R51	R52	R53	R54	R55	R56	R57	R58	R59	R60	R61	R62	R63	R64	R65	R66	R67	R68	R69	R70	R71	R72	R73	R74
pengembangan Jaringan Jalan	6	5	5	6	5	3	4	4	5	5	2	6	1	2	1	2	6	1	2	3	2	2	2	2	3	2	1	1	1	2	2	2	3	2	2	2	2
Pengembangan Pelabuhan Sandar Spit	1	1	4	5	4	1	3	3	3	3	3	4	2	5	3	3	3	3	3	2	3	3	2	4	5	3	3	3	4	2	6	2	3	1	3	3	4
Dukungan Kebijakan Pengembangan Infrastruktur Transportasi	6	6	3	5	3	5	5	5	4	4	5	4	5	5	4	5	2	4	5	4	5	5	5	1	4	5	5	5	5	2	5	5	3	5	3	4	
Peningkatan Infrastruktur Pelabuhan	3	3	6	2	1	6	6	4	6	6	6	6	5	6	6	6	4	6	6	1	6	4	6	3	6	2	6	4	6	3	6	2	6	3	6	4	6
Pengembangan Bandar Udara	5	5	2	3	2	2	1	1	1	2	2	3	1	1	1	1	1	1	1	1	1	3	1	2	1	2	1	1	1	1	2	1	3	1	1	3	
Pengembangan dan Peningkatan Terminal	6	6	1	1	1	1	2	2	2	2	1	4	5	1	4	4	1	5	4	5	4	4	1	3	1	6	4	4	6	4	4	6	4	5	4	4	6

Kriteria Yang Dinilai	Responden/Informan																					
	R75	R76	R77	R78	R79	R80	R81	R82	R83	R84	R85	R86	R87	R88	R89	R90	R91	R92	R93	R94	R95	R96
pengembangan Jaringan Jalan	3	3	4	1	2	2	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	2	3	3	2	2
Pengembangan Pelabuhan Sandar Spit	1	2	2	3	4	4	3	3	3	3	3	3	1	3	1	2	3	3	2	3	2	3
Dukungan Kebijakan Pengembangan Infrastruktur Transportasi	5	5	4	5	5	5	5	4	5	5	4	5	5	4	5	3	4	5	5	4	5	5
Peningkatan Infrastruktur Pelabuhan	6	4	6	3	6	6	2	6	4	6	4	6	6	4	6	4	6	4	6	4	6	6
Pengembangan Bandar Udara	1	3	1	2	1	1	3	1	2	1	2	2	1	1	2	1	3	3	1	3	1	1
Pengembangan dan Peningkatan Terminal	4	4	6	4	6	4	6	4	6	4	5	4	6	4	4	6	4	4	5	4	6	4

Sumber: Hasil Analisis 2023

Terdapat 6 kriteria penilaian dalam responden Berikut penjelasan angka dari nilai rata-rata yang terdapat dalam tabel 4.15:

6 : Sangat Baik

5 : Cukup Baik

4 : Baik

3 : Kurang Baik

2 : Tidak Baik

1 : Sangat Tidak Baik

Dari hasil perhitungan diatas memperoleh dapat dilihat pada tabel 4.26 dibawah ini:

Tabel 4.26 Prioritas Pengembangan Infrastruktur Transportasi

Kriteria	Nomor Urut dan Frekwensi						Total
	1	2	3	4	5	6	
Pengembangan Jaringan Jalan	23	32	12	6	12	11	96
Pengembangan Pelabuhan Sandar Spit	16	22	34	12	8	4	96
Dukungan Kebijakan Pengembangan Infrastruktur Transportasi	6	5	12	21	45	7	96
Peningkatan Infrastruktur Pelabuhan	4	11	12	19	10	40	96
Pengembangan Bandar Udara	34	21	19	8	11	3	96
Pengembangan dan Peningkatan Terminal	13	5	7	30	10	31	96
Total	96	96	96	96	96	96	
Nilai	6	5	4	3	2	1	

Sumber: Hasil Analisis Tahun 2023

$$K = \begin{pmatrix} 23 & 32 & 12 & 6 & 12 & 11 \\ 16 & 22 & 34 & 12 & 8 & 4 \\ 6 & 5 & 12 & 21 & 45 & 7 \\ 4 & 11 & 12 & 19 & 10 & 40 \\ 34 & 21 & 19 & 8 & 11 & 3 \\ 13 & 5 & 7 & 30 & 10 & 31 \end{pmatrix} \begin{pmatrix} 6 \\ 5 \\ 4 \\ 3 \\ 2 \\ 1 \end{pmatrix} = \begin{pmatrix} 399 \\ 398 \\ 269 \\ 244 \\ 434 \\ 272 \end{pmatrix}$$

$$\begin{aligned} 6(23) + 5(32) + 4(12) + 3(6) + 2(12) + 1(11) &= 399 \\ 6(16) + 5(22) + 4(34) + 3(12) + 2(8) + 1(4) &= 398 \\ 6(6) + 5(5) + 4(12) + 3(21) + 2(45) + 1(7) &= 269 \\ 6(4) + 5(11) + 4(12) + 3(19) + 2(10) + 1(40) &= 244 \\ 6(34) + 5(21) + 4(19) + 3(8) + 2(11) + 1(3) &= 434 \\ 6(13) + 5(5) + 4(7) + 3(30) + 2(10) + 1(31) &= 272 \end{aligned}$$

I. Hasil Analisis Borda

Berdasarkan hasil analisis Borda bahwa yang mendapatkan ranking satu merupakan pengembangan prioritas dan yang mendapatkan ranking paling terbesar merupakan pengembangan yang tidak terlalu prioritas. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 4.17 dibawah ini:

Tabel 4.27 Hasil Analisis Prioritas Pengembangan Infrastruktur Transportasi

Kriteria	Nilai	Skor	Rank
Pengembangan Jaringan Jalan	399	19,79	2
Pengembangan Pelabuhan Sandar Spit	398	19,74	3

Kriteria	Nilai	Skor	Rank
Dukungan Kebijakan Pengembangan Infrastruktur Transportasi	269	13,34	5
Peningkatan Infrastruktur Pelabuhan	244	12,10	6
Pengembangan Bandar Udara	434	21,53	1
Pengembangan dan Peningkatan Terminal	272	13,49	4
Total	2016		

Sumber: Hasil Analisis Tahun 2023

Keterangan:

Ranking 1 = Sangat Prioritas

Ranking 2 = Cukup Prioritas

Ranking 3 = Prioritas

Ranking 4 = Kurang Prioritas

Ranking 5 = Tidak Prioritas

Ranking 6 = Sangat Tidak Prioritas

Berdasarkan tabel diatas dapat disimpulkan bahwa pengembangan bandar udara mendapatkan ranking 1 yang dimana merupakan prioritas utama yang mendukung pengembangan pariwisata Pantai Oyama di Desa Lokotoy dan wisata lainnya yang ada di Kabupaten Banggai Laut. dengan adanya bandar udara membuat tempat-tempat wisata yang ada di Kabupaten Banggai Laut mudah dijangkau oleh wisatawan lokal, nasional maupun internasional. Dan pengembangan yang tidak terlalu prioritas yaitu peningkatan infrastruktur pelabuhan yang dimana mendapat ranking 6, dalam infrastruktur pelabuhan sudah hampei memadai hanya saja butuh peningkatan fasilitas di dalamnya.

BAB V

KESIMPULAN

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisis data dalam penelitian studi tentang infrastruktur transportasi dalam mendukung pengembangan objek wisata pantai oyama di Desa Lokotoy, Kecamatan Banggai Utara, Kabupaten Banggai Laut, maka dapat disimpulkan beberapa kesimpulan sebagai berikut:

1. Berdasarkan hasil identifikasi dari keseluruhan infrastruktur transportasi yang ada di lokasi penelitian masih perlu dilakukannya pengembangan dan peningkatan agar memenuhi standar. Berdasarkan hasil analisis bahwa permasalahan infrastruktur yang ada di Lokasi penelitian yaitu minimnya fasilitas infrastruktur terminal, bandar udara, jalan darat akses ke Objek Wisata Pantai Oyama, tempat labuh perahu pada Objek Wisata Pantai Oyama, dan dukungan kebijakan pengembangan infrastruktur transportasi
2. Hasil Analisis BORDA Pengembangan infrastruktur transportasi prioritas dalam mendukung Objek Wisata Pantai Oyama yaitu diurutkan berdasarkan ranking yang dimana dari hasil analisis terdapat 6 ranking yang mendapatkan ranking 1 merupakan indikator yang paling prioritas untuk di kembangkan sedangkan

3. yang mendapatkan ranking 6 merupakan indikator yang sangat tidak prioritas untuk di kembangkan, adapun indikator yang mendapatkan ranking 1 yaitu pengembangan bandar udara dan yang mendapatkan ranking 6 yaitu peningkatan infrastruktur pelabuhan.



B. Saran

berdasarkan hasil analisis data dalam penelitian tentang studi infrastruktur transportasi dalam mendukung pengembangan objek wisata pantai oyama di Desa Lokotoy, Kecamatan Banggai Utara, Kabupaten Banggai Laut, maka dapat disimpulkan beberapa saran sebagai berikut:

1. Perlu adanya pengembangan dan peningkatan infrastruktur terminal, bandar udara, jalan darat akses ke Objek Wisata Pantai Oyama, tempat labuh perahu pada Objek Wisata Pantai Oyama, dan dukungan kebijakan pengembangan infrastruktur transportasi. Agar bisa mendorong wisata yang ada di Kabupaten Banggai Laut khususnya Objek Wisata Pantai Oyama
2. Perlu secepatnya adanya pengajuan ke dinas yang bersangkutan terkait pengadaan dan peningkatan infrastruktur yang belum ada.

DAFTAR PUSTAKA

- Aida, N. (2020). Partisipasi Masyarakat Terhadap Pembangunan Infrastruktur Desa Laccori, Kecamatan Dua Boccoe, Kabupaten Bone. *Partisipasi, Pembangunan Infrastruktur*, 1-56.
- Desga, W., Putri, F. M., & Yulanda, N. (2016). Pemodelan Bangkitan Perjalanan Di Nagari Siguntur, Nagari Barung-Barung Belantai Dan Nagari Nanggalo Kecamatan Koto XI Terusan Kabupaten Pesisir Selatan. *Penelitian Transportasi Multimoda*, 77-82.
- Fadli, M. R. (2021). Memahami Desain Metode Penelitian Kualitatif. *Humanika, Kajian Mata Kuliah Umum*, 21, 33-54.
- Indonesia, P. R. (1993). *Peraturan pemerintah Republik Indonesia Nomor 44 Tahun 1993 Tentang Kendaraan Dan Pengemudi*. Jakarta: Presiden Republik Indonesia.
- Indonesia, P. R. (2009). *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 10 Tahun 2009*. Jakarta: Dewan Perwakilan Rakyat Republik Indonesia, Presiden Republik Indonesia.
- Indonesia, P. R. (2012). *Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 55 Tahun 2012 Tentang Kendaraan*. Jakarta: Presiden Republik Indonesia.

Indonesia, P. R. (2014). *Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 74 Tahun 2014 Tentang Angkutan Jalan*. Jakarta: Presiden Republik Indonesia.

Indonesia, P. R. (2021). *Peraturan Pemerintah Republik Indonesia*. Jakarta: Presiden Republik Indonesia SK No 085099 A.

Indrawasih, R. (2018). Pelayaran Rakyat Di Kabupaten Mauku Tengah Yang Terpinggirkan dan Respon Stakeholder. *Penelitian Transportasi Laut*, 40-54.

Kadir, A. (2006). Transportasi: Peran Dan Dampaknya Dalam Pertumbuhan Ekonomi Nasional. *Transportasi Dan Pertumbuhan Ekonomi*, 1, 121-131.

Nomor : KM 33 Tahun 2001, K. P. (2001). *penyelenggaraan Dan Pengusahaan Angkutan Laut*. Jakarta: Menteri Perhubungan.

Nomor : PM 83 Tahun 2010, P. P. (2010). *Panduan Pelaksanaan Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha Dalam Penyediaan Infrastruktur Transportasi* . Jakarta: Menteri Perhubungan.

Nomor 2 Tahun 2021, P. D. (2021). *Tata Cara Pelaksanaan Kerja Sama Pemerintah Dengan Badan Usaha Dalam Penyediaan Infrastruktur*. Jakarta: Menteri Pekerjaan Umum Dan Perumahan Rakyat Republik Indonesia.

Nomor 50 Tahun 2011, P. R. (2011). *Rencana Induk Pembangunan Kepariwisata*. Jakarta: Presiden Republik Indonesia.

Nomor PM 24 Tahun 2021, P. R. (2021). *Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan*. Jakarta: Menteri Perhubungan Republik Indonesia.

Nomor PM 57 Tahun 2020, P. R. (2020). *Perubahan Kedua Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 51 Tahun 2015 Tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Laut*. Jakarta: Menteri Perhubungan Republik Indonesia.

Nomor PM 58 Tahun 2018, P. R. (2018). *Tata Cara Pelaksanaan Kerja Sama Pemerintah Dengan Badan Usaha Dalam Penyediaan Infrastruktur Transportasi Di Lingkungan Kementerian Perhubungan*. Jakarta: Menteri Perhubungan Republik Indonesia.

Nomor PM 60 Tahun 2019, P. R. (2019). *Penyelenggaraan Angkutan Barang dengan Kendaraan Bermotor Di Jalan*. Jakarta: Menteri Perhubungan Republik Indonesia.

Nomor PM 61 Tahun 2019, P. R. (2019). *Kelaiklautan Kapal Penumpang Kecepatan Tinggi Berbendera Indonesia*. Jakarta: Menteri Perhubungan Republik Indonesia.

Nomor PM 89 Tahun 2020, P. R. (2020). *Pedoman Pemberian Bantuan Teknis Dalam Penyelenggaraan Sarana dan Prasarana Transportasi*. Jakarta: Menteri Perhubungan Republik Indonesia.

Nomor: 19/PRT/M/2011, P. P. (2011). *Persyaratan Teknis Jalan Dan Kriteria Perencanaan Teknis Jalan*. Jakarta: Menteri Pekerjaan Umum.

Palilu, A. (2018). Analisis Pengaruh Pembangunan Infrastruktur Transportasi Terhadap Produk Domestik Regional Bruto Kota Ambon. *Buletin Studi Ekonomi*, 23, 228-240.

Posumah, F. (2015). Pengaruh Pembangunan Infrastruktur Terhadap Investasi Di Kabupaten Minahasa Tenggara. *Jurnal Berkalah Ilmiah Efisiensi*, 15, 1-13.

Ritonga, D., Timboeleng, J. A., & Kaseke, O. H. (2015). Analisa Biaya Transportasi Angkutan Umum Dalam Kota Manado Akibat Kemacetan Lalu Lintas (Studi Kasus: Angkutan Umum Trayek Pusat Kota 45-Malang). *Sipil Statik*, 3, 58-67.

Setiani, B. (2015). Prinsip-Prinsip Pokok Pengelolaan Jasa Transportasi Udara. *Jurnal Ilmiah Widya*, 103-109.

Silondae, S. (2016). Keterkaitan Jalur Transportasi Dan Interaksi Ekonomi Kabupaten Konawe Utara Dengan Kabupaten/Kota Sekitarnya. *Progres Ekonomi Pembangunan*, 1, 49-64.

Supriadi, A. R. (2018). Analisis Pengaruh Infrastruktur Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Di Provinsi Daerah Istimewah Yogyakarta Periode Tahun 2005-2014. *Infrastruktur*, 1-12.

Widiyanti, D. (2019). Pengembangan Park And Ride Untuk Meningkatkan Pelayanan Angkutan Lrt Kota Palembang. *Penelitian Transportasi Darat*, 21, 103-116.





LAMPIRAN

LAMPIRAN 1

“ANALISIS PELAYANAN TRANSPORTASI MASSAL DALAM MEMENUHI PERJALANAN MASYARAKAT DI WILAYAH MAMMINASATA (STUDI KASUS : TEMAN BUS TRANS MAMMINASATA DI KOTA MAKASSAR)”

KUESIONER

1. Petunjuk Pengisian:

- a. Mohon dengan hormat bantuan dan kesediaan Bapak/Ibu/Saudara(i) untuk menjawab pertanyaan.
- b. Untuk menjawab pertanyaan dengan beri tanda silang (X) pada salah satu alternatif jawaban yang berdasarkan pengamatan dan pengalaman anda
- c. Alternatif jawaban

6 = Sangat Setuju

5 = Cukup Setuju

4 = Setuju

3 = Kurang Setuju

2 = Tidak Setuju

1 = Sangat Tidak Setuju

} Dapat dipilih
sesuai sifat
Atribut

2. Karakteristik Responden:

- a. Nama :
- b. Umur : Tahun
- c. Jenis Kelamin : Laki-Laki/Perempuan
- d. Pekerjaan :

Pertanyaan	Pilihan Jawaban
Infrastruktur Transportasi Darat	
1. Jalan Ketersediaan Akses Jalan Menuju Ke Objek Wisata Pantai Oyama	① ② ③ ④ ⑤ ⑥
2. Terminal Ketersediaan terminal di Kabupaten Banggai Laut	① ② ③ ④ ⑤ ⑥
3. Mobil Penumpang Ketersediaan mobil penumpang akses menuju Objek Wisata Pantai Oyama	① ② ③ ④ ⑤ ⑥
4. Mobil Bus Ketersediaan Mobil Bus Pariwisata di Kabupaten Banggai Laut	① ② ③ ④ ⑤ ⑥
Infrastruktur Transportasi Laut	
5. Pelabuhan a. Ketersediaan pelabuhan b. Kelengkapan fasilitas pelabuhan	① ② ③ ④ ⑤ ⑥ ① ② ③ ④ ⑤ ⑥
6. Kapal Penumpang a. Ketersediaan Kapal Penumpang b. Kelengkapan fasilitas kapal penumpang	① ② ③ ④ ⑤ ⑥ ① ② ③ ④ ⑤ ⑥
7. Perahu Ketersediaan perahu sebagai akses menuju ke Objek Wisata Pantai Oyama	① ② ③ ④ ⑤ ⑥
Infrastruktur Transportasi Udara	
8. Bandar Udara Ketersediaan bandar udara di Kabupaten banggai Laut	① ② ③ ④ ⑤ ⑥

LAMPIRAN 2

**VISUALISASI PELAKSANAAN OBSERVASI DAN WAWANCARA DI
DINAS PARIWISATA DAN DINAS PERHUBUNGAN**



DAFTAR RIWAYAT HIDUP



Dery Y. Lengkono lahir di Desa Lokotoy, Kabupaten Banggai Laut, pada tanggal 31 Desember 2001, merupakan anak ke-1 dari 2 bersaudara dari pasangan Bapak Yapri Y. Lengkono dan Ibu Megawati dan tinggal menetap di Desa Lokotoy, Kecamatan Banggai Utara, Kabupaten Banggai Laut, dengan riwayat pendidikan yakni SD Negeri Lokotoy (2006-2012); SMP Negeri 1 Banggai Utara (2012-2015); SMA Negeri 1 Banggai (2015-2018). Melanjutkan pendidikan ke jenjang yang lebih tinggi di Universitas Bosowa Makassar melalui jalur tes ujian tulis dan tercatat sebagai Mahasiswa Program Studi Sarjana (S1) pada Program Studi Teknik Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik, Universitas Bosowa Makassar.