

WARTA Pariwisata



WARTA PARIWISATA
Pusat Penelitian Kepariwisata
Lembaga Penelitian ITB
Villa Merah
Jl. Taman Sari 78, Bandung 40132
Telp./Fax : 2534272 / 2506285
E-mail : p2par@elga.net.id
http://www.p2par.itb.ac.id

Pelindung: Lembaga Penelitian ITB
Penanggung Jawab: Dr. dr. Oerip S. Santoso, M.Sc.
Pemimpin Redaksi: Dr. Ir. Rini Raksadjaya, M.S.A.
Wakil Pemimpin Redaksi: Ir. Wiwien Tribuwani, M.T.
Redaktur Waskita: Yani Adriani, S.T.
Redaktur Winaya & Warita Sekarya: Ir. Andira, M.T.
Redaktur Wacana: Ir. Ina Herliana, M.Sc.
Redaktur Wara-Wiri & Waruga: Rina Priyani, S.T., M.T.
Redaktur Wicaksana: Andhie Wicaksono, S.T.
Layout: Salmon Martana, S.T., M.T.
Bendahara: Novi Indriyanti, S. Par.
Promosi: Neneng Rosita, S.T.
Distribusi: Berty Haryati & Rita Rosita.

Volume V, Nomor 4

AGUSTUS 2002

ISSN 1410-7112

WACANA

1 Dampak Pariwisata pada Lingkungan Binaan – Rini Raksadjaya

3 Pengembangan Fungsi Koridor Alam di SKW Patengan – Andhie Wicaksono

5 Bono, Wisata Tantangan Masa Depan – Suwardjoko Warpani

6 Pelatihan Pemasaran Pariwisata Daerah

DAMPAK PARIWISATA PADA LINGKUNGAN BINAAN

Oleh : Dr. Ir. Rini Raksadjaya, M.S.A.

Pendahuluan

Sejarah memperlihatkan bahwa lingkungan binaan memiliki hubungan erat dengan pariwisata, yang diperlihatkan dengan banyaknya objek buatan manusia, bukan lahir dari alam, yang menjadi daya tarik pariwisata. Contoh yang terkenal di tingkat dunia adalah tujuh keajaiban dunia yang tiap tahun menarik jumlah besar wisatawan. Di sisi lain, sejumlah lingkungan binaan tumbuh dipicu oleh adanya kegiatan pariwisata. Ini terjadi pada daerah di mana kegiatan wisata tumbuh akibat adanya daya tarik lain.

Yang dimaksud dengan lingkungan binaan adalah hasil ciptaan manusia berupa satu atau lebih dari satu, sekelompok, bangunan. Skala lingkungan binaan memiliki rentang dari bangunan atau bagian dari bangunan sampai dengan kota sebagai gugus yang paling besar. Lingkungan binaan dapat memiliki karakter urban dan berada di lingkungan perkotaan, atau luar kota dalam lingkungan yang lebih didominasi oleh alam.

Secara umum, dalam menghadapi penggunaan yang intensif, lingkungan binaan memiliki daya tahan lebih dibandingkan dengan lingkungan alam. Ada anggapan bahwa lingkungan binaan yang memang diciptakan untuk mengakomodasikan kegiatan manusia akan mengalami kerugian yang tidak kritis dibandingkan dengan lingkungan alam. Pendapat ini mengandung kebenaran, akan tetapi meningkatnya kegiatan wisata masa kini memberi tekanan yang besar terhadap lingkungan binaan. Bu-

kan hanya lingkungan binaan tua, peninggalan sejarah masa lalu, yang rentan terhadap tekanan ini, akan tetapi juga kehidupan modern dalam lingkungan binaan masa kini. Ada kalanya dampak negatif yang ditimbulkan tidak dapat dipulihkan.

Dengan demikian dalam mengambil manfaat sebesar-besarnya dari kegiatan wisata di bumi Nusantara ini, seyogyanya pengelolaan dilaksanakan dengan penuh kehati-hatian. Hendaknya tawaran pertumbuhan ekonomi yang menggiurkan tidak mengorbankan aspek lingkungan lainnya. Perlu dikaji secara cermat perimbangan antara manfaat dan kerugian yang mungkin ditimbulkan secara langsung maupun tak langsung terhadap lingkungan binaan dan aspek lingkungan hidup lainnya.

Dampak Positif

Dampak positif pariwisata yang sekarang sedang menjadi incaran semua daerah di Indonesia adalah peningkatan pendapatan daerah. Dampak positif di bidang ekonomi ini tentunya diharapkan mendorong pembangunan lingkungan binaan yang selanjutnya diharapkan menarik kegiatan lebih besar.

Memang pariwisata secara tidak langsung memiliki dampak positif terhadap bentang alam lingkungan binaan, melalui perannya dalam:

- menjadi katalisator pembangunan
- penggunaan kembali lingkungan binaan tua
- pelestarian lingkungan binaan bersejarah
- menumbuhkan arsitektur yang ber-

ciri lokal

Pariwisata sebagai katalisator pembangunan dapat disimak dari sejumlah investasi yang telah dilaksanakan di beberapa kota dan daerah di Indonesia. Sebagai contoh, pembangunan Bandara Soekarno-Hatta di Cengkareng, tumbuhnya sejumlah hotel berbintang dengan kelas dunia diikuti dengan hirarki berikutnya, tumbuhnya pusat perbelanjaan dan hiburan di kota Jakarta bukan merupakan kebutuhan penduduk kota semata. Meskipun pembangunan sebuah kota tidak ditujukan untuk kepentingan pariwisata saja, tuntutan kebutuhan akibat adanya wisatawan internasional maupun domestik memiliki peran yang cukup signifikan dalam pembangunan sejumlah kota.

Penggunaan kembali bangunan tua menjadi *trend* kota-kota besar di Amerika pada beberapa dekade terakhir abad yang lalu. Tindakan pemanfaatan kembali lingkungan binaan tua ini mengikuti keberhasilan yang diperlihatkan dalam pemanfaatan dan pembangunan kembali daerah pelabuhan kota Baltimore. Penggunaan kembali lingkungan binaan tua dan pelestarian bangunan atau lingkungan bersejarah kota di negara maju menjadi ciri pembangunan pada masa pasca-modernisme. Kawasan pusat kota tua banyak meninggalkan antara lain pasar, pergudangan, dermaga dan sebagainya yang sudah tidak dapat berfungsi dengan baik. Bangunan-bangunan ini kemudian mendapat fungsi baru yang sebagian besar berkaitan dengan pariwisata. Contoh yang diperlihatkan sejumlah kota di negara maju memperlihatkan keberhasilan. Contoh penggunaan kembali lingkungan binaan tua misalnya Quincy Market di Boston, kota tua Fremantle di Australia. Penggunaan kembali bangunan tua ini kurang berhasil mencapai sasaran di Indonesia, seperti diperlihatkan pada kawasan pemugaran Taman Fatahillah di Jakarta.

Yang ketiga, dampak positif pariwisata pada lingkungan binaan bersejarah dapat dilihat dan dialami pada sejumlah candi-candi, istana tua, bangunan tradisional dan lain-lain. Kegiatan pariwisata mendatangkan masukan yang dapat dimanfaatkan bagi pemeliharaan lingkungan binaan. Meskipun demikian ada sejumlah besar peninggalan bersejarah yang tidak dapat menikmati dampak positif pariwisata secara optimum. Terutama peninggalan bersejarah yang berlokasi di daerah yang mendapat tekanan pengadaan pembangunan baru, seperti di daerah perkotaan, biasanya akan menyerah pada kekuasaan dana kuat.

Sejumlah fasilitas pariwisata di Indonesia mendorong tumbuhnya arsitektur yang memiliki karakteristik lokal atau yang diangkat dari wilayah nusantara. Contoh yang paling awal adalah Bandara Cengkareng yang bercirikan bangunan tropis khas Indonesia ditandai dengan atap miring dengan penutup genting yang dapat diamati pada saat mendarat. Memasuki ruang-ruang dalam bangunan, ragam hias yang diangkat dari

bangunan tradisional menjadi ciri gerbang masuk Indonesia ini. Pada masa selanjutnya pembangunan hotel dan fasilitas pariwisata lain banyak mengangkat karakteristik bangunan tradisional, baik dalam sosok bangunan, maupun detail konstruksi dan ragam hias. Pada awalnya karakteristik tradisional ini banyak digunakan di Bali, akan tetapi pada masa kini terdapat di hampir semua tempat di Indonesia. Pada perkembangan selanjutnya beberapa pemerintah daerah memanfaatkan wewenang dengan membuat peraturan yang mengharuskan adanya identitas atau karakteristik setempat pada bangunan umum di daerahnya. Campuran ini bukan membuahkan hasil karya yang baik, bahkan sebaliknya.

Arsitektur dengan karakteristik lokal ini berkembang sejalan dengan mulai diminatnya lingkungan binaan tradisional sebagai fasilitas akomodasi pariwisata. Lingkungan perdesaan tradisional, tanpa adanya fasilitas modern seperti televisi, lampu listrik, mulai diminati wisatawan, terutama wisatawan mancanegara. Masuknya karakteristik lingkungan binaan tradisional/perdesaan dalam kancah pariwisata internasional ini juga mengangkat masyarakat dengan usaha kecil dan menengah dalam pengadaan fasilitas akomodasi.

Dampak Negatif

Dampak negatif pariwisata terhadap lingkungan bangunan yang utama meliputi:

- konsentrasi pembangunan hotel di kota
- kepadatan lalu lintas
- *urban sprawl*
- meningkatnya urbanisme di wilayah perdesaan
- polusi arsitektur

Konsentrasi pembangunan hotel di wilayah kota terjadi karena kegiatan pariwisata merupakan kegiatan penting di kota-kota besar di dunia. Konsentrasi pembangunan hotel ini dipandang memberi dampak negatif karena kumpulan bangunan hotel dengan masa yang berukuran besar acapkali mengusik karakter dan identitas yang semula dimiliki kota. Mungkin akan menimbulkan pertanyaan pada sebagian besar masyarakat Indonesia, "Apa salahnya membangun banyak gedung besar dan mewah, bukankah ini lebih baik dari pada sekumpulan gedung-gedung tua?". Pertanyaan ini tidak cukup dijawab melalui tulisan ini, perlu ada upaya pemahaman lebih dari sekedar melihat tampilan bangunan.

Konsentrasi pembangunan hotel tentunya akan meningkatkan kepadatan lalu lintas pada daerah yang bersangkutan. Kepadatan lalu lintas tentunya juga meningkat pada daerah daya tarik wisata di wilayah kota. Peningkatan kepadatan lalu lintas lebih jauh membawa persoalan tempat parkir. Peningkatan kegiatan berlanjut dengan meningkatnya kebisingan, tidak hanya disiang hari, tapi juga di malam hari sebagai akibat timbulnya

Bersambung ke hal. 7

WACANA

PENGEMBANGAN FUNGSI KORIDOR ALAM DI SKW PATENGAN

Oleh: Andhie Wicaksono, S.T.

Satuan Kawasan Wisata (SKW) Patengan merupakan salah satu daerah pengembangan wisata alam di daerah Kabupaten Bandung bagian selatan yang mewadahi 13 objek wisata alam utama. Keindahan alamnya cukup potensial untuk menarik wisatawan dari Jawa Barat dan DKI Jakarta dalam jumlah yang semakin besar. Dalam upaya peningkatan pendapatan asli daerah, keberadaan SKW Patengan yang lokasinya berdekatan dengan ibukota Kabupaten Bandung, Soreang, patut mendapat perhatian lebih, terutama dalam pemeliharaan citra lingkungan alamnya.

Satuan Kawasan Wisata dikenal sebagai salah satu istilah pengelompokan objek-objek wisata dalam satu rencana pengembangan daerah. Di setiap Rencana Induk Pengembangan Pariwisata Daerah (RIPPDA), setiap Kabupaten dalam satu propinsi akan dikelompokkan dalam satu Wilayah Pengembangan Pariwisata (WPW) dan setiap WPW dibagi menjadi beberapa SKW. Pembagian ini tidak baku untuk seluruh daerah namun pada hakekatnya SKW merupakan pengelompokan objek-objek wisata dalam satu kesatuan kawasan tujuan wisata berdasarkan kedekatan dan kemudahan aksesibilitasnya.

SKW Patengan berada di WPW D Bandung. Berdasarkan RIPPDA Jawa Barat (1992), SKW Patengan sebagai salah satu SKW dalam Zona Bandung Selatan bersama dengan SKW Pangalengan yang mempunyai daya tarik utama berupa keindahan dan kekhasan lingkungan alam. Secara geografis, SKW terletak pada $7^{\circ}28'12''$ BT s.d. $107^{\circ}21'45''$ dan $7^{\circ}5'48''$ s.d. $7^{\circ}10'15''$ LS. Keseluruhan kawasan merupakan daerah pegunungan dan perbukitan dengan puncak terdekat adalah puncak G. Patuha (2434 m dpl). Puncak Gunung lain adalah G. Masigit, G. Tambag Rujung, G. Geulis, G. Pasir Cadarpanjang, G. Tilu dan G. Wejan dengan ketinggian berkisar dari 600 dan 1200 s.d 2200 m dpl.

Udara sejuk dan suasana alami merupakan karakter lingkungan pegunungan yang masih sangat terasa sehingga sebagian besar objek wisata berupa wisata alam. Wisata alam tersebut adalah:

1. Perkebunan Teh Rancabali (wisata petualangan alam-perkebunan teh)
2. Situ Patengan (wisata danau dan hutan lindung)
3. Panorama Pasir Jambu (wisata alam-sawah dan pegunungan)
4. Pemandian Air Panas Walini (wisata alam-perkebunan teh dan pengobatan alami)
5. Bumi Perkemahan Ranca Upas (wisata petualangan alam-hutan)

6. Penginapan Prana Tirta Rancabali (wisata alam-perkebunan teh dan pemandian)
7. Arung Jeram Ciwidey (wisata petualangan alam-sungai)

Kondisi pegunungan yang masih mempunyai kegiatan vulkanik memungkinkan pula aktivitas wisata lain yaitu pengobatan alam. Objek wisata yang termasuk di dalamnya adalah :

1. Kawah Putih (wisata alam-kawah)
2. Punceling (wisata pengobatan alami)
3. Pemandian Air Panas Cimanggu (wisata alam-hutan dan pengobatan alami)
4. Kawah Cibuni (wisata alam-uap air panas dan pengobatan alami)

Selain daya tarik di atas fenomena geologi sebagai salah satu fenomena alam juga dapat dijumpai dan dikunjungi banyak peziarah seperti Gunung Padang. Wisata pendidikan juga dijumpai berkaitan dengan pengelolaan lingkungan alam setempat yaitu Pusat Pengembangan Agrobisnis dan Wisata di Punceling dan Pusat Penelitian Teh dan Kina (PPTK) di Perkebunan Gambung. Pengaruh perkembangan PPTK dalam sejarah perkembangan teh di Indonesia membentuk potensi wisata lain sebagai wisata sejarah.

Gunn (1976) menyebutkan bahwa destinasi wisata (sebagai istilah lain untuk kesatuan objek-objek wisata) mempunyai 3 elemen penting yaitu objek wisata, koridor sirkulasi dan lingkungan kawasan wisata. Koridor sirkulasi yang umumnya berupa jalan berperan penting dalam menentukan konsep pengembangan kawasan. Peran koridor sirkulasi untuk mengalirkan wisatawan menuju objek-objek wisata menjadi sangat penting dalam membentuk citra destinasi secara keseluruhan. WTO (1979) mengemukakan perilaku pengunjung secara individu maupun kelompok tergantung pada situasi sesaat yang mereka jumpai sehingga citra koridor alam sangat berpengaruh pada pembentukan citra SKW apabila sebagian besar waktu kunjungan dihabiskan dalam perjalanan dalam SKW. Kualitas pengembangan SKW tentunya dapat dilihat dari perubahan citra koridor SKW dari waktu ke waktu, karena koridor dengan fungsi utamanya sebagai prasarana kegiatan ekonomi sangat rawan terhadap perubahan tanggapan masyarakat terhadap potensi ekonomi itu sendiri.

Fungsi koridor berkembang tidak hanya sebagai prasarana transportasi namun juga mengemban fungsi lain seperti :

1. penghubung antar daerah tujuan wisata dan pengorientasi perjalanan wisata (Gunn, 1976, Prideaux

- dan Cooper, 2002:23)
2. daya tarik wisata (McIntosh/Goeldner/Ritchie, 1995: 107)
 3. pembatas dua kawasan yang berbeda fungsi dan karakternya (Dramstad/Olson/Forman, 1996)
 4. penanda kerusakan lingkungan alam, terutama kawasan cadangan SDA (Dramstad/Olson/Forman, 1996)
 5. citra kawasan wisata (WTO, 1979)
 6. perlindungan lingkungan alam (Byron dan Sheate, 2000:94)
 7. media pendidikan lingkungan hidup

Fungsi-fungsi di atas membuat lingkup ruang koridor semakin luas tidak hanya kondisi ruas jalan yang dilalui atau kapasitas jalannya saja namun juga kualitas lingkungan, termasuk elemen biosfer yang membatasinya.

Identitas koridor tergantung pada karakter lingkungan yang dimiliki seperti koridor alam, koridor kota, koridor desa dan lain sebagainya. Dari karakter lingkungan tersebut koridor alam (*nature corridor*) merupakan koridor yang memiliki potensi paling besar untuk dikembangkan sebagai tujuan wisata karena kawasan wisata yang berbasis pada daya tarik alam dengan koridor alamnya dinilai paling potensial atau mudah dikembangkan dibanding dengan kawasan wisata berdaya tarik lain (Gunn, 1994). Peran koridor alam SKW Patengan yang menghubungkan seluruh objek wisata alam menjadi signifikan dalam menentukan keberhasilan pengembangan pariwisata SKW Patengan yang sebagian besar berbasis pada objek wisata alam.

Penulis akan menguraikan pengembangan fungsi koridor di SKW Patengan berkaitan dengan perubahan kualitas fisik lingkungan dan permasalahan yang dihadapi selama pengembangan pariwisata di dalamnya.

Penurunan Citra Koridor Alam di Satuan Kawasan Wisata Patengan

Besarnya potensi lingkungan alam sebagai objek wisata utama sangat mendukung identitas Zona Wisata Bandung Selatan sebagai zona wisata alam perkebunan/ agrowisata (RIPPPDA Kabupaten Bandung, 1997). Penetapan identitas kawasan, tentunya, tidak tertuju pada objek wisatanya saja, namun juga kualitas lingkungan di seluruh wilayah yang dilalui oleh koridor alamnya. Secara administratif, objek-objek yang ada termasuk dalam 2 wilayah kecamatan yaitu Kecamatan Pasir Jambu dan Kecamatan Ciwidey. Keberhasilan pengembangan SKW Patengan dapat dilihat dari kondisi koridor di jalan raya Pasir Jambu dan jalan raya Ciwidey serta seluruh ruas jalan menuju masing-masing objek yang masih menunjukkan karakter lingkungan alam khas SKW Patengan seperti persawahan, perbukitan, dan hutan.

Pada kenyataannya, perkembangan pariwisata di SKW Patengan menghadapi beberapa masalah ber-

kaitan dengan pembangunan fisik yang tak terencana. Dari hasil studi penyusunan pengembangan SKW Patengan, tahun 2000-2001, permasalahan yang dihadapi adalah :

1. Kemacetan

Kemacetan terjadi di 2 titik Kecamatan Ciwidey yaitu di kawasan terminal dan di kawasan hutan milik Perum Perhutani. Pada hari-hari biasa kemacetan biasanya terjadi di kawasan terminal. Di kawasan ini kendaraan berjalan lambat melalui terminal Ciwidey dan hanya bisa dilewati satu arah secara bergantian karena sisi kiri kanan jalan digunakan untuk parkir kendaraan. Kemacetan diperparah dengan angkutan delman yang lewat jalur arteri. Sebenarnya jalur utama delman menuju desa-desa di luar jalan arteri, namun tempat pemberhentian delman berada di persimpangan jalan dekat fasilitas terminal. Sebagian besar penduduk setempat juga memilih delman sebagai alat transportasi utama untuk jarak pendek di sepanjang jalan arteri.

Pemerintah sudah membangun terminal baru yang dianggap dapat menampung seluruh kegiatan ekonomi yang terus meningkat dan merencanakan pemindahannya pada tahun 1999-2000, namun pelaksanaannya mendapat reaksi dari masyarakat berkaitan dengan tidak adanya jalan penghubung ke desa-desa terdekat, belum disepakatinya harga ganti rugi kios dan warung lama, sistem pembelian kios baru serta perubahan rute angkutan umum. Pemerintah setempat sendiri masih menganggap kondisi geografi yang berbukit-bukit menjadi kendala utama pelebaran dan penambahan prasarana jalan.

Beberapa pengusaha hotel, biro perjalanan wisata dan wisatawan sudah mengeluhkan adanya keterlambatan jadwal mereka. Pada waktu puncak kunjungan yaitu hari Minggu dan libur, titik kemacetan tidak hanya di kawasan terminal namun juga berada di kawasan hutan milik Perhutani. Beberapa bis mengalami kesulitan melewati jalan kawasan yang berbelok-belok dan naik-turun. Kendaraan pribadi dan angkutan umum lainnya harus menunggu sampai 1-2 jam untuk dapat lepas dari kemacetan. Penyebab utamanya adalah ketidaksesuaian moda transportasi dengan kondisi geografi kawasan dan jumlah kendaraan yang lewat dengan daya dukung jalan.

2. Pembangunan perumahan di sepanjang jalan utama yang tidak terkendali

Salah satu objek wisata yang menurun kualitasnya adalah panorama sawah di sepanjang jalan raya Pasir Jambu. Perumahan yang dibangun penduduk di pinggir jalan mempersempit ruang pandang ke arah objek. Tinggi bangunan dan intensitas atau konsentrasi perumahan juga tidak merata sehingga bentukan *skyline* koridor jalan tidak teratur. Pemerintah setempat sendiri tidak merencanakan atau mengalokasikan ruas yang dimanfaatkan khusus untuk daya tarik wisata. Tidak

Bersambung ke hal 9

WARA WIRI

BONO, WISATA TANTANGAN MASA DEPAN

Oleh: Ir. Suwardjoko Warpani, M.T.C.P.

Bono, adalah fenomena alam yang belum digarap sungguh-sungguh; belum tersentuh rekayasa dan teknologi, ia masih bergerak alami. Bono bukan nama orang, bukan nama tempat, tetapi dia mempunyai tempat dan hanya satu-satunya di Indonesia, mungkin di dunia. Tempatnya di Kabupaten Pelalawan, kabupaten baru yang dibentuk berdasarkan UU-RI No. 53 Tahun 1999 tentang Pembentukan Daerah Kabupaten, seusia dengan Kab. Rokan Hulu, Kab. Rokan Hilir, Kab. Siak, Kab. Karimun, Kab. Natuna, Kab. Kuantan Singingi dan Kota Batam.

Nama Kab. Pelalawan diambil dari nama kerajaan abad XIV di wilayah itu, yaitu Kerajaan Pelalawan di tepian Sungai Kampar. Sungai yang panjangnya 413 Km, lebar antara 140-300m, namun sejak kira-kira 70 Km dari muara lebarnya rata-rata lebih dari 1 Km. Sungai ini yang mempunyai kedalaman rata-rata 7 m, mengalir melalui wilayah Kab. Pelalawan. Sungai inilah yang memiliki fenomena alam yang oleh masyarakat setempat disebut Bono.

Sungai Kampar yang mengalir mulai dari lereng timur Pegunungan Bukit Barisan di Propinsi Sumatera Barat, bermuara di perairan laut Riau. Muara S. Kampar berada dalam wilayah administrasi Kec. Teluk Meranti, tepat pada batas wilayah administrasi dengan Kec. Kuala Kampar. Jalur S. Kampar dari muara sampai 'Kota' Teluk Meranti berada dalam wilayah administrasi Kec. Teluk Meranti, tempat yang selalu dihampiri Bono.

Kabupaten Pelalawan

Kabupaten Pelalawan terdiri atas 10 kecamatan, dengan ibukota Pangkalan Kerinci yang dapat dicapai dari Pekanbaru (ibukota Prop. Riau) kira-kira 2 jam dengan mobil ke arah tenggara pada jalur jalan Pekanbaru-Rengat di Kab. Inderagiri Hilir. Kota Pangkalan Kerinci dilalui jalan lintas timur Sumatera, sehingga berada dalam posisi yang berakses tinggi.

Tahun 1994 jumlah penduduk Kab. Pelalawan tercatat 121.660 jiwa, data tahun 1998 menunjuk angka 141.367, dan pada tahun 2010 diperkirakan akan mencapai jumlah lebih dari 393.000 jiwa. Peningkatan jumlah yang luar biasa hanya dalam satu dekade, yang dapat "merisaukan", tetapi mungkin juga tidak mengingatkannya luas wilayah kabupaten yang kurang lebih 1,25 juta Ha dengan potensi yang belum tergarap yang cukup menjanjikan; salah satunya adalah potensi wisata yang belum dimanfaatkan secara baik.

Meskipun masih balita, kabupaten ini sudah ber-

benah menyusun rencana tata ruang wilayah, membuat rencana tata ruang ibukota, merancang pemanfaatan potensi yang masih terbengkalai, termasuk 'menggugah' potensi wisatanya. Tokoh masyarakat dilibatkan, para ilmuwan dilibatkan, industriawan tidak ditinggalkan.

Bono bukan tidak mungkin dapat menjadi obyek wisata yang menarik seperti halnya gelombang laut di pantai Pulau Nias. Kini bono baru bisa disaksikan oleh mereka yang berminat dengan lebih dahulu menempuh perjalanan sungai selama lebih kurang 3 jam sampai di Teluk Meranti. Di masa depan -bila rencana jaringan jalan sudah terwujud- dari Pangkalan Kerinci ke Teluk Meranti bisa ditempuh paling lama 1 jam. Inilah kendala masa kini, yakni rendahnya akses, hingga perkembangan wilayah masih tertinggal; apalagi pada masa lalu, wilayah ini hanya sebuah kecamatan.

Untuk menuju muara S. Kampar baru ada rencana jalan darat, namun S. Kampar adalah prasarana angkutan sungai yang cukup vital. Kelak akan ada jalan raya menjulur ke timur menerabas lahan gambut melewati peninggalan Kerajaan Pelalawan (yang akan dipugar) sampai di pantai timur Kecamatan Teluk Meranti. Dengan *speedboat* bermesin tiga (600 PK) dari pangkalan Kerinci sampai di muara sungai dapat ditempuh kurang lebih 4 jam. Satu-satunya yang harus diingat, diwaspadai dan diperhitungkan adalah jangan sampai bertemu sang Bono. Masyarakat sudah amat paham tentang ini dan bagaimana menghindari dari Bono dengan memasuki anak sungai yang cukup banyak di sepanjang Sungai Kampar.

Bono, Wisata Tantangan

Bono terjadi akibat adanya pasang air laut yang datang secara 'mendadak' dalam waktu yang singkat, bergerak dari laut menuju menuju muara Sungai Kampar dan masuk ke dalam aliran S. Kampar menjadi gelombang pasang sungai. Gelombang pasang sungai ini melewati permukiman-permukiman sepanjang S. Kampar dan biasanya habis/berhenti di 'Kota' Teluk Meranti, kurang lebih 70 km dari muara S. Kampar, kurang lebih 90 km dari kota Pangkalan Kerinci, ibukota Kab. Pelalawan.

Bono memang fenomena alam yang terbilang dahsyat. Gelombang pasang Bono terjadi saat pasang harian pada pukul 12 siang atau 12 malam dengan ketinggian gelombang 1,5 m. Pada musim angin bertiup dari utara, gelombang Bono dapat mencapai ketinggian 3 m. Bangunan-bangunan tidak permanen di sepanjang

WARITA SEKARYA

PELATIHAN PEMASARAN DESTINASI WISATA Bandung, 17—22 Juni 2002

Sejak dicanangkannya pariwisata sebagai salah satu andalan Indonesia untuk mengantisipasi menipisnya persediaan migas sebagai sumber devisa, sektor ini menjadi primadona hampir di semua daerah di Indonesia. Hal tersebut menyebabkan persaingan antar daerah meningkat dalam hal menarik minat wisatawan untuk mengunjungi daerahnya. Selama ini promosi merupakan cara utama yang dipilih daerah untuk mencapai tujuan tersebut. Padahal promosi hanya merupakan salah satu kegiatan dari serangkaian proses pemasaran. Keberhasilan pariwisata masih banyak tergantung pada faktor penentu lain, seperti penempatan posisi, penentuan target dan beberapa langkah strategik lagi yang penting untuk dipahami oleh semua pelaku pariwisata.

Untuk inilah pada tanggal 17-22 Juni lalu Pusat

Penelitian Kepariwisata ITB menyelenggarakan Pelatihan Pemasaran Destinasi Wisata, dengan tujuan saling berbagi pengetahuan tentang persiapan dan perencanaan suatu program pemasaran pariwisata daerah.

Materi pelatihan mencakup 4 bahasan utama, meliputi Perkembangan Pariwisata Global, Perencanaan Pemasaran Pariwisata Daerah, Segmentasi Pasar dan *Positioning*, serta Strategi Pemasaran, yang dilanjutkan dengan studi komprehensif serta kunjungan lapangan untuk menunjang aspek-aspek teoritis yang disampaikan dalam perkuliahan.

Peserta pelatihan berjumlah 17 orang dari hampir seluruh pelosok Indonesia, datang dengan motivasi

Bersambung ke hal 12

tepi S. Kampar pasti disapuratakan oleh air, jika dibangun tidak dengan mengindahkan syarat-syarat yang khusus. Bono terjadi di Daerah Aliran Sungai (DAS) Kampar, dari Tanjung Pundak (Pulau Muda), Tanjung Pebilahan/Tj. Pulai, Sei Serkap, Sei Turip, Tanjung Sendok/Tj. Pebayang, Tanjung Sialang/Teluk Jibun, Tanjung Kempas, Tanjung Sepetir/Sei Kutub.

Gejala alam inilah yang membentuk adat budaya masyarakat Anak Sungai Laut yang tinggal di kanan-kiri S. Kampar. Rumah mereka bukan berdiri di atas tanah melainkan di atas rakit atau pelampung dan diikat kuat pada sebuah tonggak yang kukuh, sehingga apabila terjadi Bono bangunan tersebut akan naik turun sesuai dengan pasang-surut air sungai, meskipun saat pasang besar.

Anak Suku Laut adalah salah satu suku terpencil yang keberadaannya dijaga dan dilindungi oleh Pemerintah Propinsi Riau, termasuk di antaranya adalah Suku Sakai di Kabupaten Rokan. Masyarakat Anak Suku Laut sudah cukup akrab dengan Bono, namun keakraban itu masih terbatas pada mengenali dan menyasati kehadiran Bono agar tidak membahayakan kehidupan mereka. Yang kini perlu dipikirkan, ditelaah dan dikaji adalah bagaimana **mengenali, menyasati, mengakrabi** dan **memanfaatkan** Bono sebagai bagian dari perekonomian masyarakat, menjadikannya objek wisata tantangan.

Fenomena alam yang khas dan langka ini bisa saja dijadikan objek wisata yang laku jual. Pada tahap awal barangkali hanya **wisata pasif**, artinya hanya dilihat dan dinikmati secara visual, namun di masa depan bukan tidak mungkin Bono diakrabi sebagai salah satu **wisata aktif**. Mengapa tidak? Beberapa dekade yang lalu, tebing terjal hanya menjadi pemandangan indah, jeram deras hanya bisa dipandang penuh kekaguman, ombak lautan tinggi melengkung hanya dipandang dengan pujian atas kebesaran Allah SWT. Kini setelah ditemukan teknik dan rekayasa alat untuk

‘menaklukkannya’, yang dahulu hanya cukup dipandang justru menjadi bagian dari **wisata petualangan yang penuh tantangan**. *Bungee jump*, panjat tebing, arung jeram yang sangat berbahaya pun kini telah menjadi mainan sejumlah orang berduit, kelebihan waktu. Mengapa Bono tidak mungkin diakrabi? Persoalannya harus ditemukan “alat mengambang” seperti apa yang bias akrab dengan Bono. Siapa yang 50 tahun lalu mampu membayangkan bahwa ombak laut bisa menjadi teman bercanda hanya dengan selembar papan selancar?

Hal lain yang perlu kehati-hatian adalah perubahan guna lahan sepanjang DAS Kampar yang mengalir dari barat ke timur. Lebar sungai ini kira-kira 1 km di betulan Teluk Meranti dan mencapai 4 km tepat di muara. Di kiri-kanan S. Kampar adalah lahan gambut dan rawa-rawa yang belum dibudidayakan. Di satu pihak rawa-rawa ini berpotensi menjadi lahan perkebunan kelapa sawit, tetapi di lain pihak lahan gambut merupakan kawasan penyangga dalam sistem konservasi alam bagi kehidupan biota atau jasad renik sungai dan laut yang menggantungkan hidupnya pada ekosistem rawa gambut. Apabila ekosistem gambut ini rusak, maka akan mempengaruhi lingkaran ekologi yang lebih luas, mengganggu sistem hidrologi, dan lain-lain. Pemanfaatan lahan gambut ini harus dilakukan dengan amat cermat dan hati-hati. Riwayat hitam gambut di Kalimantan hendaknya jangan diulangi.

Selain itu DAS Kampar dari hilir sampai ke hulu harus mendapat perhatian sungguh-sungguh untuk menjaga kelestarian lingkungan aliran sungai. Tata guna lahan di hulu sungai dapat menimbulkan erosi yang membahayakan kedalaman sungai dan salah salah fenomena alam Bono bisa hilang dari muka aliran Sungai Kampar. Suatu kerugian tak ternilai bagi Kabupaten Pelalawan khususnya dan Propinsi Riau umumnya. Sungguh hal ini jangan sampai terjadi.

kegiatan hiburan malam.

Pembangunan fasilitas pariwisata dengan sendirinya akan mencari lokasi sedekat mungkin dengan daya tarik yang ada, baik di dalam maupun di luar kota. Kecenderungan ini akan menimbulkan pembangunan wilayah kota yang meluas ke wilayah sekitarnya sehingga menimbulkan pola yang dikenal sebagai *urban sprawl* atau *ribbon development*. Kedua pola membentuk persebaran lingkungan binaan dengan ciri *urban* melebar atau dalam bentuk jalur ke wilayah perdesaan, menjauh dari kota. Pembangunan dengan pola demikian menimbulkan masalah dalam pengadaan prasarana kota dan mengkorupsi aset perdesaan atau lingkungan alam. Contoh permasalahan yang pada masa kini agak dilupakan adalah pembangunan di jalur Puncak di Jawa Barat.

Meningkatnya urbanisme atau karakter perkotaan di wilayah perdesaan akan menimbulkan pertanyaan yang sama dengan pertanyaan pertama tadi, "Apa salahnya?". Dampak utama pembangunan ini meliputi,

- berkurangnya kawasan hijau/budidaya/pertanian akibat pembangunan jalan akses,
- berubahnya karakter lingkungan binaan setempat,
- peningkatan polusi sampah/limbah di lingkungan yang tidak disiapkan untuk meremahnya,
- memicu terjadinya urbanisasi lebih lanjut

Wilayah luar kota atau perdesaan yang diminati bagi kegiatan pariwisata umumnya memiliki ciri,

- luar kota yang mudah dijangkau dari kota,
- jalur pantai,
- pegunungan dengan pemandangan yang menarik

Meningkatnya pembangunan dengan karakter perkotaan di wilayah luar kota dengan sendirinya akan mencemari keadaan lingkungan yang semula menjadi daya tarik pariwisata.

Meningkatnya pembangunan fasilitas pariwisata acapkali menimbulkan polusi pada arsitektur setempat. Pendapat ini agaknya sulit untuk diterima masyarakat, khususnya yang bergerak di dunia pembangunan di Indonesia. Perlu dipahami bahwa identitas setempat timbul karena adanya karakter, ciri, keunikan yang dimiliki oleh masing-masing tempat. Identitas ini diperlukan oleh masyarakat setempat untuk membedakan dirinya dari masyarakat di tempat lain. Identitas dan keunikan ini merupakan aset pariwisata karena daya tarik yang dimilikinya. Permasalahan ini tampaknya telah diantisipasi oleh pengelola daerah Bali lebih kurang tigapuluh tahun yang lalu, yang mengeluarkan perda mengenai tinggi bangunan dan penggunaan ragam hias dengan ciri Bali pada bangunan-bangunan publik. Permasalahan ini pula yang pada saat ini mengusik sebagian masyarakat kota Jogja yang terpaksa menikmati bangunan pertokoan dengan skala besar di jalan Malioboro. Mungkin memang patut dibanggakan apa-

bila suatu daerah dapat menampilkan bangunan-bangunan modern sebagai bukti peningkatan kesejahteraan. Sebaliknya perlu juga diperhatikan, bahwa datangnya wisatawan ke suatu daerah ditimbulkan oleh daya tarik yang dimiliki dan salah satu daya tarik adalah identitas dan keunikan setempat.

4. Lingkungan Binaan dengan Karakteristik Khusus

Daya tarik timbal balik antara lingkungan binaan dan kegiatan pariwisata terjadi dalam beragam keadaan. Kota sebagai gugus besar lingkungan binaan memiliki daya tarik pariwisata. Pada kota besar atau kota metropolitan kegiatan pariwisata memiliki dampak marginal karena penduduk kota jumlahnya demikian besar dibandingkan dengan jumlah wisatawan. Sebaliknya kota tua bersejarah dapat menarik wisatawan sehingga dampak pariwisata berpengaruh pada kehidupan seluruh kota. Di lain pihak kegiatan pariwisata dapat menjadi pendorong bagi tumbuhnya lingkungan binaan dalam gugus besar.

Pada butir (3) di atas telah dipaparkan dampak pariwisata pada lingkungan binaan secara umum. Dalam bagian ini akan dibahas lingkungan binaan dengan karakteristik khusus yang memiliki kaitan erat dengan kegiatan pariwisata, yang secara umum dapat dikelompokkan atas,

- lingkungan binaan bersejarah yang memiliki daya tarik
- kawasan wisata
- daerah pusat kota tua

Lingkungan binaan bersejarah yang memiliki daya tarik pariwisata pada umumnya memiliki usia yang cukup tua. Lingkungan ini dapat merupakan peninggalan yang tidak lagi mengakomodasikan fungsi semula, misalnya candi di pulau Jawa atau istana peninggalan pusat kekuasaan masa lalu. Namun ada pula lingkungan bersejarah yang masih berfungsi dan menampung kegiatan hidup masyarakat setempat. Pada lingkungan semacam ini perlu dicermati keseimbangan antara akses bagi wisatawan dan kebutuhan konservasi lingkungan. Sebagai contoh, candi Borobudur yang menarik wisatawan dalam jumlah besar, pada saat ini terpaksa ditutup sebagian. Besarnya jumlah manusia tampaknya melebihi daya tahan bangunan tua tersebut sehingga menimbulkan gangguan pada struktur. Contoh yang lain adalah Kampung Naga, sebuah lingkungan binaan bersejarah dengan masyarakatnya merupakan daya tarik bagi wisatawan. Kedatangan wisatawan dalam jumlah besar dan berkesinambungan menimbulkan gangguan pada kehidupan masyarakat. Tangga yang dibangun untuk mencapai kawasan tersebut merupakan contoh dampak negatif pembangunan

demikian kepentingan pariwisata, karena merupakan unsur asing dalam lingkungan binaan semula. Dengan demikian kegiatan pariwisata yang semula diharapkan memberi masukan bagi pemeliharaan lingkungan menjadi tidak seimbang dengan dampak negatif yang ditimbulkan. Untuk menjaga keseimbangan perlu adanya pengelolaan yang cermat.

Kawasan wisata atau *resort* adalah lingkungan binaan yang didominasi oleh fungsi pariwisata dan pada umumnya dibangun untuk kegiatan pariwisata. Adakalanya kawasan wisata dibangun di daerah baru, tapi ada pula yang dibangun sekitar permukiman yang telah ada. Indonesia mengenal sejumlah contoh, seperti pantai Anyer di Banten, kawasan Sanur di Bali. Pembangunan kawasan ini menarik pembangunan lebih lanjut yang apabila tidak dikelola dengan baik akan melampaui daya dukung, sehingga keadaan yang semula menarik akan menjadi sebaliknya. Kawasan wisata cenderung menjadi gugus besar lingkungan binaan dengan fungsi pariwisata, dengan dampak negatif yang perlu dicermati adalah

- prasarana yang tidak disiapkan untuk perkembangan yang meningkat pesat,
- kesenjangan sosial ekonomi antara wisatawan dan penduduk setempat,
- konsentrasi pada fungsi ekonomi menimbulkan landasan ekonomi yang terpusat dan sempit.

Kawasan wisata dalam skala besar di Indonesia belum ada yang dapat menjadi contoh bagi perkembangan yang semula meningkat kemudian menurun dengan drastis. Tidak ada salahnya apabila disimak keadaan kawasan di mancanegara seperti misalnya Pattaya di Thailand atau Gold Coast di Australia agar pengalaman pahitnya tidak terulang di sini.

Daerah pusat kota tua di kota-kota besar dunia pada mulanya adalah daerah industri dan perdagangan. Daerah ini mulai ditinggalkan pada masa meningkatnya pembangunan di daerah *suburban*, sehingga meninggalkan daerah pusat kota dalam keadaan tidak berfungsi dan tidak terawat. Sejumlah kota besar dan kota pelabuhan di Indonesia memiliki keadaan yang serupa. Sekitar tahun 70 dan 80-an, kota-kota besar dunia mulai meninggalkan pembangunan bagian kota dalam skala besar. Daerah kota tua mendapat perhatian kembali, karena keadaan lingkungan yang tidak terawat meningkatkan jumlah tindak kriminal. Melalui kegiatan pariwisata bagian kota tua yang ditinggalkan ini dimanfaatkan kembali. Pemanfaatan kembali ini tidak memberi penekanan dalam pembangunan baru akan tetapi lebih pada renovasi kawasan.

5. Kasus

5.1 Pattaya, Thailand

Keadaan

- 2,5 jam perjalanan dari kota Bangkok
- lokasi pada muara sungai, kampung nelayan

- iklim tropis

Perkembangan

- 1940 perkembangan awal
- 1960 gelombang wisman/militer AS
- 1970 pembangunan hotel-internasional dan prasarana
- jumlah wisatawan
1973 – 250.000 ; 1982 – 600.000;
1987 – 1.400.000; 1990 – 2.700.000
- wisatawan lokal, meningkat dari 6% pada awal pertumbuhan menjadi 40% pada tahun 1990

Dampak positif

- peningkatan lapangan kerja
- menghidupkan kembali *Thai-craft*
- peningkatan kondisi perumahan
- peningkatan pembangunan lingkungan

Dampak negatif

- pembangunan hotel dalam jumlah besar tidak disertai perencanaan dan kontrol pembangunan
- kebutuhan prasarana melebihi kemampuan pengadaaan
- peningkatan kepadatan lalu lintas
- kekurangan pengadaan air
- buruknya pengolahan limbah
- tumbuhnya permukiman liar yang mengakibatkan peningkatan sektor informal
- polusi berat terhadap pantai dan laut

Pada akhirnya dampak negatif ini menyebabkan wisatawan mencari tempat baru, sehingga keadaan Pattaya menjadi makin menurun.

5.2 Fremantle – Western Australia

Keadaan

- lokasi 20 km sebelah barat kota Perth
- merupakan kota pelabuhan yang memiliki industri

Perkembangan

- 1850 pembuangan narapidana
- 1890 penemuan emas di pedalaman menimbulkan pembangunan besar-besaran; gaya Victoria memberi karakter pada kesejahteraan lingkungan binaan pada masa itu
- tumbuhnya jalur kereta api dan penerbangan menurunkan perhatian ke kota ini, sehingga kondisi lingkungan memburuk yang pada gilirannya membuat sewa hunian murah dan menjadi lingkungan hunian minoritas etnik
- pada tahun 1981 tercapai tingkat pengangguran dan kemiskinan tertinggi

Keadaan di atas mendorong timbulnya gagasan pada pemerintah lokal untuk mengupayakan demolisi menyeluruh dan pembangunan baru (*major urban renewal*). Sementara itu, jauh sebelumnya, yakni pada tahun 1970 sebuah organisasi masyarakat di bidang pelestarian lingkungan melobi pemerintah kota untuk

menggiatkan preservasi bangunan bersejarah. Kegiatan ditandai dengan adanya pemugaran kota secara gradual dan lambat.

Pada tahun 1983 Australia memenangkan *America's Cup*, sebuah lomba perahu layar dengan rute New York Fremantle. Sepanjang sejarah penyelenggaraan lomba ini, pemenang lomba dipegang bergantian antara Amerika dan Inggris. Kemenangan Australia memusatkan perhatian masyarakat negara ini ke kota Fremantle yang mengakibatkan peningkatan jumlah wisatawan. Perlu dicatat bahwa lomba ini dapat menarik perhatian secara intensif karena sifatnya yang unik dan status lomba yang bergengsi. Di samping itu kemenangan Australia terjadi pada waktu yang tepat, setelah bertahun-tahun hanya ada dua pemenang. Dengan demikian kejadian tersebut menjadi sangat signifikan dalam menciptakan pusat perhatian dan daya tarik.

Dampak positif

- kedatangan 900.000 wisatawan
- pemasukan > \$ 1 billion
- menciptakan 14.000 peluang kerja
- meningkatkan kualitas hidup
- terjadi percepatan pembangunan kota yang didukung oleh (1) telah ada rencana pengembangan kota, (2) sikap penduduk mendukung preservasi lingkungan

Dampak negatif

- harga tanah dan bangunan meningkat tinggi,
- peningkatan harga menggusur kelompok ekonomi lemah,
- tumbuhnya kriminalitas dan prostitusi.

Perkembangan yang terjadi sebagai dampak meningkatnya kegiatan wisata adalah tumbuhnya industri jasa dan teknologi, serta pengembangan pariwisata lebih

luas.

6. Kesimpulan

Tidak dapat dipungkiri pariwisata membawa dampak positif bagi suatu daerah dan yang paling diharapkan tentunya adalah peningkatan keadaan ekonomi. Selanjutnya peningkatan ini diharapkan akan meningkatkan kualitas lingkungan binaan dengan adanya pembangunan pariwisata.

Di sisi lain, pembangunan pariwisata yang berlebihan, baik pada lingkungan binaan peninggalan masa lalu maupun pada lingkungan yang baru, akan memberi dampak yang tidak diharapkan. Pengelolaan yang baik dan cermat sangat diperlukan agar pembangunan tidak melebihi daya dukung lingkungan binaan sebagai daya tarik dan pendukung kegiatan pariwisata. Dalam semangat pengembangan pariwisata hendaknya tidak dilupakan untuk memelihara karakter lingkungan binaan setempat.

Dengan demikian pembangunan lingkungan binaan dalam pengembangan pariwisata tidak dapat dipandang secara terpisah dari permasalahan pembangunan secara menyeluruh. Lingkungan binaan tidak dapat diisolasi hanya bagi fungsi pariwisata, karena sifat kegiatannya menarik timbulnya kegiatan lain.

REFERENSI

- Craig, S., & Smith, C.F. (1991). *Learning to Live with Tourism*. Melbourne: Longman.
- Gunn (1995). *Tourism Planning, An Integrated and Sustainable Development*. New York: Van Nostrand Reinhold
- ITB-Queensland University Distance Education. *Tourism Impact Studies*. Tourism and Hospitality Courseware
- Koatoff S. (1992). *City Assembled*. Boston: Bulfinch Press Book, Little, Brown and Compaby.

WACANA

DARI HAL 4 PENGEMBANGAN FUNGSI KORIDOR ALAM....

adanya peraturan penggunaan lahan daerah Pasir Jambu yang detil dan perizinan bangunan yang ketat menyebabkan tata atur bangunan tidak memperhitungkan keberadaan objek wisata yang ada di sekitarnya.

3. Pembangunan beberapa fasilitas pendukung wisata yang tidak terencana

Peningkatan aktivitas perekonomian penduduk mendorong pendirian warung dan kios semakin banyak dan tidak teratur. Penggunaan material dan konstruksi semi permanen memperburuk rona lingkungan. Penimbunan sampah mulai terlihat di tepi jalan. Beberapa bangunan tua bergaya kolonial di tepi jalan arteri belum dimanfaatkan sebagai daya tarik wisata. Hal ini menunjukkan belum adanya perencanaan daerah yang sensitif terhadap potensi wisatanya dan bersifat komprehensif.

4. Pengelolaan objek wisata yang tidak sinergis dari berbagai instansi

Pengelolaan antar objek wisata dalam satu kawasan

terlihat tidak terpadu. Ada objek wisata yang dikelola oleh lebih dari 1 instansi justru memperburuk kualitas daya tarik lingkungannya. Seperti objek wisata Situ Patengan yang melibatkan 2 instansi dalam pengelolaannya yaitu PT Perkebunan Nusantara (PTPN) VIII Rancabali untuk perijinan usaha di dalam kawasan perkebunan yang ada di sekitar daya tarik wisata utama dan Balai Konservasi Sumber Daya Alam (BKSDA) untuk perlindungan dan pelestarian kawasan danau dan hutan lindung yang menjadi daya tarik wisata utama. Pembangunan fasilitas usaha wisata yang sebagian besar berupa warung-warung makanan terlihat tidak direncanakan. Perletakan warung terus memanjang mendekati kawasan hutan lindung yang memudahkan wisatawan memasuki kawasan tanpa ijin. Pendangkalan danau Patengan diperkirakan terjadi akibat erosi di kawasan hutan lindung sejalan dengan meningkatnya jumlah jalan setapak di hutan yang digunakan para

wisatawan untuk tracking tanpa ijin petugas BKSDA.

Ketidaksienergisan tersebut terlihat pula pada pengelolaan prasarana jalan yang melintasi kawasan objek wisata seperti kawasan hutan milik Perum Perhutani dan kawasan perkebunan teh PTPN VIII Rancabali. Pemerintah daerah dan pemilik kawasan objek wisata merasa tidak bertanggung jawab terhadap hilangnya rambu-rambu pengaman, dibangunnya warung-warung di pinggir jalan, dan rusaknya beberapa *shelter* wisata di sepanjang jalan yang mengurangi keamanan dan kenyamanan perjalanan wisatawan.

Seluruh permasalahan di atas berakibat pada menurunnya daya dukung koridor alam dalam menghadapi perkembangan pariwisata. Penyebab utamanya adalah tidak adanya pemahaman yang menyeluruh tentang fungsi koridor alam, baik dari pemerintah maupun masyarakat. Tidak adanya peraturan tentang pengembangan koridor alam atau pedoman yang mengatur pembangunan fisik di sepanjang jalan sebagai bukti bahwa pemahaman fungsi koridor, khususnya koridor alam, baru dalam lingkup pelayanan kegiatan ekonomi masyarakat.

Pengembangan Fungsi Koridor Sirkulasi dalam Mendukung Identitas SKW Patengan

Perhatian pengembangan SKW Patengan sekarang dan di masa datang akan terfokus pada kualitas koridor alam yang menghubungkan daerah asal wisatawan (*place of origin*) dengan daerah tujuan wisata (*destinations*) dan antar *destinations*. Tidak mengherankan karena jalan yang menyandang peran sebagai penunjang utama kegiatan ekonomi akan mengalami perubahan yang cepat dan terus-menerus sesuai dengan perubahan dan respon ekonomi masyarakat di sepanjang jalan. Oleh karena itu, pengembangan fungsi koridor SKW Patengan ditujukan untuk mendukung pembentukan citra SKW Patengan yang berkelanjutan.

WTO (1979) menyatakan bahwa pembentukan citra kawasan wisata selalu ditransformasikan dari perubahan citra kawasan yang sudah terjadi sehingga pengembangan fungsi koridor SKW Patengan didasarkan pada permasalahan yang muncul di SKW tersebut yang menyebabkan penurunan daya dukung koridor. Pembahasan permasalahan SKW Patengan tidak hanya dikaitkan dengan fungsi-fungsi koridor yang sudah berkembang namun juga dikaitkan dengan dimensi politik, ekonomi, sosial, dan budaya karena dalam permasalahan tersebut terdapat:

- konflik ekonomi dalam menanggapi peningkatan aktivitas ekonomi masyarakat,
 - ancaman kelestarian lingkungan dan cadangan SDA
 - ancaman hilangnya daya tarik wisata alam,
 - konflik politik dalam perencanaan dan pengelolannya,
- dan memunculkan masalah lebih lanjut berupa:
- konflik sosial dan budaya yang akan muncul sejalan

dengan semakin besarnya interaksi sosial dan pertukaran budaya antara penduduk dan wisatawan dalam pengembangan sektor pariwisata, dan ancaman hilangnya daya tarik koridor dalam satu kesatuan daya tarik di SKW.

Dari permasalahan di atas, fungsi koridor SKW Patengan dikembangkan sebagai pengembangan fungsi ekonomi, konservasi dan preservasi lingkungan alam, politik, sosial, budaya, daya tarik wisata dan pendidikan yang dijabarkan lebih lanjut sebagai berikut:

1. **fungsi ekonomi:** *memberi tempat bagi kemungkinan pengembangan ekonomi sektor riil dengan memperhatikan komoditas lokal dan pemberdayaan masyarakat setempat.*

Salah satu tujuan pengembangan pariwisata di daerah adalah peningkatan ekonomi daerah yang ditunjukkan dengan giatnya aktivitas sektor riil oleh masyarakat. Berkembangnya warung-warung atau kios makanan, kerajinan, dan beberapa fasilitas pelayanan seperti wartel, villa merupakan pertanda baik keberhasilan pengembangan pariwisata. Pembangunan di pinggir jalan arteri adalah pilihan utama dalam memulai usaha karena dianggap tempat terdekat dengan pengunjung dari luar daerah yang relatif asing terhadap lingkungan yang dikunjungi. Pembangunan fisiknya harus diatur dalam peraturan khusus dengan didukung oleh pengawasan dan kesadaran dari pemerintah dan masyarakat untuk mematuhi. Pembatasan luas area pemanfaatan, tinggi bangunan, pilihan rona bangunan dan aspek perancangan fisik lainnya harus dipertimbangkan sesuai dengan potensi (daya tarik wisata, permintaan wisatawan/ pasar dan kemampuan penduduk), kendala (daya dukung lingkungan) dan kesepakatan atau komitmen dari seluruh pihak yang terkait.

2. **fungsi konservasi dan preservasi lingkungan:** *koridor menjadi indikator kerusakan lingkungan, terutama di kawasan belakang koridor alam.*

Indikator yang termudah dalam menilai kerusakan lingkungan adalah penurunan rona lingkungan kawasan. Pemandangan alam seperti sawah dan hutan merupakan aset wisata yang berharga. Aset ini dapat dengan mudah hilang karena pembangunan fisik dan perilaku negatif masyarakat dan wisatawan dalam menanggapi pariwisata secara oportunis (keuntungan besar dalam waktu singkat). Pemantauan perubahan lingkungan di koridor dapat dilakukan oleh wisatawan dan penduduk secara langsung. Apabila area belakang tersebut harus tertutup oleh bangunan, pembangunan fisik di sepanjang jalan seharusnya menyediakan akses pandangan dari koridor ke area belakang koridor alam atau memperhatikan faktor kepadatan bangunan.

3. **fungsi politik:** *koridor menjadi tempat berkumpulnya seluruh konflik kepentingan atau menjadi media penyatu berbagai kepentingan yang ber-*

beda-beda.

Konflik politik atau kepentingan di daerah yang berdekatan dengan kawasan SDA sering terkait erat dengan karakter lingkungan alam, kondisi geografis dan topografis setempat. Seperti diuraikan di atas, koridor sirkulasi sebagai salah satu tempat berkumpulnya seluruh kepentingan dan konflik kepentingan sehingga perencanaan dan pengembangannya akan melibatkan seluruh pihak yang berkepentingan mendapat keuntungan dari pariwisata, mulai dari pengelola objek, pemilik fasilitas akomodasi, pemerintah, pelaku ekonomi sektor riil dan pemilik fasilitas pelayanan umum lainnya seperti angkutan umum dan telekomunikasi. Sifat individualitas dalam pengembangan dan pengelolaan pariwisata seyogyanya hanya terjadi dalam masing-masing objek wisata, namun tidak pada pengelolaan SKW. Seluruh lembaga seharusnya sadar terhadap tanggung jawabnya pada kualitas koridor yang menyuplai wisatawan ke seluruh objek atau daerah tujuan wisata. Masyarakat sebagai sasaran dan pelaku pembangunan tidak dapat diabaikan dengan hanya mementingkan permintaan lembaga yang menguntungkan. Adanya demonstrasi dari masyarakat menyangkut pemindahan terminal lama dan pembangunan terminal baru menunjukkan bukti bahwa perencanaan koridor tidak bisa dilaksanakan secara sepihak. Masyarakat harus dilibatkan dan berpartisipasi secara langsung dalam proses-proses pengambilan keputusan untuk meningkatkan kesadaran pembangunan dan pembangunan yang tepat sasaran untuk menurunkan kesenjangan antara pembangunan kota dan desa, termasuk antara wisatawan dan penduduk lokal.

4. fungsi sosial: *koridor membentuk ruang interaksi sosial yang nyaman antar masyarakat dan antara masyarakat dengan wisatawan.*

Jalan dapat berkembang menjadi sangat ramai dan padat oleh kendaraan sehingga menjadi pembatas psikologis daerah bahaya bagi masyarakat dan wisatawan. Kegiatan dan gerak penduduk dibatasi oleh perasaan khawatir atau takut terhadap kendaraan sehingga mempersempit ruang bagi penduduk dalam menjalankan kehidupan sosialnya. Suasana interaksi sosial di daerah permukiman penduduk di perdesaan merupakan nilai tambah daya tarik wisata alam. Citra perdesaan yang alami akan hilang bersamaan dengan hilangnya interaksi khas masyarakat perdesaan di sekitarnya. Oleh karena itu kepadatan arus kendaraan harus dihindari atau dikurangi dengan memperhitungkan daya dukung jalan dengan moda transportasi yang diijinkan, mengatur waktu pemakaian jalan bagi moda transportasi berukuran besar, mengatur waktu efektif pusat-pusat keramaian yang memakai badan jalan seperti pasar tradisional atau pasar musiman dan menyediakan pedestrian yang cukup bagi pejalan kaki.

5. fungsi budaya: *koridor membentuk citra ruang yang mencerminkan budaya setempat, baik dalam*

bentuk fisik maupun aktivitas budaya.

Citra kawasan budaya akan terbentuk salah satunya oleh bentuk bangunan yang mengadopsi budaya setempat. Bentuk atap atau struktur bangunan di sepanjang jalan dapat membantu persepsi wisatawan terhadap budaya setempat. Selain itu, fungsi bangunan yang berkaitan dengan kegiatan budaya seperti pertunjukan tari, musik dan hasil kerajinan khas juga akan membentuk kekhasan suasana setempat bagi pengunjung. Kegiatan penduduk lainnya seperti bercocok tanam dapat membentuk suasana kawasan alam yang khas sebagai wujud gaya hidup yang sangat erat terkait dengan alam. Bangunan tua dan gaya hidup yang mengandung nilai luhur budaya lokal harus dipertahankan dan menjadi bagian perencanaan koridor alam. Pengembangan *local knowledge* tetap harus dilakukan sejalan dengan perubahan jaman dan perilaku wisatawan namun pengembangan *local knowledge* tersebut harus didasarkan pada filosofi kedaerahan yang mengandung nilai-nilai kemanusiaan, keadilan dan penghormatan kepada alam (Kusnaka, 2002).

6. fungsi daya tarik wisata : *hasil penyelesaian dari semua permasalahan dalam perencanaan dan pengembangan SKW yang terlihat salah satunya pada kualitas koridor dapat menjadi salah satu daya tarik wisata yang khas.*

Penataan koridor yang terencana dan terpadu dengan objek wisata alam lainnya menciptakan objek wisata yang khas. Daya tarik koridor dapat berbeda-beda di setiap ruas jalan sesuai dengan penyelesaian masalah yang ada di SKW dan dapat tercipta predikat-predikat unik sebagai contoh *scenic byways* di Amerika yang ditetapkan sebagai ruas jalan yang mempunyai panorama khas. Amerika sudah dapat merancang dan menetapkan 51.500 mil dari 4 juta mil jalan sebagai *scenic byways* dan dari 50 negara bagian, setiap negara bagian mempunyai rata-rata 9 rute *scenic byways* (McIntosh/Goeldner/Ritchie, 1995: 107). Daya tarik koridor dapat menambah keanekaragaman daya tarik di SKW dan memperkuat citra SKW dalam satu kesatuan.

7. fungsi pendidikan : *koridor menjadi media pendidikan lingkungan yang menambah wawasan dan pengetahuan baru bagi wisatawan dan masyarakat.*

Perencanaan koridor alam yang integratif dan informatif serta sikap masyarakat yang ramah di sepanjang koridor adalah media pendidikan yang tepat bagi para wisatawan. Koridor alam dapat mendidik wisatawan dalam pelestarian dan penghargaan pada lingkungan alam, penghormatan pada nilai budaya dan kemanusiaan. Fungsi pendidikan ini tidak terbatas bagi wisatawan saja namun juga bagi masyarakat untuk menambah pemahaman tentang potensi SKW-nya dan pelestarian lingkungannya melalui pemberdayaan masyarakat.

Penutup

Jalan sebagai wujud fisik dari konsep koridor ter-

WARTA Pariwisata

Volume V, Nomor 4

Agustus 2002



WARTA PARIWISATA—Pusat Penelitian Kepariwisata
Institut Teknologi Bandung
Villa Merah—JI Tamansari 78
Bandung 40132

Telp: (022) 2534272 Fax: (022) 2506285
Email: p2par@elga.net.id

nyata tidak memiliki nilai lebih jika dianggap hanya berfungsi ekonomi. Pertimbangan kemandirian dan kenyamanan wisatawan, salah satu penyatu citra SKW, pelestarian lingkungan, perlindungan cadangan SDA, tempat interaksi sosial dan pertukaran budaya menyebabkan koridor dapat memiliki fungsi lain.

Koridor yang tidak direncanakan dengan integratif dan komprehensif bukan saja akan menghilangkan fungsi-fungsi ekonomi, konservasi dan perservasi, politik, sosial, budaya, daya tarik wisata, dan pendidikan lingkungan namun juga akan menurunkan daya tarik destinasi wisata yang dihubungkannya.

Kualitas perencanaan dan pengembangan koridor di satuan kawasan wisata alam dapat menjadi salah satu indikator fisik yang penting dari keberhasilan pembangunan wilayah, terutama wilayah pedesaan, yang berdekatan dengan berbagai sumber daya alam yang dapat diperbarui dan tidak dapat diperbarui, seperti area hutan, pantai dan pertambangan, yang menjadi objek wisata alam.

REFERENSI

- A Sense of Place, An Interpretative Planning, Handbook*. Byron, Helen J; Treweek, Joanna R; Sheate, William R; Thompson, Stewart. 2000. *Road Developments in the UK: An Analysis of Ecological Assessment in Environmental Impact Statements Produced between 1993 and 1997*. Journal of Environmental Planning and management. Benson, John F (edt). 2000. Carfax Publisher, Taylor and Francis Ltd. UK, p. 71-97.
- Cooper, Chris; Fletcher, John; Gilbert, David; Wanhill, Stephen. 1996. *Tourism: Principles and Practices*. Longman Group Ltd. England.
- Dinas Pariwisata Daerah Kabupaten Bandung dan Pusat Penelitian Kepariwisata – ITB (2000). *Laporan Akhir Studi Rencana Pengembangan Satuan Kawasan Patengan*. Bandung.
- Dramstad, Wenche E; Olson, James D; Forman, Ricard T.T. (1996). *Landscape Ecology Principles in Landscape Architecture and Land-use Planning*. Harvard University, Graduate School of Design, Island Press. Washington DC.
- Gunn, Clare A. (1994). *Tourism Planning: Basics, Concepts, Cases*. Taylor and Francis. USA.
- McIntosh/Goeldner/Ritchie (1995). *Tourism: Principles, Practices, Philosophies*. John Wiley & Sons, Inc. New York.
- Prideaux, Bruce, Cooper, Malcolm. 2002. *Nature Corridors: A Strategy for Regional Tourism Development in Indonesia*. Asean Journal on Hospitality and Tourism Centre for Research on Tourism – Institut Teknologi Bandung. Vol. 1, pp. 23-34

WARITA SEKARYA

DARI HAL 6 PELATIHAN PEMASARAN DESTINASI WISATA...

utama untuk menerapkan ilmu pemasaran pariwisata yang tepat guna di daerahnya (58%).

Kunjungan lapangan yang mengikuti kuliah-kuliah, dilakukan ke beberapa objek wisata seperti Pusat IP-TEK, Sasana Budaya Ganesha dan area perbelanjaan jeans Cihampelas. Namun demikian yang nampak menjadi favorit utama peserta, berdasarkan hasil angket yang disebar di akhir pelatihan, tetap objek-objek wisata Bandung yang telah luas dikenal masyarakat, seperti Gunung Tangkuban Parahu dan Museum Geologi.

Pelatihan ini merupakan salah satu dari serangkaian pelatihan yang diselenggarakan Pusat Penelitian Kepariwisata-ITB pada tahun 2002. Sesuai rencana, pada tahun 2003 yang akan datang, pelatihan serupa akan kembali diadakan.

Mungkin karena materi pelatihan yang dianggap penting, atau karena kerjasama akrab dan kekeluargaan yang sempat terjalin, lebih dari 15% peserta mengusulkan agar lama pelatihan diperpanjang hingga lebih dari 2 minggu!

(SM)