

TUGAS AKHIR

**TINJAUAN INFRASTRUKTUR TRANSPORTASI SEBAGAI
PENGEMBANGAN OBYEK WISATA BAHARI
DI KOTA MAKASSAR**

(Studi Kasus : Pulau Kayangan, Pulau Samalona, Pulau Lae-Lae)



OLEH

S. KAMRAN ASKA

41 94 042 029

9941111010070

**JURUSAN TEKNIK PLANOLOGI
FAKULTAS TEKNIK DAN PERENCANAAN
UNIVERSITAS "45" MAKASSAR**

1999

HALAMAN PENGESAHAN

Judul Tugas Akhir : Tinjauan Infrastruktur Transportasi Sebagai Pengembangan Obyek Wisata Bahari di Kotamadya Makassar (Studi Kasus Pulau Kayangan, Pulau Samalona, Pulau Lae-Lae)

Nama Mahasiswa : S. Kamran Aksa

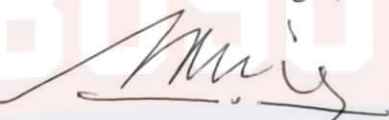
Stambuk/Nirm : 45 94 042 029 / 9941111010070

Jurusan : Teknik Planologi (Perencanaan Wilayah dan Kota)

Program Studi : Strata Satu (S-1)

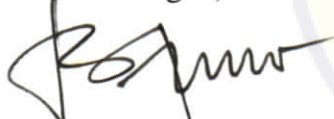
Telah Diperiksa dan Disetujui

Pembimbing I,



Dr.-Ing. M. Yamin Jinca, M.S.Tr.

Pembimbing II,



Ir. Abu Sofjan, M.S.P

Pembimbing III,



Ir. Agus Salim

Mengetahui :

Dekan Fakultas Teknik
Universitas "45" Makassar

Ir. Mursyid Mustafa, M.Si

Nip. 131 914 693

Ketua Jurusan Teknik Planologi
Fakultas Teknik Univ. "45"

Ir. Svairi

Tanggal Yudisium : 27 November 1999

KATA PENGANTAR

Puji syukur kehadirat Allah SWT, karena atas rahmat dan hidayah-Nyalah sehingga penulis dapat menyelesaikan Tugas Akhir ini sebagaimana yang diharapkan. Tugas Akhir ini berjudul *Tinjauan Infrastruktur Transportasi Terhadap Pengembangan Obyek Wisata Bahari Di Kotamadya Makassar* yang disusun dalam rangka memenuhi salah satu syarat untuk memperoleh gelar Sarjana Planologi pada Jurusan Planologi Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan Universitas "45" Makassar.

Telah banyak rintangan dan hambatan penulis hadapi baik dalam studio maupun dalam penyelesaian Tugas Akhir ini, namun atas dorongan dan motivasi serta bantuan dari berbagai pihak, sehingga akhirnya hambatan tersebut dapat teratasi yang walaupun masih terdapat kekurangan-kekurangan yang tentunya memerlukan koreksi dan penyempurnaan.

Pada kesempatan ini penulis juga mengucapkan terima kasih yang setinggi-tingginya kepada :

1. Kedua orang tua kami tercinta dan seluruh kerabat keluarga yang telah memberikan doa restu, sughesti serta bimbingan dan motiivasi baik moril maupun material dalam penyusunan Tugas Akhir ini.
2. Bapak Rektor Universitas "45" Makassar
3. Bapak Dr.-Ing. M. Yamin Jinca, MSTr, selaku Pembimbing I yang telah meluangkan waktu untuk membimbing dan memberikan arahan-arahan dalam menyelesaikan tugas ini.
4. Bapak Ir. Abu Sofjan Pabitjara, MSP, selaku Pembimbing II yang telah memberikan arahan-arahan dalam penyusunan tugas ini serta bantuan dalam kelengkapan literatur.
5. Bapak Ir. Agus Salim, selaku Pembimbing III yang telah memberikan waktu dan kesempatan dalam memberikan masukan-masukan dalam penyempurnaan tugas akhir ini.

6. Bapak Ir. Mursyid Mustafa, MSi, selaku Dekan Fakultas Teknik Universitas “45” Makassar
7. Bapak Ir. Syafri, selaku Ketua Jurusan Planologi Universitas “45” Makassar.
8. Bapak dan Ibu Dosen beserta stafnya yang telah memberikan pengarahan dan bekal ilmu selama kuliah sampai penulisan Tugas Akhir, serta membantu dalam pengurusan administrasi.
9. Bapak Kepala Dinas Pariwisata Tingkat I dan II Kotamadya Ujungpandang beserta stafnya yang telah memberikan fasilitas dan kemudahan selama penelitian.
10. Kakak tercinta Ir. Nur Syam AS yang telah memberikan semangat dan dorongan dalam membantu pelaksanaan Tugas Akhir ini.
11. Studio Baji Rupa yang telah membantu dalam penyelesaian studi selama kuliah dan memberikan motivasi terutama Ny. Sumarni bersama keluarga, Badaruddin, Sumitro, Irwan Idris dan yang lainnya.
12. Sahabat dan rekan yang telah memberikan ulasan dan dorongan semangat terutama Nani, Radjiman, Seno, Ego dan Studio Antara serta yang belum disebutkan namanya.
13. Teman-teman di Pondok Satria yang memberikan bantuan dalam melaksanakan survey lapang.

Dan akhirnya dengan segala kekurangannya, penulis sampaikan semoga Tugas Akhir ini dapat bermanfaat. Semoga segala bantuan dan bimbingan yang telah diberikan kepada penulis mendapat rahmat dan pahala yang berlipat ganda dari Allah SWT, Amin.

Wassalam

Penulis

DAFTAR ISI

Halam Pengesahan	i
Kata Pengantar	ii
Daftar Isi	iv
Daftar Tabel	vi
Daftar Gambar	vii

BAB I PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang	I – 1
1.2. Rumusan Masalah	I – 3
1.3. Tujuan dan Sasaran	I – 3
1.4. Ruang Lingkup Pembahasan	I – 4
1.5. Metodologi	I – 4
1.5.1. Kerangka Pemikiran	I – 5
1.5.2. Pelaksanaan Penelitian	I – 6
1.5.3. Data dan Informasi	I – 7
1.6. Sistematika Pembahasan	I – 7

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

2.1. Pengertian Pariwisata	II – 1
2.2. Makna Pariwisata	II – 3
2.3. Berbagai Komponen Perjalanan Wisata	II – 5
2.4. Daerah Tujuan Wisata	II – 6
2.5. Pola Perjalanan dan Kebutuhan Wisata	II – 12
2.6. Sistem Daerah Tujuan Wisata	II – 13
2.7. Perjalanan Pariwisata Berdimensi	II – 14

2.8.Pengaturan Perjalanan	II-16
2.9.Perjalanan Dalam Destinasi	II-17
2.10.Batasan dan Pengertian Judul	II-19

BAB III GAMBARAN UMUM STUDI

3.1. Tinjauan Umum Kotamadya Makassar	III – 1
3.2. Tinjauan Pengembangan Wisata Bahari di KMM	III – 2
3.3. Tinjauan Potensi dan Kondisi Pulau Wisata Bahari	III – 3
3.4. Tinjauan Sarana dan Prasarana di Lokasi Studi	III-15
3.5. Tinjauan Arus Kunjunga Wisatawan	III-22
3.6. Pola Kunjungan Wisatawan di Lokasi Studi	III-26

BAB IV ANALISA DAN PEMBAHASAN

4.1. Analisa Karakteristik Kotamadya Makassar	IV – 1
4.2. Analisa Karakteristik Obyek Wisata Bahari	IV – 5
4.3. Perkembangan/Pertumbuhan Wisatawan	IV-15
4.4. Analisa Infrastruktur Transportasi	IV-19
4.3. Konsep Rute Perjalanan Wisata Bahari	IV-31

BAB V KESIMPULAN DAN SARAN-SARAN

5.1. Kesimpulan	V – 1
5.2. Saran-Saran	V – 3

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

DAFTAR TABEL

Tabel 3.1.	Obyek dan daya tarik wisata	III – 14
Tabel 3.2.	Jumlah armada yang beroperasi di daerah studi	III – 16
Tabel 3.3.	Banyaknya hotel akomodasi lainnya kamar dan tempat tidur	III - 17
Tabel 3.4.	Banyaknya cottage atau tempat menginap di lokasi studi	III – 17
Tabel 3.5.	Rekapitulasi biro perjalanan wisata di KMM	III - 19
Tabel 3.6.	Jumlah kendaraan yang parkir dan tarif kendaraan	III – 21
Tabel 3.7.	Kunjungan wisatawan asing/mancanegara	III – 22
Tabel 3.8.	Pola kunjungan dan perjalanan wisata mancanegara, 1997	III – 23
Tabel 3.9.	Distribusi kunjungan wisatawan mancanegara menurut kebangsaan tahun 1993/1997.	III – 24
Tabel 3.10.	Jumlah pengunjung wisatawan di lokasi studi per hari	III – 25
Tabel 3.11.	Jumlah kunjungan di lokasi studi tahun 1996-1999	III - 25
Tabel 4.1.	Pola rute perjalanan dan tujuan wisatawan di KMUP	IV – 3
Tabel 4.2.	Pertumbuhan jumlah wisatawan tahun 1994/1997	IV - 16
Tabel 4.3.	Jumlah kapal motor yang beroperasi di lokasi studi tahu.	IV – 24

DAFTAR GAMBAR

Gambar I.1. Kerangka pemikiran	I – 5
Gambar 3.1. Lokasi obyek studi	III – 4
Gambar 3.2. Existing Pulau Samalona	III – 6
Gambar 3.3. Existing Pulau Kayangan	III – 10
Gambar 3.4. Existing Pulau Lae-Lae	III – 13
Gambar 4.1. Analisis Pulau Kayangan	IV – 7
Gambar 4.2. Analisis Pulau Samalona	IV – 10
Gambar 4.3. Analisis Pulau Lae-Lae	IV – 14
Gambar 4.4. Kapal pinisi wisata	IV – 22
Gambar 4.5. Usulan kapal dengan posisi berhadapan dan lurus	IV – 24
Gambar 4.6. Arah keluar masuk perahu motor di dermaga	IV – 26
Gambar 4.7. Tipologi dermaga Kapal	IV – 28
Gambar 4.8. Tipologi dermaga wisata	IV - 29
Gambar 4.9. Konsep rute perjalanan wisata bahari	IV – 32

**TINJAUAN INFRASTRUKTUR TRANSPORTASI SEBAGAI
PENGEMBANGAN OBYEK WISATA BAHARI DI KOTA MAKASSAR
(Studi Kasus : Pulau Kayangan, Pulau Samalona, Pulau Lae-Lae)
INFRASTRUCTURE TRANSPORTATION VIEW AS SEA TOURISM
DEVELOPMENT OBJECT IN MACASSAR TOWN
(Case Study : Kayangan, Samalona, and Lae-Lae Island)**

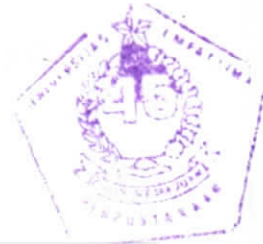
Abstrak

Sebagai Daerah Tujuan Wisata Bahari di Kota Makassar yang memiliki potensi laut dengan didukung kondisi pantai yang cukup menawan seperti gugusan-gugusan pulau (*Spremonde*) dengan kondisi fisik masih alamiah sebagai daya tarik bagi wisatawan yang berkunjung baik wisatawan mancanegara maupun nusantara sebagai kunjungan obyek wisata bahari. Salah satu permasalahan dalam menunjang wisata bahari adalah kurangnya infrastruktur transportasi dan belum optimal. melihat kecenderungan peningkatan kunjungan wisatawan serta faktor penunjang infrastruktur transportasi yang terintegrasi wisata bahari melalui suatu konsep dan usulan rencana seperti tipologi dermaga wisata, kapal wisata (menyerupai kapal pinisi dan kapal tradisional) dan kondisi fisik bangunan dengan beraristektur budaya Bugis-Makassar. **Abstract.** *As sea tourism destination area in Macassar municipality which has sea potential with supported by condition of an interesting seashore namely spremonde with supported by natural condition physically as attractive thing to tourists who come and visit this area either from overseas or domestic as visit sea tourism object. One of the problems in supporting sea tourism is the lack of transportation infrastructures is still not optimal. By looking the tendency of increasing tourists visit and other supporting factors for transportation infrastructure which integrated with sea tourism through concept and proposed plan such as tourism harbor typology, tourism ship (like pinisi and traditional ship), and building physic condition with development Bugis-Makassar cultural infrastructure.*



BAB I
PENDAHULUAN

BAB I PENDAHULUAN



1.1. Latar Belakang

Wilayah perairan Indonesia khususnya kawasan-kawasan pantai dan perairan Kotamadya Makassar memiliki potensi alam perairan yang sangat potensial dikembangkan untuk wisata bahari. Salah satu Daerah Tujuan Wisata di Sulawesi Selatan adalah DTW Makasssar yang meliputi Makassar, Maros, Pangkep, Gowa Takalar dan Jenepono memiliki potensi perairan yang mempunyai potensi wisata bahari yang amat besar utamanya potensi budaya dan potensi baharinya didukung oleh kondisi pantainya cukup menawan. Kotamadya Makassar sebagai pintu gerbang Indonesia Bagian Timur sebenarnya memiliki potensi wisata yang tidak kalah dengan Tana Toraja (Tator), selain itu potensi budaya maupun potensi wisata lainnya mendorong pemerintah untuk semakin menggalakkan aktifitas pariwisata dengan mengolah, memperbaiki dan menambah fasilitas pariwisata yang ada untuk menarik kunjungan wisata mancanegara, wisatawan nusantara dan wisatawan lokal. Hal ini nampak semakin nyata dalam rencana pemerintah dengan menjadikan tahun 1998 sebagai tahun “*Go Indonesia*”.

Potensi alam yang belum diolah dan ditangani secara optimal dari pihak pengelola maupun instansi yang terkait, sehingga merupakan salah satu masalah yang memelurkan suatu konsep-konsep atau wujud suatu tindak lanjut yang diharapkan dapat mengembangkan potensi yang dimiliki Kotamadya Makassar dalam pengembangan wisata bahari. Potensi-potensi wisata bahari

yang diandalkan dan menjadi prioritas pengembangan wisata bahari seperti gugusan pulau yang terletak di Perairan Makassar meliputi Pulau Samalona, Kodingareng Keke, Lae-Lae, Pulau Kayangan dan pulau-pulau lainnya.

Untuk menunjang hal tersebut, maka perlu langkah-langkah yang terarah dan terpadu dalam pengembangan obyek-obyek wisata, peningkatan dan penambahan daerah tujuan wisata khususnya pengembangan wisata bahari dalam wilayah Kotamadya Makassar.

Dikaitkan dengan kondisi geografis di wilayah Kotamadya Makassar dengan memiliki pulau potensial untuk pengembangan wisata bahari, sehingga pemerintah dan pihak swasta serta masyarakat dalam meningkatkan produksi pariwisata melalui kegiatan promosi dan pemasarannya untuk menarik kunjungan wisatawan dalam negeri maupun luar negeri serta kesiapan akan prasarana dan sarana maupun kesesuaian kondisi lingkungan terhadap jenis industri lainnya yang akan dikembangkan dalam pengembangan wisata bahari di wilayah Kotamadya Makassar.

Melihat tingkat kecenderungan wisatawan mancanegara, nusantara, dan lokal terlihat mengalami peningkatan terhadap wisata bahari yang diperkenalkan suatu konsep Daerah Tujuan Wisata (DTW) yaitu suatu wilayah yang meliputi beberapa propinsi atau daerah tujuan yang berdekatan kemudian dirangkai menjadi satu kesatuan paket wisata yang terintegrasi dan saling mengisi melalui konsep rencana yang diusulkan. Salah satu permasalahan yang dihadapi dalam menunjang wisata bahari adalah terbatasnya infrastruktur transportasi dalam mencapai tujuan obyek wisata bahari diwilayah Kotamadya Makassar.

Transportasi adalah salah satu alat vital sebagai moda angkutan untuk mencapai tujuan melalui moda transportasi darat, udara maupun laut. Peran transportasi berkaitan dengan pengembangan wisata bahari adalah kapal motor, perahu tradisional, motor boat dan sejenisnya serta dermaga sebagai tempat penyeberangan. Melihat hal tersebut, keterbatasan infrastruktur transportasi di wilayah Kotamadya Makassar dalam pengembangan wisata bahari belum optimal. Sehingga perlu adanya penanganan khusus dalam penyediaan sarana dan prasarana seperti alat angkut (kapal wisata) dan dermaga sebagai obyek daya tarik wisata.

1.2. Rumusan Masalah

Ada beberapa permasalahan yang terkait dalam pengembangan obyek wisata bahari di Kotamadya Makassar antara lain :

- Sejuahmana tingkat pencapaian obyek wisata bahari pada lokasi studi yang didukung oleh sarana transportasi?
- Bagaimana pengembangan infrastruktur dan sarana transportasi yang memungkinkan dapat mengembangkan potensi-potensi obyek wisata bahari pada lokasi studi?

Dari uraian permasalahan tersebut, diharapkan pada studi ini dapat menemukan suatu konseptual pengembanga yang sifatnya berupa gagasan guna memahami dan menciptakan alternatif solusi solusi yang dianggap terbaik sesuai konstrain atau pembatas-pembatas data analisis.

1.3. Tujuan dan Sasaran

Dari rumusan masalah tersebut diatas, tujuan yang ingin dicapai adalah untuk mengetahui alternatif sistem yang menunjang kebutuhan sarana

transportasi rekreasi bagi wisatawan, sehingga pengunjung dapat dengan mudah menuju ke obyek wisata dengan menggunakan sarana transportasi, serta bagaimana konsep infrastruktur dan sistem transportasi wisata bahari yang optimal.

Adapun sasaran yang ingin dicapai adalah menyusun suatu landasan konseptual perencanaan sarana dan prasarana suatu objek wisata bahari yang kemungkinan dapat diterapkan dimasa akan datang; penzoningan wilayah yang disesuaikan dengan potensi dan kondisi dari tiap pulau yang dilalui jalur transportasi laut; penentuan rute perjalanan yang mendukung pencapaian obyek wisata bahari; memperkenalkan keaneka ragaman obyek alam yang dimiliki pulau/pantai/laut di sekitar perairan Makassar untuk dapat dilestarikan keberadaannya.

1.4. Ruang Lingkup Pembahasan

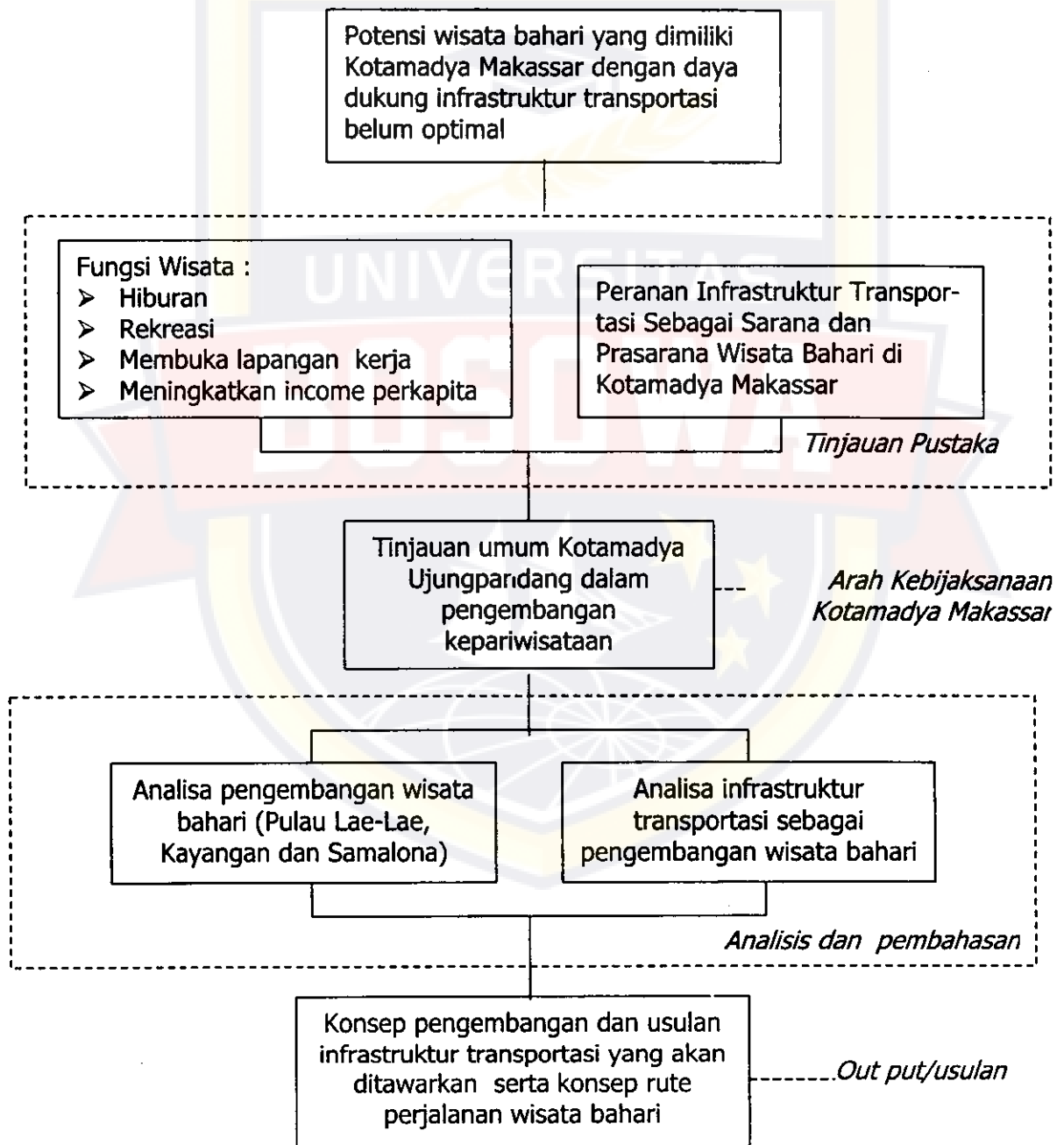
Ruang lingkup pembahasan adalah tinjauan infrastruktur transportasi untuk mengembangkan obyek wisata bahari di wilayah kotamadya Makassar (khususnya Pulau Samalona, Pulau Kayangan, dan Pulau Lae-Lae). Obyek-obyek penekanan analisis adalah frekuensi layanan transportasi laut terhadap aksesibilitas menuju obyek wisata, daya tarik obyek wisata dalam menunjang pengembangan obyek wisata bahari dan ketersediaan fasilitas kepariwisataan serta pengeloan obyek wisata khususnya yang berkaitan dengan upaya peningkatan mutu pelayanan transportasi kepada pengunjung.

1.5. Metodologi

Metodologi pada dasarnya adalah suatu disiplin ilmu yang merupakan urutan-urutan logis dalam proses pembenaran/dasar kebenaran dalam suatu ilmu untuk menemuknenali masalah-masalah dan upaya pemecahannya melalui:

1.5.1. Kerangka Pemikiran

Tujuan kerangka pikir adalah sebagai dasar/acuan berpikir untuk melihat secara keseluruhan dan sistematika alur pembahasan yang mulai dari awal (input) proses sampai pada output (keluaran) produk dari penelitian ini. Adapun kerangka pemikiran adalah sebagai berikut :



Kerangka pemikiran ini dimaksudkan menemukenali hal-hal yang menentukan dari aspek infrastruktur transportasi sebagai pengembangan obyek wisata bahari dalam kaitannya dengan teori-teori sehingga menjadi suatu masukan yang dapat diterima oleh pihak terkait.

1.5.2. Pelaksanaan Penelitian

1. Kegiatan awal persiapan pengajuan dan pematapan proposal
2. Pelaksanaan kegiatan administrasi penelitian seperti surat-menyurat, persiapan bahan-bahan literatur (kepuustakaan) yang dapat mendukung dari pada judul penelitian, biaya penelitian dan lain-lain.
3. Pelaksanaan penelitian meliputi :
Kegiatan pada pelaksanaan penelitian dilakukan sebagai berikut :
 - pengumpulan data;
 - informasi dan observasi lapangan dengan cara penyebaran questioner;
 - wawancara/konsultasi dengan yang terlibat dan instansi terkait;
 - pengolahan data, analisa dan pembahasan;
 - pelaksanaan seminar hasil;
 - penyempurnaan dan perbaikan sebagai masukan;
 - ujian akhir.

Pelaksanaan penelitian juga mempertimbangkan masalah-masalah dan kendala dalam lingkup analisa yang mungkin di hadapi selama kegiatan penelitian ini berlangsung. Obyek penelitian ditetapkan di Daerah Tingkat II Kotamadya Makassar khususnya pada daerah wisata bahari (pulau Lae-Lae, Kayangan, Samalona) dengan melakukan pengamatan infrastruktur transportasi yang diharapkan dapat mempengaruhi pengembangan obyek wisata bahari.

1.5.3. Data dan Informasi

Teknik pengumpulan data dalam pelaksanaan penelitian dilakukan sebagai berikut :

1. Data primer adalah suatu metode pengumpulan data yang bersifat kombinasi antara metode observasi, interview dan wawancara dan penyebaran questioner. Hal ini dilakukan untuk dapat memaksimalkan tingkat kebenaran dan keakuratan data serta informasi di lapangan. Penyebaran questioner dilakukan secara bertahap seperti pemilik kapal, pengunjung, jumlah armada beroperasi pendapatan dan pihak terkait. Hasil questioner yang dapat diidentifikasi sebanyak 137 lembar dari 150 lembar, diakibatkan questioner tidak kembali.
2. Data sekunder adalah dengan menggunakan atau mengumpulkan studi literatur (kepustakaan) yang relevan atau berkaitan dengan rumusan masalah dan data-data yang diperoleh dari berbagai sumber.

Dari kedua teknik pengumpulan data yang dilakukan diatas adalah dengan menggunakan pengumpulan data secara kualitatif dalam pelaksanaan penelitian serta teknik analisis secara kualitatif dan statistik deskriptik.

1.6. Sistematika Pembahasan

Adapun sistematika pembahasan dalam penulisan studi adalah disusun sebagai berikut :

Bab I : Mengemukakan pendahuluan yang berisikan latar belakang masalah, rumusan masalah, tujuan dan sasaran, ruang lingkup pembahasan, metodologi, kerangka pemikiran, waktu dan tempat penelitian, variabel penelitian, pendekatan studi dan sistematika pembahasan.

- Bab II** : Mengemukakan tinjauan pustaka yang berisikan pengertian-pengertian berdasarkan literatur seperti pengertian pariwisata, makna wisata, berbagai komponen perjalanan wisata, daerah tujuan wisata, pola perjalanan dan kebutuhan wisatawan, sistem daerah tujuan wisata, perjalanan wisata berdimensi, pengaturan perjalanan, perjalanan dalam destinasi, dan batasan pengertian judul
- Bab III** : Mengemukakan mengenai tinjauan umum kotamadya Ujungpandang, tinjauan pengembangan obyek wisata bahari, tinjauan kondisi dan potensi wisata pulau sebagai tujuan wisata bahari, tinjauan sarana dan prasarana lokasi studi, tinjauan arus wisatawan yang berkunjung di Kotamadya Ujungpandang serta di lokasi studi dan rute perjalanan wisatawan di lokasi studi.
- Bab I** : Mengemukakan hasil dan pembahasan terhadap analisa pengembangan obyek wisata bahari di Kotamadya Makassar, analisa karakteristik obyek wisata bahari meliputi pulau Kayangan, pulau Samalona dan pulau Lae-Lae, analisa jumlah wisatawan di Kotamadya Makassar dan lokasi studi, analisa karakteristik wisatawan di lokasi studi, analisa infrastruktur transportasi sebagai pengembangan obyek wisata bahari, dan konsep rute perjalanan wisata bahari.
- Bab** : Mengemukakan kesimpulan akhir dan saran dari seluruh pembahasan yang didapatkan berdasarkan tinjauan-tinjauan yang telah dibuat sebelumnya.



UNIVERSITAS

DOSOWA

BAB II
TINJAUAN PUSTAKA

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Pengertian Pariwisata

Dalam kamus umum Bahasa Indonesia kata pariwisata mengandung dua arti yaitu *Pari* dan *Wisata*. *Pari* berarti banyak berkali-kali, berputar-putar lengkap, sedangkan *wisata* berarti perjalanan, bepergian yang dalam hal ini sinonim dengan kata *travel* dalam bahasa Inggris. Dengan demikian pariwisata merupakan perjalanan yang dilakukan berkali-kali atau berputar-putar dari suatu tempat ke tempat lain atau singkatnya *tour*.

Menurut *H.V. Shulalard dalam Berman (1982)* menjelaskan bahwa kepariwisataan adalah sejumlah kegiatan terutama yang ada kaitannya dengan kegiatan perekonomian yang secara langsung berhubungan dengan masuknya, adanya pendiaman dan Bergeraknya orang-orang asing keluar masuk kota, daerah atau negara. Sedangkan pengertian pariwisata menurut *Norval*, seorang ahli ekonomi (anonim, ibid halaman 12) bahwa *Every person who comes to foreign country for reason other than to establish his permanent residen or such permanent work and who spend in the country of his tempory stay, the money he has earned else where.*

Definisi yang dikemukakan oleh Prof. Hunshier dan Prof. Kragt (Sejarah dan perkembangan pariwisata, Jakarta Internasional) bahwa kepariwisataan adalah sejumlah fenomena dan hubungan yang terjadi karena adanya perjalanan orang-orang ke suatu tempat dari tempat tinggal mereka, asalkan mereka tidak tinggal menetap dan tinggal untuk tujuan bekerja untuk mendapatkan penghasilan.

Pariwisata mempunyai 5 (lima) sifat dasar (pengantar Pariwisata Indonesia, Jakarta, 1985, hal. 8) :

1. Pariwisata timbul dari perpindahan orang-orang dan tinggalnya mereka diberbagai daerah tujuan
2. Ada dua elemen pariwisata adalah perjalanan ke daerah tujuan dan tinggal sementara serta semua kegiatan selama tinggal di daerah tujuan
3. Perjalanan ke dan tinggalnya wisatawan di tempat tujuan, tentunya di luar tempat dimana biasanya ia tinggal dan bekerja, sehingga tingkah atau perbuatannya dan kegiatannya akan kelihatan berbeda dengan produk setempat.
4. Perpindahan bersifat sementara dan adanya untuk kembali ke tempat asal dalam beberapa hari atau beberapa minggu atau beberapa bulan
5. Tujuan kunjungan bukan untuk bekerja ataupun untuk tujuan vocational

Pengertian luas, pariwisata secara meluas adalah perjalanan dari suatu tempat ke tempat lain, bersifat sementara dan dilakukan perorangan maupun berkelompok, sebagai usaha mencari keseimbangan atau keserasian dan kebahagiaan dengan lingkungan hidup dalam dimensi sosial, budaya, alam dan ilmu (J. Spillane, 1991:21).

Dari pengertian lain pariwisata (tourism) adalah seorang dapat melakukan perjalanan dengan berbagai cara karena alasan yang berbeda pula. Suatu perjalanan dianggap sebagai perjalanan wisata bila memenuhi 3 (tiga) persyaratan yang diperlukan yakni :

- a. Harus bersifat sukarela (Voluntary) dengan arti tidak terjadi karena paksa
- b. Tidak bekerja yang sifatnya menghasilkan upah
- c. Harus bersifat sementara

Adapun pengertian wisata bahari dapat diartikan sebagai suatu kegiatan atau kunjungan yang bersifat temporer ke tempat-tempat yang mempunyai daya tarik dan memiliki potensi bahari seperti pulau, pantai dan biota laut sehingga dapat memberikan suasana kesegaran pikiran dan kondisi fisik maupun rohani dari orang-orang yang berkunjung ke tempat tersebut.

Adapun objek wisata perairan Kotamadya Makassar dapat dibagi atas 2 (dua) kelompok, yaitu :

- a. Objek wisata bahari meliputi : pantai barombong, pulau kayangan, pulau lae-lae, pulau samalona, pulau sanrobenge (khususnya daerah Ujung Pandang dan sekitarnya)
- b. Objek wisata laut (island tour) dan olahraga laut.

2.2 Makna Pariwisata

Makna pariwisata suatu negara sebagai penerima wisata (Wahab S, 1992, hal 10-11), dapat dijabarkan sebagai berikut :

- a. Pariwisata adalah faktor penting untuk menggalang persatuan bangsa yang rakyatnya memiliki daerah yang berbeda, dialek, adat istiadat dan rasa cita rasa yang beraneka ragam pula.
- b. Pariwisata menjadi faktor penting dalam pengembangan ekonomi karena kegiatannya mendorong perkembangan beberapa sektor ekonomi nasional misalnya :
 - meningkatkan urbanisasi karena pertumbuhan terus pembangunan dan pembaharuan fasilitas wisata. Hal ini meliputi pembangunan dan perbaikan prasarana dan sup-prasarana pariwisata;

- menggugah industri-industri baru yang berkaitan dengan jasa-jasa wisata misalnya; usaha transportasi dan akomodasi yang memerlukan perluasan beberapa industri seperti kerajinan tangan;
 - menambah permintaan akan hasil-hasil pertanian karena bertambahnya pemakaian;
 - memperluas pasar barang-barang lokal;
 - menunjang pendapatan negara dengan valuta asing, sehingga mengurangi defisit di dalam neraca pembayaran dan dengan demikian memajukan perekonomian nasionalnya;
 - memberi dampak positif pada tenaga kerja di negara itu karena pariwisata memperluas lapangan kerja baru;
 - mengisi salah satu faktor pendistribusian kembali yang sangat efektif di dalam tata ekonomi internasional;
 - mempercepat sirkulasi ekonomi dalam suatu negara kunjungan dengan demikian akan memperbesar hasil gandanya (*multiplier effect*);
 - membantu pembangunan daerah-daerah terpencil dalam suatu negara jika daerah itu memiliki daya tarik pariwisata.
- c. Pariwisata juga berperan meningkatkan kesehatan. Pergantian tempat dan iklim serta menjauhkan diri dari segala kehidupan rutin sehari-hari, semua ini akan menambah daya tahan dan sangat menurunkan ketegangan syaraf.
- d. Pariwisata internasional sangat berguna sebagai sarana untuk meningkatkan saling pengertian internasional dan sebagai alat penenang dalam ketegangan-ketegangan politik karena apabila orang-orang dari berbagai negara bertemu dan saling memperhatikan pola kehidupan rumah tangganya, maka tentunya mereka akan saling berpengertian lebih baik.

2.3 Berbagai Komponen Perjalanan Wisata

Dalam upaya memuaskan kebutuhan dan selera wisatawan lahirilah unsur baru yang harus diperhatikan oleh orang-orang yang bergerak di sektor wisata, yaitu unsur pelayanan. Persiapan atas jasa dan produk harus sesuai dengan tuntutan kebutuhan wisatawan. Hal ini mengakibatkan timbulnya spesialisasi pelayanan yang akhirnya membentuk suatu distribusi pelayanan pada pendukung industri wisata (Suwanto G, 1997:18).

Sarana wisata dapat dibagi dalam tiga unsur pokok, yaitu :

1. Sarana pokok kepariwisataan (*main tourism superstructure*)
 - a. Biro perjalanan umum dan agen perjalanan
 - b. Transportasi wisata baik darat, laut maupun udara
 - c. Restoran (*catering trades*)
 - d. Obyek wisata, antara lain :
 - Keindahan alam (*natural amenities*), iklim, pemandangan, fauna dan flora yang aneh (*uncommon vegetation dan animals*), hutan (*the sylvan elements*) dan health centre (sumber kesehatan) seperti sumber air panas belerang, mandi lumpur dan lain-lain.
 - Ciptaan manusia (*man made supply*) seperti monumen-monumen, candi-candi, art gallery, dan lain-lain.
 - e. Atraksi wisata (*tourist attraction*)
 - Ciptaan manusia seperti kesenian, festival, pesta ritual, upacara perkawinan tradisional, khitanan, dan lain-lain.
2. Sarana pelengkap kepariwisataan (*suplementing tourism superstructure*)
 - Fasilitas rekreasi dan olahraga, seperti gold course, tennis court, pemandian, kuda tunggangan, photography dan lain-lain.

- Prasarana umum seperti jalan raya, jembatan listrik, lapangan udara, telekomunikasi, air bersih, pelabuhan dan lain-lain.

3. Sarana penunjang kepariwisataan (*supporting tourism superstructure*)

- Nightclub dan steambath
- Casino dan entertainment
- Souvenir shop, mailing service dan lain-lain.

2.4 Daerah Tujuan Wisata

Unsur pokok yang harus mendapat perhatian guna menunjang pengembangan pariwisata di daerah tujuan wisata yang menyangkut perencanaan, pelaksanaan pembangunan dan pengembangannya (Suwantoro G, 1997:19), meliputi 5 unsur yaitu :

1. Objek dan daya tarik wisata

Daya tarik wisata yang juga disebut objek wisata merupakan potensi yang menjadi pendorong kehadiran wisatawan ke suatu daerah tujuan wisata.

a. Pengusahaan objek dan daya tarik wisata dikelompokkan ke dalam :

- Pengusahaan obyek dan daya tarik wisata alam
- Pengusahaan obyek dan daya tarik wisata budaya
- Pengusahaan obyek dan daya tarik wisata minat khusus

Dalam kedudukannya yang sangat menentukan itu maka daya tarik wisata harus dirancang dan dibangun/dikelola secara profesional sehingga dapat menarik wisatawan untuk datang. Membangun suatu objek wisata harus dirancang sedemikian rupa kriteria tertentu.

b. Umumnya daya tarik suatu objek wisata berdasar pada :

- Adanya sumber daya yang dapat menimbulkan rasa senang, indah, nyaman dan bersih

- Adanya aksesibilitas yang tinggi untuk dapat mengunjunginya
 - Adanya ciri khusus/spesifikasi yang bersifat langka
 - Adanya sarana/prasarana penunjang untuk melayani para wisatawan yang hadir
 - Objek wisata alam mempunyai daya tarik tinggi karena keindahan alam pegunungan, sungai, pantai, pasir putih, hutan dan sebagainya.
 - Objek wisata budaya mempunyai daya tarik tinggi karena memiliki nilai khusus dalam bentuk atraksi kesenian, upacara-upacara adat, nilai luhur yang terkandung dalam suatu objek buah karya manusia pada masa lampau.
- c. Pembangunan suatu objek wisata harus dirancang dengan sumber dana pada potensi daya tarik yang dimiliki objek tersebut dengan mengacu pada kriteria keberhasilan pengembangan yang meliputi :
- Kelayakan finansial yang menyangkut perhitungan secara komersial dari pembangunan objek wisata tersebut.
 - Kelayakan sosial ekonomi regional untuk melihat apakah investasi yang ditanamkan untuk membangun suatu objek wisata akan memiliki dampak sosial ekonomi secara regional seperti menciptakan lapangan kerja, meningkatkan devisa negara dan lain-lain.
 - Layak teknis merupakan pembangunan objek wisata dapat dipertanggung jawabkan secara teknis dengan melihat daya dukung yang ada.
 - Layak lingkungan sebagai acuan kegiatan pembangunan suatu wisata dengan mempertimbangkan kerusakan lingkungan.

2. Prasarana wisata

Prasarana wisata adalah sumber daya alam dan sumber daya buatan manusia yang mutlak dibutuhkan oleh wisatawan dalam perjalanannya di daerah tujuan wisata, seperti jalan, listrik, air, telekomunikasi, terminal, jembatan dan lain sebagainya. Untuk kesiapan objek-objek wisata yang akan dikunjungi oleh wisatawan di daerah tujuan wisata, prasarana wisata tersebut perlu dibangun dengan disesuaikan dengan lokasi dan kondisi objek wisata yang bersangkutan.

Pembangunan prasarana wisata yang mempertimbangkan kondisi dan lokasi yang akan meningkatkan aksesibilitas suatu objek wisata pada gilirannya akan dapat meningkatkan daya tarik objek wisata itu sendiri. Di samping berbagai kebutuhan yang telah disebutkan di atas, kebutuhan wisatawan yang lain juga perlu disediakan di daerah tujuan wisata, seperti bank, apotik, rumah sakit, pom bensin, pusat-pusat perbelanjaan, bar bier dan sebagainya.

Dalam melaksanakan pembangunan prasarana wisata diperlukan koordinasi yang mantap antara instansi terkait bersama dengan instansi pariwisata di berbagai tingkat. Dukungan diperlukan bagi pengembangan pariwisata di daerah. Koordinasi di tingkat perencanaan yang dilanjutkan dengan koordinasi di tingkat pelaksanaan merupakan modal utama suksesnya pembangunan pariwisata.

Dalam pembangunan prasarana pariwisata pemerintah lebih dominan karena pemerintah dapat mengambil manfaat ganda dari pembangunan tersebut, seperti untuk meningkatkan arus informasi, arus lalu lintas ekonomi, arus mobilitas manusia antara daerah dan sebagainya yang tentu dapat meningkatkan kesempatan berusaha dan bekerja masyarakat.

3. Sarana wisata

Sarana wisata merupakan kelengkapan daerah tujuan wisata yang diperlukan untuk melayani kebutuhan wisatawan dalam menikmati perjalanan wisatanya. Pembangunan sarana wisata di daerah tujuan wisata maupun objek wisata tertentu harus disesuaikan dengan kebutuhan wisatawan baik secara kuantitatif maupun kualitatif. Lebih dari itu selera pasar pun dapat menentukan tuntunan sarana yang dimaksud. Berbagai sarana wisata perjalanan, alat transportasi, restoran dan rumah makan serta sarana pendukung lainnya. Tak semua objek wisata memerlukan sarana yang sama atau lengkap. Pengadaan sarana wisata tersebut harus disesuaikan dengan kebutuhan wisatawan.

Sarana wisatawan secara kuantitatif menunjuk pada jumlah sarana wisata yang harus disediakan, dan secara kualitatif yang menunjukkan mutu pelayanan yang diberikan dan tercermin pada kepuasan wisatawan yang memperoleh pelayanan. Dalam hubungannya dengan jenis dan mutu pelayanan sarana wisata di daerah tujuan wisata telah disusun suatu standar wisata yang baku, baik secara nasional dan secara internasional, sehingga penyediaan sarana wisata tinggal memilih atau menentukan jenis dan kualitas akan disediakannya. Menurut Edward Inskeep (1991), standar utama dipakai adalah :

- Perencanaan sistem : penyiapan suatu rencana komprehensif tempat rekreasi atau tempat hiburan dan integrasi guna lahan publik dan private berskala komunitas.
- Perencanaan tapak/fasilitas : penentuan jenis-jenis fasilitas apa saja yang diinginkan atau mungkin dibangun disuatu tapak.
- Rasionalisasi : justifikasi atau prioritas untuk akuisis dan pembangunan fasilitas rekreasi yang diberikan pada unit masyarakat atau unit politis.

- Pengukuran : penggunaan indikator kualitatif atau kuantitatif untuk menganalisis kinerja atau efektifitas suatu tempat rekreasi atau sistem taman hiburan.

Standar yang dipilih dapat berbeda-beda untuk setiap tempat, karena kondisi lingkungan masyarakat dan nilai-nilai yang berlaku disuatu tempat dengan tempat lain, agar dapat efektif dalam situasi apapun, standar yang dipakai harus memenuhi kriteria, sebagai berikut :

- Orientasi masyarakat : standar harus mencerminkan kebutuhan-kebutuhan masyarakat daerah.
- Kelayakan : standar harus dapat dibuat dalam periode perencanaan dan dana yang tersedia. Standar yang secara lingkungan politis dan ekonomi tidak realistis untuk suatu periode perencanaan dan daerah tertentu akan sulit diterapkan.
- Kepraktisan : standar harus mudah diterapkan, direvisi atau diproyeksikan didasarkan suatu proses pengembali keputusan perencanaan serta berdasarkan prinsip-prinsip perencanaan yang menyeluruh dan data terbaik yang tersedia.
- Relevansi : standar harus relevan dengan masyarakat dan waktu artinya standar akan menjadi tidak peka terhadap perubahan pesat yang terjadi.

Pemakaian serangkaian standar yang mencerminkan kriteria-kriteria diatas merupakan salah satu aspek penting suatu proses perencanaan yaitu untuk menganalisa kebuuhan eksisting dan kebutuhan proyeksi.

4. Tata laksana/infrastruktur

Infrastruktur adalah situasi yang mendukung fungsi sarana dan prasarana wisata baik yang berupa sistem pengaturan maupun bangunan fisik di atas permukaan tanah dan di bawah tanah seperti :

- a. Sistem pengairan, distribusi air bersih, sistem pembuangan air limbah yang membantu sarana perhotelan/restoran
- b. Sumber listrik dan energi serta jaringan distribusinya yang merupakan bagian vital bagi terselenggaranya penyediaan sarana wisata yang memadai.
- c. Sistem jalur angkutan dan terminal yang memadai dan lancar akan kemudahan wisatawan untuk mengunjungi obyek-obyek wisata.
- d. Sistem komunikasi yang memudahkan para wisatawan untuk mendapatkan informasi maupun mengirimkan informasi secara tepat dan cepat
- e. Sistem keamanan dan pengawasan yang memberikan kemudahan diberbagai sektor bagi para wisatawan.

5. Masyarakat/lingkungan

Daerah tujuan wisata yang memiliki berbagai objek dan daya tarik wisata akan mengundang kehadiran wisatawan. Masyarakat disekitar objek yang akan menyambut kehadiran wisatawan tersebut dan sekaligus akan memberikan layanan yang diperlukan oleh para wisatawan. Disamping masyarakat disekitar objek wisata, lingkungan alam perlu diperhatikan dengan seksama agar tidak rusak dan tercemar. Lingkungan masyarakat dalam lingkungan alam di suatu objek wisata merupakan lingkungan budaya yang menjadi pilar penyangga kelangsungan hidup suatu masyarakat.

2.5 Pola Perjalanan dan Kebutuhan Wisatawan.

Untuk melakukan perjalanan wisata dengan tujuan luar negeri maupun dalam negeri, seorang wisatawan tentu membutuhkan berbagai fasilitas/sarana wisata, pada umumnya adalah sebagai berikut (Suwanto. G, 49 : 1997) :

- a. Kebutuhan akan transportasi dari dan ke negara atau daerah yang dikunjunginya, baik berupa angkutan darat, udara maupun laut. Untuk memenuhi kebutuhan tersebut diperlukan fasilitas/sarana jasa angkutan internasional, nasional maupun lokal.
- b. Kebutuhan akan penginapan dari berbagai jenis dengan tarif dan pelayanan yang sesuai dengan budgetnya. Fasilitas yang diperlukannya adalah jasa akomodasi yang variabel.
- c. Kebutuhan akan dan minum seperti sarana rumah makan, restoran bar dan lain-lain.
- d. Kebutuhan untuk melihat dan menikmati objek wisata, atraksi wisata serta tour ke tempat-tempat yang menarik
- e. Kebutuhan akan hiburan dan kegiatan rekreasi di waktu senggang.
- f. Kebutuhan akan barang-barang cinderamata yang spesifik dan khas buatan masyarakat setempat yang dapat dijadikan kenang-kenangan perjalanannya atau untuk oleh-oleh.
- g. Kebutuhan akan mendapatkan barang-barang konsumsi/keperluan pribadi yang didorong oleh keinginan berbelanja barang-barang yang harganya relatif lebih murah dibanding apabila dibeli di negara atau daerah tempat tinggal wisatawan.

2.6 Sistem Daerah Tujuan Wisata

Suatu DTW atau Daerah Tujuan Wisata terdiri dari 5 jenis komponen yaitu (Hadinoto K, 1996 : 36) :

1. *Gateway* atau pintu masuk, pintu gerbang, jumlah adalah satu atau lebih, berupa pelabuhan udara, pelabuhan laut, pelabuhan ferry, terminal kereta api atau terminal bus.
2. *Touris Centre*, atau Pusat Pengembangan Pariwisata (PPP), yang dapat berupa suatu atau beberapa kawasan wisata (resort) atau suatu bagian kota yang ada.
3. *Attraction*, atau atraksi, yang berkelompok satu atau lebih.
4. *Tourist Corridor*, atau pintu masuk wisata, yang menghubungkan gateway dengan tourist centre, dan tourist centre ke attraction.
5. *Hinterland* atau lahan yang tidak digunakan untuk 4 komponen tersebut.

Wisata lazimnya datang lewat *gateway*, kemudian menuju ke Pusat Pengembangan Pariwisata, dimana ia menemukan akomodasi dan semua usaha jasa pelayanan pendukung, wisata, seperti restoran, toko cenderamata, biro perjalanan, persewaan kendaraan dan lain-lain. Dari PPP ia mengadakan perjalanan wisata ke atraksi wisata, melewati koridor wisata. Sambil berjalan di koridor wisata, ia menikmati pemandangan indah dan kehidupan rakyat (desa, pengolahan tegalan, sawah dll) yang disebut daerah *hinterland*. *Hinterland* ini perlu tetap menarik, dan tidak diubah menjadi bangunan tinggi, pabrik dan sebagainya.

Atraksi berkelompok memudahkan wisatawan untuk berkunjung yang memungkinkan ia mendatangi kelompok atraksi dengan kendaraan, lalu di dalam kelompok atraksi melakukan *walking tours* (berjalan kaki) agar dapat

lebih mengamati secara rinci penghidupan desa. Makin banyak kelompok atraksi yang bervariasi, akan dapat menahan wisatawan untuk tinggal lebih lama dalam DTW, seperti di Bali studio seniman ada di desa-desa. Dengan tertariknya wisatawan melakukan perjalanan wisata berjalan kaki, mereka akan tinggal lebih lama di DTW.

Dengan menawarkan *touring tourism* naik kendaraan maka wisatawan hanya akan melihat atraksi utama saja, dan akan tinggal tidak terlampau lama di DTW. *Trekking* (berjalan kaki dan menginap) yang umumnya dilakukan di *hinterland*, banyak dilakukan dengan berjalan kaki, lewat jalan desa dan jalan setapak. Untuk *trekking*, syarat utamanya adalah keamanan bagi wisatawan. Mereka bersedia menginap di tempat yang sederhana, asalkan bersih dan nyaman.

2.7 Perjalanan Pariwisata Berdimensi

Dimensi dasar perjalanan pariwisata termasuk dalam kriteria definisi orang yang melakukan perjalanan (*traveller*) dalam hubungannya dengan industri perjalanan wisata (Hadinoto, K 1996:37), yaitu :

1. Jarak

Didalam perjalanan pariwisata tidak termasuk perjalanan dari rumah ke kantor dan kembali. Perjalanan ini disebut *commuting*. Walaupun seorang commuter bisa melakukan perjalanan puluhan kilometer misalnya tinggal di Sidrap sedang tempat kerjanya ada di Makassar. Maka dia bercommuter pagi/subuh di Makassar dan sore/malam dari Makassar kembali ke Sidrap. Hal ini disebut perjalanan lokal. Problem yang timbul adalah untuk menentukan perjalanan itu perjalanan lokal atau perjalanan pariwisata. Maka lazim diambil

keputusan bahwa perjalanan pariwisata adalah dari rumah tinggal yang berlokasi 150 km dari destinasi. Bagi kepariwisataan jarak itu berarti adanya lingkungan yang berbeda dari lingkungan dimana wisatawan biasanya sehari-hari berada. Maka sering disebut *away from home*.

2. Lama tinggal

Dimensi lama tinggal adalah untuk menentukan apakah seseorang yang melakukan perjalanan adalah seorang wisatawan. Menurut ketentuan, wisatawan tinggal lebih dari 24 jam di suatu negara, atau lazimnya menginap dalam suatu fasilitas akomodasi. Seseorang yang melakukan *tour* sehari (*one day trip*), walaupun ia di tempat kunjungannya mengeluarkan uang banyak, ia bukan wisatawan, tetapi seseorang *excursionist* (pelancong). Seorang penumpang kapal pesiar, dan sore hari kembali ke kapal, juga bukan seorang wisatawan, tetapi seorang pelancong.

3. Tempat tinggal asal

Dimensi ini penting untuk menentukan pasar wisata. Dari dimensi ini bisa diketahui apakah ia penduduk Indonesia (asing atau WNI) atau penduduk negara lain, dan negara mana. Maka penting untuk mengetahui tempat degara asal, nasionalitas atau golongan penduduk mana.

4. Maksud kunjungan

Dimensi ke-4 ini digunakan untuk membedakan jenis perjalanan. Maksud tujuan ini di Indonesia dibedakan dalam beberapa golongan, yaitu bisnis, tugas resmi, konvensi, liburan, pendidikan dan lain-lain.

5. Moda transportasi

Moda transportasi sering dijadikan dasar pula untuk perencanaan. Moda ini dibedakan antara udara, darat dan laut. Rute perjalanan ke destinasi perlu diketahui juga, untuk menentukan cara menyiapkan destinasi dalam pengadaan *gateway* atau untuk memudahkan pemasaran. Misalnya destinasi Jawa Timur bagian timur bisa ditawarkan kepada wisatawan yang berkunjung lewat Surabaya ke Bali (*transit area*). Geografi wisata perlu diperhatikan dalam menentukan rute perjalanan wisatawan.

2.8 Pengaturan Perjalanan

Bagian transportasi merupakan sarana untuk menuju tujuan (destinasi) ke dan dari destinasi tempat obyek wisata yang merupakan unsur penting melakukan aktifitas, sehingga dilakukan perencanaan baik, serta pengawasan dalam memenuhi perlengkapan sarana dan prasarana obyek wisata. Sebagai contoh *gateway* (pintu gerbang) yang digunakan pada waktu wisatawan datang dan pulang, serta penentuan rute dari jaring-jaring transportasi darat.

Gateway adalah unsur amat penting. Banyak bandar internasional menjadi *gateway* walaupun stasiun kereta api, terminal bis atau pelabuhan laut dan pintu lintas batas negara bisa berfungsi sebagai *gateway*. Jarak waktu terbaik dari perjalanan darat dari *gateway* sampai di hotel, maksimum 2 jam. Baik juga apabila sekitar *gateway* ada beberapa atraksi yang bisa dikunjungi misalnya sebelum pulang. Perjalanan darat juga perlu dihindarkan untuk menggunakan rute ulang (*back-tracing*), juga rute itu hendaklah tidak melalui lingkungan yang harus dilestarikan. Ada juga destinasi yang menggunakan lebih dari satu *gateway*, yaitu bandad udara Ngurah Rai dan pelabuhan Gilimanuk.

Karena waktu kedatangan dan keberangkatan dari destinasi itu amat penting dan harus menyenangkan wisatawan, maka kawasan gateway harus direncanakan dengan fasilitas baik serta sikap karyawan perlu sopan dan menyenangkan pula. Suatu perencanaan, pengembangan dan pengelolaan gateway perlu adanya moda transportasi udara, darat dan laut.

2.9 Perjalanan dalam Destinasi

Ekonomi atau excursion packages lazimnya termasuk tiket penerbangan dengan potongan harga, termasuk tour di destinasi serta akomodasi. Paket ini sering juga disebut GIT (Group Inclusive Tours). Di dalam negeri, tiket perjalanan juga dijual, baik paket maupun merupakan tour sehari, setengah hari atau tour khusus seperti wisata dan untuk wisata selam juga menyediakan peralatan selam, serta angkutan lautnya.

Perjalanan di destinasi dilakukan dengan naik bis charter, atau mobil sewaan, motor sewaan, sepeda sewaan atau kapal sewaan. Jalan-jalan perlu nyaman dan aman, beraspal tidak berlobang, tidak berdebu, dengan cukup rambu-rambu lalulintas. Selain meningkatnya volume lalulintas wisata, pengembangan pariwisata juga memodifikasikan pola arus wisata. Sekarang pengembangan wisata memperlihatkan pola perjalanan makin luas dan menyebar (difuse), dengan kendaraan mobil menggantikan kereta api dan kapal sungai yang linear. Juga terjadi pengembangan di luar lokasi yang dilayani oleh alat transportasi tradisional. Hotel-hotel besar diganti oleh bungalow dan motel yang menyebar. Pengembangan jalan arteri dan tol mengarahkan perjalanan wisatawan lewat jalur tertentu.

Pengembangan pesawat udara besar dengan menurunkan biaya perjalanan memungkinkan pangsa wisata makin rendah dan berwisata jauh, menyebabkan pesawat memilih kawasan metropolitan, sebagai pangkalan (hub airport) dari mana wisatawan di sebarkan lewat pesawat lebih kecil (spoke airlines) atau lewat jalan tol ke kawasan destinasi yang diinginkan.

Menurut Lesile Schumer (1997) bahwa kriteria pengembangan wisata disusun berdasarkan standar kebutuhan wisatawan serta manfaatnya ditinjau dari segi kepentingan sosial ekonomi dan lingkungan hidup masyarakat pada daerah pengembangan, diantaranya :

1. Kriteria pengembangan jaringan perhubungan pariwisata ditujukan untuk melancarkan serta mendorong arus pergerakan wisatawan dari suatu pusat kelompok pengembangan ke pusat kelompok pengembangan lainnya, serta fungsional bagi pembangunan sosial ekonomi dan lingkungan hidup daerah pembangunan secara umum. Kriteria terhadap sasaran pengembangan sarana dan prasarana perangkutan dapat disusun sebagai berikut :
 - a. Kriteria perangkutan wisatawan meliputi hal-hal sebagai berikut :
 - Keamanan : terlindung dari bahaya kecelakaan lalu lintas dan gangguan manusia.
 - Kenyamanan : tersedianya pengangkutan khusus wisatawan dengan kondisi kenyamanan yang baik dan mobilitas tinggi atau angkutan umum yang dapat dicarter.
 - Frekuensi : jadwal pemberangkatan yang teratur
 - Responsif : peka terhadap permintaan perangkutan sewaktu-waktu untuk berbagai kebutuhan wisata
 - Murah : tersedia kendaraan yang relatif murah

b. Kriteria bagi pengembangan daerah, meliputi :

- Lingkungan fisik : dapat meningkatkan pelestarian lingkungan hidup penduduk dan ekosistem laut, hutan dan sungai.
- Sosial budaya dan ekonomi : dapat meningkatkan aksesibilitas penduduk mencapai pusat-pusat kegiatan sosial budaya dan ekonomi.

2. Kriteria pengembangan sarana dan prasarana kemudahan pariwisata adalah implikasi fisik dari arus kunjungan wisatawan pada seluruh kelompok pengembangan yang berada pada suatu daerah yang meliputi keseluruhan pengembangan prasarana lahan dan jaringan prasarana kota/desa serta sarana bangunan fasilitas kemudahan wisata. Dengan memperhatikan kebutuhan akan prasarana dan sarana yang harusnya dimiliki oleh suatu tujuan wisata sesuai dengan tipologinya, maka kriteria pengembangan prasarana dan sarana kemudahan wisata dapat dikembangkan.

2.10 Batasan dan Pengertian Judul

Batasan dan pengertian judul dari pada Tinjauan Infrastruktur Transportasi sebagai Pengembangan Obyek Wisata Bahari di Kotamadya Ujung Pandang dapat diartikan sebagai berikut :

1. Tinjauan : hasil meninjau; pandangan, pendapat (sesudah menyelidiki, mempelajari dan sebagainya). (Kamus Besar Bahasa Indonesia, 1988).
2. Infrastruktur : perangkat lunak, sarana, prasarana dan peralatan. (Kamus Besar Bahasa Indonesia, 1988).

3. Transportasi : pengangkutan barang dan manusia oleh berbagai jenis kendaraan sesuai dengan kemajuan teknologi (Kamus Besar Bahasa Indonesia, 1988).
4. Pengembangan : mengusahakan/mengupayakan supaya berkembang (Wojowisno, 1980).
5. Obyek : suatu tempat atau wadah yang merupakan sasaran yang menjadi minat, keinginan seseorang ataupun sekelompok orang. (Poerwardanita, W.J.S., 1982).
6. Wisata : melakukan perjalanan tour (tamasya, darmawisata, mengadakan perjalanan keliling) (Poerwardanita, W.J.S., 1982).
7. Bahari : mengenai kelautan
8. Kotamadya Ujung Pandang : ibukota propinsi.

Jadi dari pengertian judul Tinjauan Infrastruktur Transportasi sebagai Pengembangan Obyek Wisata Bahari di Kotamadya Ujung Pandang diatas dapat diartikan suatu pandangan, pendapat dan mempelajari tentang prasarana dan sarana dalam pengangkutan barang dan manusia oleh berbagai jenis kendaraan dari asal ke tujuan sebagai upaya untuk mengembangkan suatu tempat sasaran seseorang atau kelompok untuk melakukan perjalanan (tour), tamasya, darmawisata mengenai kelautan seperti (taman laut, pemandangan, olahraga dan sebagainya).



BAB III
GAMBARAN UMUM STUDI

BAB III

GAMBARAN UMUM KAWASAN STUDI

Dalam bab ini akan diuraikan kondisi kawasan studi, dengan maksud untuk mengungkap karakteristik tinjauan umum Kotamadya Makassar, kondisi fisik obyek studi, serta keberadaannya yang berkaitan dengan infrastruktur transportasi serta lingkup kebijaksanaan pembangunan Kotamadya Makassar dalam pengembangan obyek wisata bahari agar dapat diperoleh gambaran masalah.

3.1. Tinjauan Umum Kotamadya Makassar

Kotamadya Makassar yang berada di tepi Selat Makassar merupakan ibukota Propinsi Sulawesi Selatan yang cukup berkembang dan bersaing dengan propinsi lainnya di Indonesia. Pertumbuhan penduduk Kotamadya Makassar berkisar 2,5% dari tahun 1996 dengan jumlah penduduk 1.077.445 jiwa dan tahun 1997 1.104.454 jiwa serta jumlah penduduk tahun 2007 diperkirakan 1.414.728 jiwa.

Dewasa ini kotamadya Makassar sebagai ibukota propinsi telah mengalami perkembangan secara fungsional dan telah ditetapkan sebagai :

1. Pusat pemerintahan dan Komando kewilayahan TNI untuk Indonesia Bagian Timur.
2. Pusat perdagangan.
3. Pusat industri yang didukung oleh fungsi perdagangan dan potensi daerah belakang (hinterland) sebagai daerah penyanggah.
4. Pusat pelayanan sosial, sebagai pelayanan terhadap wilayah belakangnya MINASAMAUPATA.

5. Pusat pemukiman sebagai upaya memberikan pemukiman yang layak bagi penduduk kota Makassar.
6. Pusat rekreasi regional.

Salah satu tujuan fungsi Kotamadya Makassar yang belum terwujud dan diharapkan dijadikannya sebagai salah satu gate way wisatawan asing dari mancanegara dalam Go Internasional. Secara geografis Kotamadya Makassar yang terletak di tepi pantai dari Selat Makassar merupakan ibukota Propinsi Sulawesi Selatan. Ditinjau dari topografis Makassar cukup rata dan mempunyai kemiringan ke arah barat, ke arah pantai.

Secara geografis wilayah Kotamadya Makassar terletak di pesisir pantai losari (Selat Makassar) dan memiliki cakupan wilayah-wilayah administratif berbagai pulau yang dimilikinya, sehingga pengembangan rekreasi pantai wisata bahari sangat potensial. Hal ini dapat dilihat dari berbagai aktivitas rekreasi yang telah ada maupun yang sedang dalam pengembangan seperti adanya Benteng Port Rotterdam sebagai pusat budaya Sulawesi Selatan, pusat perbelanjaan Somba Opu, pusat jajanan kaki lima, pusat perhotelan dan wisata Tanjung Bunga yang masih dalam tahap pengembangan.

3.2. Tinjauan Pengembangan Wisata Bahari di Kotamadya Makassar

Aset wisata bahari yang ada di Makassar masih tahap pengembangan dan pembenahan. Jika dilihat dari pengembangan dalam 5 tahun terakhir ini belum memperlihatkan adanya perubahan sehingga keberadaannya masih cenderung wisata skala lokal dan belum mampu menjadi aset andalan terhadap pendapatan daerah. Menyadari hal tersebut untuk tahun 1996 pemerintah telah mengeluarkan berbagai kebijakan untuk pengembangan tempat-tempat wisata yang berskala internasional seperti adanya pengembangan wisata Tanjung

Bunga (Akkarena). Kebijakan pengembangan ini masih dalam tahap perencanaan dan pelaksanaan seiring dengan pengembangan tempat-tempat obyek wisata lainnya.

3.3. Tinjauan Kondisi dan Potensi Pulau sebagai Tujuan Wisata Bahari

Seperti yang dijelaskan pada bagian terdahulu, dimana wilayah Makassar terletak dipesisir pantai Selat Makassar. Dari luas 17.577 Ha (175,77 km²) yang memiliki 11 pulau sering disebut *Spermonde*, serta sungai yang dimilikinya menjadikan Makassar sebagai salah satu daerah yang memiliki sumber daya pesisir, laut dan kepulauan yang cukup penting. Bila dikaitkan dengan kebijakan pemerintah untuk pengembangan obyek wisata khususnya wisata pantai/laut (bahari) maka terdapat 3 pulau dari 11 pulau yang mendapat prioritas utama konsep pengembangan obyek wisata bahari seperti diperlihatkan dalam pada gambar 3.1.

Gambar : 3.1

LOKASI OBYEK STUDI

Keterangan :



Lokasi Studi



Dosen Pembimbing :

Dr.-Ing. M. Yamin Jinca, MST
Ir. Abu Sofjan Pabijata, MSP
Ir. Agus Salim

Mahasiswa STB/NIRM :

S. Kamran Aksa
4594042029
994111010070

Sumber :

FAKULTAS TEKNIK
UNIVERSITAS "45"
JURUSAN PLANOLOGI UP



a. Pulau Kayangan

Pulau Kayangan dewasa ini menjadi salah satu objek rekreasi/wisata cukup banyak dikunjungi, utamanya wisatawan domestik dan mancanegara. Objek ini yang nampak paling terorganisir dengan pengelolaannya ditangani langsung oleh pihak swasta bekerjasama dengan Pemda. Adapun kondisi fisiknya adalah sebagai berikut :

1. Akses dan jarak capai

Akses menuju Pulau Kayangan dengan menggunakan perahu motor berjarak 2,5 mil dari pantai Losari. Sarana transportasi yang digunakan adalah perahu motor dengan kapasitas angkut sekitar 20 – 30 orang. Waktu tempuh ke pulau Kayangan dengan menggunakan perahu motor sekitar 10-15 menit.

2. Kondisi site pulau Kayangan

Pulau Kayangan mempunyai luas \pm 3,5 ha, keadaan pantai adalah berpasir putih, utamanya didaerah barat, utara dan timur sedang pada bagian selatan terdapat tanggul penahan ombak. Secara umum pantai Pulau Kayangan cukup landai, kecuali di bagian utara terdapat tebing bawah laut yang cukup dalam sekitar 15 meter dari garis pantai. Selain itu dibagian utara/timur terdapat bangkai kapal yang cukup membahayakan. Pada pulau Kayangan juga terdapat cukup banyak pohon pelindung yang rindang seperti terlihat Gambar 3.2.

TRANSPORTASI SEBAGAI
PENGEMBANGAN OBYEK
WISATA BAHARI DI KMUP

Gambar :

EKSISTING
P. KAYARIGARI

Keterangan :

1. Dermaga
2. Kantor
3. Kios
4. Kolam
5. Cottage
6. Tenda
- 7 Bar &
8. Lavatory
- Restoran
10. Gudang
9. R. Gauji
11. K. Bilyard
10. R Bilyard
- 13 Gazebo
12. R. Olahraga
17. Panggung Outdoor
18. Reservoir
14. Arena Kejangkasan
15. Asrama Karyawan
16. Play Ground
19. D. Bernain
- 20 D. Luncur
21. D. Service
22. D. Mancinj
23. D. Lompat
- 24 D. Luncur
25. Dermaga Santai
26. Tanggul penahan Ombak

Dosen Pembimbing :

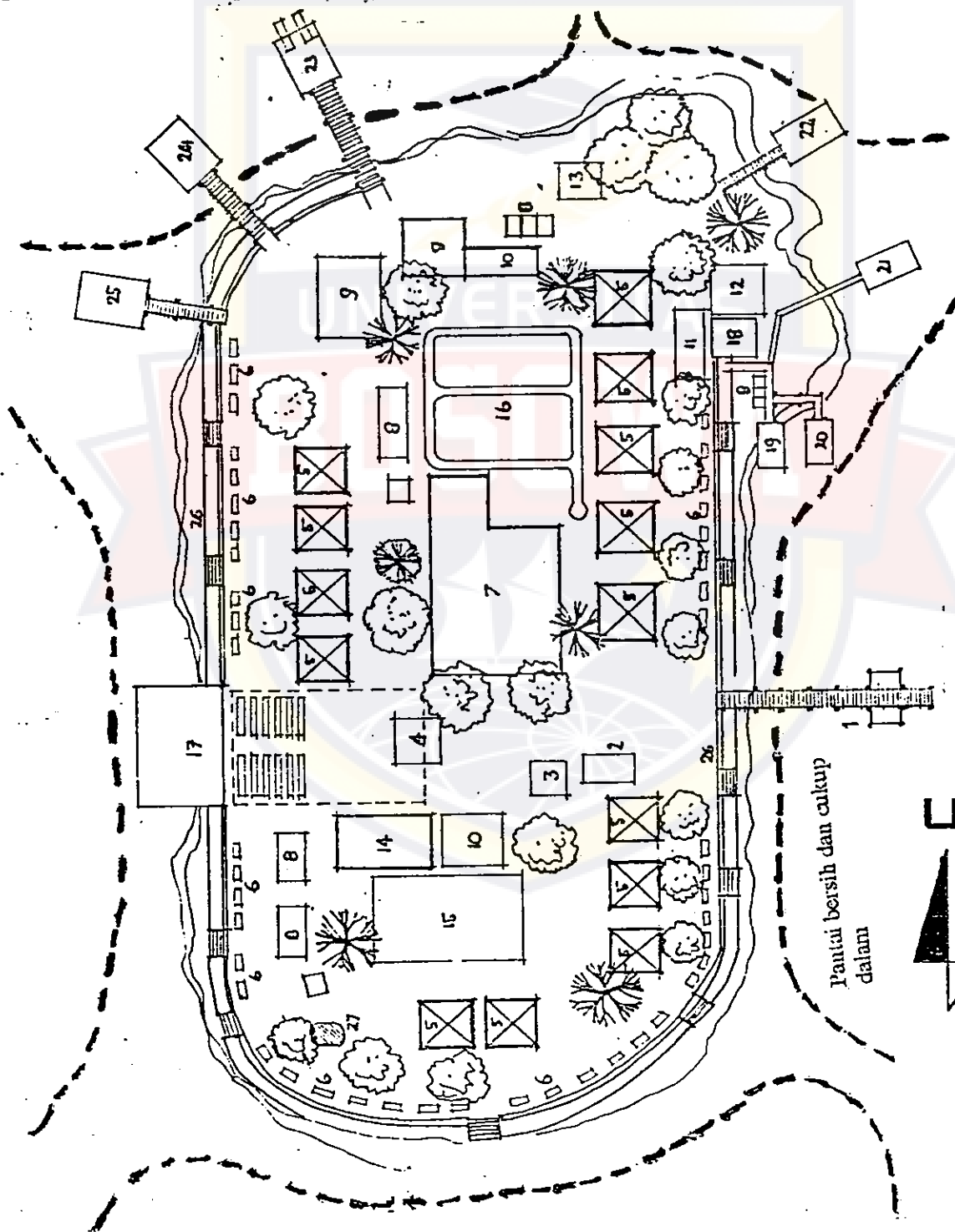
Dr.-Ing. M. Yamin Jinca, MSTr
Ir. Abu Sofjan Pabiqara, MSP
Ir. Agus Salim

Mahasiswa STB/NIRM :

S. Kamran Akca
4594042029
9941111010070

Sumber :

FAKULTAS TEKNIK
UNIVERSITAS "45"
JURUSAN PLANOLOGI UP



Pantai bersih dan cukup
dalam



Skala 1 : 1.000

3. Klimatologi dan kondisi laut

Secara umum, iklim di Pulau Kayangan juga tidak berbeda dengan iklim di daerah pesisir pantai Makassar. Kecepatan angin juga tidak terlalu besar, dan diperkirakan tidak berbeda jauh dengan pulau samalona. Ombak juga relatif tenang, dimana tinggi gelombang sekitar 0,50 m pada musim timur serta sekitar 1 m pada musim barat. Arus air laut juga tidak terlalu besar karena pulau kayangan cukup dekat dengan pinggir pantai Makassar.

4. Sarana/fasilitas yang ada

Pulau Kayangan sudah cukup terorganisir dengan baik sehingga sarana/fasilitas yang disediakan juga cukup lengkap seperti tempat berenang, papan loncat, tempat memancing, panggung pementasan, sarana pertemuan, cottage (28 unit), restoran café, tempat bilas/ganti serta lavatory untuk umum, kios, arena ketangkasan, sarana bermain anak-anak, tempat berolahraga (bulutangkis, tenis meja dan bilyard) dan lain-lain. Melihat kondisi yang ada, nampak bahwa pulau Kayangan telah menyediakan fasilitas yang cukup lengkap dimana area ini diarahkan lebih banyak untuk kegiatan rekreatif dan bersifat hiburan (dengan adanya panggung pementasan, arena bermain, arena ketangkasan, tempat berolahraga dan sebagainya).

b. Pulau Samalona

Kebijaksanaan pemerintah bahwa objek wisata bahari Pulau Samalona telah dimasukkan dalam program jangka pendek. Oleh karena wilayah perairan sekitar Samalona telah ditetapkan sebagai cagar alam laut karena

disekeliling pulau terdapat banyak terumbu karang yang tumbuh dengan baik, banyak biota laut dan ditunjang oleh air laut yang bening sehingga wilayah perairan Samalona mempunyai pemandangan laut yang cukup menawan. Dataran samalona sangat potensial dengan berbagai pohon besar tumbuh subur sehingga suasana cukup rindang, dan pantainya berpasir putih.

1. Akses dan Jarak Capai

Jarak Pulau Samalona dengan pesisir pantai losari sekitar 3 mil laut. Sedangkan pencapaian ke Pulau Samalona umumnya menggunakan perahu tradisional (lepa-lepa) yang diberi motor tempel, waktu tempuh kepulua ini sekitar 50 menit. Tempat pemberangkatan ke Pulau Samalona ini biasanya sama dengan dermaga ke Pulau Lae-Lae yaitu disamping Departemen Store yang biasa dikenal dengan Kayu Bengkoang dan didepan Benteng Port Rotterdam Makassar (samping kantor polisi).

2. Kondisi Site Pulau Samalona

Luas Pulau Samalona sekitar 3 ha, bagian utara, timur dan barat berpasir putih dan bersih kecuali dibagian barat yang agak berkarang. Secara umum, pantainya cukup landai, pada bagian utara terdapat taman laut yang cukup menarik/indah meskipun kurang dapat dinikmati dari atas permukaan laut seperti halnya Pantai Bunaken. Pulau Samalona cukup banyak ditumbuhi oleh pohon-pohon yang cukup besar dan cukup rindang. Kecuali pada daerah barat, banyak ditumbuhi oleh alang-alang sehingga berkesan agak gersang. Kondisi tanah pada umumnya mengandung pasir, batuan dan bercampur tanah dan ditumbuhi kelapa,

pohon sukun, teratai serta potensial untuk rekreasi air dan pasir putih terlihat pada Gambar 3.3.

Pulau Samalona termasuk pulau yang berpenghuni, dimana penduduk yang ada berjumlah 16 KK yang terdiri dari jumlah penduduk sebanyak 75 jiwa terdiri dari laki-laki 50 jiwa dan wanita 25 jiwa yang menempati 16 buah rumah. Pulau ini tidak memiliki sumber air tawar, sedangkan sumur yang ada hanya menghasilkan air payau, sedangkan air PAM hanya disuplay dari Makassar, pada umumnya membuang tinja di pinggir pantai dan hanya rumah permanen yang mempunyai jamban keluarga (WC/KM). Selain itu, di Pulau Samalona ini terdapat 2 kuburan tua yang cukup sering dikunjungi orang.



3. Klimatologi dan kondisi laut

Iklm di Pulau Samalona tidak berbeda jauh dengan iklim di pesisir pantai meskipun pada saat subuh terasa lebih dingin. Pada musim barat bertiup angin dari arah barat laut dengan kecepatan sekitar 4-10 knot per jam sedangkan pada musim timur bertiup angin dari arah timur tenggara dengan kecepatan sekitar 5-8 knot per jam. Ombak relatif cukup tenang dimana pada musim timur umumnya setinggi 50-80 cm dan pada musim barat dapat mencapai 1,50 m.

4. Sarana/Fasilitas yang telah ada

Sarana penunjang yang telah ada hanya dermaga, pos jaga, tenda-tenda darurat, cottage dan menara air yang tidak berfungsi sebagaimana mestinya serta 1 bangunan sebagai kamar ganti pakaian. Kondisi bangunan terdiri dari bangunan semi permanen/rumah panggung dan darurat serta beberapa bangunan rumah panggung sebagai fasilitas pemondokan (tempat peristirahatan/hunian) untuk rekreasi. Mata pencaharian masyarakat adalah nelayan, pengelola pondok wisata untuk wisatawan.

c. Pulau Lae-Lae

Pulau Lae-Lae merupakan pulau yang terbesar diantara pulau-pulau yang telah disebut diatas serta berdekatan dengan pantai Losari, selain itu berfungsi sebagai peredam ombak bagi pelabuhan laut Makassar. Adapun kondisi fisiknya adalah sebagai berikut :

1. Akses dan jarak capai

Secara geografis, pulau Lae-lae terletak pada ujung barat kota Makassar, dengan luas sekitar 5,4 ha. Jarak pulau Lae-Lae terhadap kota Makassar sekitar 1 mil. Pencapaian ke pulau ini biasanya menggunakan perahu

motor tempel dengan lama perjalanan sekitar 20 menit. Tempat pemberangkatan juga berada di samping Barata Departemen Store ataupun samping kantor polisi (depan Benteng Port Rotterdam Makassar).

2. Kondisi site pulau Lae-Lae

Secara fisik, pada bagian utara terdapat tanggul yang menjorok kurang lebih 323 meter. Tanggul ini dipersiapkan untuk mengurangi hempasan ombak laut Selat Makassar terhadap area pelabuhan laut seperti terlihat pada Gambar 3.4. Pada pulau ini juga berdiam cukup banyak jumlah kepala keluarga sebanyak 135 KK yang terdiri dari jumlah penduduk 2.585 jiwa laki-laki dan 1.240 jiwa perempuan.

Kondisi bangunan terdiri dari bangunan semi permanen/rumah panggung dan darurat sedangkan kondisi air menggunakan sumur gali dengan kondisi air tidak berwarna/terasa asin untuk air minum disuplay PAM dari Makassar. Pembuangan tinja, pada umumnya membuang tinja dipinggir pantai dan hanya rumah permanen yang mempunyai jamban keluarga (WC/KM). Kondisi tanah umumnya mengandung pasir, batuan bercampur tanah yang ditumbuhi kelapa, pohon sukun, teratai serta pulau tersebut sangat potensial untuk kawasan rekreasi air dan pasir putih. Mata pencaharian masyarakat adalah nelayan, pengelola pondok wisata.

Pada sebelah barat dan timur terdapat batu karang cukup berbahaya sehingga diperlukan penataan lingkungan untuk pengembangan wisata khususnya melihat matahari tenggelam (sun set seen).

Gambar :

**EKSISTING
 P. LAE-LAE**

Keterangan :

- 1 Tanggul Penahan Ombak
- 2 Tumpukan Batu
- 3 SD
- 4 Lap. Olahraga
- 5 Masjid
- 6 Pemukiman
- 7 Dermaga
-
-
-
-

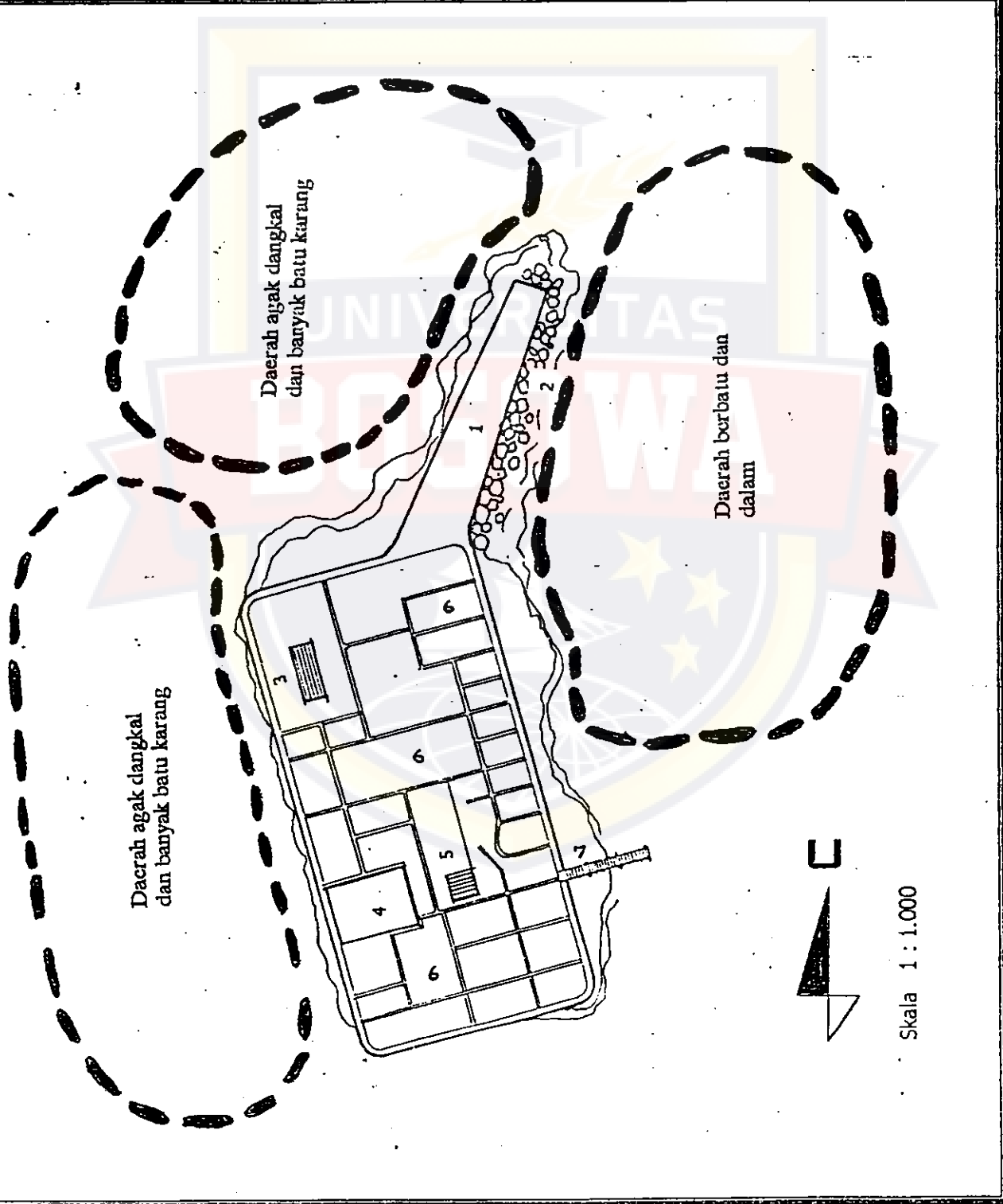
Dosen Pembimbing :

Dr.-Ing. M. Yamin Jinca, MSTR
 Ir. Abu Sofjan Pabtgjara, MSP
 Ir. Agus Salim

Mahasiswa STB/NIRM :

S. Karman Akse
 4594042029
 9941111010070

Sumber :



3. Klimatologi dan kondisi laut

Secara umum, iklim di Pulau Lae-Lae juga tidak berbeda dengan iklim di daerah pesisir pantai Makassar. Demikian juga dengan arah maupun kecepatan angin serta tinggi gelombang yang ada juga tidak terlalu besar. Kecepatan angin juga tidak terlalu besar, dan diperkirakan tidak berbeda jauh dengan pulau samalona. Ombak juga relatif tenang, dimana tinggi gelombang sekitar 0,50 m pada musim timur serta sekitar 1 m pada musim barat. Arus air laut juga tidak terlalu besar karena pulau kayangan cukup dekat dengan pinggir pantai Makassar.

4. Sarana/fasilitas yang telah ada

Pulau ini cukup sering dikunjungi oleh wisatawan dengan tujuan memancing, namun fasilitas rekreasi hampir tidak ada. wisatawan yang berkunjung biasanya menyewa pondok-pondok darurat sebagai tempat beristirahat dan dilengkapi 1 buah masjid.

Dari ketiga obyek wisata tersebut diatas dapat diuraikan pada tabel 3.1.

Tabel 3.1. Obyek dan Daya Tarik Wisata

No	Obyek dan Daya Tarik Wisata	Jarak (mil)	Lama perjalanan (Sarana transportasi)	Daya Tarik
1	Pulau Kayangan	2,5	20-30 menit (Perahu motor)	Berenang, Sun Set Seen, Olahraga air, Hiburan, Aquarium
2	Pulau Lae-Lae	1	15-20 menit (Speed boat)	Pemandangan, Sun Set Seen, Berenang, Olahraga air
3	Pulau Samalona	3	30-45 menit (Perahu Motor)	Berenang, Berjemur, Sun Set Seen, Menyaksikan biota laut

Sumber : Dinas Pariwisata Tingkat II KMUP (1997, 30-31)

3.4. Tinjauan Sarana dan Prasarana Lokasi Studi

Untuk menunjang suatu obyek wisata sangat ditentukan oleh sarana dan prasana yang dimiliki, karena selain sebagai unsur penunjang suatu obyek wisata juga merupakan unsur yang memiliki daya tarik tersendiri bagi wisatawan. Sarana dan prasarana obyek wisata pada lokasi studi terlihat telah tersedia dan diupayakan guna memudahkan wisatawan menikmati obyek wisata yang diinginkannya. Hal ini dimaksudkan sebagai wujud layanan yang disediakan dan merupakan kebutuhan untuk meningkatkan daya tarik obyek wisata tersebut.

A. Transportasi

Sebagai obyek wisata bahari yang ada di Kotamadya Makassar maka jenis moda transportasi yang dibutuhkan atau yang perlu disediakan ada 2 (dua) macam yaitu transportasi air dan transportasi darat untuk menghubungkan wisatawan dari asal ke tempat tujuan.

Perhubungan darat dapat dilalui dengan jalur jalan yang merupakan aksesibilitas menuju tujuan dan mempermudah orang untuk mengunjungi suatu daerah tujuan wisata, dimana kondisi jalan sangat baik. Selain itu juga dilalui oleh jalur angkutan kota dan dalam pengelolaannya juga telah disediakan seperti tempat parkir kendaraan dengan kapasitas masih sangat terbatas. Tempat parkir tersebut terletak di terminal obyek wisata pulau Kayangan dengan kapasitas 200 roda dua sedangkan untuk kendaraan roda empat berada pada terminal pulau Lae-Lae dan pulau Samalona dengan kapasitas 30 unit roda empat.

Untuk menindak lanjuti perjalanan wisatawan menuju obyek ke tempat tujuan obyek wisata telah disediakan perahu-perahu atau kapal motor yang dikelola secara terorganisir oleh pihak pemerintah, swasta maupun secara perorangan (masyarakat). Adapun jumlah armada ini terdapat 17 unit perahu motor dilihat pada tabel 3.2.

Tabel 3.2. Jumlah armada yang beroperasi di daerah studi

No	Jenis Perahu Motor	Daya Muat (orang)	Jumlah	Sistim Sewa	Ket.
1	Speed boat	2 - 4	3 unit	Carteran/perorangan	Mahal
2	Perahu Motor	10 - 15	11 unit	Carteran/perorangan	Agak mahal
3	Perahu Motor	20 - 30	3 unit	Menggunakan tiket	Murah

Sumber : Pengelola Pulau Kayangan dan Hasil Survey, 1999.

B. Fasilitas pendukung Obyek Wisata

Fasilitas pendukung pariwisata meliputi supra struktur dan infrastruktur yaitu :

1. Suprastruktur

a. Akomodasi

Keberadaan fasilitas akomodasi dibedakan atas klasifikasi hotel berbintang dan non bintang. Data mengenai keadaan hotel di Kotamadya Makassar dapat dilihat pada tabel 3.3.

Tabel 3.4. Banyaknya hotel dan akomodasi lainnya, kamar dan tempat tidur di Kotamadya Makassar.

Tahun	Hotel Bintang dan melati	Jumlah Kamar	Jumlah Tempat Tidur
1993	310	5.581	10.474
1994	333	5.875	11.82
1995	353	6.621	12.079
1996	382	7.506	13.644
1997	405	8.116	14.397
Jumlah	1.783	33.699	62.414

Sumber : Badan Pusat Statistik Propinsi Sulawesi Selatan, 1997

Tingkat penghunian kamar yang dihuni dengan jumlah kamar yang tersedia selama kurun 1993-1997 cenderung menurun dari 33,8 % menjadi 24%. Secara rata-rata tempat penghunian kamar hotel melati tahun 1992 sebesar 30,9% menjadi 20,7% tahun 1997. Sedangkan hotel berbintang sebesar 40,1% tahun 1993 menjadi 32,0% tahun 1997. Sedangkan jenis fasilitas yang tersedia pada lokasi studi masih sangat terbatas jumlahnya dan masih kategorri tempat menginap (cottage). Adapun jumlah tempat menginap pada lokasi studi dapat dilihat pada tabel 3.4.

Tabel 3.5. Banyaknya cottage (tempat menginap) di lokasi studi.

Obyek Wisata	Jumlah Cottage	Jumlah Kamar (Unit)	Tarif (Rp./kamar)
Kayangan	14	28	25.000 – 30.000
Samalona	3	6	20.000 – 30.000
Lae-Lae	-	-	7.500 – 15.000

Sumber : Hasil survey, 1999

d. Jasa pariwisata

Merupakan bidang jasa untuk membantu wisatawan dalam berwisata. Jasa pariwisata ini meliputi biro perjalanan wisata, agen perjalanan wisata, pramuwisata, impresariat, konsultan pariwisata dan informasi pariwisata seperti terlihat pada tabel 3.4. Dari beberapa biro jasa perjalanan umumnya melayani obyek-obyek wisata di luar wilayah Kotamadya Makassar.

Tabel 3.3. Rekapitulasi Biro Perjalanan Wisata di Kotamadya Makassar

No	Biro Perjalananan Wisata
1	Limbunan Tours
2	Anta Express Tour
3	Pantravel Tours
4	Toraja Highland Tours
5	Ramayana Tours
6	Makassar Tour dan Travel
7	Aksa Utama Tours
8	dan lain-lain

Sumber : Kantor Dinas Pariwisata Tingkat II Makassar, 1997

Dari uraian diatas, biro perjalanan tour bahari sudah dilakukan oleh pihak swasta seperti Matappa Tour, Lintas Alam Tour dan Pengelola Kayangan dengan menyediakan sarana kapal sistem sewa (charteran).

2. Infrastruktur transportasi

a. Jalan Raya

Jalan raya merupakan sarana perhubungan darat yang dapat memperlancar arus transportasi (aksesibilitas). Kondisi jalan raya yang baik dapat mempercepat perjalanan seseorang untuk sampai ke tempat

Dari ketiga pulau tersebut diatas, dimana pulau Lae-Lae tidak terdapat fasilitas tempat menginap (cottage). Namun yang terjadi selama ini pengunjung biasanya menyewakan kamar. (rumah) penduduk setempat dan lamanya menginap biasanya 1 malam. Hal ini juga terjadi di pulau Samalona, meskipun telah tersedia beberapa cottage, namun pengunjung biasanya menyewakan/mengontrak rumah penduduk dengan kesepakatan harga antara Rp. 20.000 – Rp. 35.000 per hari.

b. Restoran dan rumah makan

Dengan semakin meningkatnya jumlah pengunjung wisatawan yang transit di Kotamadya Makassar baik yang berasal dari nusantara maupun mancanegara, maka restoran dan rumah makan semakin meningkat. Untuk memenuhi kebutuhan pengunjung, maka jumlah restoran dan rumah makan di Kotamadya Makassar telah diupayakan meningkatkan kualitas pelayanannya, jenis makanan dan kebersihan. Sedangkan jenis fasilitas ini dari lokasi studi pulau tersebut terdapat di pulau Kayangan berupa bar dan restoran, kios panggung dan ruang bilyard. Sedangkan fasilitas yang di pulau Lae-Lae dan Samalona tidak ada.

c. Toko souvenir (cendramata)

Toko souvenir sudah ada didalam Kotamadya Makassar seperti di Jalan Somba Opu, sedangkan untuk beberapa daerah wisata tertentu toko cendramata masih bersifat sederhana. Sedangkan jenis fasilitas ini hanya pada Pulau Kayangan terdapat 1 unit yang dikelola oleh pihak pengelola setempat.

tujuan. Mutu jalan raya disetiap daerah yang dilalui wisatawan cukup baik sehingga memperlancar arus perjalanan wisata dari tempat/obyek wisata yang ada di Kotamadya Makassar, khususnya jalur jalan menuju obyek wisata bahari yang terletak pada kota lama dimana terdapat berbagai kegiatan seperti sosial, ekonomi, dan budaya dengan kondisi jalan baik dan beraspal yang dilalui angkutan umum (pete-pete) dengan lebar berkisar 12 - 16 m.

b. Terminal

Fungsi terminal untuk mengatur dan melayani kendaraan angkutan dalam kota, luar kota, angkutan penumpang dari daerah yang ada disekitar Sulawesi Selatan bagian Utara dan berfungsi mengatur kelancaran mobil angkutan antar propinsi sehingga wisatawan dapat singgah di daerah tersebut untuk menikmati wisata yang ada seperti terminal panaikang. Terminal yang berkaitan pada lokasi studi adalah terminal penumpang antar pulau sebagai tempat menunggu perahu motor yang sedang tambat atau sedang menuju disepanjang pantai Losari dan kantong-kantor terminal.

c. Pelabuhan laut

Di Kotamadya Makassar terdapat tiga buah pelabuhan laut terdiri dari dua pelabuhan samudera (Sukarno-Hatta) dan satu pelabuhan lokal (Paotere). Pelabuhan lokal melayani pelayaran rakyat antar pulau sedangkan pelabuhan Sukarno-Hatta berfungsi melayani pelayaran antar pulau dan negara lain.

d. Dermaga/Tempat penyeberangan

Merupakan tempat penyeberangan dan berfungsi sebagai tempat untuk memuat dan menurunkan penumpang (wisatawan). Adapun dermaga atau tempat penyeberangan yang telah dikelola dengan baik yaitu dermaga Pulau Kayangan, dimana telah disediakan loket pengambilan tiket/karcis masuk

3.5. Tinjauan Arus Wisatawan yang Berkunjung

A. Jumlah Wisatawan di Kotamadya Makassar

Jumlah wisatawan yang berkunjung/datang ke wilayah pengembangan pariwisata Makassar secara keseluruhan pada obyek-obyek dapat diketahui, baik wisatawan domestik maupun mancanegara untuk periode 1994 - 1997. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 3.6.

Tabel 3.6. Kunjungan Wisatawan Asing (Mancanegara) 1994-1997

Tahun	Jumlah Wisatawan Mancanegara	Jumlah Wisatawan Nusantara	Jumlah
1994	152.014	351.433	503.447
1995	234.178	404.858	639.036
1996	274.279	504.011	778.290
1997	282.877	627.971	910.848

Sumber : Kantor Statistik.

Adapun maksud kunjungan wisatawan mancanegara menurut negara asal wisatawan. Jumlah wisatawan mancanegara dari tahun 1994-1997 mengalami kenaikan 15,14%. Untuk lebih jelasnya diperlihatkan pada tabel 3.7.

dengan tarif yang ditentukan. Sedangkan dermaga atau tempat penyeberangan pulau Lae-lae dan pulau Samalona belum dikelola dengan baik.

e. Parkir

Penyediaan areal parkir pada daerah studi terlihat sudah ada, namun kondisi arealnya sangat sempit sehingga badan jalan dijadikan sebagai tempat parkir, khususnya untuk pulau Kayangan. Sedangkan pulau Lae-Lae dan pulau Samalona areal parkir tidak ada, sehingga tanah kosong didepan Benteng Port Rotterdam digunakan sebagai tempat parkir dan tempat pedangang kaki lima. Jumlah kendaraan yang parkir pada lokasi studi dengan tarif kendaraan dan daya tampung seperti terlihat pada tabel 3.6.

Tabel 3.6. Jumlah kendaraan yang parkir dan tarif kendaraan

No	Area Parkir	Jenis Kendaraan	Tarif (Rp.)	Daya Tampung
1	Kayangan	Roda dua Roda empat	5.00 1.000	200 10 – 15
2	Samalona	-	-	-
3	Lae-Lae	-	-	-

Sumber : Hasil Survey

f. Pantai

Pantai merupakan media air yang dilalui sarana transportasi laut sebagai akses menuju ke lokasi obyek wisata, kegiatan atraksi olahraga dan berkaitan dengan aktifitas Pelabuhan. Berkenaan dengan itu sebagai tempat jalur-jalur persinggahan menuju obyek wisata yang sudah ditentukan.

3.5. Tinjauan Arus Wisatawan yang Berkunjung

A. Jumlah Wisatawan di Kotamadya Makassar

Jumlah wisatawan yang berkunjung/datang ke wilayah pengembangan pariwisata Makassar secara keseluruhan pada obyek-obyek dapat diketahui, baik wisatawan domestik maupun mancanegara untuk periode 1994 - 1997. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 3.7

Tabel 3.7. Kunjungan Wisatawan Asing (Mancanegara) 1994-1997

Tahun	Jumlah Wisatawan Mancanegara	Jumlah Wisatawan Nusantara	Jumlah
1994	152.014	351.433	503.447
1995	198.536	404.858	603.394
1996	245.696	504.011	749.707
1997	260.306	627.971	888.277

Sumber : Kanwil Pariwisata Sulawesi Selatan.

Adapun maksud kunjungan wisatawan mancanegara menurut negara asal wisatawan. Jumlah wisatawan mancanegara dari tahun 1994-1997 mengalami kenaikan 15,14%. Untuk lebih jelasnya diperlihatkan pada tabel 3.8.

Tabel 3.8. Pola kunjungan dan perjalanan wisatawan mancanegara, 1997

No	Variabel	Negara asal Wisatawan				
		Jerman	Belanda	Perancis	Amerika	Inggris
1	Frekuensi kunjungan	KP	KU	KP	KP	KP
2	Sumber informasi	BPW	BPW	BPW	BPW	BPW
3	Waktu rencana (bln)	1-6	13-25	1-6	1-6	1-6
4	Maksud kunjungan	Berlibur	Berlibur	Berlibur	Berlibur	Berlibur
5	Lama tinggal					
	- Indonesia	21-30	>30	21-30	10-20	>30
	- Di DTW Sul-Sel	3-5	6-8	3-5	3-5	3-5
6	Pintu masuk	Polonia	Sukarno Hatta	Sukarno Hatta	Sukarno Hatta	Sukarno Hatta
7	DTW tujuan Berikutnya	Bali	Bali, NT	Bali	Bali	Kalimantan
8	Pengatur perjalanan	Sendiri	Sendiri	Sendiri	Sendiri	Sendiri
9	Pemanfaatan pramuwisata	Kadang kadang	Kadang kadang	Kadang kadang	Kadang kadang	Kadang kadang
10	Lama paket wisata yang diambil	3/4	>5	4	4	4
11	Moda transportasi yang digunakan	Kend. Umum	Mobil/ tour bus	Mobil/ tour bus	Kend. Umum	Kend. Umum

Sumber : Studi Tingkah Laku Wisatawan Mancanegara di Indonesia Direktorat Bina Pemasaran, Direktorat Jenderal Pariwisata Deparpostel Jakarta.

Keterangan : * KP = Kunjungan Pertama
* KU = Kunjungan Ulang
* BPW = Buku Panduan Wisata

Dari 35 lebih bangsa maupun negara aal mancanegara yang berkunjung tercatat 15 negara bangsa mendominasi kunjungan di Sulawesi Selatan yang disebut sebagai saham kunjungan mencapai 91% lebih dari total kunjungan wisatawan. Untuk lebih jelasnya dapat diperlihatkan pada tabel tabel 3.8.

Tabel 3.9. Distribusi Kunjungan Wisatawan Mancanegara menurut ke Bangsaan tahun 1993 - 1997.

No	Negara/ Kebangsaan	Tahun				
		1993	1994	1995	1996	1997
1	Amerika Serikat	7.635	10.083	21.148	27.158	28.617
2	Kanada	2.667	2.733	10.649	7.091	8.617
3	Perancis	22.211	27.244	27.244	28.785	27.975
4	Jerman	19.504	22.399	23.856	34.154	34.091
5	Italia	6.478	10.458	14.750	21.630	19.301
6	Belanda	15.580	23.883	21.739	36.479	29.035
7	Swiss	2.548	3.806	8.591	11.816	12.127
8	Inggris	3.034	4.871	11.170	18.962	17.902
9	Malaysia	1.217	1.883	4.591	7.040	7.975
10	Singapura	1.093	1.115	1.960	3.083	5.445
11	Jepang	5.667	5.836	9.136	11.475	17.083
12	Hongkong	1.345	2.545	-	3.294	3.934
13	Taiwan	3.635	3.929	4.522	4.582	1.580
14	Australia	4.571	4.803	4.641	11.522	14.666
15	Selandia Baru	682	763	2.216	1.982	4.195
16	Negara lainnya	17.809	25.758	29.646	20.641	22.571
	Jumlah	115.694	152.014	234.178	274.279	282.877

Sumber : Dinas Pariwisata Tingkat I Sulawesi Selatan.

Menurut asal wisatawan mancanegara yang paling banyak mengunjungi ke Sulawesi Selatan adalah wisatawan dari Asia Pasifik, Amerika, Timur Tengah dan Afrika.

B. Jumlah Wisatawan Lokasi Studi

Dari hasil survei, penyebaran kuesioner dan wawancara dengan pengelola setempat bahwa wisatawan yang berkunjung/datang pada lokasi studi adalah wisata lokal berasal dari Makassar, Maros, Gowa, Takalar dan Pangkep.

Wisatawan yang berkunjung dalam seminggu umumnya berasal dari Makassar sedangkan daerah hinterland sangat sedikit. Adapun jumlah wisatawan yang berkunjung pada lokasi studi dalam seminggu, secara umum dapat dilihat pada tabel 3.9.

Tabel 3.10. Jumlah pengunjung wisatawan di lokasi studi.

No	Obyek Wisata	Jumlah Pengunjung (orang)	
		Hari Senin - Sabtu	Hari Libur/Ahad
1	Kayangan	30 - 80	500 - 600
2	Samalona	10 - 15	20 - 35
3	Lae-Lae	10 - 20	30 - 60

Sumber : Survei dan Wawancara

Jumlah wisatawan berkunjung dilokasi studi didapatkan dari hasil penjualan tiket oleh pihak pengelola. Hasil penjualan tiket diperkirakan 4,6 % per tahun, sedangkan pulau Samalona dan Lae-Lae jumlah pertumbuhan diperkirakan 0,1 % per tahun. Untuk lebih jelasnya diperlihatkan tabel 3.11.

Tabel 3.11. Jumlah kunjungan pada lokasi studi tahun 1996-1999

No	Tahun	Jumlah Pengunjung (orang)			Jumlah
		Kayangan	Samalona	Lae-Lae	
1	1996	30.786	1.900	3.041	35.727
2	1997	32.270	2.111	3.379	37.76
3	1998	33.826	2.346	3.754	39.926
4	1999 ^{*)}	35.457	3.129	4.171	42.757

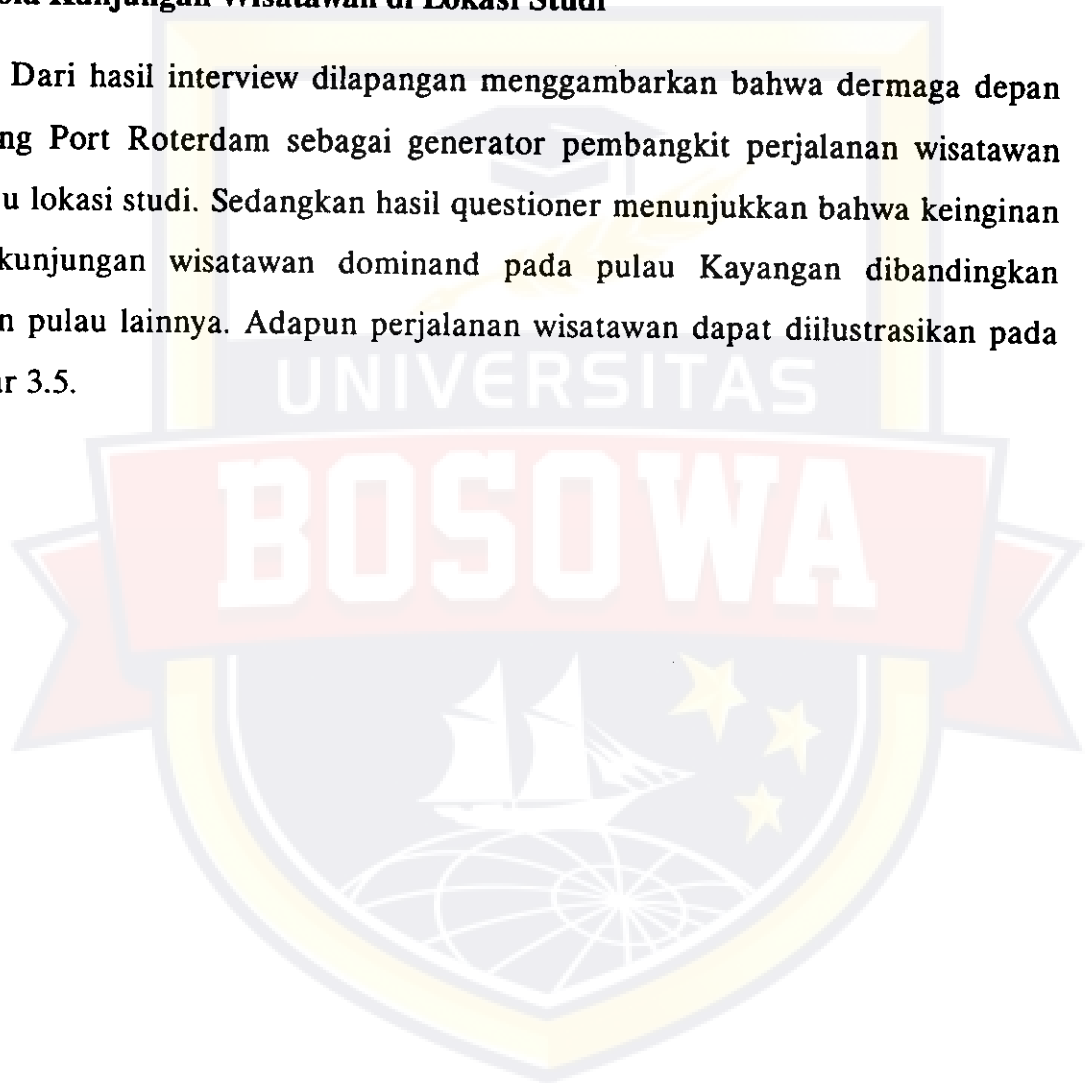
Sumber : Pihak pengelola


Keterangan : ^{*)} Asumsi perhitungan setahun

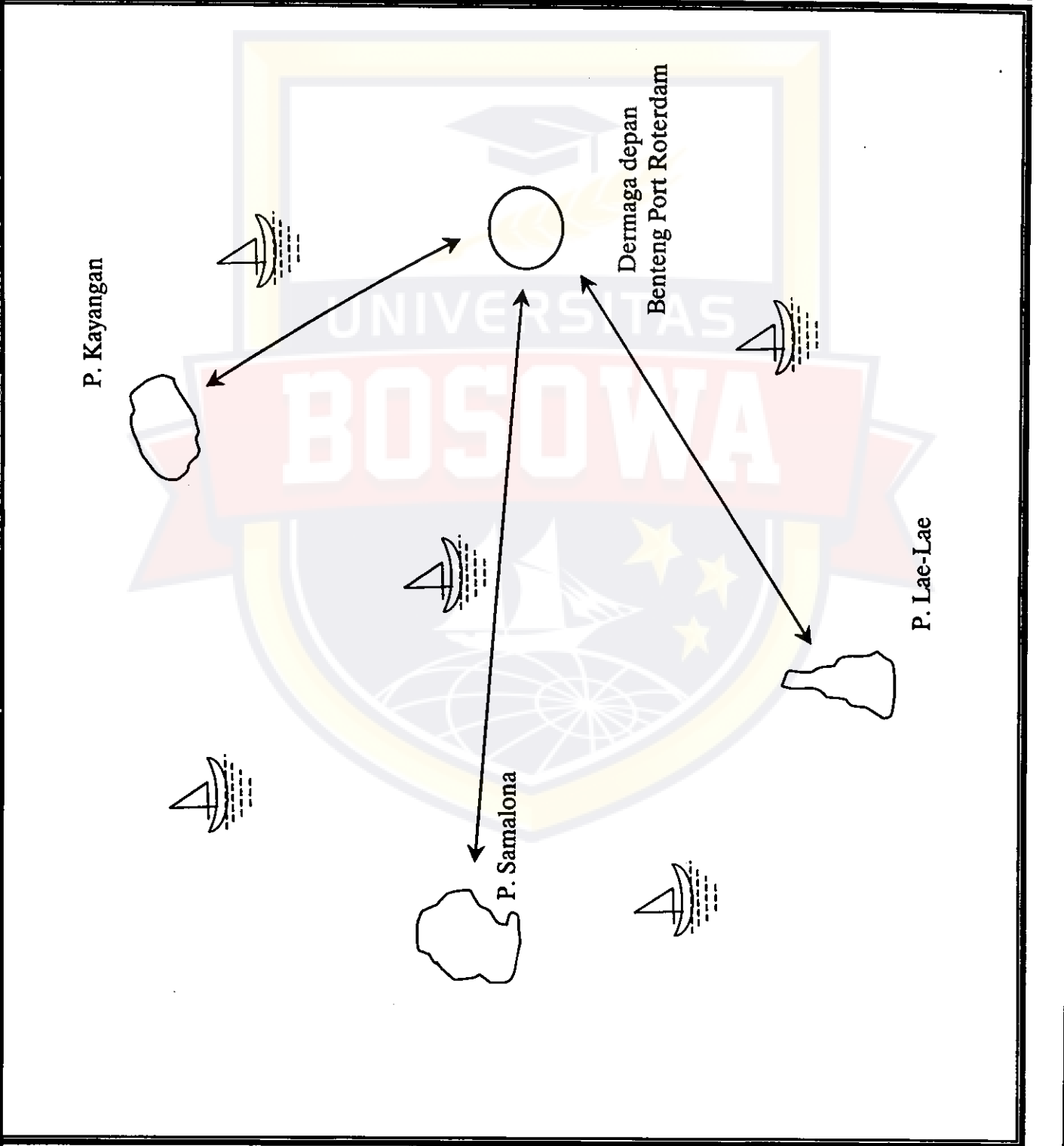
Sedangkan jumlah pengunjung wisatawan mancanegara untuk Pulau Kayangan rata-rata 2 – 4 orang dalam tiap minggu dan untuk pulau Samalona serta Lae-Lae tidak menentu atau hampir tidak ada.

3.6. Pola Kunjungan Wisatawan di Lokasi Studi

Dari hasil interview dilapangan menggambarkan bahwa dermaga depan Benteng Port Rotterdam sebagai generator pembangkit perjalanan wisatawan menuju lokasi studi. Sedangkan hasil questioner menunjukkan bahwa keinginan atau kunjungan wisatawan dominand pada pulau Kayangan dibandingkan dengan pulau lainnya. Adapun perjalanan wisatawan dapat diilustrasikan pada gambar 3.5.



TUGAS AKHIR: TINJAUAN INFRASTRUKTUR TRANSPORTASI SEBAGAI PENGEMBANGAN OBYEK WISATA BAHARI DI KMUP	
Gambar : 3.5	
POLA KUNJUNGAN WISATA BAHARI	
Keterangan :	 Perjalanan
Dosen Pembimbing : Dr.-Ing. M. Yamin Jinca, MST Ir. Abu Sofjan Pabijara, MSP Ir. Agus Salim	
Mahasiswa STB/NIRM : S. Kamran Aksa 4594042029 9941111010070	
Sumber :	
FAKULTAS TEKNIK UNIVERSITAS "45" JURUSAN PLANOLOGI UP	





BOSOWA

**BAB IV
ANALISIS DAN PEMBAHASAN**

BAB IV

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Pada bagian ini akan membahas beberapa analisa dan pembahasan yang berkaitan dengan beberapa aspek kepariwisataan terhadap infrastruktur transportasi lokasi studi khususnya pengembangan wisata bahari guna mendukung peningkatan wisatawan yang berkunjung baik lokal, nasional maupun mancanegara.

Aspek-aspek yang menjadi studi meliputi analisis fisik obyek wisata bahari di Kotamadya Makassar, analisis pengembangan obyek wisata bahari di lokasi studi (Pulau Kayangan, Pulau Samalona dan Pulau Lae-Lae), analisa karakteristik wisatawan dan analisis infrastruktur transportasi dalam pengembangan obyek wisata bahari serta konsep penentuan rute perjalanan wisata bahari dengan menggunakan alat moda transportasi laut.

Dengan mengkaji hal-hal tersebut diatas, diharapkan dapat memberikan masukan (input) bagi para pengambil kebijaksanaan (keputusan) bagi pemerintah serta pihak-pihak yang berkepentingan lainnya dalam pengembangan obyek wisata bahari.

4.1. Analisis Pengembangan Obyek Wisata Bahari Kotamadya Makassar

Obyek wisata bahari merupakan salah satu bentuk fasilitas rekreasi bagi penduduk suatu kota/daerah khususnya Kotamadya Makassar memiliki pulau-pulau potensial untuk dikembangkan sebagai pengembangan wisata bahari. Hal ini tidak lepas dengan ketersediaan sarana maupun prasarana transportasi sebagai wujud fasilitas obyek wisata bahari yang dapat dikembangkan.

Bila dilihat pada kilas balik yaitu pada tahun 1978, Makassar termasuk dalam lintasan kapal wisata dengan kapasitas muat sebanyak 250 – 1000 orang. Hal ini menunjukkan bahwa potensi kebaharian Kotamadya Makassar sangat besar. Menyadari hal tersebut, maka pemerintah menyusun suatu program atau rencana konsep pengembangan wisata khususnya wisata kebahariaan. Namun hingga kini program-program tersebut masih belum terealisasikan.

Dengan adanya rencana pemerintah pada tahun 1998 untuk mewujudkan “Go Indonesia” dalam menyusun program-program pengembangan wisata kebahariaan di Makassar seperti :

1. Dengan adanya Tanjung Bunga sebagai sentral kepariwisataan, dimana pada kawasan meliputi Tanjung Bunga, Tanjung Merdeka dan Barombong telah mulai tahap pelaksanaan yang dilaksanakan oleh GMDTC.
2. Penduduk pulau Lae-Lae dan Samalona direlokasi ke pemukiman nelayan (Kecamatan Biringkanaya) dengan tujuan pulau tersebut dapat lebih leluasa untuk dikembangkan sebagai obyek wisata.
3. Pengaturan dan penertiban di sepanjang pantai Losari sebagai tempat menyediakan berbagai macam khas makanan dikenal sebagai “Restoran Terpanjang di Dunia” dan dapat dijadikan aset wisata pantai.
4. Pelabuhan Paotere sebagai tempat pelabuhan rakyat dan pembuatan kapal pinisi dengan khas tradisional Sulawesi Selatan.
5. Benteng Port Rotterdam sebagai pusat kesenian dan Benteng Somba Opu sebagai tempat pekan kebudayaan adat Sulawesi Selatan.
6. Reklamasi pantai losari sebagai tempat obyek wisata pantai.
7. Pengembangan desa nelayan yang merupakan bias daripada pengembangan wisata Tanjung Bunga dan merupakan perbaikan pemukiman nelayan di Kotamadya Makassar.

Melihat hal tersebut diatas, dimana Makassar sebagai pintu gerbang kepariwisataan di Kawasan Timur Indonesia khususnya di Sulawesi Selatan, maka diperlukan suatu konsep pengembangan wisata bahari dan rute/pola kunjungan wisata bahari dengan menyinggahi beberapa pulau dan tempat-tempat wisata di sepanjang pesisir pantai sebagai salah satu program pengembangan wisata bahari di Kotamadya Makassar.

Adapun potensi obyek wisata bahari ini dimaksudkan agar para wisatawan khususnya wisatawan mancanegara dan nusantara lebih dapat mengenal tempat-tempat wisata di Kotamadya Makassar. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 4.1.

Tabel 4.1. Potensi obyek wisata di Kotamadya Makassar.

Obyek Wisata	Potensi dan Fungsi obyek
Benteng Somba Opu	<ul style="list-style-type: none"> • Sebagai situs peninggalan sejarah yang merupakan benteng pertahanan di masa penjajahan kolonial. • Sebagai pusat budaya dengan menampilkan keaneka ragaman rumah adat di Sulawesi Selatan. • Sebagai tempat kegiatan kebudayaan dan pameran daerah • Sebagai situs tetap terjaga ekosistemnya
Benteng Port Rotterdam	<ul style="list-style-type: none"> • Sebagai bangunan sejarah • Sebagai museum dan pusat budaya • Sekitar bangunan terdapat berbagai fasilitas jasa, ekonomi yang merupakan awal rute perjalanan wisata bahari • Memperkenalkan budaya Sulawesi Selatan dan kejayaan kota Makassar serta kegigihan dan keberanian pada masa penjajahan
Pulau Kayangan	<ul style="list-style-type: none"> • Sebagai tempat rekreasi yang dilengkapi dengan berbagai fasilitas penunjang • Sebagai tempat permandian pantai • Sebagai tempat memancing • Sebagai tempat rekreasi dan menginap • Wisatawan dapat melihat kota pesisir pantai Makassar lebih dekat

Pulau Samalona	<ul style="list-style-type: none"> • Sebagai tempat wisata pulau • Sebagai tempat permandian pantai • Sebagai tempat memancing • Sebagai tempat menginap • Sebagai tempat pemukiman • Memperkenalkan salah satu obyek wisata bahari di Kotamadya Makassar
Pulau Lae-Lae	<ul style="list-style-type: none"> • Sebagai tempat pemukiman • Sebagai tempat memancing • Sebagai tempat rekreasi pulau • Wisatawan dapat menikmati kota pesisir pantai Makassar lebih dekat khususnya aktivitas sepanjang Pantai Losari (pajangan pedagang kaki lima)
Tanjung Bunga	<ul style="list-style-type: none"> • Sebagai generator kepariwisataan bahari • Sebagai tempat permandian pantai • Sebagai tempat bermain, rekreasi dan berolahraga • Memperkenalkan obyek wisata disekitarnya seperti Benteng Somba Opu. • Sebagai kegiatan atraksi olahraga air seperti Arena Dayung Sungai Jeneberang
Pelabuhan Paotere	<ul style="list-style-type: none"> • Sebagai pelabuhan rakyat • Wisatawan dapat melihat pembuatan dan memperkenalkan perahu tradisional Bugis-Makassar sebagai ciri dan warisan nenek moyang pelaut Sulawesi Selatan
Pantai Losari	<ul style="list-style-type: none"> • Terletak di pesisir pantai sebagai tempat rekreasi dan santai • Sebagai tempat untuk menikmati sun seat (matahari tenggelam) • Sebagai tempat jajanan makanan yang disajikan oleh pedagang kaki lima (PKL)

Sumber : Hasil analisa

Selain penawaran obyek wisata bahari seperti diatas, perlu adanya penawaran obyek wisata di daerah studi lokasi serta sekitarnya. Hal ini dimaksudkan para wisatawan untuk mengunjungi salah satu obyek atau semua obyek wisata bahari yang ditawarkan, sehingga diharapkan suatu konsep perencanaan untuk menata dan memperbaiki struktur interaksinya seperti

pemilihan pusat kegiatan penyeberangan sebagai generator pembangkit wisata. Adapun lokasi sebagai generator saat ini yaitu depan Benteng Port Rotterdam, sehingga untuk dimasa datang dialihkan di Tanjung Bunga sebagai pintu utama dalam paket wisata terpadu yang digalakkan oleh kebijaksanaan Pemerintah.

4.2. Analisa Karakteristik Obyek Wisata Bahari

4.2.1. Pulau Kayangan

Untuk meningkatkan kunjungan wisatawan baik domestik maupun mancanegara yang berkunjung di pulau kayangan diharapkan penyediaan sarana dan prasarana wisata yang memadai khususnya yang berkaitan dengan kegiatan attraksi wisata Pulau Kayangan dikelola dengan baik, disamping kegiatan tersebut belum menjadi prioritas tujuan kunjungan wisata khususnya wisatawan domestik maupun mancanegara dan masih skala jangka pendek yaitu bersifat lokal. Secara umum karakteristik Pulau Kayangan ini dapat dilihat pada kondisi fisiknya, meliputi :

1. Akses dan jarak capai

Jarak Pulau Kayangan 2,5 mil dari pantai losari atau melalui dermaga penyeberangan depan Benteng Port Rotterdam dapat ditempuh 10 – 15 menit dengan menggunakan perahu motor yang tersedia. Berkenaan dengan itu, dipilihnya Tanjung Bunga sebagai pintu utama wisatawan, dengan sendirinya jarak pulau Kayangan bertambah jauh sekitar 10 mil dan waktu perjalanan 30-45 menit. Dari akses sangat jauh dalam melakukan perjalanan memberikan kontribusi kepada wisatawan ke Pulau Kayangan seperti berekreasi pantai lebih lama, menikmati panorama pantai diatas kapal motor. Melihat hal tersebut, diperlukan suatu konsep perencanaan berupa penentuan rute perjalanan.

2. Site pulau Kayangan

Dari luas 3,5 Ha yang memiliki pasir putih, utamanya didaerah barat, utara dan timur sesuai untuk tempat menjemur dan kegiatan-kegiatan lain seperti bola volly pantai, sedang daerah selatan terdapat tanggul penahan ombak dan baik untuk ajang memancing atau olahraga air maupun olahraga pantai. Kedalaman air di bagian utara terdapat tebing bawah laut yang cukup dalam sekitar 15 meter tentunya dijadikan sebagai akuarium laut untuk memperlihatkan keindahan dan keanekaragaman biota laut yang ada. Sedangkan pohon pelindung yang tumbuh disekitar site digunakan sebagai tempat istirahat (berteduh) sambil menikmati pemandangan pantai. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat analisis site (Gambar 4.1.).

3. Klimatologi dan kondisi laut

Kondisi laut dan klimatologi pulau Kayangan tidak jauh beda dengan kondisi laut pesisir pantai Makassar. Kecepatan angin tidak terlalu besar sehingga sangat memungkinkan untuk ajang perlombaan memancing, disamping olahraga pantai dan sebagainya. Tinggi ombak relatif tenang dengan tinggi gelombang sekitar 0,50 m pada musim timur serta sekitar 1 m pada musim barat sangat cocok untuk kegiatan olahraga air seperti selancar angin, speed boat, dayung dan lain-lain. Bagian barat dan utara site Pulau Kayangan. Sedangkan bagian timur dan selatan tidak memungkinkan karena berhubungan dengan aktifitas pelabuhan.

Gambar :

**ANALISIS SITE
PULAU KAYANGAN**

Keterangan :

1. Dermaga
2. Kuntor
3. Kios
4. Kolam
5. Cottage
6. Tenda
- 7 Bar & Restoran
8. Lavatory
- 10.Gudang
9. R. Ganti
- 11.R.Bilyard
- 10.R Bilyard
- 13 Gazebo
- 12.R.Olahraga
- 17.Panggung Outdoor
- 18.Reservoir
- 14.Arena Ketangkasan
- 15.Asrama Karyawan
- 16.Play Ground
- 19.D. Bermain
- 20 D.Luncur
- 21.D. Service
- 22.D.Mancing
- 23.D.Lompat
- 24 D.Luncur
- 25.Dermaga Santai
26. Tanggul penahan Ombak

Dosen Pembimbing :

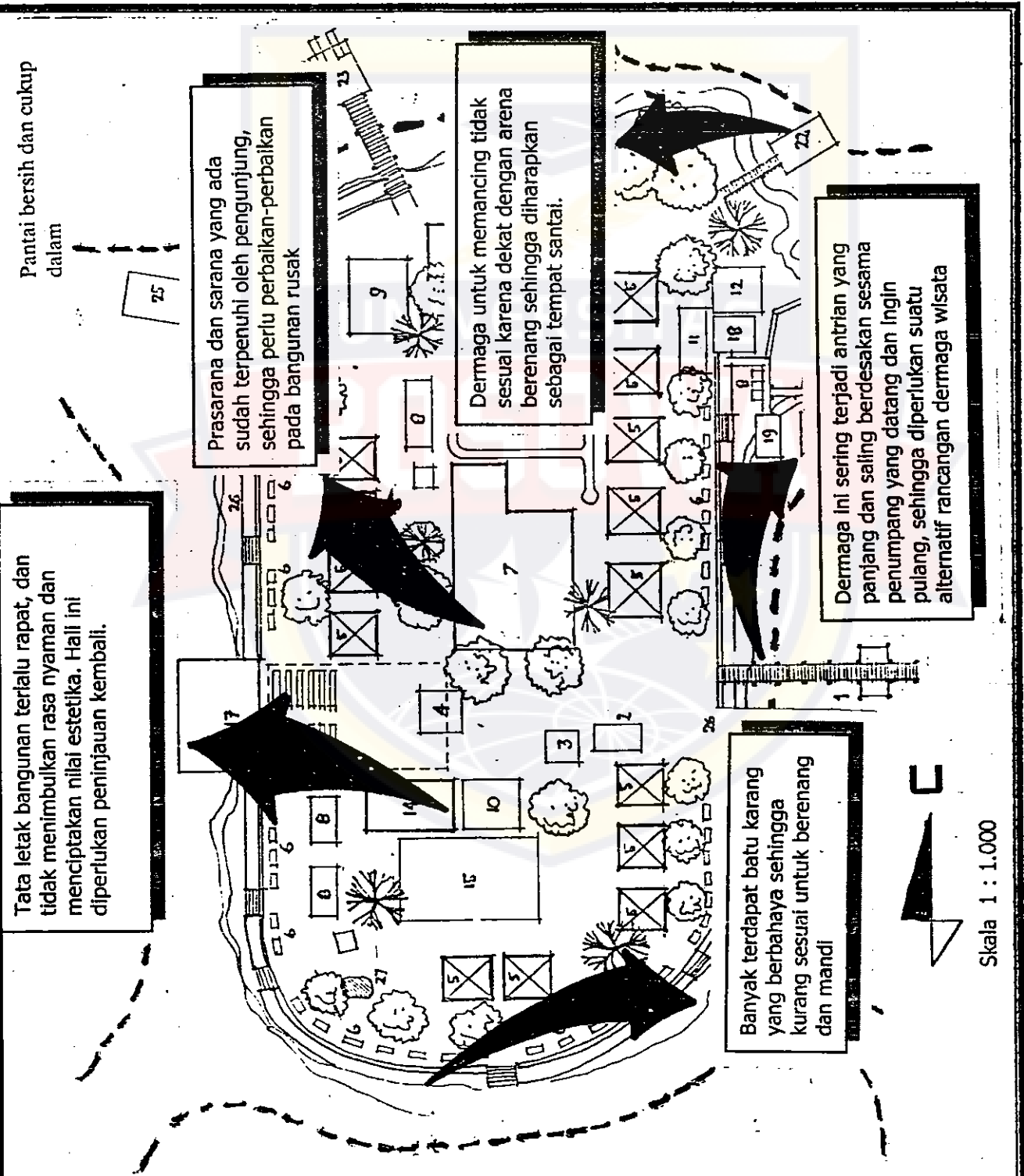
Dr.-Ing. M. Yamin Jinca, MSTr
Ir. Abu Sofjan Pabijara, MSP
Ir. Agus Salim

Mahasiswa STB/NIRM :

S. Kamran Aksa
4594042029
9941111010070

Sumber :

FAKULTAS TEKNIK
UNIVERSITAS "45"
JURUSAN PLANOLOGI UP



Pantai bersih dan cukup dalam

Prasarana dan sarana yang ada sudah terpenuhi oleh pengunjung, sehingga perlu perbaikan-perbaikan pada bangunan rusak

Dermaga untuk memancing tidak sesuai karena dekat dengan arena berenang sehingga diharapkan sebagai tempat santai.

Dermaga ini sering terjadi antrian yang panjang dan saling berdesakan sesama penumpang yang datang dan ingin pulang, sehingga diperlukan suatu alternatif rancangan dermaga wisata

Banyak terdapat batu karang yang berbahaya sehingga kurang sesuai untuk berenang dan mandi



Skala 1 : 1.000

4. Sarana/fasilitas

Sarana dan prasarana yang ada di pulau Kayangan sudah lengkap dan pengelolaan yang dikelola oleh pihak swasta, seperti tempat berenang, papan loncat, tempat memancing, panggung pementasan dan sebagainya. Namun pada kondisi bangunan sekarang tidak memberikan ciri khas budaya Bugis-Makassar. Jika disimak perlakuan wisatawan umumnya hanya berkeinginan melihat atau lebih mengenal budaya atau ciri khas daerah tujuan wisata, disamping untuk berekreasi. Keberadaan Pulau Kayangan beserta pengelolaannya hanya berfokus pada peluang bisnis dan belum mampu menunjang dari pada program kepariwisataan yang semestinya. Oleh karena itu, diperlukan penanganan spesifik agar tujuan kepariwisataan tercapai.

4.2.2. Pulau Samalona

Kebijaksanaan pemerintah untuk pengembangan wisata bahari pulau Samalona telah dimasukkan dalam program jangka pendek artinya wilayah perairan sekitar Samalona telah ditetapkan sebagai cagar alam laut karena disekeliling pulau terdapat banyak terumbu karang yang tumbuh dengan baik, banyak biota laut dan ditunjang oleh air laut yang bening sehingga wilayah perairan Samalona mempunyai pemandangan laut yang cukup menawan. Dataran samalona sangat potensial dengan berbagai pohon besar tumbuh subur sehingga suasana cukup rindang, dan pantainya berpasir putih. Adapun analisa kondisi fisik Pulau Samalona secara lebih jelas adalah sebagai berikut :

1. Akses dan Jarak Capai

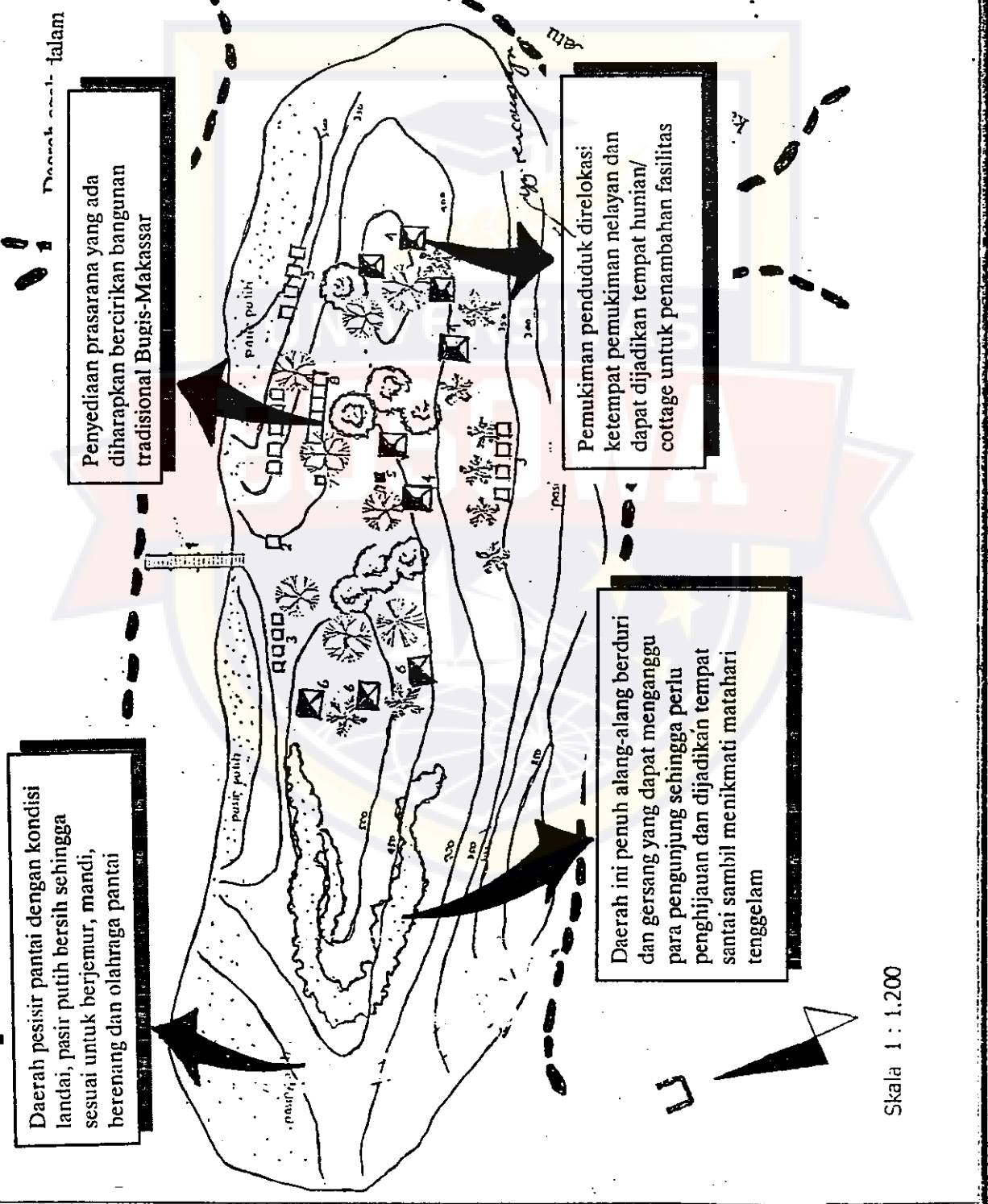
Untuk menuju ke Pulau Samalona dapat menggunakan perahu motor (lepa-lepa) yang diberi motor tempel, waktu tempuh sekitar 50 menit yang dikelola langsung masyarakat. Dalam pencapaian ketempat tujuan diharapkan alat transportasi yang lebih menjamin keselamatan dan kenyamanan penumpang, mengingat jaraknya cukup jauh dari pesisir pantai Losari serta keramaian atau aktivitas dapat menikmati suasana rekreasi pantai.

Dengan adanya program pemerintah Tanjung Bunga sebagai tempat pembangkit wisatawan, dengan sendirinya jarak pulau Samalona bertambah jauh sekitar 13 mil dan waktu perjalanan 45-60 menit. Hal ini tingkat akses semakin sangat jauh, sehingga wisatawan dalam melakukan perjalanan memberikan kontribusi ke Pulau Samalona seperti berekreasi pantai lebih lama, menikmati panorama pantai diatas kapal motor. Untuk perencanaan akan datang diharapkan suatu konsep rute perjalanan.

2. Site Pulau Samalona

Sebagai tujuan pulau wisata yang memiliki jumlah penduduk 25 jiwa dan jumlah rumah 16 unit (rumah panggung) yang ditunjang potensi alam seperti pasir putih dan bersih, batu karang, pantainya cukup landai, taman laut yang cukup menarik/indah, banyak ditumbuhi pohon-pohon yang cukup besar dan cukup rindang, alang-alang dan lain-lain, maka potensial untuk dikelola sebagai tempat tujuan wisata. Sehingga dalam pengembangannya potensial untuk rekreasi air dan berbagai atraksi olahraga air lainnya. Sehingga pulau Samalona dipersiapkan sebagai obyek wisata bahari bertaraf internasional, nasional maupun lokal seperti pada analisis site gambar 4.2.

Gambar :	ANALISIS SITE PULAU SAMALONA
Keterangan :	<p>1 Dermaga</p> <p>2 Pos Jaga</p> <p>3 Gazebo Darurat</p> <p>4 Pemukiman</p> <p>5 Kuburan</p> <p>6 Cottage</p> <p>7 Reservoir</p> <p>8 R. Ganti</p>
Dosen Pembimbing :	Dr.-Ing. M. Yamin Jinca, MSTR Ir. Abu Sofjan Pabijara, MSP Ir. Agus Salim
Mahasiswa STB/NIRM :	S. Kamran Aksa 4594042029 9941111010070
Sumber :	FAKULTAS TEKNIK UNIVERSITAS "45" JURUSAN PLANOLOGI UP



Skala 1 : 1.200

3. Klimatologi dan Kondisi Laut

Klimatologi dan kondisi lautnya tidak jauh beda dengan pulau Kayangan, sehingga pulau Samalona ini dapat dikembangkan sebagai paket wisata dengan berbagai atraksi olahraga air seperti memancing, selancar, selam, speed boat, dayung dan sebagainya. Hal ini dimaksudkan karena keberadaannya jauh dari keramaian dan aktivitas pelabuhan.

4. Sarana/Fasilitas

Sarana dan prasarana yang ada di pulau Samalona masih belum berfungsi, sehingga diharapkan sarana tersebut pengalihan fungsi sebagaimana mestinya. Adapun keberadaan cottage, pengunjung sering tidak menggunakan sebagai tempat istirahat, akan tetapi pengunjung yang menginap cenderung menyewa kamar/rumah penduduk dan harga sewa lebih murah dibanding dengan cottage. Dari hasil questioner yang diperoleh, dimana rata-rata pengunjung memilih rumah penduduk karena fasilitas yang tersedia sangat cukup dan keamanan juga terjamin. Selain itu disebabkan persetujuan sewa tempat dengan pemilik atau penjaga cottage tersebut. Selain itu pengunjung lebih senang menempati rumah panggung yang lebih berkesan dibandingkan bangunan cottage tersebut. Melihat kecenderungan tersebut, maka perlu suatu konsep pengembangan tempat-tempat wisata khususnya pulau Samalona berkaitan perwujudan bangunan tempat istirahat harus mampu mempertasikani pansa pasar (keinginan pengunjung) tidak hanya melengkapi tetapi juga harus mampu sedapat mungkin memberi kesan ketradisional sesuai budaya daerah tersebut.

4.2.3. Pulau Lae-Lae

Pulau Lae-Lae merupakan pulau yang terbesar diantara pulau-pulau yang telah disebut diatas, selain itu fungsi pulau ini sebenarnya adalah sebagai peredam ombak bagi pelabuhan laut Makassar serta sebagai obyek wisata bahari. Dengan adanya program kepariwisataan di Makassar, maka pulau Lae-Lae ini berangsur-angsur dilakukan pengosongan yaitu penduduk yang bermukim disana dialokasikan ke kampung nelayan (Kecamatan Biringkanaya).

1. Akses dan jarak capai

Dari luas 5,4 ha dengan jarak 1 mil dan untuk mencapai ke pulau ini biasanya menggunakan perahu motor tempel atau speed boat dengan lama perjalanan sekitar 10-20 menit. Adapun jenis alat angkut menuju obyek tersebut biasanya menggunakan motor tempel (lepa-lepa) dan speed boat. Dengan adanya program pemerintah Tanjung Bunga sebagai pintu masuk wisatawan, dengan sendirinya jarak pulau Lae-Lae bertambah jauh sekitar 3 mil dan waktu perjalanan 20-30 menit. Hal ini tingkat akses semakin sangat jauh, sehingga wisatawan dalam melakukan perjalanan memberikan kontribusi ke Pulau Lae-Lae seperti berekreasi pantai lebih lama, menikmati panorama pantai diatas kapal motor. Untuk perencanaan akan datang diharapkan suatu konsep rute perjalanan.

2. Site pulau Lae-Lae

Kondisi tanah umumnya mengandung pasir, batuan bercampur tanah yang ditumbuhi kelapa, pohon sukun, teratai serta pulau tersebut sangat potensial untuk kawasan rekreasi air dan pasir putih. Sedangkan tanggul yang terdapat di Pulau Lae-Lae yang menjorok kurang lebih 323 meter dipersiapkan untuk mengurangi hempasan ombak laut serta dijadikan obyek wisata atau tempat rekreasi. Kegiatan-kegiatan yang dijadikan obyek wisata seperti atraksi kesenian, ajang perlombaan olahraga, hiburan dan sebagainya. Seperti pada analisis gambar 4.3.

3. Klimatologi dan Kondisi Laut

Letak pulau Lae-Lae pada dasarnya masih berada pada kawasan Pantai Losari Makassar, sehingga kondisi laut dan klimatologi tidak jauh berbeda dengan pulau-pulau lainnya dengan kecepatan angin yang tidak terlalu besar dan tinggi gelombang laut disekitarnya berkisar 0,5 meter. Pada kondisi ini sangat cocok untuk pengembangan tempat wisata dengan berbagai ajang perlombaan memancing, olahraga pantai seperti speed boat, selancar angin pada bagian utara site dan timur.

4. Sarana/fasilitas

Pulau ini cukup sering dikunjungi oleh wisatawan namun fasilitas rekreasi hampir tidak ada. Adapun wisatawan yang berkunjung umumnya wisatawan lokal dengan tujuan untuk memancing sepanjang tanggul penahan ombak. Sedangkan pengunjung menginap/istirahat biasanya hanya menyewa pondok-pondok darurat/rumah penduduk setempat.

TUGAS AKHIR :
TINDAUAN INFRASTRUKTUR
TRANSPORTASI SEBAGAI
PENGEMBANGAN OBYEK
WISATA BAHARI DI KMUP

Gambar :

ANALISIS SITE
PULAU LAE-LAE

Keterangan :

- 1 Tanggul Penahan Ombak
- 2 Tumpukan Batu
- 3 SD
- 4 Lap. Olahraga
- 5 Masjid
- 6 Pemukiman
- 7 Dermaga

Dosen Pembimbing :

Dr.-Ing. M. Yamin, Jince, MSTR
 Ir. Abu Sofyan Palibhara, MSP
 Ir. Agus Salim

Mahasiswa STB/NIRM :

S. Kamran Aksa
 4594047029
 994111010070

Sumber :

Pemukiman penduduk direlokasi
 ketempat pemukiman nelayan dan
 dapat dijadikan tempat hunian/
 cottage untuk penambahan fasilitas

Open space ini diharapkan sebagai
 tempat untuk menampilkan berbagai
 atraksi wisata bersifat ciri khas Bugis
 Makassar

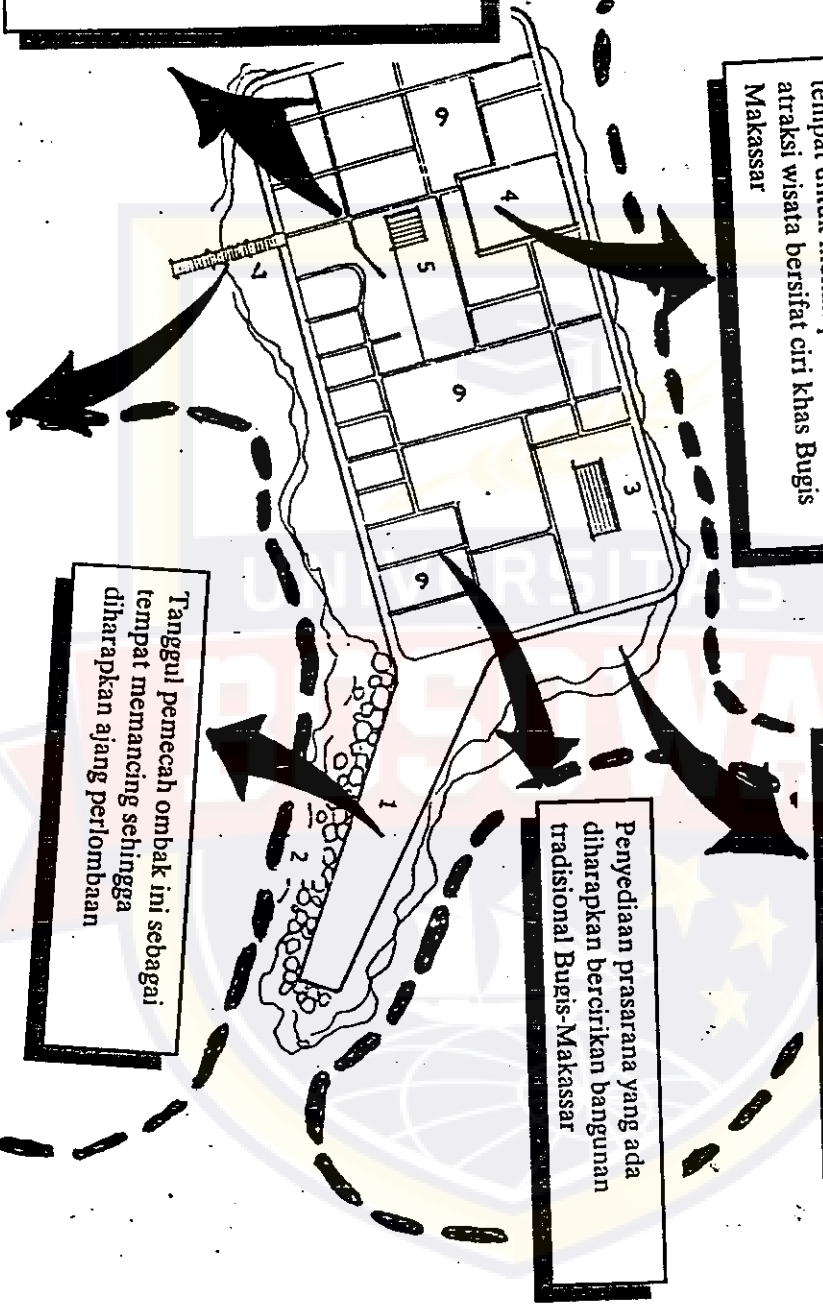
Pesisir ini biasanya digunakan sebagai
 tempat sandar perahu nelayan
 sehingga dapat dijadikan sebagai
 tempat berjemur dan olahraga pantai.

Penyediaan prasarana yang ada
 diharapkan bercirikan bangunan
 tradisional Bugis-Makassar

Tanggul pemecah ombak ini sebagai
 tempat memancing sehingga
 diharapkan ajang perlombaan

Dermaga merupakan gate way sebagai
 dermaga untuk kapal motor yang
 mengganggu wisata sudah strategis
 sesuai dengan usulan tipologi
 dermaga

Skala 1 : 1.000



Pulau Lae-Lae pada dasarnya telah dihuni oleh penduduk berjumlah 135 kk atau 2.585 jiwa penduduk laki-laki dan 1.240 jiwa penduduk wanita. Dari jumlah penduduk yang bermukim tersebut, maka pemerintah berangsur-angsur merelokasi penduduk Lae-Lae ke Kampung Nelayan (Kecamatan Biringkanaya) dengan asumsi bahwa Pulau Lae-Lae memiliki potensi kepariwisataan bahari (dalam tahap proses pelaksanaan). Sedangkan bangunan yang ada sekarang diupayakan perencanaan berarsitektur yang bernuansa budaya. Sedangkan penggunaan air bersih yang merupakan sumur gali diupayakan pemerintah atau swasta untuk memberikan fasilitas berupa penyulingan air asin menjadi air tawar sehingga tidak tergantung penyuplaian air PAM dari Makassar.

4.3. Perkembangan/Pertumbuhan Wisatawan

4.3.1. Analisis jumlah Wisatawan di Kotamadya Makassar

Secara umum dapat diamati jumlah wisatawan nusantara maupun mancanegara yang berkunjung di Sulawesi Selatan jumlah wisatawan meningkat dari tahun ke tahun. Untuk tahun 1997 pertumbuhan cenderung menurun berkisar 5,61 % untuk wisatawan mancanegara, sedangkan wisatawan nusantara meningkat 19,74 %. Kecenderungan pertumbuhan yang relatif kecil tersebut dibanding tahun-tahun lalu adalah diakibatkan adanya dampak krisis ekonomi dan situasi politik yang terjadi. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 2.

Tabel 4.2. Pertumbuhan jumlah wisatawan 1994-1997

Tahun	Wisman	Pertumbuhan (%)	Wisnus	Pertumbuhan (%)	Jumlah	%
1994	152.014	-	351.433	-	503.447	-
1995	198.536	46.522	404.858	53.425	603.394	36,63
1995	245.696	47.160	504.011	99.153	749.707	38,86
1997	260.306	14.610	627.971	123.960	888.277	25,35

Sumber : Statistik

Dari jumlah wisatawan yang berkunjung di Kotamadya Makassar baik domestik maupun mancanegara serta wisatawan lokal merupakan peningkatan pendapatan pemerintah setempat dan peluang kesempatan kerja dan berusaha pada sektor kepariwisataan. Dengan adanya program kepariwisataan terpadu, pemerintah harus tanggap untuk perencanaan dan pengembangan pada obyek wisata dengan tidak berfokus terhadap bentuk fisik khususnya pada lokasi studi. Penawaran paket wisata terpadu dengan pusat simpul pergerakan di DTW Tanjung Bunga, yang pada gilirannya cukup tersedia sarana dan prasarana berupa atraksi kegiatan maupun penyediaan sarana transportasi sesuai tujuannya cepat, tepat, nyaman, murah dan aman.

4.3.2. Pertambahan Wisatawan di Lokasi Studi

Pengambilan data pengunjung di lokasi studi melalui interview dan wawancara oleh Pihak Pengelola berupa hasil penjualan karcis per hari. Adapun jumlah pengunjung di Pulau Kayangan berkisar 4,6 % tiap tahun sedangkan pulau Lae-Lae dan Samalona berkisar 0,1 % per tahun. Perkiraan jumlah pengunjung Pulau Kayangan untuk 10 tahun akan datang berkisar 56.780 orang, dan pulau Lae-Lae diperkirakan 12.319 orang serta Samalona diperkirakan 7.483 orang.

Sedangkan jumlah kunjungan wisatawan mancanegara pada lokasi studi berkisar 2 – 4 orang tiap minggu, mengingat daya tarik obyek wisata kurang presentatif untuk dikunjungi dan pengelolaannya dan manajemennya bersifat lokal. Untuk wisata mancanegara maupun nusantara yang berkunjung pada lokasi studi disajikan dalam bentuk paket wisata terpadu, khususnya rute perjalanan sebagai tempat perjalanan untuk mengunjungi tempat lokasi studi maupun obyek wisata bahari di sekitarnya. Untuk itu perlu suatu konsep perencanaan dan pengembangan obyek-obyek wisata kebahariaan dalam peningkatan minat kunjungan wisatawan mancanegara dengan pengelolaan dan manajemen secara profesional.

4.4. Analisis Karakteristik Wisatawan

4.4.1. Pulau Kayangan

Dari hasil pengamatan dilokasi karakteristik pengunjung diperoleh bahwa umumnya yang berwisata kepulau tersebut adalah penduduk Makassar berkisar 65,2% dari hasil kuesioner. Selebihnya berasal dari Kabupaten Maros 7,6 %, Kabupaten Gowa 5,4% dan 1,8 dari daerah lainnya seperti Takalar, Bulukumba, Barru, Pangkep dan lain-lain. Pada hari minggu jumlah pengunjung berkisar 500 – 600 orang dan hari biasa (senin-sabtu) berkisar 30 – 80 orang. Kegiatan pengunjung (wisatawan) rata-rata untuk tujuan rekreasi seperti jalan-jalan, mandi; memancing, acara keluarga dan sebagainya.

Dari hasil kuesioner memperlihatkan bahwa kecenderungan rata-rata pengunjung ke obyek wisata hanya sebatas rekreasi atau berlibur tanpa melihat daya tarik yang dimiliki. Disamping itu, ongkos yang dikeluarkan dengan menggunakan perahu motor relatif murah dan dapat dijangkau. Disamping itu,

minat wisata untuk berkunjung ke lokasi pulau Kayangan karena tersedianya sarana dan prasarana yang memadai dan tempat untuk berekreasi/santai.

4.4.2. Pulau Samalona

Dari hasil pengamatan langsung dan wawancara dengan pihak pengelola, menunjukkan bahwa pengunjung yang datang biasanya dalam bentuk rombongan atau keluarga. Kegiatan pengunjung (wisatawan) rata-rata untuk tujuan rekreasi seperti jalan-jalan, mandi, memancing, pertemuan dan berkaitan serta kegiatan ilmiah. Wisatawan yang berkunjung umumnya wisatawan lokal seperti Makassar, Maros dan Gowa. Sedangkan wisatawan asing maupun nusantara sangat jarang, namun tujuan untuk melakukan kegiatan mandi, menjemur, foto-foto, jalan-jalan serta menginap 1 malam. Permasalahan yang sering dijumpai diatas, kurangnya sarana pengangkutan dengan biaya akomodasi mahal dan atau ongkos ditentukan (dipatok) oleh pemilik kapal.

Dalam pengembangan obyek wisata bahari pulau Samalona sebagai tujuan wisata (DTW) yang dapat diandalkan, perlu penanganan atau direncanakan secara fisik baik sarana maupun prasarana penunjang khususnya kelancaran transportasi laut maupun manajemen pemasaran dan pengelolaan, sehingga dapat dijangkau oleh wisatawan sesuai tujuan yang diharapkan aman, cepat, tepat, nyaman dan terjangkau.

4.4.3. Pulau Lae-Lae

Sebagai pulau yang berpenghuni dan tidak dilengkapi dengan sarana dan prasarana wisata, maka pulau ini cenderung hanya dikunjungi bukan sebagai tujuan wisata melainkan melakukan aktifitas memancing. Hal ini terlihat, dimana pengunjung kurang dan bahkan tidak ada yang berekreasi atau melakukan aktifitas wisata seperti mandi, bermain dan sebagainya. Dari hasil

questioner dan pengamatan serta hasil wawancara menunjukkan bahwa pengunjung yang datang dengan tujuan rekreatif semata atau kegiatan lain seperti memancing di sekitar tanggul pemecah ombak. Pengunjung ini biasanya tidak menginap. Selain itu, pengunjung yang menginap hanya melakukan kegiatan pertemuan seperti mahasiswa dengan menyewa rumah pemondokan yang telah disepakati. Bila dilihat letak pulau ini dekat dengan kota Makassar (Pantai Losari) memiliki potensi yang dapat dimanfaatkan bila direncanakan sesuai manajemen pengembangan kepariwisataan. Program pemerintah sekarang ini adanya GMDTC yang nantinya penghubung dengan wisata bahari Tanjung Merdeka, disamping potensi alamnya juga dapat dinikmati kearah kota khususnya di malam hari.

4.5. Analisis Infrastruktur Transportasi

Seperti pada pembahasan terdahulu, dimana peranan transportasi dalam pengembangan kepariwisataan sangat penentu artinya dengan adanya sarana dan prasarana transportasi untuk memudahkan seseorang melakukan perjalanan dari asal ke tujuan yang diinginkan.

Berkaitan dengan pengembangan wisata bahari merupakan suatu dasar untuk dilakukan suatu penanganan khususnya penyediaan sarana dan prasarana angkutan laut untuk mencapai suatu obyek wisata bahari yang ada. Untuk mencapai hal tersebut terdapat beberapa masalah dan kendala seperti terbatasnya infrastruktur transportasi dalam mencapai obyek wisata. Oleh karena itu dalam penelitian ini akan lebih memfokuskan suatu tinjauan infrastruktur transportasi khususnya transportasi laut sebagai pengembangan obyek wisata bahari yang merupakan suatu kesatuan paket wisata yang terintegrasi dan saling mengisi satu sama lain.

A. Alat Angkut

Untuk mencapai suatu tempat dalam melakukan perjalanan sesuai keinginan wisatawan, maka sarana transportasi alat angkut berupa perahu/kapal motor. Perahu motor yang beroperasi di lokasi studi adalah perahu motor dengan daya muat 20 – 30 orang dan speed boat daya muat berkisar 4 – 5 orang. Untuk jenis speed boat pemakaiannya sangat terbatas karena sewa relatif tinggi/mahal dibanding dengan perahu motor tempel.

a. Sarana Alat Angkut Pulau Kayangan

Sarana alat angkut pulau Kayangan yang tersedia 3 unit dengan secara bergilir, dan terbuat dari bahan kayu yang dikelola oleh pihak swasta, sehingga kemudahan-kemudahan pengunjung untuk pulang-pergi tidak lancar atau tidak teratur, karena jadwal pemberangkatan ditentukan besarnya jumlah yang akan diangkut. Dari hasil survey dilapangan perahu tersebut dioperasikan mulai dari jam 08.00 – 24.00 dengan waktu tempuh berkisar 15 – 20 menit dengan sewa tarif angkutan berkisar Rp. 4.000 – Rp. 6.000 per orang.

Alat angkut yang beroperasi di pulau Kayangan belum optimal, mengingat daya muatnya berkisar 20 – 30 orang berukuran kecil, sehingga tidak menjamin keamanan dan keselamatan penumpang. Disamping itu, penumpang duduk dekat dengan mesin kapal yang menimbulkan suara kebisingan dan polusi udara mesin kapal. Sehingga wisatawan yang berkunjung tidak leluasa menikmati panorama pantai. Oleh karena besaran kapal sangat sempit dan ditambah panas terik matahari. Secara fisik perahu motor tersebut tidak memiliki daya tarik untuk dikunjungi oleh wisatawan mancanegara maupun nusantara. Hal ini, perlu suatu perhatian maupun perencanaan kapal/perahu motor penyeberangan yang sedapat mungkin

memperlihatkan ciri khas Bugis-Makassar yang diwujudkan konsep perahu yang menyerupai kapal pinisi yang akan ditawarkan pasar wisata dengan kapasitas muat 50 – 100 orang.

b. Sarana Alat Angkut Pulau Samalona dan Lae-Lae

Penyediaan sarana angkutan di kedua lokasi berbeda dengan alat angkut yang ada di Pulau Kayangan baik dari segi fisik maupun daya muat penumpang. Jenis kapal penyeberangan adalah terbuat dari kayu yang memanjang (lepa-lepa/sampang) menyerupai perahu nelayan. Sedangkan penyediaan speed board merupakan pemilikan orang tertentu dengan sistem carteran. Adapun tarif rata-rata berupa carteran untuk semua kapal penyeberangan baik perahu motor berkisar Rp. 75.000 – Rp. 100.000 serta speed boat berkisar Rp. 7.500 – Rp. 5.000 untuk 1 – 2 orang. Karena pengelolaannya belum terkoordinir dengan baik sehingga sewa/tarif angkutan biasanya bervariasi dan sangat tergantung hasil kesepakatan antara penumpang dan pemilik kapal.

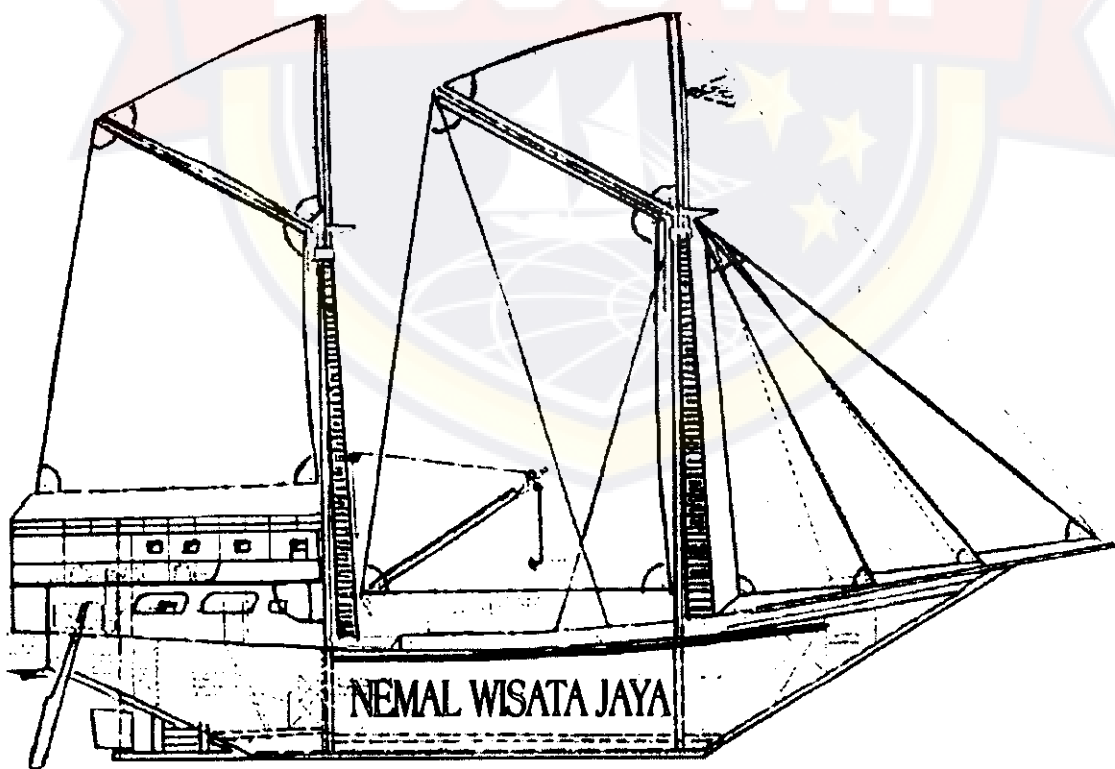
Dari hasil wawancara dan kuesioner terlihat bahwa beberapa pengunjung mengeluh sewa kapal karena sering tidak menyeberang karena tarif ditawarkan sangat tinggi. Dari beberapa uraian tersebut diharapkan penyediaan alat angkut menuju obyek wisata dengan menggunakan kapal wisata untuk peningkatan mutu wisatawan sesuai yang diharapkan aman, cepat, tepat, nyaman dan terjangkau.

Untuk sarana angkutan penyeberangan pada lokasi studi diperlukan suatu konsep karakteristik perahu penyeberangan yang memiliki ciri khas perahu tradisional (perahu pinisi) Bugis-Makassar yang diwujudkan kapal wisata bahari dengan ukuran kecil dan besar, sedang berkapasitas muat berkisar

5 – 10 orang, 10 – 20 orang dan 50 – 100 orang. Hal ini dapat dipadukan dengan model tradisional dan modern sesuai tujuan transportasi aman, nyaman, cepat, terjangkau dan sebagainya. Adapun usulan kapal wisata yang dimaksud sebagai berikut :

1. Tipe kapal/perahu besar

Dari usulan kapal tersebut diatas, diharapkan mampu mengangkut pengunjung wisata untuk menuju obyek wisata bahari. Keunggulan daripada usulan kapal pinisi mampu memberikan kenyamanan, aman, bagi pengunjung dalam melakukan perjalanan serta menikmati panorama pantai menuju obyek wisata pada titik persinggahan yang sudah ditentukan. Sedangkan distribusi tipe kapal (kapal pinisi) untuk menjangkau ke lokasi studi diasumsikan 1 kapal dengan memuat penumpang 50 – 100 orang. Adapun usulan kapal diperlihatkan pada gambar 4.4.



Gambar 4.4. Usulan kapal wisata

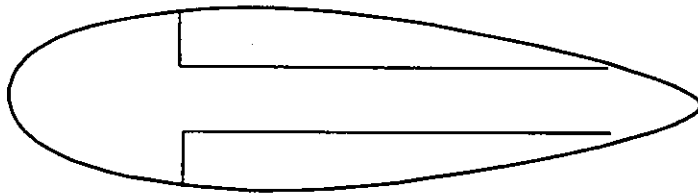
Konsep dasar ini bertujuan :

- sebagai aset bentuk budaya wisata yang perlu dilestarikan
- memberi pelayanan yang baik dengan dilengkapi sarana dan prasarana seperti restoran, bar, hiburan, ruang santai dan sebagainya sewaktu melakukan perjalanan
- memberikan kenyamanan, keamanan bagi wisatawan
- perilaku wisata dengan leluasa bergerak melihat pemandangan pantai diatas kapal serta melakukan aktivitas lain seperti mengambil obyek (foto)
- sistem ini yang diterapkan secara terjadwal dan ditentukan oleh pihak pengelola.

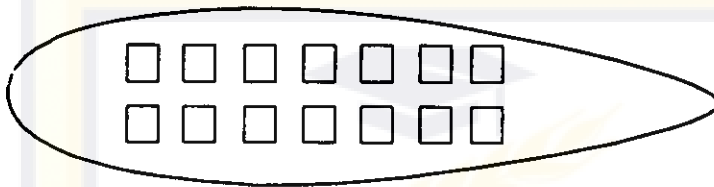
Tipe kapal ini yang diusulkan sebagai alat angkut penyeberangan pada lokasi studi, serta menjangkau obyek wisata lainnya seperti Barang Lompo, Barang Caddi, Kodingareng serta obyek wisata dalam wilayah Kotamadya Makassar.

2. Tipe kapal/perahu kecil

Adapun penyediaan alat angkut ini seperti speed board, lepa-lepa, kapal motor sejenisnya dengan memuat 5 – 10 orang atau 10 – 20 orang dimaksudkan sebagai alat angkut alternatif menuju ke obyek-obyek wisata yang diinginkan. Penggunaan alat angkut ini memungkinkan sewa tarif lebih murah dibandingkan dengan kapal pinisi menuju obyek wisata. Rancangan usulan tipe kapal ini dapat diilustrasikan pada gambar 4.5.



Gambar 4.5a. Usulan kapal posisi berhadapan



Gambar 4.5b. Usulan kapal posisi lurus

Dari kedua tipe kapal tersebut diatas direkomendasikan sebagai usulan kapal wisata tanpa mengurangi ciri khas budaya Bugis-Makassar seperti kapal sandeg, dimana dapat memberikan aset wisata budaya yang akan ditawarkan pada paket wisata terpadu.

Adapun distribusi alat angkut (kapal motor) dalam lingkup lokasi studi, untuk dimasa akan datang seperti diperlihatkan pada tabel 4.3.

Tabel 4.3. Jumlah kapal motor yang beroperasi di lokasi studi

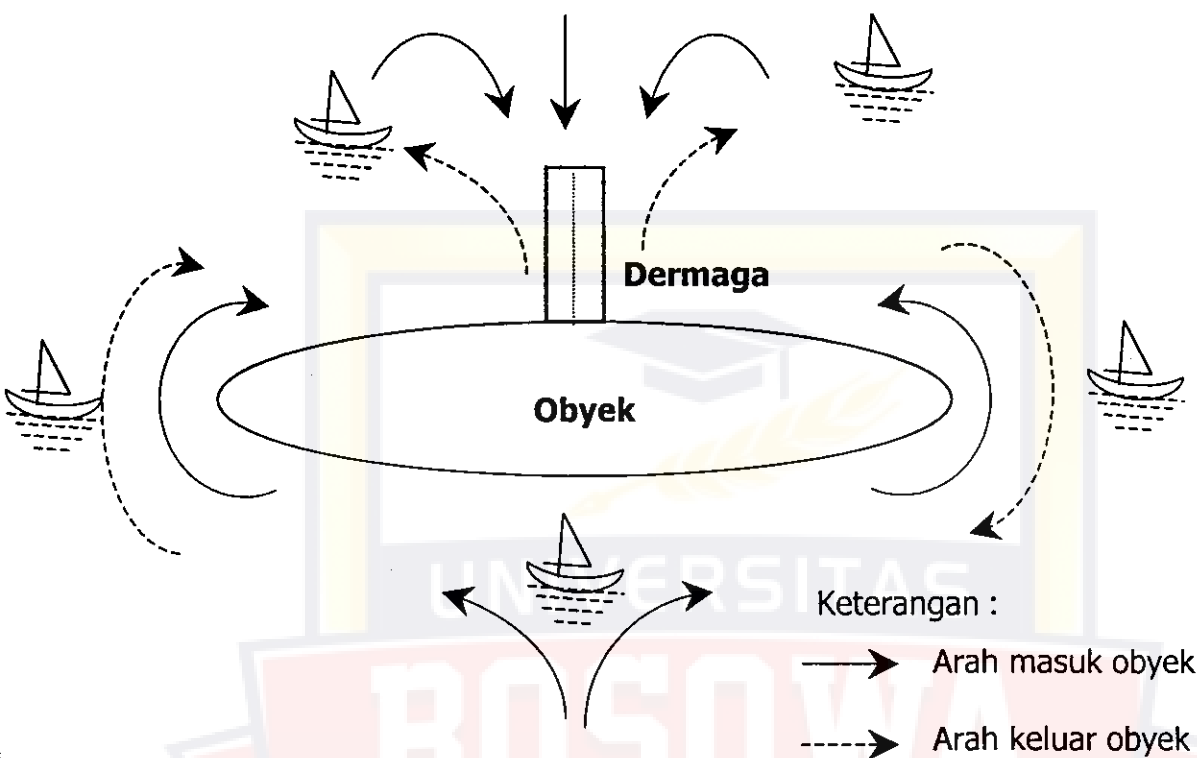
No	Lokasi	Speed Boat		Kapal Motor		Kapal Pinisi		Ket.
		Jml	Muat (org)	Jml	Muat (org)	Jml	Muat (org)	
1	Kayangan	4	5	6	20			
2	Samalona	2	5	3	20	1	50-100	
3	Lae-Lae	2	5	3	20			

Sumber : Hasil analisis

Dengan penyediaan alat angkut (kapal wisata) seperti speed bord merupakan kapal alternatif sebagai kapal sewa/charteran ditempatkan pada obyek yang ditawarkan kepada wisatawan mengunjungi tempat-tempat rekreasi pantai yang diinginkan. Penyediaan kapal motor untuk membawa penumpang dengan sistem trayek terjadwal. Untuk itu, pihak pengelola dengan manajemen untuk memberikan ciri/tanda pada kapal wisata dalam penentuan trayek menuju lokasi.

B. Dermaga

Dermaga adalah bagian prasarana transportasi laut guna memudahkan dan atau sebagai tempat bersandar perahu motor dan menurunkan dan memuat angkutan/penumpang. elain itu, dermaga sebagai pintu gerbang (gate way) penerima massa untuk datang dan pergi pada suatu obyek tertentu. ccara ilustrasi keberadaan fasilitas dermaga dapat dilihat pada gambar 4. .



Gambar 4.6. Arah keluar masuk perahu motor di dermaga

Dari ilustrasi diatas menggambarkan bahwa untuk mengatur pola sirkulasi perahu motor masuk dan keluar menuju obyek. Pengaturan sirkulasi ini dimaksudkan untuk memberikan kesan pada pengunjung wisata melihat langsung obyek dari arah luar pantai sebelum tiba ditujuan. Disamping itu, wisatawan akan lebih lama menikmati panorama pantai diatas kapal motor.

a. Pulau Kayangan

Seperti diuraikan diatas, dermaga pulau Kayangan sudah difungsikan dengan baik dan belum memperhatikan/mempertimbangkan karakteristik pengunjung bila mana meninggalkan atau tiba di pulau Kayangan. Oleh

karena sering terjadi barisan memanjang/antri dan berdesakan penumpang diatas dermaga menunggu kapal tiba. Struktur fisik dermaga terbuat dari kayu dan pada bagian-bagian terdapat kerusakan sehingga memungkinkan membahayakan pengunjung jatuh di air. Disamping itu, dermaga ini sering digunakan area memancing yang mengganggu sirkulasi kapal maupun turun naiknya penumpang. Penambatan perahu motor didermaga ditambatkan pada posisi kiri-kanan untuk memudahkan penumpang naik turun. Melihat keadaan tersebut diperlukan suatu rancangan (tipologi) dermaga dengan melihat kenyamanan, kelancaran dan sirkulasi massa.

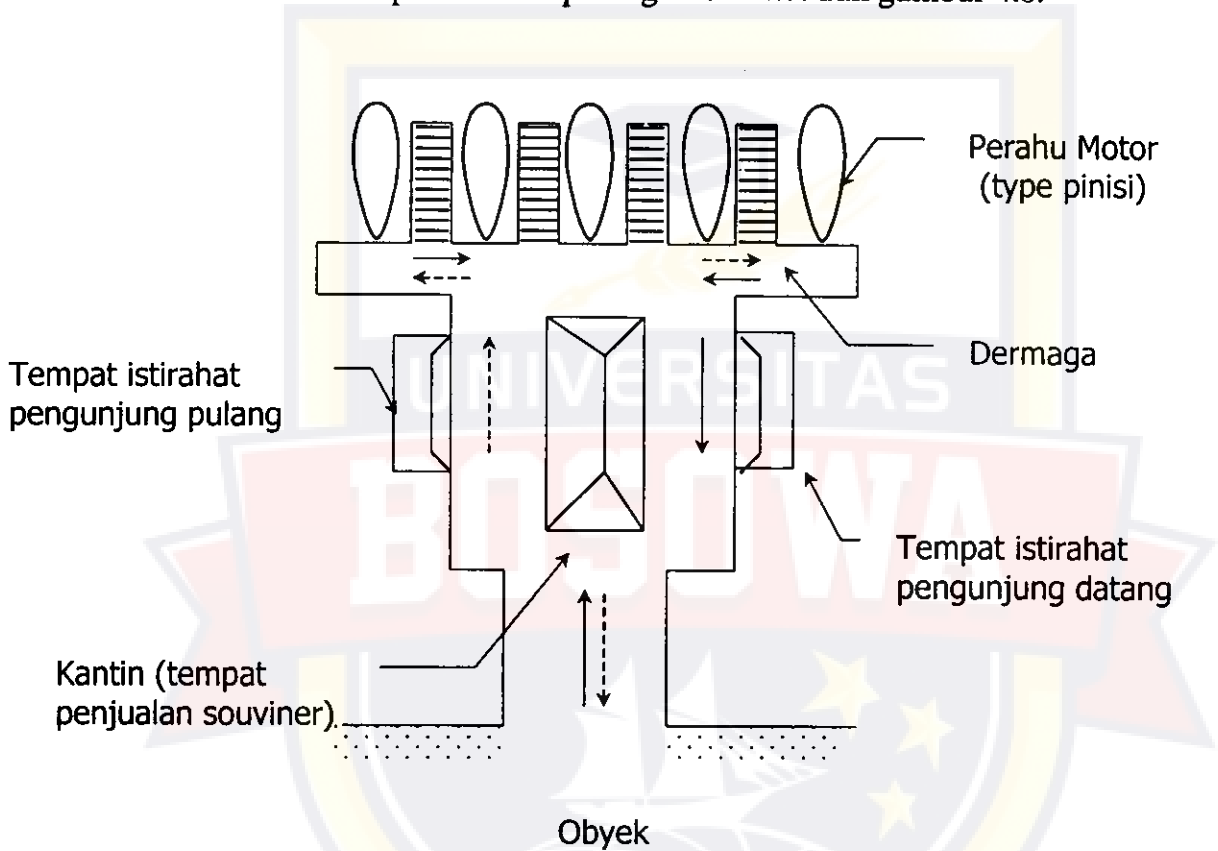
b. Pulau Samalona

Dermaga di pulau Samalona untuk kondisi sekarang terbuat dari kayu dan terdapat bagian-bagian mengalami kerusakan yang memungkinkan membahayakan wisatawan yang berkunjung. Adapun perahu bertambat pada saat menurunkan dan menaikkan muatan diletakkan pada ujung dermaga, karena dermaga ini berada pada perairan yang dangkal. Untuk itu diperlukan suatu konsep rencana atau rancangan dermaga untuk mengatur pola sirkulasi perahu dan memuat dan menaikkan penumpang.

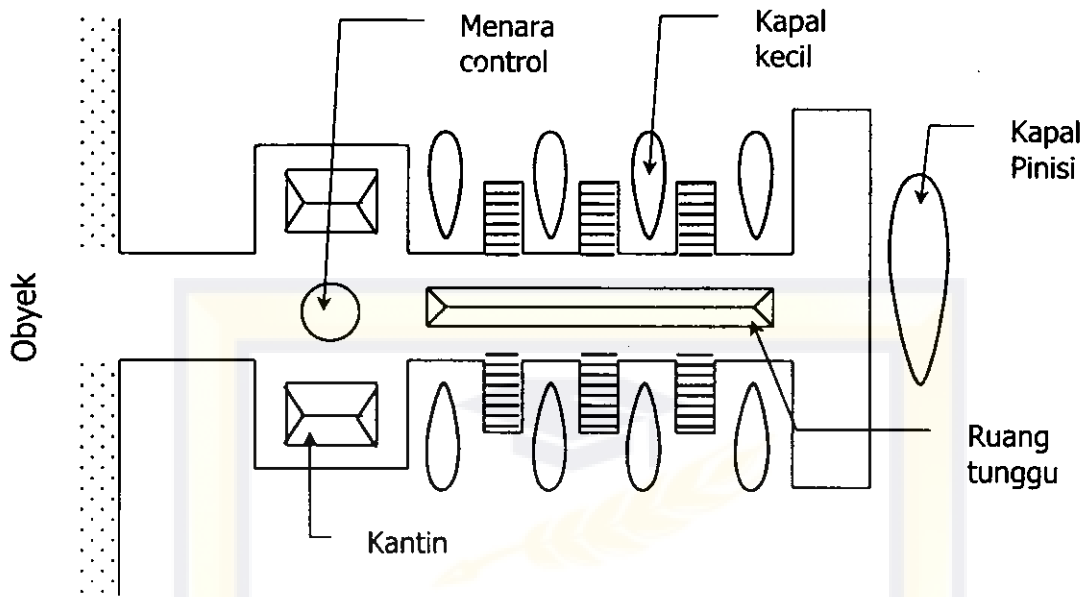
c. Pulau Lae-Lae

Jenis fasilitas dermaga untuk kondisi sekarang mengalami kerusakan dan tidak layak difungsikan. Adapun kapal bertambat serta menurunkan dan menaikkan penumpang merapat pada pesisir pantai, sehingga membahayakan pengunjung khususnya perahu mendarat sepanjang tanggul pemecah ombak dan kondisi pantai cukup dalam.

Pengembangan wisata bahari di Kotamadya Makassar berpusat di Tanjung Bunga sebagai pembangkit wisata, diharapkan membuat suatu konsep rencana (tipologi) dermaga wisata tanpa melihat perbedaan sebagai penerima massa. Adapun usulan tipologi dermaga dalam pengembangan obyek wisata bahari di lokasi studi diperlihatkan pada gambar 4.7. dan gambar 4.8.



Gambar 4.7. Tipologi dermaga kapal



Gambar 4.8. Tipologi dermaga wisata

Unsur-unsur pemikiran usulan tipologi dermaga wisata diatas adalah sebagai berikut :

1. Merupakan tempat tambat kapal pinisi maupun kapal ukuran kecil.
2. Sirkulasi kapal atau perahu motor wisata terarah dengan lancar pada saat menaikkan dan menurunkan penumpang
3. Sirkulasi penumpang diatas dermaga lancar, teratur dan aman dengan dilengkapi pagar pengaman.
4. Dilengkapi dengan halte-halte tempat istirahat pengunjung saat tiba maupun berangkat.
5. Penyediaan kantin dan toko cendramata untuk pelayanan wisata.
6. Konstruksi dermaga terbuat dari beton maupun kayu kelas 1.
7. Dilengkapi dengan menara control yang berfungsi untuk mengontrol kapal sedang tambat dan tempat informasi bagi pengunjung.

8. Pengaturan jadwal pemberangkatan dengan sistem penomoran tambat perahu kapal wisata.
9. Penyediaan sewa kapal perahu untuk memungkinkan wisata akan berkunjung ke obyek lain.

Keunggulan tipologi dermaga diatas, diharapkan untuk mengatur pola perjalanan, menurunkan dan menaikkan penumpang secara teratur. Sehingga pihak pengelola seyogyanya dapat menentukan sistem atau pola jadwal pemberangkatan dengan sistem perjaman.

C. Parkir

Tempat parkir yang dimaksud uraian ini ada 2 (dua) yaitu tempat parkir kendaraan dan tambat perahu penyeberangan di dermaga. Tempat kendaraan pengunjung sudah dikelola dengan baik untuk pengunjung pulau Kayangan yang memberikan pengamanan terhadap kendaraan pengunjung. Sedangkan tempat parkir pulau Lae-Lae dan Samalona belum terkelola dengan baik, karena menggunakan badan jalan dan di area pedagang kaki lima, yang memberi kesan semraut dan menimbulkan kemacetan lalu lintas serta keamanan kendaraan pengunjung tidak terjamin.

Melihat perkembangan arus wisatawan dari tahun ke tahun mengalami peningkatan, memungkinkan penyediaan parkir yang tersebut tidak optimal. Untuk itu, pemerintah dan pihak swasta membuat suatu konsep parkir untuk menampung kendaraan pengunjung dengan menjamin keamanan kendaraan. Hal ini, parkir depan Benteng Port Rotterdam dipindahkan dan atau berpusat di Tanjung Bunga. Oleh karena Tanjung Bunga sebagai pusat pembangkit wisatawan untuk dimasa akan datang.

Untuk itu, perlu direncanakan berdasarkan prinsip sistem transportasi ditawarkan seperti sistem per jaman, dan per hari sesuai dengan peraturan pihak pengelola. Sedangkan parkir perahu sebagai tambat perahu di dermaga, sehingga memudahkan kapal perahu menurunkan dan menaikkan penumpang di dermaga untuk melanjutkan perjalanan menuju obyek yang diinginkan atau kembali dari tujuan.

4.5. Konsep Rute Perjalanan Wisata Bahari

Pembagian rute perjalanan terhadap pengembangan obyek wisata bahari di lokasi studi bertujuan untuk mengatur pola perjalanan bagi wisatawan berdasarkan tujuan wisata yang diinginkan. Dengan demikian perlu adanya pengaturan atau perencanaan jalur (rute) perjalanan wisata bahari. Konsep rute perjalanan wisata bahari yang akan ditawarkan wisatawan mancanegara maupun nusantara sebagai paket wisata perjalanan dapat diilustrasikan pada gambar 4.9.

Dari gambar tersebut menggambarkan bahwa perjalanan ini dapat dibagi 2 (dua) yaitu :

1. Rute langsung, yaitu suatu konsep perjalanan yang akan ditawarkan kepada wisatawan untuk melakukan perjalanan menuju obyek wisata yang sudah ditentukan titik-titik persinggahan serta obyek-obyek sekitarnya dengan menggunakan kapal pinisi.
2. Rute tidak langsung, yaitu suatu konsep yang akan ditawarkan kepada wisatawan untuk melakukan perjalanan menuju obyek wisata sesuai keinginan pengunjung yang menggunakan kapal perahu seperti speed board, lepa-lepa dan kapal motor sejenisnya.

Gambar : 4.7

**KONSEP RUTE PERJALANAN
WISATA BAHARI**

Keterangan :

— Rute Tidak Langsung

- - - Rute Langsung

⋯ Daerah Asal

Dosen Pembimbing :

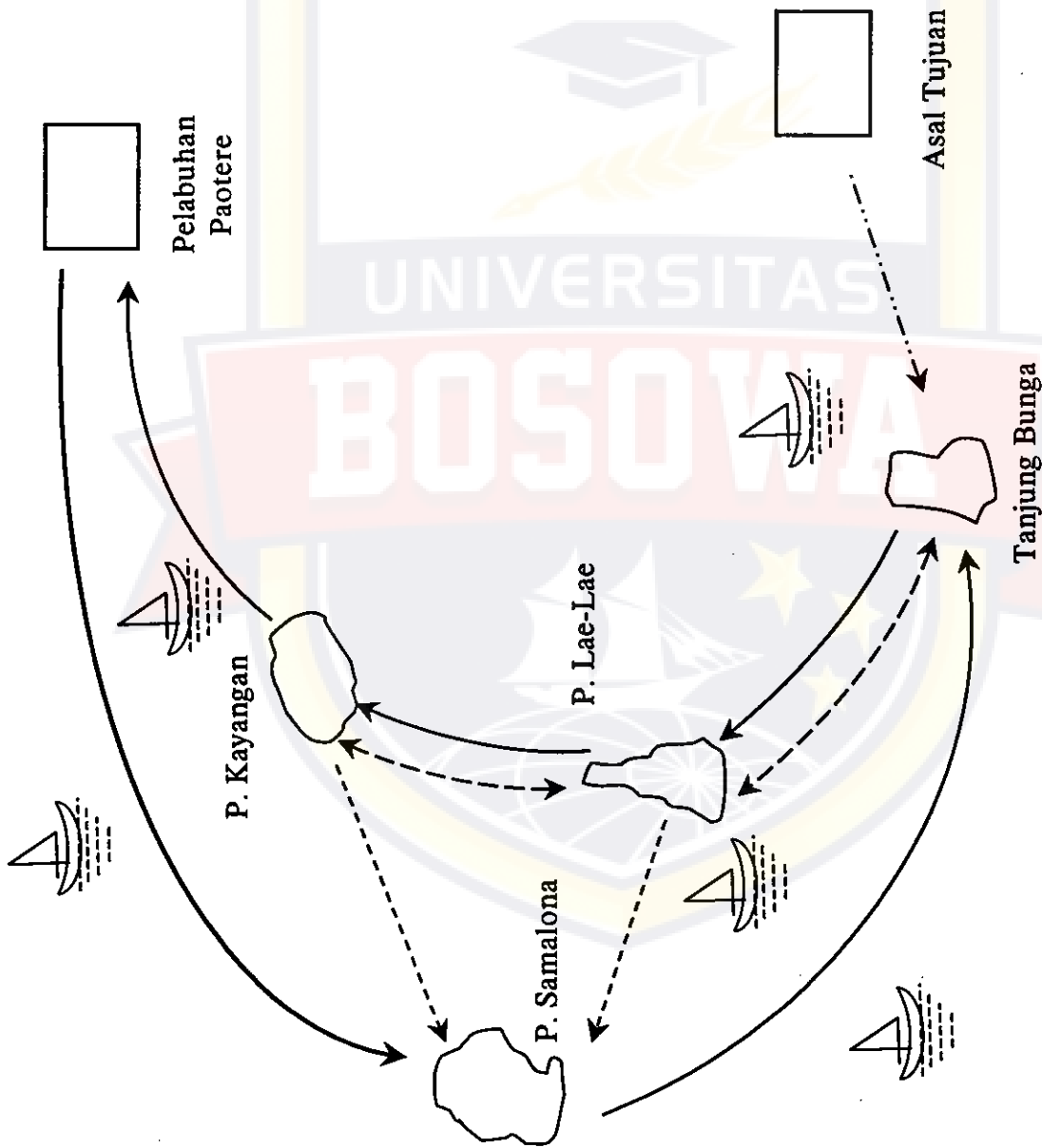
Dr.-Ing. M. Yamin Jinca, MSTr
Ir. Abu Sofjan Pabijara, MSP
Ir. Agus Salim

Mahasiswa STB/NIRM :

S. Kamran Aksa
4594042029
9941111010070

Sumber :

FAKULTAS TEKNIK
UNIVERSITAS "45"
JURUSAN PLANOLOGI UP





BOSOWA

BAB V
KESIMPULAN DAN SARAN-SARAN

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN-SARAN

5.1. Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisa dan pembahasan pada bab terdahulu, berikut ini dikemukakan beberapa kesimpulan sebagai berikut :

1. Sarana transportasi wisata pulau Kayangan belum memadai dengan jumlah kapal motor 3 unit yang dioperasikan secara bergilir dan tidak terjadwal, sehingga kemudahan-kemudahan untuk pulang-pergi tidak lancar dan tidak teratur diakibatkan jadwal pemberangkatan ditentukan besarnya jumlah akan yang diangkut. Sarana kapal motor memuat lebih dari kapasitasnya berkisar 20 - 30 orang, sehingga tidak menjamin keamanan dan keselamatan penumpang serta tidak leluasa menikmati panorama pantai.
2. Penyediaan sarana transportasi pulau Lae-Lae dan Samalona adalah kapal/perahu terbuat dari kayu yang memanjang berupa kapal lepa-lepa/sampang menyerupai perahu nelayan dan speed boat. Pengoperasian kapal motor tersebut ditentukan besarnya pengunjung untuk melakukan perjalanan dengan sistem carteran dan biasanya sangat tergantung dari hasil kesepakatan antara penumpang dan pemilik kapal.
3. Sarana dermaga pada lokasi studi tidak layak untuk digunakan, mengingat kondisi dermaga sudah mengalami kerusakan dan membahayakan bagi

pengunjung wisatawan. Hal ini tidak memperhatikan perilaku pengunjung seperti terlihat antrian yang memanjang pada dermaga Pulau Kayangan. Sedangkan dermaga di pulau Lae-Lae dan pulau Samalona tidak berfungsi, sehingga kapal motor tambat pada pesisir pantai atau daerah tanggul.

4. Penyediaan parkir di lokasi studi sudah tidak layak untuk digunakan, karena dapat mengganggu aktivitas transportasi lainnya dan tidak dapat menampung kendaraan pengunjung. Penggunaan parkir masih terlihat digunakan badan jalan dan tanah kosong depan Benteng Port Rotterdam.
5. Penyediaan infrastruktur transportasi laut belum memadai, kondisi seperti ini dapat memberi peluang kepada masyarakat, swasta maupun pemerintah dalam pengusahaan sarana transportasi wisata untuk penyediaan angkutan penyeberangan.
6. Sarana transportasi wisata yang ditawarkan pada lokasi studi adalah belum menampilkan nilai budaya Bugis-Makassar sebagai aset wisata yang dapat menumbuhkembangkan jumlah wisatawan terhadap obyek wisata bahari di Kotamadya Makassar khususnya.
7. Pemilihan alternatif rute perjalanan berdasarkan lama tinggal yang diusulkan dimaksudkan untuk memberikan suatu paket wisata perjalanan pada obyek/tempat-tempat wisata untuk menyinggahi dan menetap dalam menikmati wisatanya yang didasarkan karakteristik wisata dan penyediaan sarana dan prasarana pada obyek tersebut serta atraksi yang disajikan.

5.2. Saran-Saran

Dari hasil analisa dan pembahasan diatas, maka disarankan beberapa hal sebagai berikut :

1. Keinginan pemerintah dalam mewujudkan pengembangan obyek wisata bahari perlu mempertimbangkan potensi wisata yang mengandung nilai-nilai budaya yang ada di Sulawesi Selatan dengan mengimplementasikan infrastruktur seperti sarana transportasi berupa kapal tradisional menyerupai kapal pinisi dengan memiliki budaya khas Bugis-Makassar sebagai obyek daya tarik serta bangunan fisik yang bernuansa nilai budaya.
2. Kondisi dermaga di lokasi studi diharapkan sesuai dengan tipologi dermaga yang diusulkan, mengingat dapat mempertimbangkan perilaku dan memberikan kenyamanan bagi pengunjung wisata.
3. Dermaga penyeberangan di depan Benteng Port Rotterdam sebagai pembangkit (generator) wisatawan diharapkan dapat dialihkan di Tanjung Bunga sesuai dengan program pemerintah, yang nantinya dapat dijadikan ditawarkan dalam bentuk paket wisata bahari.
4. Pengembangan wisata bahari di Kotamadya Makassar harus sedapat mungkin dilakukan secara terpadu, agar wisatawan yang berkunjung tidak tertuju pada satu obyek dan dapat memberikan kontribusi pengunjung wisatawan untuk peningkatan devisa pada sektor pariwisata.
5. Untuk menggalakkan promosi terhadap obyek wisata dan meningkatkan seni-budaya berupa atraksi tradisional dan memperkenalkan kerajinan tangan dengan ciri budaya Bugis-Makassar diharapkan peran pemerintah, swasta maupun masyarakat secara simultan.

6. Untuk merealisasikan arahan dan usulan tugas akhir ini, khususnya usulan infrastruktur transportasi sebagai pengembangan obyek wisata bahari dilakukan kajian penelitian terlebih dahulu dalam menarik kunjungan wisatawan mancanegara dan nusantara.





DAFTAR PUSTAKA

DAFTAR PUSTAKA

- Badan Perencanaan Pembangunan Daerah Kotamadya Ujung Pandang, 1997, *Kondisi dan Potensi serta Rencana Program Pulau-Pulau dalam Wilayah Kotamadya Ujung Pandang*, Ujung Pandang.
- Comhis. M dan Coccois, H, 1989, *Lingkungan Pariwisata di Daerah Kepulauan*, Artikel Kota Praja, Edisi 3.
- Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, Balai Pustaka, 1988.
- Dinas Pariwisata Tingkat I Sulawesi Selatan, 1997, *Perkembangan Pariwisata dan Prospeknya di Kotamadya Ujung Pandang*.
- Doktrin A, dkk., 1989, *Wisata Bahari di Ujungpandang*, Jurusan Teknik Arsitektur Universitas Hasanuddin.
- Hadinoto K, 1996, *Perencanaan Pengembangan Destinasi Pariwisata*, UI-PRESS, Jakarta.
- Mas'ud D, 1989, *Pengembangan Wisata Bahari dan Penyusunan DTW Makassar*, Makalah pada Temu Karya Wisata Bahari di Kotamadya Ujung Pandang, 25 Maret.
- Pabitjara, A.S., 1996, *Pengembangan Obyek dan Daya Tarik Wisata Ujungpandang*, Program Magister Perencanaan Wilayah dan Kota, Pascasarjana, ITB Bandung.
- Suwantoro G, 1997, *Dasar-Dasar Pariwisata*, Andi Yogyakarta, Yogyakarta.
- Spillane S.S, 1987, *Ekonomi Pariwisata*, Sejarah dan Prospeknya, Kansius, Yogyakarta.
- Tahir, M., 1998, *Tinjauan Infrastruktur Sarana dan Prasarana Pariwisata Kota Ujungpandang dalam Mendukung Pengembangan Pariwisata*, Jurusan Teknik Planologi Univ. 45, Ujung Pandang.

Yoeti Oka A, 1987, *Perencanaan dan Pengembangan Pariwisata*, Pradnya Paramita, Jakarta.

Wahab S, 1992, *Manajemen Kepariwisata*, Pradnya Paramita, Jakarta, 1992.





LAMPIRAN

I. IDENTITAS RESPON

Nama :
Umur :
Pekerjaan :
Asal :

II. KEGIATAN REKREASI RESPONDEN

1. Tujuan tempat Rekreasi Anda?
a. Samlona b. Lae-Lae c. Kayangan
2. Anda menggunakan kendaraan tiba ditempat tujuan ?
a. Kendaraan pribadi b. Angkutan kota c. Menumpang dengan teman
3. Jika anda menggunakan kendaraan pribadi/teman, anda menggunakan jasa parkir ?
a. Ya b. Tidak
4. Berapa lama anda ditempat tujuan?
a. 1 hari b. 2 hari c. >3 hari
5. Apakah anda menginap ditempat tujuan?
a. Ya b. Tidak
6. Jika anda ketempat tujuan, anda senang jika
a. sendirian b. Berdua c. Rombongan d. Bersama keluarga
7. Jika anda berekreasi, apakah anda menyewa tempat penginapan (cottage/kamar)?
a. Ya b. Tidak
8. Jika tidak, alasan anda ?
a. Mahal b. Hanya jalan-jalan c. lain-lain
9. Jika anda ke Kayangan Samalona atau Lae-Lae, apakah anda menyewa/ mengontrak cottage atau rumah penduduk?
a. Ya b. Tidak

10. Bagaimana menurut anda tentang sewa tersebut ?
a. Murah b. Mahal c. Terjamin d. Fasilitas tersedia e. dll
11. Jenis rekreasi apa yang adan senangi di obyek akan dikunjungi ?
a. Rekreasi pantai
b. Rekreasi alamnya (keindahan panorama) dan sun sheet
c. Rekreasi pancing
d. Olahraga
e. dll
12. Bagaimana menurut anda tentang dermaga tempat penyeberangan sekarang ini?
a. Baik b. Jelek c. Cukup d. Lain-lain
13. Bagaimana menurut anda pada saat menyeberang ke tempat tujuan?
a. Menunggu kapal penyeberangan berikutnya
b. Harus menunggu lama karena menunggu penumpang lain
c. Sering ditawarkan tarif yang tinggi
d. Tarifnya sesuai
14. Bagaimana perasaan anda sewaktu melakukan penyeberangan dengan menggunakan perahu?
a. nyaman c. Ragu-ragu/was-was c. Takut d. Senang
15. Menurut anda, waktu tempuh perahu motor penyeberangan menuju tempat tujuan?
a. Lambat b. Sedang c. Cepat
16. Apa yang anda lakukan sewaktu tiba ditujuan
a. Jalan-jalan b. shopping c. olahraga d. lain-lain
17. Apakah anda membeli sesuatu di tempat tujuan untuk dibawah kerumah
a. Ya b. Tidak



Obyek Wisata Bahari Pulau Kayangan



Obyek Wisata Bahari Pulau Samalona



Obyek Wisata Bahari Pulau Lae-Lae



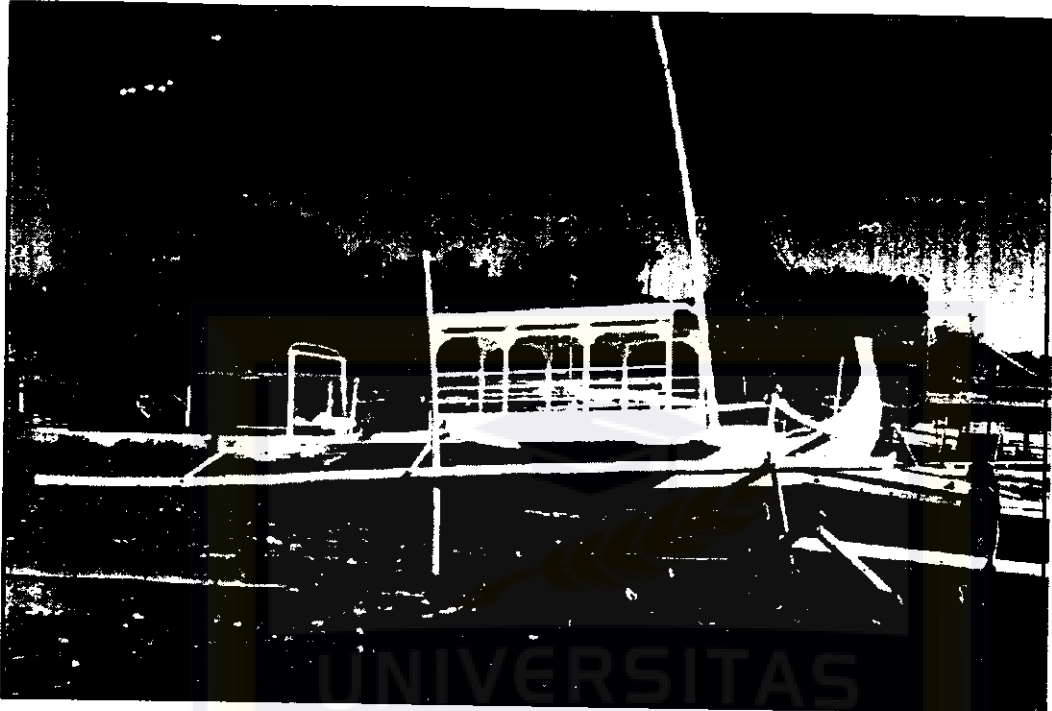
Perahu Motor Bersandar di Pelabuhan Paotere



Kapal Wisata MS Aksara Cruise



Kapal Wisata Bahari MS. Samalona



Model dan bentuk kapal tradisional wisata bahari



Kerangka Kapal Wisata Bahari (tradisional)



Kapal Wisata Bahari MS. Kayangan



Kondisi dermaga mengalami kerusakan