

SKRIPSI

**PERENCANAAN KAWASAN PARIWISATA KANAL DI KOTA  
MAKASSAR**

**(STUDI KASUS: KANAL JONGAYA-PANAMPU)**

Disusun dan diajukan oleh

URGELIA FATHINAH

D101171320



**DEPARTEMEN PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA  
FAKULTAS TEKNIK  
UNIVERSITAS HASANUDDIN  
MAKASSAR**

**2022**

**LEMBAR PENGESAHAN (TUGAS AKHIR)**

**PERENCANAAN KAWASAN PARIWISATA KANAL DI KOTA  
MAKASSAR  
(STUDI KASUS: KANAL JONGAYA-PANAMPU)**

Disusun dan diajukan oleh

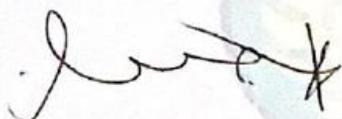
**URGELIA FATHINAH  
D101171320**

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Ujian yang dibentuk dalam rangka penyelesaian Studi Program Sarjana Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin  
Pada tanggal 21 April 2022  
dan dinyatakan telah memenuhi syarat kelulusan

Menyetujui,

Pembimbing Utama,

Pembimbing Pendamping,

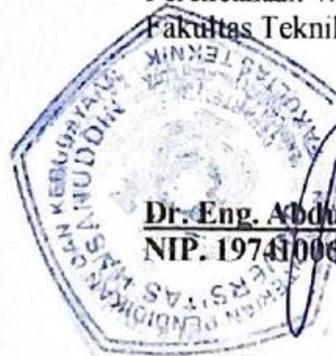


**Dr. Eng. Ihsan, S.T., M.T**  
NIP. 19710219 199903 1 002



**Laode Muhammad Asfan, ST., MT**  
NIP. 19930309 201903 1 014

Ketua Departemen  
Perencanaan Wilayah dan Kota  
Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin



**Dr. Eng. Abdul Rachman Rasvid, S.T., M.Si**  
NIP. 19741006 200812 1 002

## KATA PENGANTAR

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

*Assalamu'Alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh*

Puji syukur kehadirat Allah SWT yang senantiasa melimpahkan rahmat dan hidayah-Nya, sehingga penulisan skripsi yang berjudul “**Perencanaan Kawasan Pariwisata Kanal di Kota Makassar**” dapat diselesaikan sebagaimana semestinya. Skripsi ini ditulis sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan program pendidikan Strata Satu Perencanaan Wilayah dan Kota Universitas Hasanuddin.

Pada tulisan ini, penulis mengambil tema pariwisata kanal karena ini adalah wisata baru sekaligus alternatif transportasi unik di Kota Makassar. Saat ini pemerintah sedang gencar gencarnya mengembangkan sektor pariwisata Makassar, sehingga penulis berharap penelitian ini dapat membantu pengembangan wilayah di Kota Makassar.

Akhir kata, penulis berharap semoga tulisan ini dapat bermanfaat bagi masyarakat, ilmu perencanaan, perencanaan Kota Makassar kedepannya serta penelitian selanjutnya yang terkait. Penulis sadari tulisan ini masih jauh dari kesempurnaan, maka dari itu kritik dan saran sangat dibutuhkan oleh penulis.

*Wassalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh.*

Makassar, 13 Januari 2022

(Urgelia Fathinah)

## PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan dibawah ini;

Nama : Urgelia Fathinah  
NIM : D101 171 320  
Departemen : Perencanaan Wilayah dan Kota  
Jenjang : S1

Menyatakan dengan ini bahwa karya tulisan saya berjudul

**Perencanaan Kawasan Pariwisata Kanal Berbasis Masyarakat di Kota Makassar  
(Studi Kasus: Kanal Jongaya-Panampu)**

Adalah karya tulisan saya sendiri dan bukan merupakan pengambilan alihan tulisan orang lain bahwa skripsi yang saya tulis ini benar-benar merupakan hasil karya saya sendiri.

Apabila dikemudian hari terbukti atau dapat dibuktikan bahwa sebagian atau keseluruhan skripsi ini hasil karya orang lain, maka saya bersedia menerima sanksi atas perbuatan tersebut.

Makassar, 13 April 2022

Yang Menyatakan



(Urgelia Fathinah)

## UCAPAN TERIMA KASIH

Puji dan syukur peneliti panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa atas segala rahmat dan kasih karunia-Nya yang memberikan kesehatan dan kesempatan pada peneliti sehingga skripsi ini dapat diselesaikan dengan baik.

Dalam menyelesaikan skripsi yang berjudul **“Perencanaan Kawasan Pariwisata Kanal di Kota Makassar”** banyak kendala yang dihadapi peneliti dan dapat diselesaikan berkat bimbingan dan dukungan dari berbagai pihak yang akhirnya tulisan ini dapat diselesaikan sebagaimana mestinya. Pada kesempatan ini peneliti menyampaikan ucapan terima kasih kepada:

1. Ibu saya tercinta Dr. Netti Herawati, SPd, MSi dan bapak saya M. Abdul Ibnu Hajar, SPi, MP, PhD. Nenek saya Hj. Mudarah P, Kakek saya (alm) H. Abdul Halik, saudara, paman, tante dan keluarga besar yang tiada henti hentinya memberi bantuan, motivasi, doa, kasih sayang serta dukungan moril dan materil kepada saya di kala suka maupun duka sehingga peneliti dapat menyelesaikan perkuliahan dan menyelesaikan skripsi ini.
2. Rektor Universitas Hasanuddin (Ibu Prof. Dwia Aries Tina Pulubuhu, M. A.)
3. Dekan Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin (Bapak Prof. Dr. Ir. Muhammad Arsyad Thaha, MT);
4. Kepala Departemen sekaligus Ketua Prodi S1 - Perencanaan Wilayah dan Kota (PWK) Universitas Hasanuddin bapak Dr. Eng. Abdul Rachman Rasyid, ST, MSi atas segala jasa jasanya membantu peneliti dalam perkuliahannya.
5. Bapak Dr. Eng. Ihsan, ST, MT dan Bapak Laode Muhammad Asfan Mujahid, ST, MT atas kesabaran, keikhlasan, kesediaan waktu sebagai dosen pembimbing yang telah memberikan segala masukan dan sarannya sehingga peneliti dapat menyelesaikan skripsi ini.
6. Kepala Studio Akhir (Ibu Dr.techn. Yashinta K. D. Sutopo, ST., MIP) atas kasih sayang, motivasi, tenaga, bimbingan, dan perhatiannya selama penulis menjalani masa studio akhir;

7. Dosen Penguji 1 (Ibu Isfa Sastrawati, ST., MT) atas waktu, saran, bimbingan, dan koreksi dalam penyempurnaan tugas akhir ini;
8. Dosen Penguji 2 (Ibu Marly Valenti Patandianan, ST, MT., PhD) atas waktu, saran, bimbingan, dan koreksi dalam penyempurnaan tugas akhir ini;
9. Seluruh dosen-dosen PWK Universitas Hasanuddin yang telah memberikan ilmu, motivasi, semangat, dukungan kepada penulis sehingga penulis bisa menyelesaikan perkuliahan ini.
10. Saudara saudari seperjuangan SPASIAL 2017 dan keluarga besar HMPWK FT-UH yang telah kebersamai perkuliahan saya dari awal hingga saat ini. Melalui masa masa senang dan sulit bersama, berproses bersama dalam kekeluargaan, terima kasih atas ilmu, memori, pengalaman, bantuan, senda gurau bahkan perkelahiannya.
11. Terima kasih kepada Alamsyah Gunanta atas bantuan dan dukungan yang diberikan selama ini, menemani suka maupun duka, serta bantuan dalam menyelesaikan skripsi ini.
12. Terima kasih kepada semua yang telah berkontribusi dalam penyusunan skripsi ini yang tidak bisa penulis sebutkan satu persatu.
13. *Last but not least, I wanna thank me, I wanna thank me for believing in me, I thank me for doing all this hard work, I wanna thank me for having no days off, I wanna thank me for never quitting, I wanna thank me for Keep on Fighting Till The End!*

Akhir kata, penulis mengucapkan terima kasih yang setulus tulusnya untuk semua yang telah membantu penulis dalam menyusun skripsi dan menyelesaikan perkuliahan ini. Semoga Allah SWT membalas semua bantuan yang telah diberikan. Penulis sadari masih banyak kekurangan dalam penulisan ini, akan tetapi penulis berharap penelitian ini dapat bermanfaat bagi kita semua.

Makassar, 13 Januari 2022

**(Urgelia Fathinah)**

## DAFTAR ISI

<b>Halaman Sampul</b> .....	<b>i</b>
<b>LEMBAR PENGESAHAN (TUGAS AKHIR) .....</b>	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
<b>KATA PENGANTAR</b> .....	<b>ii</b>
<b>PERNYATAAN KEASLIAN</b> .....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
<b>UCAPAN TERIMA KASIH</b> .....	<b>v</b>
<b>DAFTAR ISI</b> .....	<b>vii</b>
<b>DAFTAR TABEL</b> .....	<b>xi</b>
<b>DAFTAR GAMBAR</b> .....	<b>xiii</b>
<b>DAFTAR LAMPIRAN</b> .....	<b>xvi</b>
<b>ABSTRAK</b> .....	<b>xvii</b>
<b>ABSTRACT</b> .....	<b>xviii</b>
<b>BAB I PENDAHULUAN</b> .....	<b>1</b>
1.1 LATAR BELAKANG .....	1
1.2 RUMUSAN MASALAH .....	3
1.3 TUJUAN PERENCANAAN.....	4
1.4 MANFAAT PERENCANAAN.....	4
1.5 LINGKUP DAN OUTPUT PERENCANAAN .....	4
1.6 SISTEMATIKA PENULISAN .....	4
<b>BAB II TINJAUAN PUSTAKA</b> .....	<b>6</b>
2.1. Karakteristik Perkotaan .....	6
2.1.1 Kota Ditinjau dari Aspek Fisik .....	6
2.1.3 Kota Ditinjau dari Aspek Ekonomi .....	13
2.2. Pariwisata .....	13

2.2.1 Pengertian Pariwisata.....	13
2.2.2 Konsep Pariwisata.....	15
2.3 Kanal.....	25
2.3.1 Sempadan DAS/Kanal .....	26
2.4 Regulasi Terkait.....	28
2.5 STUDI BANDING/BEST PRACTICE.....	28
2.5.1 Amsterdam, Belanda.....	28
2.5.2 Giethoorn, Belanda .....	29
2.5.3 Sungai Kalimas, Kota Surabaya .....	30
2.5.4 Kota Venice, Italia .....	31
2.5.5 Jogjakarta, Indonesia.....	32
2.6 Penelitian Terdahulu.....	33
2.7 Kerangka Pikir Perencanaan.....	37
<b>BAB III METODE PENELITIAN .....</b>	<b>38</b>
3.1 Lokasi dan Waktu Perencanaan.....	38
3.2 Instrumen Perencanaan.....	39
3.3 Pengumpulan Data dan Informasi .....	40
3.3.1 Observasi (Pengamatan) .....	40
3.3.2 <i>Interview</i> (Wawancara).....	40
3.3.3 Dokumentasi .....	41
3.3.4 Studi Pustaka.....	41
3.4 Metode Pengambilan Sampel .....	41
3.5 Metode dan Pendekatan Perencanaan.....	43
3.5.1 Analisis Deskriptif Kualitatif.....	43
3.5.2 Analisis Spasial .....	43
3.5.3 Analisis Kondisi Eksisting.....	43

3.5.4 Analisis Potensi dan Masalah .....	44
3.5.5 Analisis Perencanaan .....	44
3.5.6 Analytical Hierarchy Process (AHP).....	48
3.6 Pola Pikir Perencanaan .....	49
3.7 Definisi Operasional.....	53
<b>BAB IV GAMBARAN UMUM.....</b>	<b>54</b>
4.1 Gambaran Umum Kota Makassar .....	54
4.1.1 Kondisi Fisik dan Keruangan Kota Makassar .....	54
4.1.2 Ekonomi Kota Makassar.....	56
4.1.3 Sosial Budaya dan Kependudukan .....	58
4.1.4 Jumlah Penduduk dan Laju Pertumbuhan Penduduk .....	61
4.1.5 Pariwisata Kota Makassar.....	62
4.2 Gambaran Umum Kanal Jongaya-Panampu .....	64
4.2.1 Kondisi Fisik.....	64
4.2.2 Kondisi Non Fisik.....	70
<b>BAB V HASIL DAN PEMBAHASAN .....</b>	<b>71</b>
5.1 Profil Responden dan Hasil Wawancara .....	72
5.1.1 Profil Responden.....	72
5.1.2 Hasil Wawancara .....	73
5.2 Analisis Karakteristik Fisik Wilayah.....	75
5.2.1 Bangunan .....	76
5.2.2 Struktur .....	77
5.2.3 Kepadatan Kota.....	80
5.2.4 Ruang Terbuka.....	81
5.2.5 Estetika.....	82
5.3 Analisis Karakteristik Non Fisik Wilayah.....	99

5.3.1 Kondisi Sosial Budaya.....	99
5.3.2 Kondisi Ekonomi .....	101
5.4 Analisis Potensi dan Permasalahan .....	102
5.5 Analisis Perencanaan Pariwisata Kanal.....	121
5.5.1 Pembobotan .....	122
5.5.2 Analisis Arah Strategi Perencanaan Kawasan Pariwisata.....	128
<b>BAB VI PENUTUP .....</b>	<b>169</b>
6.1 Kesimpulan.....	169
6.2 Saran.....	170
<b>DAFTAR PUSTAKA .....</b>	<b>172</b>

## DAFTAR TABEL

Tabel 2.1	Penelitian Terdahulu .....	33
Tabel 3.1	Matriks Perencanaan .....	50
Tabel 4.1	Luas Wilayah Kecamatan di Kota Makassar Tahun 2019 .....	54
Tabel 4.2	Jumlah penduduk dan laju pertumbuhan penduduk Kota Makassar tahun 2021 .....	61
Tabel 4.3	Jumlah Penduduk Berumur 15 Tahun Keatas Menurut Jenis Kegiatan Tahun 2021 .....	62
Tabel 4.4	Jumlah Wisatawan Lima Tahun Terakhir .....	62
Tabel 4.5	Tabel Prediksi Jumlah Wisatawan Kota Makassar dalam Lima Tahun Kedepan.....	63
Tabel 4.6	Tinggi Wilayah dan Jarak ke Ibukota Kota Makassar Menurut Kecamatan Lokasi Penelitian di Kota Makassar, 2021.....	66
Tabel 4.7	Pengamatan Unsur Iklim Menurut Bulan di Lokasi Penelitian di Kota Makassar, 2021.....	66
Tabel 5.1	Profil Responden Berdasarkan Jenis Kelamin .....	72
Tabel 5.2	Profil Responden Berdasarkan Pekerjaan .....	73
Tabel 5.3	Profil Responden Berdasarkan Pendidikan Terakhir .....	73
Tabel 5.4	Hasil Wawancara Terhadap Masyarakat yang Bermukim disekitar Kanal .....	74
Tabel 5.5	Hasil Wawancara Mengenai Objek Wisata .....	75
Tabel 5.5	Jembatan dan Besar Ruang Bebas pada Kanal.....	79
Tabel 5.6	Kondisi Eksisting Karakteristik Fisik Wilayah pada Kanal Jongaya-Panampu .....	85
Tabel 5.7	Potensi dan Permasalahan di Kawasan Kanal Jongaya-Panampu ...	106
Tabel 5.8	Pemberian Bobot pada Elemen Perencanaan .....	123

Tabel 5.9	Hasil Pembobotan Zona Berdasarkan Elemen Perencanaan Pariwisata .....	126
Tabel 5.10	Hasil Persentase Pembobotan Berdasarkan Zona .....	127
Tabel 5.11	Persentase Ruang Terbuka dan Arahana Penataan Permukiman pada Tiap Zona .....	131
Tabel 5.12	Rencana Program Perencanaan Kawasan Pariwisata Kanal Periode Tahun 2022-2026 .....	152
Tabel 5.13.	Analisis Arahana Strategi Elemen Pasar Wisata pada Zona 1 (Mariso).....	155
Tabel 5.14	Analisis Arahana Strategi Elemen Daya Tarik pada Zona 2 (Sambung Jawa).....	156
Tabel 5.15	Analisis Arahana Strategi Elemen Pasar Wisata pada Zona 2 (Sambung Jawa).....	157
Tabel 5.16	Analisis Arahana Strategi Elemen Pasar Wisata pada Zona 2 (Sambung Jawa).....	157
Tabel 5.17	Analisis Arahana Strategi Elemen Pasar Wisata pada Zona 4 (Pabaeng- baeng).....	158
Tabel 5.18	Analisis Arahana Strategi Elemen Pasar Wisata pada Zona 5 (Rappocini).....	159
Tabel 5.19	Analisis Arahana Strategi Elemen Lingkungan Alami, Sosial dan Ekonomi pada Zona 6 (Bara-baraya) .....	160
Tabel 5.20	Analisis Arahana Strategi pada Zona 7 (Kandea).....	162
Tabel 5.21	Analisis Arahana Strategi pada Zona 7 (Kandea).....	163
Tabel 5.22	Analisis Arahana Strategi pada Zona 7 (Kandea).....	164
Tabel 5.23	Analisis Arahana Strategi pada Zona 8 (Panampu) .....	165

## DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1	The Elements of a Tourism Plan .....	18
Gambar 2.2	Kanal di Amsterdam, Belanda.....	29
Gambar 2.3	Kanal di Giethoorn, Belanda .....	30
Gambar 2.4	Sungai Kalimas, Kota Surabaya .....	31
Gambar. 2.5	Kanal Besar Venesia.....	32
Gambar 2.6	Saluran irigasi Kampung Mrican, Jogyaakarta .....	32
Gambar 2.7	Kerangka Konsep .....	37
Gambar 3.1	Peta Lokasi Perencanaan .....	39
Gambar 3.2	Sintesis Teori Elemen Perencanaan Pariwisata Kanal Jongaya- Panampu .....	46
Gambar 3.3	Teori Elemen Perencanaan Pariwisata Kanal Jongaya-Panampu..	47
Gambar 3.4	Pembobotan pada Elemen Perencanaan Pariwisata Kanal .....	49
Gambar 3.5	Kerangka Konsep Perencanaan .....	52
Gambar 4.1	Peta administrasi Kota Makassar.....	55
Gambar 5.7	Jenis Vegetasi yang Tumbuh disepanjang Kanal .....	69
Gambar 5.1	Peta Lokasi Kawasan Kanal Jongaya-Panampu.....	71
Gambar 5.2	Peta Fungsi Lahan pada Kawasan Kanal Jongaya-Panampu dalam Radius 400meter .....	76
Gambar 5.3	<i>Outlet</i> yang ada pada Kanal Jongaya.....	78
Gambar 5.4	Peta solid void Kawasan Kanal Jongaya-Panampu dan sekitarnya	80
Gambar 5.5	Peta Persebaran Ruang Terbuka disepanjang Kanal Jongaya- Panampu dalam Radius 400 meter .....	82
Gambar 5.7	Peta Pembagian Zona pada Kawasan Kanal Jongaya-Panampu ...	84

Gambar 5.8	Masyarakat melakukan interaksi sosial disekitar Kanal Jongaya-Panampu .....	99
Gambar 5.9	Anak anak bermain disekitar Kanal Jongaya-Panampu .....	100
Gambar 5.10	Masyarakat melakukan kegiatan memancing pada sore hari di Kanal Jongaya-Panampu .....	101
Gambar 5.11	Salah satu kegiatan ekonomi yang ada disekitar kanal .....	102
Gambar 5.12	<i>Mapping</i> Analisis Potensi dan Permasalahan pada Lokasi Perencanaan .....	105
Gambar 5.13	Pembobotan Elemen Perencanaan Pariwisata Kanal Jongaya-Panampu .....	121
Gambar 5.14	<i>Mapping</i> Ruang Terbuka Hijau dalam Radius 400m .....	130
Gambar 5.15	Kapal Jolloro .....	135
Gambar 5.16	Ilustrasi Rencana Wisata Perahu .....	136
Gambar 5.17	Ilustrasi Rencana Wisata Kuliner .....	136
Gambar 5.18	Ilustrasi Rencana Pemancingan dan Pembudidayaan Ikan.....	137
Gambar 5.19	Ilustrasi Rencana Taman .....	138
Gambar 5.20	Ilustrasi Rencana Sarana Olahraga .....	139
Gambar 5.21	Ilustrasi Penataan Kanal Jongaya .....	140
Gambar 5.22	Ilustrasi Rencana Jalan .....	140
Gambar 5.23	Ilustrasi Halte Bus Pariwisata.....	141
Gambar 5.24	Skema Sistem Pengelolaan Air Limbah .....	142
Gambar 5.25	Ilustrasi Rencana TPS 3R .....	143
Gambar 5.26	Ilustrasi Rencana Dermaga.....	143
Gambar 5.27	Ilustrasi Rencana Reservoir Air Bersih .....	144
Gambar 5.28	Ilustrasi Perencanaan Jembatan Penyeberangan .....	145
Gambar 5.29	Contoh Produk Wisata.....	146
Gambar 5.30	Contoh Promosi dan Pemasaran Wisata.....	148

Gambar 5.31	Peta Titik Kantor Pengelola Kawasan Pariwisata Kanal Jongaya-Panampu .....	151
Gambar 5.32	Peta Konsep Arah Strategi Perencanaan Kawasan Pariwisata Kanal Jongaya-Panampu .....	154
Gambar 5.33	Konsep Tema pada Setiap Zona Perencanaan Kawasan Pariwisata Kanal Jongaya-Panampu .....	167

## DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1	<i>Curriculum Vitae</i> .....	174
Lampiran 2	Kuesioner <i>Expert Choice</i> .....	175
Lampiran 3	Kuesioner Wawancara.....	176

**PERENCANAAN KAWASAN PARIWISATA KANAL DI KOTA  
MAKASSAR**

**(Studi Kasus: Kanal Jongaya-Panampu)**

**Urgelia Fathinah<sup>1)</sup>, Ihsan<sup>2)</sup>, Laode Muhammad Asfan M<sup>3)</sup>**

**Universitas Hasanuddin, Indonesia**

**Email: *urgeliafathinah13@gmail.com***

**ABSTRAK**

Kanal Jongaya sepanjang 9,2 km dan Kanal Panampu sepanjang 4,3 km merupakan kanal di Kota Makassar yang terhubung dengan Selat Makassar. Kedua kanal ini berfungsi sebagai drainase dan pengendali banjir dalam kawasan perkotaan. Karena melewati beberapa titik bangkitan dan tarikan serta pemandangan yang unik maka kanal tersebut memiliki potensi untuk dikembangkan menjadi obyek pariwisata. Berdasarkan potensi tersebut, maka konsep yang diterapkan adalah pariwisata terpadu untuk menjadikan kanal sebagai kawasan rekreasi terpadu yang menyediakan berbagai sarana rekreasi yang terjangkau bagi semua kalangan serta memberdayakan masyarakat sekitar. Metode penelitian ini bersifat deskriptif kualitatif kuantitatif dengan pengambilan data melalui wawancara dan observasi lapangan yang diolah menggunakan analisis spasial, analisis potensi dan masalah, *analytical Hierarchy Process* dan analisis perencanaan. Penelitian ini menghasilkan deskripsi mengenai kondisi eksisting Kawasan Kanal Jongaya-Panampu sehingga teridentifikasi potensi dan permasalahan yang ada di mana akan menjadi acuan arahan strategi perencanaan Kawasan Pariwisata Kanal Berbasis Masyarakat pada setiap zona dengan elemen perencanaan pariwisata kanal ini meliputi peningkatan elemen lingkungan alami, sosial & ekonomi, elemen daya tarik wisata, elemen infrastruktur, elemen kelembagaan, serta elemen pasar wisata domestik & internasional.

**Kata Kunci:** Kanal Jongaya-Pannampu, Pariwisata Kanal, Kota Makassar.

---

<sup>1)</sup> Mahasiswa Departemen Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin.

<sup>2)</sup> Dosen Departemen Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik, Universitas Hasanuddin

**CANAL TOURISM AREA PLANNING IN MAKASSAR CITY**  
**(Case Study: Jongaya-Panampu Canal)**

**Urgelia Fathinah<sup>1)</sup>, Ihsan<sup>2)</sup>, Laode Muhammad Asfan M<sup>2)</sup>**  
**Hasanuddin University, Indonesia**

**Email: *urgeliafathinah13@gmail.com***

**ABSTRACT**

*Jongaya Canal with a length of 9.2 km and Panampu Canal with a length of 4.3 km are canals in Makassar City which are connected to the Makassar Strait. These two canals function as drainage and flood control in urban areas. Because it passes through several points of generation and attraction as well as unique views, the canal has the potential to be developed into a tourism object. Based on this potential, the concept applied is integrated tourism to turn the canal into an integrated recreation area that provides various affordable recreational facilities for all people and empowers the surrounding community. This research method is descriptive qualitative quantitative with data collection through interviews and field observations which are processed using spatial analysis, potential and problem analysis, analytical Hierarchy Process and planning analysis. This research produces a description of the existing conditions of the Jongaya-Panampu Canal Area so that identified the existing potential and problems which will become a reference for strategic direction for planning Canal Tourism Areas in each zone with elements of this canal tourism planning including increasing elements of the natural, social & economic environment. , elements of tourist attraction, elements of infrastructure, institutional elements, as well as elements of the domestic & international tourism market.*

**Keywords:** *Jongaya-Panampu Canal, Canal Tourism, Makassar City*

---

<sup>1)</sup> *Student of Urban and Regional Planning Department, Faculty of Engineering, Hasanuddin University*

<sup>2)</sup> *Lecture of Urban and Regional Planning Department, Faculty of Engineering, Hasanuddin University*

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1 LATAR BELAKANG**

Setiap provinsi di Indonesia mempunyai ciri khas mulai dari suku, adat-istiadat, bahasa, karakteristik wilayah sampai dengan kuliner. Sulawesi Selatan adalah salah satu provinsi yang memiliki keanekaragaman budaya dan sumber daya alam yang terdiri dari lautan, matahari, pantai dan daratan. Salah satu penda penggunaannya adalah dengan menciptakan daerah tersebut menjadi destinasi wisata. Daerah-daerah yang dianugrahi sumber daya alam yang eksotis seperti ini diharapkan dapat memberikan kontribusi besar dalam meningkatkan kesejahteraan masyarakat dan memberikan sumber pendapatan bagi daerah. Provinsi Sulawesi Selatan mempunyai penduduk asli yang terdiri atas 4 suku, yaitu; Suku Bugis, Suku Makassar, Suku Mandar, dan Suku Toraja. Selain dari keempat suku asli tersebut, ada juga komunitas Tiong-Hoa yang dengan keunikan budayanya berperan penting dalam menarik minat berkunjung para wisatawan.

Kota Makassar adalah ibukota Provinsi Sulawesi Selatan yang terletak di pesisir barat daya Pulau Sulawesi. Kota ini berbatasan langsung dengan Selat Makassar. Kota Makassar yang dihuni 1.7 juta jiwa penduduk dan mendiami wilayah seluas 175.77 km<sup>2</sup>. Kota ini memiliki garis pantai sepanjang 35 km, dengan 12 pulau. Wilayah Makassar termasuk yang berbatasan langsung dengan perairan biasanya disebut kawasan *Waterfront*, dengan kondisi geografis yang sangat erat kaitannya dengan perairan. Kota Makassar sebagai kawasan *waterfront* memiliki garis pantai, sungai dan beberapa kanal yang memiliki kelebihan tersendiri dari kawasan biasa. Potensi ini bisa dikembangkan menjadi suatu yang bermanfaat bagi masyarakatnya. Oleh karena itu, Kota Makassar seharusnya dapat mengembangkan potensi tersebut agar menjadi sesuatu yang bermanfaat dan menjadi keunggulan tersendiri. Sayangnya kawasan *waterfront*/Tepian air Kota Makassar belum dikelola dengan maksimal. Beberapa kawasan tumbuh dengan tidak tertata dengan baik seperti pemukiman masyarakat yang bermukim dipinggir kanal berada pada

sangat dengan dengan kanal dan tidak tersedianya sempadan kanal dan sempadan jalan, ditambah dengan masyarakat menggunakan bagian jalan sebagai tempat berdagang yang mengurangi fungsi jalan dan tanpa adanya perhatian khusus dari pemerintah dan masyarakat dalam mengelolanya sehingga kawasan tersebut menjadi kawasan kumuh dan mengurangi keindahan Kota Makassar. Jika kawasan ini ditata dengan baik, maka akan menjadi keunggulan tersendiri dan dapat bermanfaat bagi daerah, masyarakat, dan lingkungan di sekitarnya.

Kota Makassar memiliki kanal utama yaitu Kanal Jongaya dan Kanal Panampu yang terhubung dengan Selat Makassar. Kanal ini memiliki fungsi utama sebagai drainase kota dan juga berfungsi sebagai pengendali banjir Kota Makassar. Pada beberapa titik di sepanjang kanal ini terdapat pemandangan yang cukup unik yaitu perpaduan antara pemandangan Kota Makassar yang sibuk dan pemandangan alam yang rindang. Sepanjang kanal ini juga memiliki beberapa titik bangkitan dan tarikan. Saat ini kondisi Kanal mengalami pencemaran air akibat limbah rumah tangga dan limbah industri yang tidak diolah dengan baik dan langsung dialirkan ke kanal sehingga terjadi sedimentasi di beberapa titik yang menyebabkan berkurangnya volume air yang dapat ditampung. Di beberapa bagian masih banyak sampah yang berserakan di dalam kanal maupun disekitar kanal Jongaya-Panampu. Ini sebabkan oleh masyarakat belum memiliki kepedulian tinggi dalam menjaga kebersihan lingkungannya. Akibatnya pada saat musim hujan kerap terjadi banjir di beberapa titik di Kota Makassar. Padahal kanal ini memiliki potensi yang besar untuk dimanfaatkan baik sebagai kawasan wisata maupun sebagai sarana transportasi publik.

Berdasarkan Peraturan Daerah Kota Makassar Nomor 4 Tahun 2015 Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Makassar Tahun 2015 – 2034, Kawasan pariwisata buatan meliputi Kawasan wisata Biringkanal dimana program ini merencanakan wisata kuliner biringkanal. Pemerintah Kota (Pemkot) Makassar melalui Dinas Pariwisata (Dispar) Makassar berupaya menggali potensi dan mengembangkan destinasi wisata baru, salah satunya wisata Biringkanal (pinggir kanal). Kepala Dinas Pariwisata Kota Makassar, Kamelia Thamrin Tantu (2019) mendorong seluruh camat dan lurah agar menerapkan konsep sadar wisata dan

sapta pesona di wilayah pemerintahan masing-masing. Saat ini pemerintah tengah fokus memberdayakan masyarakat biringkanal atau masyarakat yang bermukim di kawasan pinggir kanal guna mendukung program wisata biringkanal. Salah satu yang menjadi perhatian yakni soal kebersihan, masyarakat di pinggir kanal diberikan pemahaman soal kanal yang bersih mampu menarik wisatawan.

Pemerintah Kota Makassar sudah melakukan revitalisasi atau normalisasi kanal, akan tetapi hanya sebatas di bantaran kanal saja, namun kawasan di sekitar kanal belum mendapat perhatian memadai. Terdapat kawasan pemukiman liar, perkantoran hingga kawasan perdagangan di area kanal Jongaya-Panampu. Bantaran kanal juga telah mengalami perkerasan dengan dibangunnya jalan inspeksi kanal dimana di beberapa titik sangat sulit dilakukan penataan ulang disebabkan banyak pemukiman liar yang berada sangat dekat dengan badan kanal. Sehingga hanya ada beberapa titik yang memiliki sempadan dan memiliki lebar yang cukup.

Berdasarkan potensi yang dimiliki kawasan ini, maka konsep perencanaan Kawasan dengan pendekatan Pariwisata merupakan konsep yang tepat untuk diaplikasikan di kawasan Kanal Jongaya-Panampu. Konsep ini akan menjadikan kawasan ini sebagai kawasan rekreasi terpadu yang menyediakan berbagai sarana rekreasi yang terjangkau bagi semua kalangan dimasyarakat. Harapannya dengan perencanaan kawasan pariwisata kanal ini dapat dijadikan sebagai tujuan wisata unggulan serta meningkatkan kesejahteraan masyarakat di Kota Makassar.

## **1.2 RUMUSAN MASALAH**

Adapun pertanyaan penelitian dalam penulisan ini antara lain:

1. Bagaimana kondisi eksisting kanal Jongaya-Panampu?
2. Apa saja masalah dan potensi pariwisata yang dapat dikembangkan di sekitar Kanal Jongaya-Panampu
3. Bagaimana arahan strategi perencanaan Kawasan pariwisata kanal di Kota Makassar?

### **1.3 TUJUAN PERENCANAAN**

1. Mengetahui kondisi eksisting Kanal Jongaya-Panampu
2. Mengidentifikasi potensi dan masalah pariwisata yang dapat dikembangkan di sekitar Kanal Jongaya-Panampu
3. Menyusun arahan strategi perencanaan kawasan pariwisata kanal Jongaya-Panampu.

### **1.4 MANFAAT PERENCANAAN**

Adapun manfaat dari penelitian ini ialah:

1. Sebagai konsep perencanaan pariwisata kanal untuk menambah nilai fungsi kanal sekaligus dapat mengurangi kemacetan di Kota Makassar, serta dapat membantu meningkatkan perekonomian dan kesejahteraan masyarakat.
2. Sebagai bahan acuan kepada pemerintah, perencana dan masyarakat tentang adanya potensi Kanal Jonganya dijadikan sebagai kawasan wisata kanal.
3. Sebagai tugas akhir persyaratan kelulusan Program Studi Sarjana Perencanaan Wilayah dan Kota.

### **1.5 LINGKUP DAN OUTPUT PERENCANAAN**

Ruang lingkup penelitian ditentukan dengan tujuan untuk memfokuskan penelitian pada beberapa aspek, Lokasi penelitian dibatasi pada Kawasan sepanjang Kanal Jongaya-Panampu, Kota Makassar yang terletak pada beberapa kecamatan di Kota Makassar. Penelitian ini berfokus pada perencanaan kawasan pariwisata kanal Jongaya-Panampu di Kota Makassar. Output penelitian ini yaitu 1 (satu) laporan penelitian yang tersusun secara sistematis, 1 (satu) jurnal dan poster.

### **1.6 SISTEMATIKA PENULISAN**

Penulisan skripsi ini terdiri 5 bab disusun sebagai berikut:

1. BAB I Pendahuluan, memuat pendahuluan yang mendeskripsikan latar belakang, pertanyaan penelitian, tujuan penelitian, manfaat penelitian, lingkup dan output penelitian serta sistematika penulisan. Isi pokok dari bab ini adalah pengungkapan isu terkait pariwisata dan kanal yang ada di Kota Makassar dengan melihat kondisi eksisting dan membandingkan dengan kondisi yang ideal diterapkan, serta ruang lingkup penelitian yang menjadi acuan bagi peneliti.
2. BAB II Tinjauan Pustaka, membahas mengenai hasil dari studi peneliti terdahulu dan referensi-referensi yang digunakan dalam penyusunan laporan. Berisi pendekatan teoritik yang berkerkaitan dengan pariwisata kanal. Teori-teori tersebut dipilah sesuai kebutuhan perencanaan untuk merancang perencanaan ini.
3. BAB III Metodologi Penelitian, membahas tentang lokasi dan waktu perencanaan, instrument perencanaan, pengumpulan data dan informasi, metode pengambilan sampe, metode dan pendekatan perencanaan, pola pikir perencanaan serta definisi operasional.
4. BAB IV Gambaran Umum, membahas tentang gambaran umum Kota Makassar dan gambaran umum lokasi perencanaan yaitu Kanal Jongaya-Panampu.
5. BAB V Analisis Perencanaan, berisi tentang hasil-hasil analisis dan arahan strategi perencanaan pariwisata kanal di Kota Makassar.
6. BAB VI Penutup, memuat kesimpulan dan saran/solusi dari permasalahan yang ada berdasarkan hasil penelitian.

## **BAB II**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **2.1. Karakteristik Perkotaan**

Salah satu cara untuk memahami kompleksitas suatu kota adalah dengan cara meninjau secara sepintas melalui pandangan orang-orang dari bidangbidang yang berlainan, baik yang memiliki hubungan langsung dengan perencanaan kota, maupun yang memiliki pengaruh tidak langsung pada kegiatan perkotaan. Kota merupakan tempat yang dapat ditinjau dari berbagai sudut pandang, yang menggambarkan karakteristik, keberagaman, dan kompleksitasnya. Pembahasan mengenai karakteristik kota dan/atau kawasan perkotaan pada bagian ini sebagian besar didasarkan pada tinjauan yang telah dilakukan Branch (1995), yang menguraikan kota secara fisik, sosial, ekonomi.

##### **2.1.1 Kota Ditinjau dari Aspek Fisik**

Pengertian kota dan perkotaan menurut aspek fisik adalah kawasan terbangun (*built up area*) yang terletak saling berdekatan/terkonsentrasi, yang meluas dari pusatnya hingga ke wilayah pinggiran, atau wilayah geografis yang didominasi oleh struktur binaan (*manmade structure*). Dalam pengertian ini kota terdiri dari: (a) bangunan-bangunan dan kegiatan-kegiatan yang berada di permukaan tanah, atau dekat dengan muka tanah; (b) Instalasi-instalasi di bawah permukaan tanah; dan (c) Kegiatan-kegiatan di dalam ruangan kosong di angkasa. Pada skala yang lebih luas, bentuk kota secara keseluruhan mencerminkan posisinya secara geografis dan karakteristik tempatnya.

Unsur-unsur yang mempengaruhi karakteristik fisik wilayah adalah sebagai berikut (Branch, 1995):

1. Topografi tapak

Topografi tapak mempengaruhi unsur-unsur yang berada di dalam kota. Umumnya jaringan jalan primer menyebar keluar keempat arah angin melalui

kemiringan-kemiringan yang akan memberikan kenyamanan dan keamanan berkendara. Di beberapa bagian dunia, alur gempa, dataran aluvial yang rentan terhadap getaran seismologi, atau berbagai kondisi geologi yang tidak stabil, sering kali tidak dapat terlihat secara fisik. Bagi pembangunan perkotaan, hal tersebut memberikan pilihan antara lain melarang pembangunan di daerah tersebut, konsekuensi biaya yang besar untuk pembangunan yang dirancang secara khusus untuk mengurangi kemungkinan timbulnya kerusakan, atau tanpa menyediakan unsur-unsur yang diperlukan dengan segala risiko yang mungkin ditimbulkan

## 2. Bangunan

Bangunan-bangunan sesungguhnya merupakan unsur perkotaan yang paling jelas terlihat. Secara umum, bangunan didirikan dengan menghindari kondisi-kondisi fisik yang akan memperbesar biaya konstruksi, misalnya kondisi geologi yang tidak stabil, rawa-rawa, atau daerah-daerah yang sering dilanda bahaya banjir. Kategori utama penggunaan bangunan terdiri atas: permukiman, komersial, industri, pemerintahan, transportasi merupakan unsur-unsur pembentuk pola “penggunaan tanah” kota

## 3. Struktur (bukan bangunan)

Kota ditinjau secara fisik juga berisikan struktur atau bangunan lain yang bukan berupa bangunan gedung, yaitu: jalur transportasi dan jaringan utilitas seperti jalan, jembatan, gorong-gorong, saluran irigasi dan pengendali banjir, jaringan utilitas umum, gardu-gardu listrik, fasilitas pengolahan limbah, bak-bak penampungan, pengilangan minyak, dan berbagai instalasi lain yang tidak lazim disebut sebagai bangunan, karena struktur atau bangunan tersebut tidak sebagaimana bangunan umumnya dalam hal menutupi tanah yang ada di bawahnya.

## 4. Ruang terbuka

Ruang terbuka di kota yang ditinjau secara fisik ditentukan oleh pola pengembangan bangunan dan sistem jaringan di atas permukaan tanah.

Pengembangan ini merupakan hasil dari ekonomi perkotaan dan berbagai peraturan bangunan yang disusun untuk menjalankan kebijakan pemerintah setempat. Ruang terbuka tidak hanya sekedar berupa taman, tempat bermain, dan tempat rekreasi yang lain. Demikian pula dengan penggunaan tanah tertentu yang terbuka ke langit, dengan berbagai ukuran seperti makam, landasan pesawat terbang, dan tanah-tanah pertanian yang juga dipertimbangkan sebagai ruang terbuka perkotaan. Biasanya, semakin ke tepi kota persentase tanah terbuka akan semakin meningkat. Berbagai kegiatan manusia dan pengaruhnya terhadap ruang-ruang terbuka di atas merupakan bagian dari fisik kota.

Berdasarkan Peraturan Walikota Makassar Nomor 69 Tahun 2016 Tentang Izin Pemanfaatan, Penataan Dan Pengelolaan Ruang Terbuka Hijau Di Kota Makassar, Setiap pemilik persil/kapling, wajib melaksanakan ketentuan dalam penanaman pohon pelindung/tanaman hias sebagai berikut :

- a. Untuk bangunan tempat usaha, kantor, hotel, Industri/Pabrik dan bangunan sejenisnya dengan besaran Koefisien Dasar Bangunan (KDB):
  - 1) Diatas 70%, wajib memiliki minimal 2 (dua) pohon kecil atau sedang yang ditanam pada lahan atau pada pot berdiameter diatas 60 cm;
  - 2) 70%-90%, wajib menambahkan tanaman dalam pot;
  - 3) Dibawah 70%, berlaku seperti persyaratan pada RTH pekarangan rumah, dan ditanam pada area diluar KDB yang telah ditentukan.
  - 4) Untuk bangunan tanpa pekarangan, wajib memiliki Vertical Garden, Roof Garden dan/atau Green Canopi.

#### 5. Kepadatan perkotaan

Kepadatan perkotaan menunjukkan sebaran konsentrasi bangunan dan kegiatan produktif hingga melebihi kemampuan jaringan transportasi yang ada dan menimbulkan kemacetan lalu lintas. Kepadatan perkotaan tergantung pada tiga kondisi: persentase luas tanah yang tertutup oleh bangunan tanpa adanya ruang terbuka (persentase Koefisien Dasar Bangunan/KDB), ketinggian bangunan (KLB), dan kuantitas ruang terbuka yang permanen di seluruh wilayah kota

Menurut Kelompok Keahlian Perencanaan dan Perancangan Kota Sekolah Arsitektur, Perencanaan dan Pengembangan Kebijakan Institut Teknologi Bandung Tidak ada batas maksimum densitas penduduk dalam aturan baru, kecuali dalam Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 60/PRT/1992 tentang Persyaratan Teknis Pembangunan Rumah Susun (1736 org/ha) Kelompok Keahlian Perencanaan dan Perancangan Kota Sekolah Arsitektur, Perencanaan dan Pengembangan Kebijakan Institut Teknologi Bandung.

Berdasarkan RTRW Kota Makassar tahun 2015-2034 tentang Ketentuan umum peraturan zonasi Kawasan terdiri dari

- a. Kawasan perumahan kepadatan tinggi:  
Ketentuan KDB paling tinggi 80%, KLB paling tinggi 15 (lima belas) meter, KDH paling rendah 10 (sepuluh) persen, GSB paling rendah berbanding lurus dengan Rumija, tinggi bangunan paling tinggi dibatasi garis bukaan langit 45 (empat puluh lima) derajat dari as jalan. Pengembangan pusat permukiman ke arah intensitas tinggi dengan KWT paling tinggi 70% (tujuh puluh persen);
- b. Kawasan perumahan kepadatan sedang:  
Ketentuan KDB paling tinggi 50%, KLB paling tinggi 9 (sembilan) meter, KDH paling rendah 30 (tiga puluh) persen, GSB paling rendah berbanding lurus dengan Rumija, tinggi bangunan paling tinggi dibatasi garis bukaan langit 60 (enam puluh) derajat dari as jalan. Pengembangan pusat permukiman ke arah intensitas tinggi dengan KWT paling tinggi 60% (tujuh puluh persen);
- c. Kawasan perkantoran, pendidikan, kesehatan serta perdagangan dan jasa:  
Ketentuan KDB paling tinggi 60%, dan KLB paling tinggi 16 (enam belas) meter. Pengembangan pusat permukiman ke arah intensitas tinggi dengan KWT paling tinggi 60% (enam puluh persen).

Hasil penghitungan KDB pada lapangan secara langsung oleh penulis yang akan di jabarkan pada Tabel Kondisi Eksisting Karakteristik Fisik Wilayah pada Kanal Jongaya-Panampu didasari Perda Kota Makassar Nomor 15 Tahun 2004 tentang Tata Bangunan, didapatkan bahwa

$$\text{KDB} = \frac{\text{Total luas area terbangun}}{\text{Luas Kawasan}} \times 100\%$$

## 6. Iklim

Pengaruh iklim setempat juga tercermin pada fisik kota. Rata-rata curah hujan berhubungan dengan kebutuhan penyediaan saluran drainase, rancangan jalan dan bangunan, macam vegetasi perkotaan, dengan keseimbangan antara kegiatan di dalam dan di luar ruang. Suhu udara tidak hanya berhubungan dengan curah hujan, tetapi berhubungan secara langsung dengan berbagai unsur fisik kota, melalui kebutuhan akan pendinginan dan penghangatan udara.

Variabel iklim yang berkaitan dengan kondisi kenyamanan termal menurut Baharuddin (2013), meliputi: temperatur udara, kelembaban, dan kecepatan aliran udara. Terdapat beberapa standar yang berkaitan dengan kenyamanan termal di antara-nya adalah standar kenyamanan termal Indo-nesia SNI T-14-1993-03, yang membagi zona kedalam tigabagian yaitu:

- a. Sejuk Nyaman, 20,5-22,8°C,
- b. Nyaman Optimal 22,8-25,8°C,
- c. Hampir Nyaman 25,8°C-27,1°C, dengan kelembaban relatif udara 50%-80%.

## 7. Vegetasi

Vegetasi merupakan unsur fisik kota yang penting. Unsur ini dapat meningkatkan daya tarik kota dan menjaga kebersihan udara. Vegetasi dapat mengurangi terjadinya erosi tanah, bahaya tanah longsor, dan mengurangi kebisingan, dan dapat berperan pula sebagai pematah angin. Jenis-jenis vegetasi tertentu dapat mengurangi kemungkinan penyebaran api, mencegah datangnya serangga, dan mempunyai sifat yang lebih toleran terhadap pencemaran udara. Hal yang terpenting adalah bahwa vegetasi dapat memberikan kepuasan tersendiri bagi manusia terhadap keinginannya untuk senantiasa berdekatan dengan alam.

Kriteria Pengaturan Penanaman adalah hanya perdu/semak dan tanaman erbunga yang dapat ditanam pada median. Tinggi tanaman ini tidak boleh

menghalangi lampu kendaraan. Untuk median yang kurang dari 1,5 meter dapat ditanam tanaman dengan ketinggian kurang dari 1,00 meter, dengan ketentuan tidak ada bagian dari cabang tanaman yang menghalangi badan jalan. Jarak atur tanaman minimum adalah 0,5 meter dari garis tepi jalan.

Berdasarkan Departemen Pekerjaan Umum Direktorat Jenderal Bina Marga Tentang Tata Cara Perencanaan Teknik Lansekap Jalan, berikut adalah vegetasi yang diperuntukkan pada lansekap jalan:

- a. Pohon Peneduh:
  - 1) Kiara Payung (*Filicium decipiens*)
  - 2) Tanjung (*Mimusops elengi*)
  - 3) Angsana (*Ptherocarphus indicus*)
- b. Penyerap Polusi Udara
  - 1) Angsana (*Ptherocarphus indicus*)
  - 2) Akasia daun besar (*Accasia mangium*)
  - 3) Oleander (*Nerium oleander*)
  - 4) Bogenvil (*Bougenvillea Sp*)
  - 5) Teh-tehan pangkas (*Acalypha sp*)
- c. Penyerap Kebisingan
  - 1) Tanjung (*Mimusops elengi*)
  - 2) Kiara payung (*Filicium decipiens*)
  - 3) Teh-tehan pangkas (*Acalypha sp*)
  - 4) Kembang Sepatu (*Hibiscus rosa sinensis*)
  - 5) Bogenvil (*Bogenvillea sp*)
  - 6) Oleander (*Nerium oleander*)

#### 8. Kualitas estetika

Walaupun konsep tiap orang dan kebudayaan setempat tentang keindahan beragam, sebagian besar orang menyetujui adanya unsur tertentu fisik kota yang mendukung kualitas estetikanya. Indikatornya antara lain: kebersihan, tidak terlihatnya papan-papan reklame yang terlalu besar, estetika bangunan, ruang terbuka hijau, vegetasi, dan unsur perancangan kota lainnya.

Dilihat dari aspek visual maka keindahan itu adalah segala sesuatu atau nilai-nilai yang menyenangkan mata dan pikiran. Keindahan visual lebih sering dikaitkan dengan keindahan bentuk yang lebih banyak berbicara mengenai sesuatu yang lebih nyata, yang dapat diukur atau dihitung. Keindahan visual memiliki beberapa patokan-patokan yaitu terpenuhinya syarat-syarat: Unity/ Keterpaduan, Keseimbangan dan Ulangan dan Irama.

### **2.1.1 Kota Ditinjau dari Aspek Sosial**

Pengertian kota dan perkotaan menurut aspek sosial merupakan konsentrasi penduduk yang membentuk suatu komunitas yang pada awalnya bertujuan untuk meningkatkan produktivitas melalui konsentrasi dan spesialisasi tenaga kerja dan meningkatkan adanya diversitas intelektual, kebudayaan dan kegiatan rekreatif di kota-kota. Aspek yang berpengaruh terhadap hal ini adalah (a) besaran dan komposisi penduduk dan (b) ke ruangan

Setiap aspek kota dipengaruhi oleh besaran jumlah penduduknya. Kemampuan suatu kota untuk menyediakan tenaga kerja menentukan jenis pekerjaan produktif yang layak dikembangkan di kota tersebut tanpa harus mendatangkan tenaga kerja dari tempat lain. Jumlah dan besaran fasilitas yang harus disediakan seperti petugas keamanan, pemadam kebakaran, dan bentuk pelayanan lain yang diperlukan untuk melindungi penduduk dan harta bendanya dikaitkan dengan jumlah dan jenis penduduk. Di dalam penentuan besaran dan distribusi jaringan utilitas, perlu diperbandingkan dengan proyeksi penduduk hingga 20 tahun yang akan datang bagi kawasan permukiman, komersial, industri, dan pertanian.

Kota secara sosial juga dapat dipandang dari sudut ke ruangan. Di sekeliling pusat pemerintahan dan pusat komersial biasanya terdapat sederetan bangunan apartemen yang tidak terawat yang merupakan tempat tinggal sebagian besar penduduk yang tidak mampu, berpenghasilan rendah, golongan usia lanjut, dan kelompok yang tergolong minoritas. Bagian paling kumuh cenderung berada pada daerah ini, perkampungan gelandangan pun biasanya terdapat di daerah ini, dengan angka kriminalitas lebih tinggi. Para migran yang tidak mampu yang berasal dari pedesaan di sekitar kota yang menempati permukiman liar memiliki

persentase yang cukup besar terhadap jumlah penduduk kota-kota di negara yang sedang berkembang. Penduduk permukiman liar tersebut dijumpai di tanah-tanah terbuka di pinggiran kota dan di semua bagian dalam kota yang memungkinkan penggunaan tanah secara tidak resmi seperti sepanjang tepian jalan raya, jalur kereta api, jalur utilitas, lereng bukit terjal, daerah industri, dan tempat-tempat yang belum terbangun.

### **2.1.3 Kota Ditinjau dari Aspek Ekonomi**

Pengertian kota dan perkotaan menurut aspek ekonomi, berarti kota memiliki fungsi sebagai penghasil produksi barang dan jasa, untuk mendukung kehidupan penduduknya dan untuk keberlangsungan kota itu sendiri. Ekonomi perkotaan dapat ditinjau dari tiga bagian yaitu ekonomi publik, ekonomi swasta (privat), dan ekonomi khusus. Ekonomi publik meliputi pelaksanaan pemerintahan kota sebagaimana terlihat pada anggaran pendapatan dan belanja departemen-departemen yang melaksanakannya secara reguler, distrik sekolah, dan distrik khusus yang ditetapkan untuk tujuan-tujuan tertentu. Ekonomi swasta terdiri atas berbagai macam kegiatan yang diselenggarakan oleh perusahaan swasta, mulai dari perusahaan industri dan komersial yang besar hingga kegiatan usaha yang independen atau seorang profesional yang menyediakan berbagai bentuk jasa. Ekonomi khusus terdiri atas bermacam-macam organisasi nirlaba, sukarela, organisasi yang dibebaskan dari pajak, yang kesemuanya bukan diselenggarakan oleh badanbadan pemerintah, maupun perusahaan-perusahaan yang tujuan utamanya mencari keuntungan.

## **2.2. Pariwisata**

### **2.2.1 Pengertian Pariwisata**

Menurut Undang Undang nomor 10 Tahun 2009 tentang Kepariwisataaan, Wisata adalah kegiatan perjalanan yang dilakukan oleh seseorang atau sekelompok orang dengan mengunjungi tempat tertentu untuk tujuan rekreasi, pengembangan pribadi, atau mempelajari keunikan daya tarik wisata yang dikunjungi dalam jangka waktu sementara.

Miller, 1985 (dalam Retnaningsih, 2001;11) berpendapat tidak ada pengertian pariwisata yang dapat diterima secara universal. Hal ini dikaitkan dengan adanya keterkaitan antara pariwisata, perjalanan, rekreasi dan bersenang-senang, namun dapat diambil pengertian bahwa pariwisata merupakan suatu kegiatan yang terjadi ketika orang-orang melewati perbatasan (keluar dari wilayahnya sendiri) dengan tujuan untuk bersenang-senang maupun berbisnis dan tinggal di tempat tersebut minimal selama 24 jam namun kurang dari satu tahun. Beberapa pakar menyebutkan bahwa pariwisata adalah kegiatan perjalanan yang memiliki jarak lebih dari 50 atau 100 miles dari rumah dan menginap lebih dari satu malam (Gunn, 1993;5).

Mathieson dan Wall (dalam Gunn, 1993;5) yaitu perpindahan manusia untuk sementara ke tempat tujuan yang berada di luar tempat tinggal atau tempat kerja sehari-harinya, jenis-jenis kegiatan yang dilakukan selama di tempat tujuan serta pengadaan fasilitas untuk memenuhi kebutuhan mereka.

Berdasarkan Undang-undang RI No. 9 Tahun 1990 tentang kepariwisataan. Pengertian pariwisata adalah segala sesuatu yang berhubungan dengan wisata, termasuk pengusahaan objek wisata serta usaha-usaha yang berkaitan dengan bidang tersebut. Berdasarkan pengertian ini, maka pariwisata pada dasarnya mengandung 5 unsur yaitu ; unsur manusia (wisatawan), keinginan (perjalanan), motivasi (menikmati), sasaran (objek dan daya tarik wisata) dan usaha (jasa pariwisata). Sehingga dapat disimpulkan pariwisata merupakan suatu perjalanan yang dilakukan oleh individu maupun kelompok secara sukarela dan bersifat sementara dari suatu tempat ke tempat lain untuk rekreasi menikmati objek dan daya tarik wisata serta tidak bermaksud mencari nafkah di daerah yang dikunjungi serta mendapat pelayanan dari usaha jasa pariwisata.

Berdasarkan Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kota Makassar Tahun 2012-2035 menyebutkan bahwa Ketentuan umum peraturan zonasi untuk kawasan peruntukan pariwisata sebagaimana dimaksud dalam Pasal 98 ayat (3) huruf f meliputi:

- Kegiatan yang diperbolehkan meliputi: kegiatan pemanfaatan ruang untuk kegiatan pembangunan pariwisata dan fasilitas penunjang pariwisata, kegiatan pemanfaatan potensi alam dan budaya masyarakat sesuai dengan daya dukung dan daya tampung lingkungan, kegiatan perlindungan terhadap situs peninggalan kebudayaan masa lampau (heritage);
- Kegiatan yang diperbolehkan bersyarat meliputi: kegiatan pemanfaatan ruang secara terbatas untuk menunjang kegiatan pariwisata sesuai dengan penetapan KDB, KLB dan KDH yang ditetapkan.

Rekreasi dapat dilakukan di ruang terbuka (outdoor recreation) maupun dalam ruangan (indoor recreation). Douglass (1982) menyatakan bahwa rekreasi alam terbuka adalah semua kegiatan rekreasi yang dilakukan tanpa dibatasi oleh suatu bangunan atau rekreasi yang berhubungan dengan lingkungan dan berorientasi pada penggunaan sumberdaya alam seperti air, hujan, dan pemandangan alam atau kehidupan di alam bebas. Rekreasi alam terbuka merupakan rekreasi yang dilakukan di alam terbuka, yang membutuhkan ruang (space) dan sumberdaya alam (natural resources) dalam jumlah yang relatif besar. Gold (1980) menggolongkan rekreasi dalam 4 (empat) kategori:

1. rekreasi fisik, yaitu bentuk rekreasi yang membutuhkan usaha fisik dalam melakukan aktivitas rekreasi.
2. rekreasi sosial, yaitu bentuk rekreasi yang mencakup interaksi sosial dan aktivitasnya.
3. rekreasi kognitif, yaitu rekreasi yang mencakup kebudayaan, pendidikan, dan estetika.
4. rekreasi yang berhubungan dengan lingkungan, yaitu rekreasi yang memanfaatkan sumberdaya alam, seperti tanaman, air, dan pemandangan.

### **2.2.2 Konsep Pariwisata**

#### **A. Komponen Pariwisata 5A**

Lebih lengkapnya Tourism Western Australia (2009) membagi komponen pariwisata kedalam lima bagian yang disebut dengan 5A.

1. *Attraction* yaitu adanya daya tarik yang unik pada sebuah tempat akan menjadi alasan yang memotivasi wisatawan untuk berkunjung dan meninggalkan tempat tinggal mereka untuk sementara waktu. Biasanya suatu nilai budaya pada masyarakat, keindahan alam, hiburan menjadi salah satu daya tarik untuk wisata. Kegiatan fisik yang tidak biasa juga dapat menjadi suatu daya tarik.

Elemen-elemen utama pembentuk daya tarik wisata tersebut juga berlaku untuk pengembangan pariwisata air. Tanpa adanya pemandangan alam khususnya pemandangan perairan (danau, rawa, pantai, dan lain-lain) yang menarik dan didukung oleh cuaca yang bagus tidak memberikan daya tarik bagi wisatawan untuk mengunjungi kawasan wisata air tersebut. Ditambah dengan ketersediaan akomodasi dan fasilitas yang baik serta aksesibilitas untuk mencapai lokasi yang mudah dan nilai-nilai sejarah atau budaya yang terdapat pada kawasan wisata air akan semakin menarik minat pasar untuk mengunjungi obyek wisata air tersebut.

Sedangkan menurut Mc Intosh, 1995 dikatakan bahwa faktor pembentuk daya tarik wisata diklasifikasikan sebagai berikut:

- Sumber Alam, merupakan faktor penilaian utama bagi suatu lokasi daya tarik wisata.
- Transportasi, termasuk di dalamnya kapal, kereta api, bus dan fasilitas transportasi lainnya.
- Sarana, berupa fasilitas seperti hotel, bangunan pelabuhan, restoran, pusat belanja dan tempat hiburan.
- Keramahtamahan, mencakup sikap dari penduduk yang juga dapat sebagai sumber budaya.

Adapun jenis-jenis atraksi wisata diantaranya adalah:

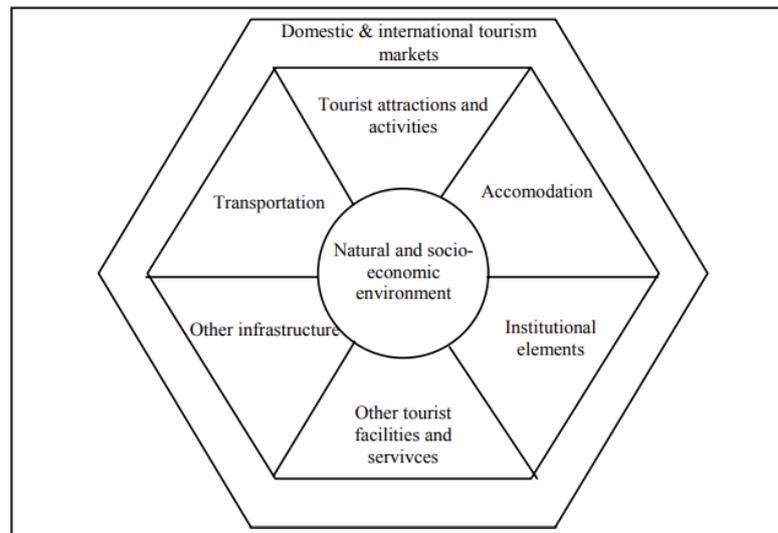
- a. Daya Tarik Natural seperti Iklim, Pemandangan indah, Pesisir Pantai dan Bahari, Flora dan Fauna.

- b. Daya Tarik Alam seperti Taman dan Area Konservasi dan Wisata Kesehatan (Health Tourism)
  - c. Daya Tarik Kebudayaan seperti, Situs arkeologi, Historis, dan Budaya, Keunikan Tradisi dan Budaya, Kesenian dan Hasil Kerajinan, Aktivitas Ekonomi yang Menarik, Daerah Bagian Kota yang Menarik, Museum dan Fasilitas – Fasilitas Budaya, Festival Budaya, Keramahan Warga.
  - d. Daya Tarik Khusus seperti Theme Park, Taman Hiburan, dan Sirkus, Pusat Perbelanjaan, Meeting, Conferences, and Conventions, Even Spesial, Casino, Entertainment,
  - e. Fasilitas dan Layanan Sebagai Daya Tarik Wisata, Hotel dan Resort, Transportasi, Masakan,
  - f. Daya Tarik Lainnya seperti, Etnik, Agama, Nostalgia, Stabilitas Politik, Kesehatan Umum, dan lain – lain, Biaya Perjalanan.
2. *Accessibility* merupakan perpindahan fisik wisatawan dari daerah asal menuju daerah tujuan memerlukan ketersediaan transportasi untuk mengatasinya. Transportasi udara mendominasi penggunaan transportasi secara global terutama digunakan untuk perpindahan wisatawan asing. Transportasi darat juga memegang peranan penting terkait dengan kelayakan dan kemudahan kendaraan untuk dapat melewatinya.
  3. *Accommodation* merupakan tempat tinggal sementara saat sedang melakukan sebuah perjalanan, seperti penginapan, hotel dengan berbagai bintang, *home stay*, wisma dan sebagainya yang dimana juga dilengkapi dengan tempat makan/restoran.
  4. *Amenities* Merupakan keseluruhan fasilitas yang dibutuhkan oleh wisatawan saat sedang melakukan sebuah perjalanan wisata. Fasilitas tersebut diantaranya seperti toilet, papan nama, penunjuk arah, pusat perbelanjaan, tempat makan, layanan darurat, kebutuhan komunikasi dan agen perjalanan/travel. Penyediaan fasilitas pelayanan sangat bergantung pada kerjasama antara pemerintah dengan pelaku industri jasa pariwisata.
  5. *Awareness* atau kesadaran terdiri atas dua bagian. Pertama masyarakat lokal atau tuan rumah harus memiliki pandangan positif terhadap kegiatan pariwisata, jangan sampai menganggap wisatawan adalah suatu ancaman

bagi daerahnya. Kedua kesadaran dari para pelaku bisnis pariwisata yang secara langsung berhubungan dengan wisatawan seperti pemilik toko, kantor pos, hotel dan restoran, mereka harus memiliki sikap pelayanan yang baik terhadap wisatawan.

## B. Elemen Perencanaan Pariwisata

Konsep perencanaan wisata juga dikemukakan oleh Page tahun 1995 bahwa terdapat elemen elemen dalam perencanaan pariwisata. Kedudukan antara satu elemen dengan elemen yang lainnya dapat dilihat pada gambar 2.1 berikut ini.



Gambar 2.1 The Elements of a Tourism Plan

*Sumber: Jurnal Destinasi Pariwisata, 2020*

Elemen-elemen suatu rencana kepariwisataan oleh Page (1995:171) dalam perencanaan kawasan pariwisata kanal disebutkan sebagai berikut:

### **1. Lingkungan alami dan sosial ekonomi.**

Pengembangan tidak dilakukan dengan merusak lingkungan tetapi sekedar memanfaatkan sumber daya alam untuk kebaikan manusia dan untuk meningkatkan kualitas hidup manusia tanpa merusak kualitas sumber daya alam tersebut.

Dari aspek Sosial Ekonomi, pengembangan atraksi wisata air akan memiliki dampak sosial ekonomi secara regional, antara lain dapat

menciptakan lapangan kerja, dapat meningkatkan penerimaan devisa, meningkatkan penerimaan pada sektor lain seperti pajak, perindustrian, perdagangan, pertanian, perikanan, dan lain-lain.

## **2. Daya tarik dan kegiatan-kegiatan wisata.**

Obyek daya tarik wisata (*Attraction*) yang mencakup keunikan dan daya tarik berbasis alam, budaya, maupun buatan/artifisial (Sunaryo, 2013). Menurut Suwena (dalam Wilopo & Hakim, 2017), obyek daya tarik wisata (ODTW) atau atraksi merupakan komponen yang menjadikan ketertarikan untuk wisatawan datang. Sofyan & Noor (2016) menjelaskan bahwa atraksi merupakan segala hal tentang alam, budaya, event, rekreasi dan hiburan yang merupakan daya tarik agar orang-orang mau datang berkunjung kesuatu daerah tujuan wisata dan dapat menghibur ketika orang menyaksikan. Dapat disimpulkan bahwa atraksi merupakan suatu daya tarik baik alam, budaya, event, atau buatan yang dimana hal itu untuk mendatangkan para wisatawan.

Kegiatan wisata air dapat dibedakan menjadi 2 (dua), yaitu kegiatan rekreasi dan kegiatan wisata olahraga perairan (Majalah “Konstruksi”, 1992). Jenis-jenisnya antara lain adalah sebagai berikut:

1. Santai di sekitar perairan, merupakan aktifitas pasif (wisatawan tidak terlibat dalam aktifitas secara langsung), tidak memerlukan keahlian dan biasanya bersifat massal.
2. Berenang atau bermain di air
3. Wisata keliling perairan, merupakan aktifitas di atas air (misalnya memancing) sambil menikmati pemandangan dengan perahu atau kapal, dan lain-lain.
4. Kano, adu kecepatan dengan 1 sampai 4 orang pendayung, menggunakan lintasan panjang dan lurus dengan gelombang air lurus, serta arus yang tidak melintang pada lintasan dan tidak terlalu besar.

5. Dayung, merupakan olahraga air yang dilakukan oleh lebih dari 10 orang, menggunakan lintasan lurus dengan panjang minimal 2000 meter dan kedalaman minimal 2,5 meter.
6. Layar, olahraga kecepatan dan ketangkasan yang mengandalkan kecepatan angin serta menggunakan lintasan lurus dan tempat belokan.

### **3. Akomodasi**

Akomodasi dalam pariwisata adalah suatu bangunan atau sebagian bangunan yang disediakan secara khusus, dan setiap orang dapat menginap, makan, serta memperoleh pelayanan dan fasilitas lainnya dengan pembayaran. Kemudahan mendapatkan/ada tempat penginapan yang layak bersih dan ramah/menyenangkan dalam sektor pariwisata menjadi salah satu komponen utama (IATA, 2015). Akomodasi berupa penginapan berupa hotel, motel, cottage, perkemahan, guesthouse, *home stay*.

### **4. Transportasi**

Pengertian transportasi dalam pariwisata adalah sarana (alat) untuk mencapai tujuan wisata dan juga sarana pergerakan di tempat tujuan wisata. Merupakan moda yang digunakan baik transportasi publik maupun transportasi pribadi. Transportasi terbagi atas transportasi darat, air/laut dan udara. Transportasi darat meliputi minibus, angkutan umum, bus, motor, becak, bentor. Transportasi air/laut meliputi kapal, sampan, speed boat. Transportasi udara meliputi pesawat. Dalam perkembangannya fungsi alat transportasi bukan hanya sebagai sarana mobilisasi, melainkan juga sebagai atraksi wisata

### **5. Elemen-elemen kelembagaan.**

Craven dan Lamb (1986:19) mengatakan bahwa suatu struktur organisasi yang sehat hendaknya memiliki sifat dan karakteristik sebagai berikut:

- a. Organisasi itu harus mampu bertindak konsisten dengan rencana pemasaran strategis yang dicanangkan.

- b. Semua kegiatan yang dilakukan harus terkoordinasi, demi tercapainya pelaksanaan perencanaan strategis yang diinginkan, baik bagi DTW maupun untuk kelompok industri pariwisata.
- c. Organisasi tersebut hendaknya terstruktur sehingga tanggung jawab pencapaian hasil dalam pelaksanaan harus jelas.
- d. Organisasi hendaknya dapat bertindak fleksibel dan mudah beradaptasi terhadap perubahan yang terjadi.

Pengembangan wisata secara eksplisit menjelaskan tentang upaya kegiatan kepariwisataan yang berkaitan dengan kerjasama dengan elemen – elemen, seperti: pemerintah, swasta, dan masyarakat. Upaya membangun pariwisata dengan cara mendorong peran masyarakat menjadi hal vital (Raharjana, 2012). Pelayanan tambahan merupakan adanya lembaga kepariwisataan yang dapat memberikan wisatawan rasa aman dan terlindungi (*protection of tourism*). Pelayanan tambahan mencakup keberadaan dari berbagai organisasi yang memfasilitasi dan mendorong pengembangan serta pemasaran dari suatu destinasi wisata. Organisasi yang terkait dalam hal ini antara lain pihak pemerintah seperti dinas pariwisata, komunitas pendukung kegiatan pariwisata, asosiasi kepariwisataan seperti asosiasi pengusaha perhotelan, biro perjalanan wisata, pemandu wisata, dan stakeholder yang berperan dalam kepariwisataan (Cooper, 1995).

Peran kelembagaan pariwisata, merupakan sebuah upaya untuk memperkuat program pariwisata, mulai dari proses pembuatan kebijakan, pengaturan kewenangan, sistem organisasi dan pola komunikasi elemen yang terlibat dalam teknis penyelenggaraan pariwisata di desa, kemudian dilanjutkan dengan pemetaan potensi wilayah, hingga penentuan model serta jenis wisata yang akan diterapkan (Hilman, 2017).

## **6. Infrastruktur/Prasarana.**

Infrastruktur merujuk pada sistem fisik yang menyediakan transportasi, pengairan, drainase, bangunan-bangunan gedung dan fasilitas publik yang lain yang dibutuhkan untuk memenuhi kebutuhan dasar manusia dalam

lingkup sosial dan ekonomi (Grigg,1988 dalam Kodoatie,2005:8). Komponen prasarana mencakup:

- a. Jaringan jalan
- b. Air bersih;
- c. Drainase;
- d. Air limbah;
- e. Persampahan;
- f. Telekomunikasi;
- g. Jaringan listrik;

## **7. Fasilitas dan pelayanan wisata.**

### a. Fasilitas

Berdasarkan Peraturan Menteri Pariwisata Republik Indonesia Nomor 3 Tahun 2018 Tentang Petunjuk Operasional Pengelolaan Dana Alokasi Khusus Fisik Bidang Pariwisata menyebutkan bahwa Fasilitas Pariwisata adalah semua jenis sarana yang secara khusus ditujukan untuk mendukung penciptaan kemudahan, kenyamanan, Keselamatan wisatawan dalam melakukan kunjungan ke Destinasi Pariwisata.

- Pusat informasi
- Ruang serba guna
- Warung makan/restoran/cafeteria
- Pusat perbelanjaan/Kios cinderamata
- Toilet umum
- Panggung budaya (plaza)

Fasilitas wisata air yang bersifat fisik dan harus diperhatikan ketersediaannya di sekitar kawasan wisata untuk menunjang atraksi yang ada (Majalah “Konstruksi”, 1992:20) antara lain yaitu:

- Dermaga, yaitu tempat bersandar perahu atau kapal yang juga berfungsi sebagai jalan menghubungkan daratan dengan perahu.

- Pusat informasi wisata, yaitu fasilitas penerangan bagi wisatawan yang menyediakan informasi dan panduan wisata.
  - Shelter, yaitu fasilitas gardu pandang yang tersebar di tempat-tempat strategis di tepian perairan.
  - Akomodasi, yaitu fasilitas penginapan berupa hotel, motel, cottage, perkemahan, atau guesthouse.
  - Fasilitas pendukung, antara lain yaitu musholla, lavatory (kamar mandi), souvenir shop.
  - Arena bermain (playground), yaitu suatu area di kawasan wisata tersebut yang digunakan sebagai tempat bermain anak-anak.
  - Open space, merupakan orientasi wisatawan untuk menuju ke objek lain yang juga berfungsi sebagai sitting ground untuk menikmati pemandangan.
- b. Pelayanan wisata
- Pelayanan Kesehatan, Seperti klinik 24 jam sebagai pertolongan pertama, apotek, puskesmas, pos kesehatan atau persediaan P3K
  - Keamanan, dalam bentuk Pos keamanan beserta pihak keamanan yang dikelola oleh masyarakat setempat atau kepolisian, agar terhindar dari Tindakan-tindakan kriminal selama berada di kawasan wisata.
  - Tour guide
  - Agen travel
  - *Tourism information service* berupa bersur, profil wisata, buku, leaflet, poster, peta

### **8. Pasar wisata domestik dan internasional.**

Pemasaran pariwisata dan ekonomi kreatif. Pemasaran merupakan salah satu komponen penting dimana upaya pemasaran dilakukan guna menciptakan kebutuhan pelanggan akan produk pariwisata dan ekonomi kreatif. Pembangunan citra pariwisata nasional sebagai salah satu destinasi wisata dunia juga penting mengingat citra menjadi faktor utama dalam menentukan wisatawan mancanegara untuk datang ke Indonesia. Sedangkan dalam

konteks ekonomi kreatif, paradigma pemasaran yang dilakukan adalah perluasan pangsa pasar produk ekonomi kreatif.

Strategi pembangunan pemasaran pariwisata berdasarkan rencana strategis Kementerian Pariwisata dan Ekonomi Kreatif tahun 2020-2024 yaitu:

a. Pemasaran Pariwisata

Strategi pemasaran pariwisata bertujuan untuk menggarap wisatawan domestik maupun internasional, dilakukan dengan promosi dan membangun citra destinasi agar dikenal oleh seluruh elemen masyarakat.

b. Perluasan pangsa pasar produk ekonomi kreatif

Perluasan pasar yang dilakukan tidak hanya pangsa pasar dalam negeri, namun juga pangsa pasar luar negeri. Perluasan pangsa pasar produk ekonomi kreatif diharapkan dapat meningkatkan jangkauan maupun transaksi produk ekonomi kreatif Indonesia sehingga mampu berkontribusi lebih dalam mewujudkan pondasi ketahanan ekonomi nasional yang berkelanjutan.

c. Meningkatkan citra pariwisata Indonesia berdaya saing

Strategi ini menitikberatkan pada pembangunan citra (branding) pariwisata meliputi citra bangsa (national branding), citra daerah/wilayah di Indonesia (regional branding) maupun citra destinasi pariwisata Indonesia (destination branding). Pengembangan citra dilakukan secara bertahap, mulai dari pengenalan, peningkatan awareness hingga citra pariwisata Indonesia menjadi top of mind tujuan pariwisata dunia.

d. Pemanfaatan teknologi dalam mendukung pemasaran pariwisata dan ekonomi kreatif

*Digital marketing* akan digunakan dalam pemasaran pariwisata dengan berkolaborasi dengan konten *creator* dan *influencer*. *Digital marketing* akan dilaksanakan di *paid media*, *owned media*, *social media* dan *endorser*. Selain itu, promosi juga akan dilakukan dengan menggunakan film sebagai media promosi dengan bekerjasama dengan para film maker. Promosi pariwisata melalui film dapat memberikan dampak positif bagi destinasi wisata yang dimunculkan dalam film, antara lain adanya

peningkatan yang signifikan dalam sektor pariwisata, mulai dari awareness masyarakat terhadap destinasi wisata, peningkatan popularitas, sampai pada peningkatan jumlah pengunjung wisata tersebut.

Elemen-elemen yang dikemukakan oleh Page tersebut diatas juga merupakan elemen penting dalam perencanaan pariwisata. Lingkungan alam khususnya perairan sebagai obyek wisata didukung dengan keadaan sosial ekonomi wilayah sekitarnya dapat dimanfaatkan sebagai obyek wisata dan didukung dengan ketersediaan elemen-elemen yang lain seperti atraksi wisata dan kegiatan wisata air, akomodasi, transportasi menuju dan di dalam kawasan wisata air, elemen institusional atau kelembagaan baik pemerintah maupun swasta, fasilitas dan pelayanan yang mendukung kegiatan wisata air, dan prasarana lainnya. Elemen-elemen tersebut yang kemudian ditawarkan dalam pasar wisata baik domestik maupun internasional kepada wisatawan, khususnya yang memiliki minat khusus untuk menikmati atraksi wisata air.

### **2.3 Kanal**

Rachman (1984) menyatakan lanskap sebagai wajah karakter lahan/tapak dan bagian dari muka bumi dengan segala sesuatu yang ada di dalamnya, baik bersifat alami maupun buatan manusia, yang merupakan total dari bagian hidup manusia dan makhluk hidup lain, sejauh mata memandang, sejauh indera dapat menangkap, dan sejauh imajinasi dapat menangkap dan membayangkan.

Salah satu bagian dari lanskap kota adalah sungai dan kanal. Sungai merupakan badan air dengan air yang mengalir yang berasal dari air hujan menuju ke tempat yang lebih rendah. Notodiharjo (1989) mengatakan bahwa sungai merupakan salah satu elemen lanskap dengan segala komponennya, yang memiliki karakter tertentu oleh bentukan alam atau oleh buatan manusia.

Menurut Peraturan Pemerintah tentang Sungai Nomor 35 Tahun 1991 Bab 1 Pasal 1 disebutkan bahwa sungai adalah tempat-tempat dan wadah-wadah serta jaringan pengaliran air mulai dari mata air sampai muara dengan dibatasi kanan dan kirinya serta sepanjang pengalirannya oleh garis sempadan. Garis sempadan sungai adalah garis batas luar pengamanan sungai.

Badan air selain sungai adalah kanal, yaitu terusan buatan. Kanal dapat dibentuk dari sungai itu sendiri maupun hasil sudetan. Ada dua tipe kanal, yaitu (1) kanal irigasi yang digunakan untuk mengalirkan air dan (2) waterway, yaitu kanal transportasi yang dapat dilayari untuk lintasan orang maupun barang, dan sering terhubung dengan danau, sungai, dan lautan. Beberapa kanal waterway merupakan sungai yang dikanakan dengan cara melebarkan sungai maupun memperdalam beberapa bagian dengan kapal keruk dan membangun pintu air.

### **2.3.1 Sempadan DAS/Kanal**

Berdasarkan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 63 Tahun 1993 Tentang Garis Sempadan Sungai, Daerah Manfaat Sungai, Daerah Penguasaan Sungai Dan Bekas Sungai mendefinisikan Garis sempadan sungai sebagai garis batas luar pengamanan sungai. Sedangkan Daerah sempadan adalah kawasan sepanjang kiri kanan sungai termasuk sungai buatan, yang mempunyai manfaat penting untuk mempertahankan kelestarian fungsi danau/ waduk. Adapula daerah DAS yang dapat dimanfaatkan yaitu mata air, palung sungai dan daerah sempadan yang telah dibebaskan.

Kriteria penetapan garis sempadan sungai menurut Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 63 Tahun 1993 Tentang Garis Sempadan Sungai, Daerah Manfaat Sungai, Daerah Penguasaan Sungai Dan Bekas Sungai terdiri dari:

a. Sungai bertanggung di dalam kawasan perkotaan.

Garis sempadan sungai bertanggung didalam kawasan perkotaan ditetapkan sekurang-kurangnya 3 (tiga) meter di sebelah luar sepanjang kaki tanggul.

Penetapan garis sempadan sungai tidak bertanggung diluar kawasan perkotaan pada sungai besar dilakukan ruas per ruas dengan mempertimbangkan luas daerah pengaliran sungai pada ruas yang bersangkutan.

b. Sungai tidak bertanggung di dalam kawasan perkotaan.

- Sungai yang mempunyai kedalaman tidak lebih dan 3 (tiga) meter, garis sempadan ditetapkan sekurang-kurangnya 10 (sepuluh) meter dihitung dari tepi sungai pada waktu ditetapkan.

- Sungai yang mempunyai kedalaman tidak lebih 3 (tiga) meter sampai dengan 20 (duapuluh) meter, garis sempadan ditetapkan sekurang-kurangnya 15 (lima belas) meter dihitung dari tepi sungai pada waktu ditetapkan.
- Sungai yang mempunyai kedalaman maksimum lebih dari 20 (dua puluh) meter, garis sempadan ditetapkan sekurang-kurangnya 30 (tigapuluh) meter dihitung dari tepi sungai pada waktu ditetapkan.

Ketentuan sebagaimana dimaksud diatas, tidak berlaku bagi bangunan yang terdapat dalam sempadan sungai untuk fasilitas kepentingan tertentu yang meliputi; bangunan prasarana sumber daya air; fasilitas jembatan dan dermaga; jalur pipa gas dan air minum; rentangan kabel listrik dan telekomunikasi; dan bangunan ketenagalistrikan.

Pemanfaatan lahan di daerah sempadan yang dapat dilakukan oleh masyarakat untuk kegiatan-kegiatan tertentu yaitu:

- a. Untuk budidaya pertanian, dengan jenis tanaman yang diijinkan.
- b. Untuk kegiatan niaga, penggalan dan penimbunan.
- c. Untuk pemasangan papan reklame, papan penyuluhan dan peringatan, serta rambu-rambu pekerjaan:
- d. Untuk pemasangan rentangan kabel listrik, kabel telepon, dan pipa air minum.
- e. Untuk pemancangan tiang atau pondasi prasarana jalan / jembatan baik umum maupun kereta api.
- f. Untuk penyelenggaraan yang bersifat sosial dan masyarakat yang tidak menimbulkan dampak merugikan bagi kelestarian dan keamanan fungsi serta fisik sungai.
- g. Untuk pembangunan prasarana lalu lintas air dan bangunan pengambilan dan pembuangan air.

Pelaksanaan ketentuan pemanfaatan diatas harus memperoleh izin terlebih dahulu dari pejabat yang berwenang atau pejabat yang ditunjuk olehnya, serta memenuhi syarat yang ditentukan. Pejabat yang berwenang dapat menetapkan suatu ruas didaerah sempadan untuk membangun jalan inspeksi

dan/atau bangunan sungai yang diperlukan, dengan ketentuan lahan milik perorangan yang diperlukan diselesaikan melalui pembebasan tanah.

## **2.4 Regulasi Terkait**

Kebijakan pemerintah kota Makassar yang tertuang dalam Rencana Tata Ruang Makassar (RTRW 2015-2035) tentang pariwisata kanal, transportasi air dan arahan pengembangan atau pemanfaatan kanal dan sungai yang ada di kota Makassar yaitu:

1. Pemantapan fungsi ruang kota sebagai kota maritim, niaga, pendidikan, pariwisata, dan budaya;
2. Mengembangkan seluruh kawasan ruang wilayah kota dengan konsep koefisien tutupan hijau (*green coverage ratio*) yang tinggi walaupun dengan KDH yang tersedia cukup rendah untuk mewujudkan Makassar Kota Hijau (*Makassar Green City*) dan Makassar kota tepian air rendah karbon (*Makassar Low Carbon Waterfront City*);
3. Mengembangkan kawasan-kawasan pariwisata ekowisata laut tropis (*thetropical marine ecotourism*) dan ekowisata taman sungai tropis (*the tropical riverpark ecotourism*) sebagai kawasan pendorong pertumbuhan ekonomi berbasis wisata alam (*ecotourism*).
4. Peruntukan Kawasan Pariwisata buatan kawasan wisata biringkanal di sebagian wilayah Kecamatan Ujung Tanah, Sebagian wilayah Kecamatan Tallo, sebagian wilayah Kecamatan Mamajang, sebagian wilayah Kecamatan Makassar, sebagian wilayah Kecamatan Panakkukang, sebagian wilayah Kecamatan Rappocini, sebagian wilayah Kecamatan Bontoala, sebagian wilayah Kecamatan Mariso, dan sebagian wilayah Kecamatan Tamalate;

## **2.5 STUDI BANDING/BEST PRACTICE**

### **2.5.1 Amsterdam, Belanda**

Amsterdam merupakan kota yang berada di bawah permukaan laut. Pemerintah Belanda pun membangun bangunan-bangunan di Amsterdam dengan cara memompa air dan menancapkan tiang di dalam tanah sebagai pondasi yang kuat. 7 Juta turis datang ke Amsterdam tiap tahun untuk menaiki boat berkeliling kanal-kanal. Jalanan di Amsterdam terbilang cukup sempit sehingga untuk

transportasinya menggunakan boat di kanal-kanal. Zaman dulu, transportasinya sudah boat dan itu hingga kinitotal 29andemi kanal di Amsterdam mencapai 100 km. Sejak abad ke-17 tepatnya, pemerintah Belanda membangun kanal-kanal di Amsterdam. Kini, kanal-kanalnya juga menjadi atraksi wisata di Amsterdam. Moda yang digunakan adalah boat, modelnya canal cruise, atraksi yang dapat dilakukan adalah makan siang atau makan malam 29andem berlayar di kanal.



Gambar 2.2 Kanal di Amsterdam, Belanda

*Sumber: Reni, 2019*

### **2.5.2 Giethoorn, Belanda**

Giethoorn memiliki kanal utama sekitar 7,5 kilometer. Setiap pemilik rumah memiliki perahu sebagai alat transportasi utama. Giethoorn tidak memerbolehkan hotel berdiri di sana, karena dianggap tidak sesuai dengan filosofi desanya yang kecil dan sederhana. Selain memiliki pemandangan alam yang asri, juga terdapat dua museum yang layak untuk dikunjungi. Terdapat banyak pilihan paket wisata tour. Salah satunya mengikuti boat tour. Menurut National Geographic, daerah wisata ini telah ada sejak abad ke-13 dan ditempati oleh para petani gambut.

Di masa lalu, bentang alam wilayah ini terdiri dari kayu dan gambut tinggi. Melansir situs Giethoorn, pada masa itu para penggali gambut mengambil lapisan tanahnya dan membiarkannya kering. Kolam dan kanal yang ada di Griethoorn kemudian tercipta karena adanya aktivitas ekstraksi gambut. Menurut Archieven, aktivitas ini telah ada sejak abad ke-11 dan 12.



Gambar 2.3 Kanal di Giethoorn, Belanda

*Sumber: Rosiana Haryanti, 2019*

### **2.5.3 Sungai Kalimas, Kota Surabaya**

Sebagai kota metropolitan, Surabaya memiliki banyak destinasi wisata. Salah satunya adalah Wisata Perahu Kalimas. Wisata Perahu Kalimas merupakan wahana yang ditemui di kawasan Taman Prestasi Surabaya. Pengunjung dapat berkeliling di sekitaran Sungai Kalimas sembari menaiki perahu. Pemandangan indah dengan deretan lampion warna-warni di sepanjang sungai.

Pengunjung dapat membeli tiket khusus untuk mencoba wahana ini karena terpisah dari tiket masuk kawasan Taman Prestasi, harga tiket perahu hanya Rp.4.000 per orang dan disediakan pelampung. Wisata perahu ini berlangsung selama kurang lebih 15 menit. Pengunjung akan diajak menyusuri Kalimas dengan rute pulang-pergi dari Taman Prestasi menuju Taman Ekspresi. Disekitar kawasan Sungai Kalimas terdapat banyak kuliner menarik yang 30and wisatawan kunjungi. Lokasi wisata ini sangat strategis karena melewati titik bangkitan dan tarikan seperti mall, stasiun kereta, tempat penginapan, dan masih banyak wisata lainnya.



Gambar 2.4 Sungai Kalimas, Kota Surabaya

*Sumber: Indozone.Id, 2019*

#### **2.5.4 Kota Venice, Italia**

Kanal Besar/*Canal Grande* pada zaman kuno disebut *Canalasso* adalah sebuah terusan di kota Venesia, Italia. Kanal ini merupakan salah satu koridor lalu lintas air utama di Venesia. Transportasi umum dilayani oleh bus air dan taxi air, dan banyak wisatawan menjelajahi kanal dengan menggunakan gondola.

Kanal ini berbentuk seperti S yang terbalik dan melalui distrik-distrik utama (*sestieri*) di Venesia. Kanal ini bermula dari laguna di dekat stasiun kereta api Venezia Santa Lucia dan berakhir di Cekungan San Marco. Panjang kanal ini tercatat sebesar 3,8 km, lebarnya 30 hingga 90 m dan rata-rata kedalamannya sebesar lima meter.

Tepi kanal ini dihiasi oleh lebih dari 170 bangunan yang sebagian besar berasal dari abad ke-13 hingga 18. Bangunan-bangunan tersebut memiliki gaya yang berbeda-beda, seperti gaya Bizantium, Gothik, Renaisans dan Baroque. Bangunan-bangunan ini menunjukkan kekayaan dan seni di Republik Venesia. Para bangsawan Venesia pada masa itu menghabiskan banyak uang untuk memamerkan kekayaannya dalam bentuk palazzo. Kontes ini menunjukkan rasa bangga warga Venesia dan ikatan mereka yang erat dengan laguna Venesia.



Gambar. 2.5 Kanal Besar Venesia

Sumber: Reni, 2019

### 2.5.5 Yogyakarta, Indonesia

Saluran irigasi di Kampung Mrican, Giwangan, Umbulharjo, Kota Yogyakarta dahulu dipenuhi sampah kini disulap menjadi tempat budi daya ikan. Dahulu kondisi aliran irigasi yang berada di samping Sungai Gajah Wong sangat kotor dan kerap menjadi tempat pembuangan sampah rumah tangga dan sampah medis. Pada tahun 2019, karang taruna kampung Mrican mulai membersihkan saluran irigasi tersebut dan membuat kampung kota tersebut menjadi lebih bersih dan mendapat nilai lebih. Masyarakat bekerja sama membudidayakan ikan pada saluran irigasi dan menjual ikan tersebut setiap musim panen. Kampung tersebut di cat warna warni sehingga terlihat lebih menarik. Kita tidak hanya warga desa yang menikmati saluran tersebut, tetapi para wisatawan telah datang berjunjung.



Gambar 2.6 Saluran irigasi Kampung Mrican, Yogyakarta

Sumber: Yustinus Wijaya Kusuma, 2020

## 2.6 Penelitian Terdahulu

Tabel 2.1 Penelitian Terdahulu

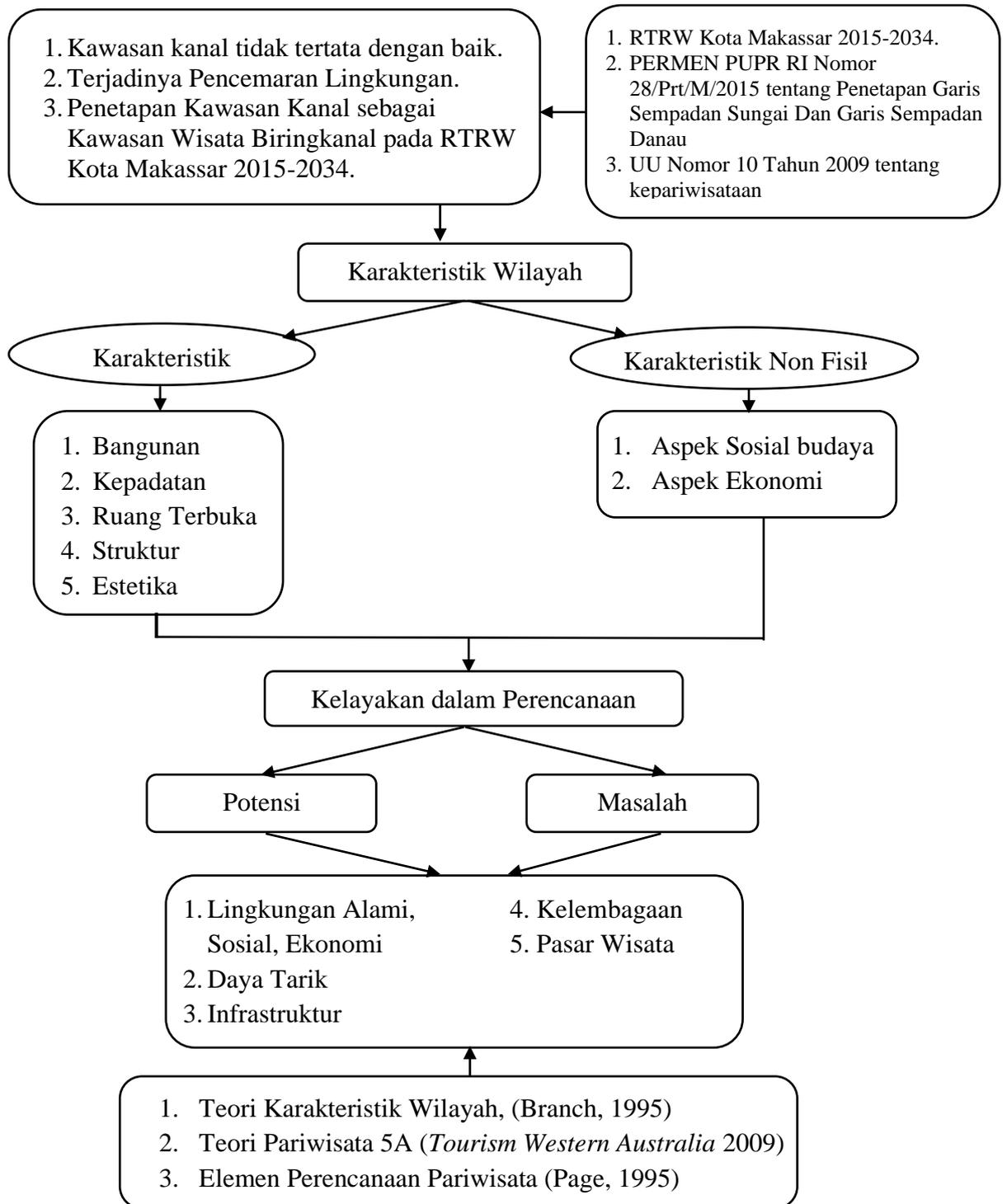
No.	Nama Peneliti	Judul, Tahun Penelitian	Metode	Hasil
1.	Bambang Supriyadi (Jurnal)	Kajian Waterfront Di Semarang (Studi Kasus: Kanal Banjir Barat), 2008.	Analisis ruang kota dan analisis permasalahan	Penataan pada kawasan waterfront Kanal Banjir Barat: a. Tata Guna Lahan (Land Use) b. Bentuk dan Massa Bangunan (Building Form and Massing) c. Sirkulasi dan Parkir (Circulation and Parking) Jalur Pejalan Kaki (Pedestrian Ways) d. Ruang Terbuka (Open Space) e. Aktifitas Pendukung (Activity Support) f. Penandaan (Signages) g. Konservasi (Conservation)
2.	Hafi Munirwan (Skripsi)	Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Upaya Pengembangan Wisata Sungai Krueng Aceh Di Kota Banda Aceh, 2015.	Deduktif Kualitatif	Faktor yang memengaruhi upaya pengembangan Wisata Sungai Krueng Aceh, diantaranya terdiri dari: a. Ketidakterersediaan sejumlah komponen wisata. B. Pengembangan Wisata Sungai Krueng Aceh dilakukan hanya oleh pemerintah. C. Mewujudkan kontinuitas pengembangan dengan peningkatan peran stakeholder dalam pengembangan Wisata Sungai Krueng Aceh

3.	Amiruddin Akbar Fisu (jurnal)	Potensi Demand Pengembangan Kanal Jongaya & Panampu Sebagai Moda Transportasi Kota Makassar, 2016.	<i>Crosstab analysis, multinomial logistic regression dan stated preference</i>	Mempertimbangkan kebijakan tarif murah dan terjangkau oleh masyarakat Pemerintah atau pihak operator perlu mempertimbangkan kebijakan operasional mempercepat travel time Jumlah halte perlu diperbanyak dan ditempatkan pada lokasilokasi yang mudah diakses, selain itu juga perlu disediakan feeder-feeder untuk dapat mengakses kanal atau halte dengan mudah dan cepat. Pemerintah atau pihak operator perlu menentukan kebijakan operasional dengan pembagian karakteristik rute. Yaitu untuk rute pendek, rute sedang, dan rute panjang.
4.	Agnes Yuliasri W. (Skripsi)	PRIORITAS Pengembangan Obyek-Obyek Wisata Air Di Kawasan Rawa Pening Kabupaten Semarang, 2005.	Deskriptif Analisis SWOT, Analisis <i>Boston Consulting Group</i>	Prioritas pengembangan berdasarkan tingkat kepuasan wisatawan yang berkunjung adalah Atraksi, Kondisi kawasan, Akomodasi, Toko souvenir, Sarana komunikasi.
5.	Ahmad Dahlan (Jurnal)	Studi Awal Pemanfaatan Kanal Jongaya dan Panampu Sebagai Transportasi Air di Kota Makassar, 2019.	Metode Analisis kelayakan pelayaran kanal, analisis SWOT dan analisis penentuan lokasi halte	Melakukan pengerukan pada bagian kanal yang mengalami pendangkalan secara bertahap dan berkala Melakukan penataan bangunan pada bantaran kanal yang fasadnya membelakangi kanal menjadi menghadap

				<p>kanal atau membuat 2 fasade bangunan. Melakukan pembersihan dan pengawasan pada drainase yang mengalir ke kanal oleh pemerintah dan masyarakat. Melakukan penghijauan dengan menanam pohon yang mampu menghisap gas karbon dengan jumlah yang besar untuk mereduksi polusi udara yang terjadi. Mengadakan alat penyaring pada outlet drainase dan melakukan kontrol secara berkala. Menggunakan moda transportasi yang ramah lingkungan. Melakukan perbaikan sistem drainase yang mengalir ke kanal pada bangunan sekitar kanal.</p>
6.	Siswono Burhan	Kelayakankanal Panampu – Jongaya Sebagai Jalur Transportasi Air Di Kota Makassar, 2020.	<ol style="list-style-type: none"> <li>1.Deskriptif</li> <li>2.Analisis kelayakan Alur Pelayaran</li> <li>3.Analisis Kelayakan Ruang Bebas Hambatan</li> <li>4.Penetuan Dermaga /titik Henti</li> </ol>	<p>Kondisi lingkungan kanal yaitu kurang layak disebabkan faktor endapan sampah dan lumpur, air yang berwarna hitam dan berbau akibat limbah buangan sekitar kanal melalui saluran drainase tanpa penyaringan sebelum masuk kanal. Bau yang ditimbulkan akibat pembuangan sampah organik yang membusuk pada kanal. Kanal layak dilayari jenis kapal jolloro dan</p>

				kapal katinting, sedangkan kapal jukung dan kapal speed memungkinkan pada beberapa lokasi lebar kanal yang bervariasi.
--	--	--	--	--

## 2.7 Kerangka Pikir Perencanaan



Gambar 2.7 Kerangka Konsep