

PERAN TRANSPORTASI DALAM MENDUKUNG KAWASAN STRATEGIS PARIWISATA NASIONAL DANAU TOBA

TRANSPORTATION ROLE IN SUPPORTING THE NATIONAL TOURISM STRATEGIC AREAS LAKE TOBA

Budi Sitorus
Sekretariat Jenderal Kementerian
Perhubungan
budi_dephub@yahoo.co.id

Christina Natalia Sitorus
Universitas Pembangunan Nasional
kitin_maniez@yahoo.com

ABSTRACT

The research objective is to identify and analyze the development problems of Lake Toba regional and support the accelerated development. The results are on the development of tourism region of Lake Toba of which improve accessibility and connectivity of transport from / to the tourist locations around the area of Lake Toba to build toll roads Kualanamu-Parapat, Silangit-Parapat and feeder roads as well as liaison adequate and smooth traffic, safe, congratulations. This research is Qualitative descriptive using a qualitative analysis approach and public policy analysis to find the steps of developing national tourism strategic areas.

Keywords: *national tourism strategic area, accessibility and connectivity area of lake toba*

ABSTRAK

Tujuan penelitian mengidentifikasi dan menganalisis permasalahan pembangunan kawasan Danau Toba serta mendukung percepatan pembangunan. Hasil adalah rekomendasi pengembangan kawasan pariwisata Danau Toba di antaranya meningkatkan aksesibilitas dan konektivitas transportasi dari/ke lokasi-lokasi wisata di seluruh wilayah Danau Toba dengan membangun jalan tol Kualanamu-Parapat, Silangit-Parapat dan jalan pengumpan serta penghubung yang memadai serta lalu lintas lancar, aman, selamat. Penelitian bersifat deskriptif kualitatif dengan menggunakan metode pendekatan analisis kualitatif dan analisis kebijakan publik untuk menemukan langkah-langkah pengembangan kawasan strategis pariwisata nasional.

Kata kunci : kawasan strategis pariwisata nasional, aksesibilitas dan konektivitas kawasan danau toba

PENDAHULUAN

Danau Toba merupakan danau alam yang terbentuk dari sebuah danau tekto-vulkanik dengan ukuran panjang 100 kilometer dan lebar 30 kilometer terletak di Provinsi Sumatera Utara. Danau ini merupakan danau terbesar di Indonesia dan Asia Tenggara, dan di tengah danau terdapat sebuah pulau vulkanik bernama Pulau Samosir.

Keindahan Danau Toba dapat dirasakan ketika kita tiba sana. Oleh karena itu, tak salah kiranya apabila Presiden RI menetapkan Danau Toba sebagai Kawasan Strategis Pariwisata Nasional. Penetapan Kawasan Danau Toba sebagai Kawasan Strategis Pembangunan Nasional, sebagaimana hal ini tertuang dalam Peraturan Pemerintah Nomor 50 Tahun 2011 tentang Rencana Induk Pembangunan Kepariwisata Nasional Tahun 2010-2015. Pembangunan kawasan Danau Toba ini dilakukan sebagai upaya Pemerintah untuk meningkatkan devisa negara melalui meningkatnya jumlah wisatawan baik lokal maupun internasional, karena mereka bisa berkunjung ke kawasan-kawasan Danau Toba, Parapat, Pulau Samosir, Tomok, Tuk-Tuk, Ambarita, Simanindo, dan Panguruan.

Agar rencana pembangunan kepariwisataan tersebut berjalan lancar, diperlukan koordinasi lintas Kementerian. Terkait hal ini, Menteri Koordinator Kemaritiman menjelaskan, terdapat 9 (sembilan) rencana, yaitu perpanjangan landasan Bandar Udara Sibisa, Pembangunan resor turis resor, Pembangunan Jalan Tol Kualanamu-Parapat, Pendalaman Tano Ponggol, dan pembersihan Danau Toba. Kemudian, dilakukan penyediaan lahan seluas 500 hektare untuk *eco-tourism* wilayah wisata Danau Toba, pembuatan Perpres Badan Otoritas Pariwisata Danau Toba, dan kampanye 'Bersih-Senyum' bagi warga sekitar Danau Toba. (BPIW, 2016)

Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat juga berencana

membangun dan meningkatkan akses jalan ke kawasan wisata tersebut, mulai dari membangun Jalan Lingkar Danau Toba di Pulau Samosir, hingga memperbaiki dan melakukan peningkatan jalan. Melalui Balai Besar Pengembangan Jalan Nasional (BBPJN) Wilayah-I Sumatera Utara, diusulkan kegiatan pembangunan akses jalan untuk tahun jamak (*multiyears*) 2016-2019. Untuk tahap pertama, biayanya mencapai dua puluh miliar rupiah lebih dan selanjutnya diperhitungkan lima puluh satu miliar lima ratus juta rupiah hingga sembilan puluh tujuh miliar rupiah setiap tahunnya sampai akhir tahun 2019.

Selain infrastruktur jalan diperlukan infrastruktur transportasi, seperti pembangunan dermaga penyeberangan dan kapal penyeberangan untuk mengangkut wisatawan serta kendaraan yang akan menyeberang ke Pulau Samosir. Pada sektor transportasi, tahun 2014 telah selesai dilakukan pekerjaan peningkatan dermaga penyeberangan di Simanindo Kabupaten Samosir dengan biaya empat miliar tiga ratus juta rupiah, Peningkatan dermaga penyeberangan Balige Kabupaten Toba Samosir dengan biaya empat miliar lima ratus juta rupiah. Peningkatan Dermaga Danau di Botaen Lontung Kabupaten Samosir dengan biaya dua miliar empat ratus juta rupiah, Peningkatan Dermaga Danau di Onan Rungu Kabupaten Samosir dengan biaya enam miliar enam ratus juta rupiah. Menuju kawasan Danau Toba dapat dicapai melalui penerbangan melalui Bandara Silangit yang pada saat ini terdapat 3 kali/hari frekuensi keberangkatan dan kedatangan oleh beberapa maskapai penerbangan dengan waktu tempuh 1 jam 45 menit Jakarta-Silangit.

Permasalahan kawasan Danau Toba, terkait dengan pencemaran sampah rumah tangga dan limbah pertanian serta pemberian izin usaha perhutanan dari Pemerintah Kabupaten Samosir pada tahun 2012, membuat kerusakan lingkungan. Hal tersebut terjadi karena penebangan pohon besar-besaran yang menyebabkan longsor

serta banjir yang menimbulkan korban jiwa. Pencemaran lingkungan berupa limbah padat dan limbah cair serta polusi udara yang menjangkau jarak beberapa kilometer dari lokasi pabrik Indorayon di Sosorladang Porsea sempat menjadi isu pokok selama bertahun-tahun karena menyangkut penurunan kesehatan manusia, hewan, ternak, bahkan ikan di daerah sekitarnya. Penebangan hutan yang tidak terkendali se bagai bahan baku industri berdampak buruk karena kerusakan hutan dan jalan yang dilalui kendaraan truk yang melebihi kapasitas daya dukung jalan. Kerusakan hutan mengakibatkan hutan tidak berfungsi sebagai *reservoir* atau cadangan sumber air yang mengalir ke Danau Toba sehingga debit air jauh berkurang, keindahan dan keaslian flora juga berubah.

Meskipun izin usaha perusahaan yang melanggar sudah dicabut dan kegiatan penebangan hutan telah dihentikan, kerusakan lingkungan di Danau Toba masih belum teratasi sehingga wilayah Danau Toba perlu untuk direvitalisasi serta pembenahan sikap masyarakat untuk mendukung gerakan masyarakat sehat sebelum pekerjaan pembangunan pariwisata Danau Toba dikembangkan. Hal ini perlu mendapat apresiasi pengembangan pariwisata Danau Toba agar dapat diwujudkan dengan komitmen yang kuat.

Dari hal di atas, dibutuhkan analisis permasalahan khususnya terhadap aksesibilitas dan konektivitas kawasan pariwisata Danau Toba melalui pendekatan kebijakan publik untuk mencari solusi terhadap permasalahan pada transportasi darat. Metode yang digunakan adalah metode deskriptif-kualitatif melalui studi pustaka, literatur, *benchmarking*, dan pengamatan lapangan. Sebagaimana asal kata transportasi berasal dari bahasa Latin yaitu *transportare*, *trans* berarti seberang atau sebelah lain dan *portare* berarti mengangkut atau membawa. Jadi transportasi berarti mengangkut atau membawa (sesuatu) ke sebelah lain atau dari suatu tempat ke tempat lainnya. Ini

berarti transportasi merupakan suatu jasa yang diberikan, guna menolong orang dan barang untuk dibawa dari suatu tempat ke tempat lainnya. Dengan demikian, transportasi dapat diberi definisi sebagai usaha dan kegiatan mengangkut atau membawa barang dan/atau penumpang dari suatu tempat ke tempat lainnya. Dapat ditegaskan lagi bahwa transportasi adalah jasa yang dipergunakan sebagai alat untuk memperoleh keuntungan-keuntungan ekonomis dalam berbagai kegiatan usaha dan hubungan kemasyarakatan (Kamaluddin, 2003).

Berfungsinya alat pendukung proses perpindahan ini sesuai dengan yang diinginkan, tidak terlepas dari kehadiran seluruh subsistem tersebut secara serentak. Masing-masing unsur tidak bisa hadir dan beroperasi sendiri-sendiri, semuanya harus terintegrasi secara serentak (Miro, 2005). Menurut Galtung (dalam Trijono, 2007), pembangunan merupakan upaya untuk memenuhi kebutuhan dasar manusia, baik secara individual maupun kelompok, dengan cara-cara yang tidak menimbulkan kerusakan, baik terhadap kehidupan sosial maupun lingkungan alam. Pembangunan adalah suatu usaha pertumbuhan dan perubahan yang berencana dan dilakukan secara sadar oleh suatu bangsa, negara, dan pemerintah menuju modernitas dalam rangka pembinaan bangsa. (Siagian, 2005)

Sebagaimana diatur dalam Undang Undang Nomor 10 Tahun 2004 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan kebijakan nasional tersebut seyogianya berupa suatu undang-undang percepatan pembangunan daerah tertinggal (UU PPDT). Kebijakan nasional diambil sebagai upaya agar terdapat koordinasi yang baik dan tidak menegasikan otonomi daerah yang sudah berjalan. Mengingat kebijakan nasional tersebut akan mengatur tentang pemenuhan hak-hak konstitusional dan hak-hak asasi, serta hak dan kewajiban warga negara.

Tujuan percepatan pembangunan daerah tertinggal, yaitu : 1) memberikan

dan menjamin pemenuhan hak dan kesempatan kepada setiap warga negara dan daerah tertinggal untuk mewujudkan keadilan dan kesejahteraan agar setara dengan daerah lainnya dalam wilayah NKRI; 2) memberdayakan masyarakat daerah tertinggal melalui pembukaan atau peningkatan akses dalam berbagai bidang sehingga mereka mampu menjaga harkat dan martabat sebagaimana warga negara Indonesia lainnya; 3) meningkatkan kualitas sumber daya manusia melalui pemenuhan kebutuhan dasar masyarakat, termasuk namun tidak terbatas pada kesehatan, pendidikan, dan lapangan pekerjaan; 4) meningkatkan ketersediaan sarana dan prasarana di dalam daerah tertinggal, antara lain energi (listrik), transportasi, telekomunikasi, dan sarana perdagangan; dan 5) mempercepat terciptanya keseimbangan pembangunan daerah tertinggal dengan daerah lainnya, sehingga terjadi harmonisasi kehidupan antar masyarakat.

Penelitian bersifat deskriptif kualitatif dengan menggunakan metode pendekatan analisis kualitatif dan analisis kebijakan publik untuk menemukan langkah konkret dalam kaitannya dengan pengembangan kawasan strategis pariwisata nasional.

Pengumpulan data menggunakan teknik pengumpulan data sekunder, bersumber dari berbagai sumber dari BPS Kabupaten Samosir, Kementerian Perhubungan, dan Kementerian PU PERA.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Berdasarkan penelitian yang dilakukan oleh Fransiska Roslila Eva Purnama Pardede dan Ida Bagus Suryawan tentang strategi pengelolaan Kabupaten Samosir sebagai daya tarik wisata alam di Provinsi Sumatera Utara (2016), potensi Pulau Samosir memiliki potensi sangat beragam dan terdiri atas berbagai destinasi dan dikategorikan menjadi dua potensi, antara lain potensi alamiah yang

dapat dikembangkan menjadi daya tarik wisata alam yaitu pantai, keindahan alam, danau, dan kondisi lingkungan dan strategi pengelolaan pariwisata Samosir.

Berdasarkan strategi ST-SO-WT-WO, Pardede dan Suryawan menegaskan bahwa penyediaan sumber daya manusia yang berkualitas dan memadai dalam bidang pariwisata, melalui pendidikan dan pelatihan tentang sadar wisata, harus semakin ditingkatkan, perekrutan tenaga kerja di Kabupaten Samosir juga agar lebih mengutamakan masyarakat setempat, yang dalam hal ini masyarakat di Kabupaten Samosir. Begitu pula, instansi setempat mesti mengembangkan kepariwisataan dengan cara membuat paket wisata, peningkatan fasilitas umum yang menunjang kepariwisataan, dan meningkatkan kerja sama serta hubungan yang lebih baik dengan pihak Dinas Pariwisata dan Kebudayaan Provinsi Sumatera Utara juga dengan Dinas Pariwisata dan Kebudayaan di daerah pariwisata lain, seperti Bali dan Lombok (Pardede, 2016)

Berdasarkan penelitian yang berjudul Pengembangan Destinasi Pariwisata di Kepulauan Selayar Sulawesi Selatan dilakukan oleh Nurul Nadjmi, Wiendu Nuryanti, Budi Prayitno, dan Nindy Soewarno, dapat disimpulkan sebagai berikut Pengembangan destinasi Pariwisata kepulauan yang ada di Kepulauan Selayar dalam hal ini Klaster Selayar – Takabonerate, sangat erat kaitannya dengan pembagian jenis wisata yang terdapat di kawasan destinasi, sehingga pembagian daerah-daerah inti dan pendukung menjadi sangat penting untuk mendapatkan kawasan destinasi wisata yang terarah dan teratur. Kebijakan dan Program pengembangan destinasi Pariwisata klaster Selayar – Takabonerate, dengan pengembangan daya tarik wisata bahari Selayar, memiliki pokok program intensifikasi produk dengan melakukan kegiatan dukungan intensifikasi produk melalui pengembangan “wisata bahari” di Pulau Selayar, intensifikasi

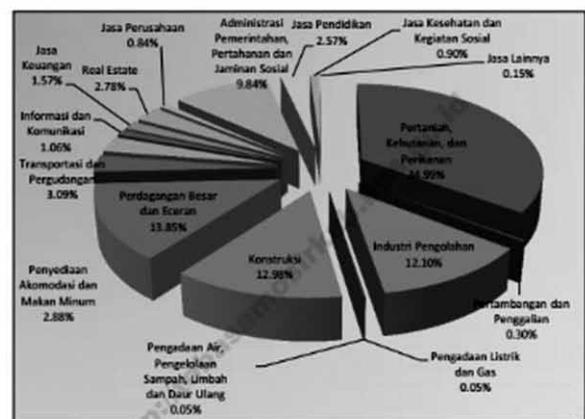
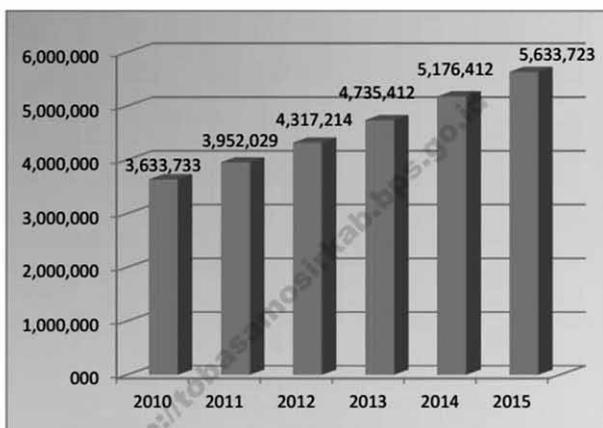
fasilitas penunjang kepariwisataan dengan melakukan kegiatan dukungan pengembangan objek wisata pendukung di kawasan “wisata bahari” di Pulau Selayar, dukungan pengembangan fasilitas penunjang wisata (*parking area, visitor centre shelter, sign and posting, community centre, rescue point, rest area, seafood promenade*) di Pulau Selayar, dukungan pengembangan akses laut (sarana prasarana transportasi, rute dan moda) dan fasilitas pelabuhan di Bulukumba, pelabuhan ferry di Pamatata dan Benteng dan Bandara H. Aroeppala di Pulau Selayar. Pengembangan infrastruktur kepariwisataan, peningkatan kapasitas dan peran serta masyarakat dengan kegiatan kampanye sapta pesona (sosialisasi sadar wisata) pemberdayaan kelompok sadar wisata, *training need assessment* bagi masyarakat lokal. Peningkatan SDM dan pelaku usaha kepariwisataan, pemetaan, analisis dan perluasan pasar, dengan melakukan kegiatan analisis pasar pengembangan daya tarik wisata di kawasan “wisata bahari” di Pulau Selayar.

Kabupaten Toba Samosir merupakan Kabupaten terdiri atas 16 (enam belas) kecamatan dengan luas wilayah 2.021,80 km². Daerah tersebut terletak di Danau Toba dengan 16 kecamatan (Kecamatan Balige, Tampahan, Laguboti, Habinsaran, Borbor, Nassau, Silaen, Sigumpar, Porsea,

Pintu Pohan Meranti, Siantar Narumonda, Parmaksian, Lumban Julu, Uluan, Ajibata dan Bonatua Lunasi) dengan Ibu Kota Balige memiliki penduduk 38.088 jiwa pada tahun 2015, tingkat kepadatan penduduk di Balige sebesar 418.32 jiwa/km².

Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) merupakan ukuran kinerja makro kegiatan ekonomi suatu wilayah. PDRB suatu wilayah menggambarkan struktur ekonomi daerah, peranan sektor sektor ekonomi dan pergeserannya yang didasarkan pada PDRB atas dasar harga berlaku. Di samping itu PDRB menunjukkan laju pertumbuhan ekonomi baik secara total maupun per sektor dengan membandingkan PDRB tahun berjalan terhadap tahun sebelumnya menggunakan dasar harga konstan pada 2010. PDRB Kabupaten Toba Samosir atas dasar harga tahun 2015 sebesar Rp. 5.181.286,1 juta. Berdasarkan dasar harga konstan 2010 PDRB Kabupaten Toba Samosir pada 2015 sebesar Rp. 4.355.221,01 juta. atau mengalami pertumbuhan sebesar 4,24% dibanding dengan 2014.

Masyarakat sekitar Danau Toba memiliki mata pencarian sebagai petani dan nelayan. Masyarakat di sana juga mengandalkan kekayaan alam di sekitar tempat pemukiman di Danau Toba, seraya menjunjung tinggi budaya dan tradisi serta kearifan lokal Danau Toba.



Sumber : BPS Kabupaten Toba Samosir

Gambar 1 Perkembangan PDRB dan Distribusi PDRB atas Harga Berlakau Kab. Toba Samosir

Menurut data lapangan kerja, penduduk bekerja lebih banyak di sektor pertanian (pertanian, perkebunan, kehutanan, pemburuan, dan perikanan) yaitu 48.480 jiwa (73,22%), diikuti sektor jasa kemasyarakatan, sosial dan perorangan yaitu 4.447 jiwa (6,72%), sektor perdagangan besar/eceran, rumah makan, dan jasa akomodasi yaitu 7.599 jiwa (11,48%), sektor industri pengolahan yaitu 2.471 (3,73%), sektor konstruksi yaitu 1.234 jiwa (1,86%), sektor transportasi, pergudangan dan komunikasi yaitu 1.689 jiwa (2,55%), dan sektor lembaga keuangan dan usaha persewaan yaitu 292 jiwa (0,44%). Sementara itu, Tingkat Partisipasi Angkatan Kerja (TPAK) dan Tingkat Pengangguran Terbuka (TPT) penduduk Kabupaten Toba Samosir pada 2015 sebesar 80,28%.

Indeks Pembangunan Manusia (IPM) adalah pengukuran perbandingan dari harapan hidup, melek huruf, pendidikan, dan standar hidup untuk semua negara seluruh dunia. IPM digunakan untuk mengklasifikasi suatu negara apakah merupakan sebuah negara maju, negara berkembang, atau negara terbelakang, juga untuk mengukur pengaruh dari

kebijakan ekonomi terhadap kualitas hidup. Berdasarkan data BPS Kabupaten Toba Samosir, IPM tahun 2015 Kabupaten Samosir sebesar 73,40 sedangkan pada tahun 2014 sebesar 72,45, seperti terlihat pada Tabel 1.

Dari Tabel 1, IPM Kabupaten Toba Samosir selama periode 12 tahun mengalami peningkatan rata-rata sebesar 75,40. Pada 2013 IPM Kabupaten Toba Samosir mengalami kenaikan tertinggi sebesar 77,49

Selain IPM, infrastruktur jalan di Kabupaten Toba Samosir pada 2015 mencapai 1.366,21 km yang terbagi atas jalan negara 60,89 km, jalan provinsi sepanjang 199,50 km, dan jalan kabupaten sepanjang 1.105,82 km. Berdasarkan kondisi jalan di Kabupaten Toba Samosir pada 2015, sekitar 25,20% merupakan jalan dengan kondisi baik, sekitar 19,57% dalam keadaan sedang, sekitar 29,00% dalam kondisi rusak, dan 26,23% rusak berat. Kecamatan Habinsaran merupakan kecamatan yang memiliki jalan terpanjang sekitar 27,91% dan Kecamatan Bonatua Lunasi merupakan kecamatan yang memiliki jalan terpendek sekitar 0,38% dari total jalan kabupaten.

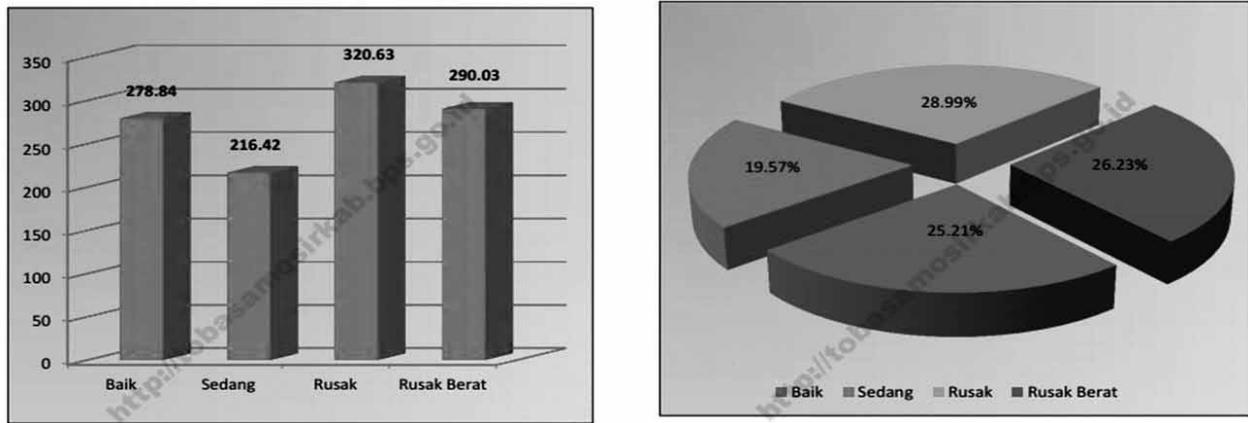
Tabel 1 Indeks Pembangunan Manusia (IPM) di Kabupaten Toba Samosir

Kabupaten/Kota Regency/ Municipality (1)	2014 (2)	2015 (3)	Tahun	IPM
			1	2
Kabupaten/ Regency				
Nias	57,98	58,85	2004	73,80
Mandailing Natal	63,42	63,99	2005	74,50
Tapanuli Selatan	67,22	67,63	2006	75,20
Tapanuli Tengah	66,16	67,06	2007	75,34
Tapanuli Utara	70,70	71,32	2008	75,75
Toba Samosir	72,79	73,40	2009	76,22
Labuhan batu	70,06	70,23	2010	76,55
Asahan	67,51	68,40	2011	76,93
Simalungun	70,89	71,24	2012	77,21
Dairi	67,91	69,00	2013	77,49
Karo	71,84	72,69	2014*)	72,49
Deli Serdang	71,98	72,79	2015*)	73,40
Langkat	68,00	68,53		
Nias Selatan	57,78	58,74		
Humbang Hasundutan	65,59	66,03		
Pakpak Bharat	65,06	65,53		
Samosir	67,80	68,43		

Sumber : Badan Pusat Statistik

Keterangan : *) Menggunakan Metode Penghitungan yang baru

Sumber : BPS Kabupaten Toba Samosir



Sumber : BPS Kabupaten Toba Samosir

Gambar 2 Kondisi dan Presentasi Jalan Di Kabupaten Toba Samosir

Data kunjungan wisatawan ke Danau Toba dalam 5 tahun terakhir menunjukkan bahwa kunjungan wisatawan mancanegara pada 2011 dan 2012 cukup tinggi, masing-masing mencapai 15.000 kunjungan, tetapi kemudian turun menjadi 11.000 kunjungan pada 2013. Total angka kunjungan pada 2014, termasuk wisatawan mancanegara dan nusantara sebanyak 180.000 kunjungan. Program percepatan pembangunan Destinasi Pariwisata Danau Toba menargetkan jumlah kunjungan wisatawan mancanegara sebesar 1.000.000 kunjungan pada tahun 2019. Peningkatan ini akan dicapai melalui peningkatan aksesibilitas dan atraksi.

Jumlah kunjungan kapal, penumpang

dan barang pada angkutan danau di Kabupaten Toba Samosir tahun 2015 dari 3 (tiga) dermaga masing-masing 5.859 kunjungan kapal, 212.446 penumpang dan 6.470,0 ton barang. Dermaga Ajibata merupakan dermaga yang paling sibuk. Jumlah kunjungan kapal, penumpang dan barang di dermaga tersebut tahun 2015 masing-masing 4.002 kunjungan kapal, 172.980 penumpang dan 5.621,0 ton barang. Jumlah perahu/kapal yang terdapat di Kabupaten Toba Samosir pada tahun 2015 sebanyak 42 yang terdiri dari 7 perahu motor tempel dan 35 kapal motor. Perahu/kapal motor terbanyak terdapat di Kecamatan Ajibata yaitu sebanyak 21 perahu dengan 5 perahu motor tempel dan 16 kapal motor (tabel 2, 3 dan 4)

Tabel 2 Jumlah Kunjungan Kapal di Dermaga Ajibata

Dermaga/Pier : Ajibata			
Bulan/Month	Kapal/Ships (Unit/Unit)	Penumpang/ Passengers (Orang/Person)	Barang/Cargo (Ton)
(1)	(2)	(3)	(4)
1. Januari/January	335	15 630	730
2. Pebruari/February	328	13 100	280
3. Maret/March	339	14 250	300
4. April/April	331	13 300	310
5. Mei/May	330	13 250	290
6. Juni/June	339	15 450	601
7. Juli/July	332	15 400	690
8. Agustus/August	332	14 230	400
9. September/September	334	14 100	390
10. Oktober/October	330	14 280	380
11. November/November	332	14 350	420
12. Desember/December	340	15 640	830
Jumlah/Total	2015	4 002	172 980
	2014	3 936	179 750
	2013	3 944	167 400
Sumber/ Source :	Dinas Perhubungan Kabupaten Toba Samosir/ Transportation Office of Toba Samosir Regency		

Tabel 3 Jumlah Kunjungan Kapal di Dermaga Porsea

Dermaga/Pier : Porsea

Bulan/Month	Kapal/Ships (Unit/Unit)	Penumpang/ Passengers (Orang/Perso	Barang/Cargo (Ton)	
(1)	(2)	(3)	(4)	
1. Januari/January	12	344	12,0	
2. Pebruari/February	8	247	9,0	
3. Maret/March	8	335	10,0	
4. April/April	8	440	11,0	
5. Mei/May	8	304	11,0	
6. Juni/June	8	420	13,0	
7. Juli/July	12	456	8,0	
8. Agustus/August	10	441	9,0	
9. September/September	8	296	8,0	
10. Oktober/October	8	456	8,0	
11. November/November	8	396	15,0	
12. Desember/December	12	529	14,0	
Jumlah/Total	2015	110	4 664	128,0
	2014	53	1 650	48,0
	2013	104	4 092	110,6

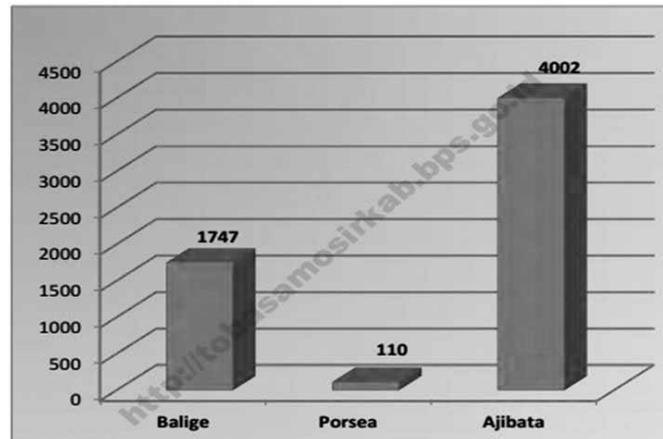
Sumber/
Source : Dinas Perhubungan Kabupaten Toba Samosir/
Transportation Office of Toba Samosir Regency

Tabel 4 Jumlah Kunjungan Kapal di Dermaga Balige

Dermaga/Pier : Balige

Bulan/Month	Kapal/Ships (Unit/Unit)	Penumpang/ Passengers (Orang/Perso	Barang/Cargo (Ton)	
(1)	(2)	(3)	(4)	
1. Januari/January	151	3880	60,0	
2. Pebruari/February	135	2037	45,0	
3. Maret/March	140	2270	68,0	
4. April/April	142	2370	60,0	
5. Mei/May	150	2420	69,0	
6. Juni/June	184	3230	60,0	
7. Juli/July	140	2300	62,0	
8. Agustus/August	138	2120	45,0	
9. September/September	178	3025	72,0	
10. Oktober/October	189	3330	85,0	
11. November/November	200	3920	95,0	
12. Desember/December	192	3900	89,0	
Jumlah/Total	2015	1 747	34 802	810,0
	2014	1 700	30 735	284,6
	2013	1 731	21 752	430,5

Sumber/
Source : Dinas Perhubungan Kabupaten Toba Samosir/
Transportation Office of Toba Samosir Regency



Sumber : BPS Kabupaten Toba Samosir

Gambar 3 Grafik Angkutan Danau di setiap Dermaga Tahun 2015

Responsible tourism merupakan konsep yang akan diterapkan dalam pengembangan Destinasi Pariwisata Danau Toba, yang mewajibkan pengembangannya harus ramah dan memperhatikan daya dukung lingkungan (*Carrying Capacity*). Hal ini sejalan dengan prinsip “Semakin dilestarikan, semakin mensejahterakan”.

Untuk meningkatkan konektivitas jalur udara, Garuda Indonesia membuka rute penerbangan ke Bandara Silangit perdana mulai 22 Maret 2016. Untuk tahap awal, Garuda memulai penerbangan tiga kali seminggu dengan kapasitas per-penerbangan sebanyak 96 penumpang dengan menggunakan pesawat CRJ-1000.

Peningkatan aksesibilitas ke Danau Toba juga dilakukan dengan peningkatan landasan pacu (*runway*) Bandara Silangit dari 2.400 x 30 meter menjadi 2.650 x 45 meter. Selain itu, peningkatan landasan pacu runway juga akan dilakukan pada Bandara Sibisa.

Peningkatan aksesibilitas jalur darat dilakukan dengan pembangunan jalan tol Medan-Kuala Namu-Tebing Tinggi yang proses pembebasan lahannya hingga Februari 2016 sudah mencapai 83%. Jalan tol ini ditargetkan akan beroperasi pada 2017. Untuk ruas Tebing Tinggi-Pematang Siantar-Parapat masuk dalam Proyek Strategis Nasional (PSN) karena terdapat nilai strategisnya.

Selain Bandar Udara Silangit terdapat Bandar Udara Internasional Sibisa yang terletak di Kecamatan Ajibata, Kabupaten Toba Samosir, Sumatera Utara. Bandar udara ini memiliki ukuran landasan pacu 750 x 23 m. Bandara ini terletak 10 kilometer dari Kota Parapat, Danau Toba. Bandar Udara Sibisa resmi beroperasi pada 15 November 2006 dan diikuti dengan dimulainya penerbangan perdana Susi Air rute Medan-Sibisa.

Untuk mewujudkan Destinasi Pariwisata Danau Toba menjadi *world class destination*, Badan Otorita Danau Toba menyusun *masterplan* kawasan pariwisata yang terintegrasi. Di dalam kawasan ini direncanakan akan dibangun fasilitas penunjang (*amenitas*) berupa resor hotel dan fasilitas pendukung lainnya yang memenuhi standar kelas dunia baik dari segi kenyamanan maupun keamanan. Amenitas salah satunya akan dialokasikan oleh Kementerian Pariwisata pada 600 hektare di dekat Bandara Sibisa di Kabupaten Toba Samosir. Pada daerah tersebut akan dibangun *tourism resort*.

Lima hotel bintang lima dan *convention center* berskala internasional akan dibangun di zona otorita pariwisata Danau Toba. Sudah terdapat 3 pengusaha yang berminat mengembangkan investasinya di wilayah tersebut. Kementerian Pariwisata juga mempunyai

rencana membangun objek wisata baru di sekitar Danau Toba, tepatnya kawasan zona otorita pariwisata di Kabupaten Toba Samosir, Sumatera Utara. Objek wisata itu akan berkonsep *eco tourism* (ekowisata). Pembangunan objek wisata tersebut

mencakup lapangan golf seluas 100 hektare. Berdasarkan informasi Kompas Travel, daerah tersebut merupakan lahan Badan Otorita Pariwisata (BOP) Danau Toba, yang mencakup Desa Pardamean dan Sigapiton.



Gambar 4 Kunjungan Menteri Pariwisata



Gambar 5 Kapal Penyeberangan sebagai Alat Transportasi Utama di Danau Toba

Program pembangunan kawasan Danau Toba telah menjadi program nasional sebagaimana menjadi amanah dalam Peraturan Pemerintah Nomor 50 Tahun 2011 tentang Rencana Induk Pembangunan Kepariwisata Nasional Tahun 2010–2025.

Untuk akses Danau Toba dan Pulau Samosir serta 9 destinasi wisata prioritas lainnya sepanjang 500 kilometer, Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) membutuhkan dana sekitar Rp 400 miliar per tahun. Sementara itu Kementerian Perhubungan memiliki usulan kegiatan untuk mendukung pengembangan Kawasan Strategis Nasional Danau Toba 2016-2019.

Tahun 2016 kegiatan untuk mendukung pengembangan kawasan strategis nasional danau toba dengan cara diadakannya Angkutan Pemadu Moda Bandar Udara Silangit ke Danau Toba, selanjutnya Pengadaan dan Pemasangan

Perlengkapan jalan, diadakan juga Persiapan status lahan pembangunan dermaga Ambarita (Baru), dan yang terakhir yaitu kegiatan Persiapan status lahan pembangunan dermaga Ajibata (Baru).

Pada tahun 2017 terdapat 10 (sepuluh) program pengembangan pelabuhan di Kawasan Danau Toba. Kegiatannya yaitu peningkatan pelabuhan penyebrangan di beberapa dermaga, yaitu dermaga Ajibata, Ambarita, Tigaras dan Simanindo dengan menyediakan SID dan Rencana Induk Pelabuhan. Selain itu, akan dilakukan Studi Lingkungan dan Andalalin Pelabuhan Ajibata, Ambarita, Tigaras dan Simanindo. Dan yang terakhir dilakukan pembangunan peningkatan pelabuhan penyebrangan di Simanindo, Tigaras, Ajibata dan Ambarita. Selanjutnya usulan kegiatan mendukung pengembangan kawasan strategis tersebut dapat dilihat pada Tabel 6.

Tabel 6 Usulan Kegiatan Mendukung Pengembangan Kawasan Strategis Nasional Danau Toba 2016 – 2019

No	Uraian Kegiatan	Usulan	Anggaran			
			2016	2017	2018	2019
1	Angkutan Pemadu Moda Bandara Silangit ke Danau Toba	Surat Gubernur Sumatera Utara No: 550/274/2016 tanggal 18 Januari 2016 Perihal Pembangunan Infrastruktur Danau Toba	6 unit			
2	Angkutan Pemadu Moda Bandara Sibisa			v		
3	Penambahan Kapal Ro-Ro untuk 4 Lintas			2 unit	1 unit	1 unit
4	Pengadaan dan Pemasangan Perlengkapan Jalan			v	v	v
a	Perbaiki Lokasi Rawan Kecelakaan (LRK)				v	v
5	Pembangunan Dermaga Ambarita (Baru)					
a	Persiapan Status Lahan			v		
b	SID (RIP dan DED)			990		
c	Amdal dan Andalalin			980		
d	Pembangunan (selesai)				50 M	
e	SBNP				v	
6	Pembangunan Dermaga Ajibata (Baru)					
a	Persiapan Status Lahan			v		
b	SID (RIP dan DED)			990		
c	Amdal dan Andalalin			980		
d	Pembangunan (selesai)				50 M	
e	SBNP				v	
7	Pembangunan Kapal Wisata Danau Toba					
a	DED			v		
b	Pembangunan Kapal				v	
8	Pengerukan Tano Ponggol					
a	DED dan Amdal		v			
b	Pengerukan			v		
9	Make Up Dermaga Penyeberangan					
a	Tomok					
b	Ajibata		200			
c	Tigaras		200			
d	Simanindo		200			
e	Muara		200			
f	Nainggolan		200			
g	Onanrunggu		200			
h	Balige		200			
10	Subsidi Angkutan Penyeberangan		v			

Sumber : Kementerian Perhubungan

Selain meringankan beban APBN untuk menginvestasikan pembangunan infrastruktur diperlukan peran besar kerja sama antara pemerintah dan swasta, dalam hal penanaman modal Asing (Simbolon, 2003).

Pada Gambar 6, 7 dan 8 terlihat bahwa Dermaga Wisata Ajibata di Kabupaten Toba Samosir dan Dermaga Wisata Tomok di Kabupaten Samosir, Dermaga Balige di Kabupaten Toba Samosir merupakan prasarana transportasi yang akan diperbaiki

dalam mendukung kegiatan pariwisata Danau Toba.

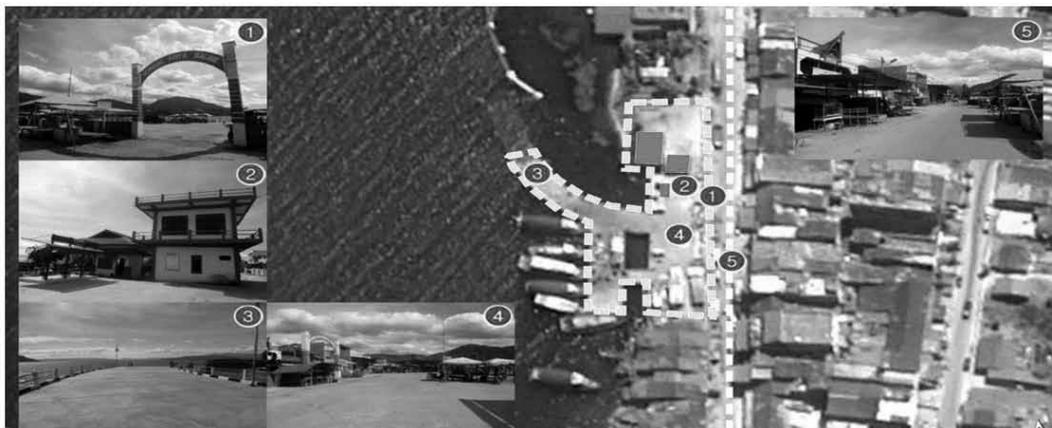
Transportasi di kawasan Danau Toba sangat penting, mengingat kawasan Danau Toba akan dikembangkan baik sebagai daerah pariwisata maupun kegiatan perekonomian masyarakat. Hal tersebut menunjukkan dengan adanya pengembangan wilayah Danau Toba diharapkan pariwisata dapat meningkat tiap tahunnya, guna mensejahterakan masyarakatnya serta membuka daerah dari keterisolasian.



Gambar 6. Visualisasi Dermaga Wisata Ajibata di Kab. Toba Samosir



Gambar 7. Visualisasi Dermaga Wisata Tomok di Kab. Samosir



Gambar 8. Visualisasi Dermaga Balige di Kab. Toba Samosir

Permasalahan yang sedang dihadapi adalah belum didukung oleh lokasi galangan kapal, sehingga untuk melakukan *docking* atau perbaikan masih mencari lokasi *docking* yang terdekat namun dengan biaya pengangkutan kapal yang cukup tinggi, padahal pembangunan kapal baru belum dapat dilaksanakan karena terkait anggaran.

Selain itu, terdapat juga permasalahan peningkatan aksesibilitas jalur darat dilakukan dengan pembangunan jalan tol Medan-Kuala Namu-Tebing Tinggi yang proses pembebasan lahannya hingga Februari 2016 mencapai 83% dan ditargetkan akan beroperasi pada 2017.

Kawasan kaldera Danau Toba dengan panjang ± 100 km dan lebar ± 30 km sebagai destinasi wisata atau objek wisata yang sangat lengkap dengan pemandangan alam yang indah, juga memiliki keanekaragaman budaya dan sejarah, karena misalnya masih terdapat batu zaman megalitik. Kehidupan sosial budaya dan eksotisme tradisi masyarakat Batak, baik yang mendiami tepian danau maupun Pulau Samosir, turut menjadi daya tarik bagi wisatawan untuk berkunjung. Sementara itu, sumbangan dari sektor lapangan usaha pendukung wisata bagi PDRB di 7 Pemerintah Daerah di kawasan Danau Toba, yakni Kabupaten Simalungun, Samosir, Toba Samosir, Dairi, Tapanuli Utara, Karo, dan Humbang Hasundutan juga terlihat masih rendah.

Organisasi Pendidikan, Ilmu Pengetahuan, dan Kebudayaan PBB (UNESCO) berencana akan menilai kembali Taman Bumi Nasional Kaldera Danau Toba pada 2017. Taman Bumi Global UNESCO (UNESCO Global Geopark, UGG) merupakan konsep pembangunan yang mengedepankan konservasi, edukasi, dan pengembangan sosial ekonomim masyarakat. Pembangunan memerlukan unsur geologi, biologi, dan budaya. Pelibatan sosial ekonomi masyarakat bisa dengan menyediakan rumah tinggal (*homestay*) dan cinderamata kepada wisatawan. Dengan kemudahan ketersediaan penginapan di

berbagai lokasi, disertai berbagai fasilitas yang berkualitas, akan memperpanjang lama tinggal wisatawan (*length of stay*) dan menambah tingkat penginapan hotel (*occupancy rate*), dan *home stay*.

Dengan terbentuknya Badan Otorita Danau Toba, dan rencana Pemerintah akan menyiapkan infrastruktur dengan anggaran sebesar Rp.21 triliun untuk mempercepat kawasan Danau Toba, diharapkan dapat membangkitkan kembali wisata Danau Toba menjadi daerah tujuan wisata yang unggul. Oleh karena itu, perlu diikuti rencana aksi mengembangkan kepariwisataan Danau Toba melalui langkah-langkah konkret.

Pariwisata dan konservasi dapat berjalan dalam satu harmoni hubungan simbiosis mutualisme atau saling menguntungkan, yaitu penerimaan dari wisata disisihkan sebagian untuk konservasi penjaga lingkungan, yaitu keindahan alam/panorama yang dapat terus dinikmati wisatawan.

Menanamkan peduli lingkungan kepada anak-anak, pemuda/pemudi, dididik di sekolah untuk kerja bakti menanam pohon, menjaga kebersihan. Juga, mendorong kearifan lokal, seperti melarang merusak lingkungan dan mengawasinya, pembuatan tanaman biota danau, mendanai pelatihan dan modal usaha produktif yang menunjang kegiatan pariwisata, seperti pemandu wisata, kuliner, kerajinan tangan, tenunan ulos, dan lain-lain. Hal ini telah diungkapkan Goleman (2009), ketika ia mengisahkan bagaimana tumbuhnya kecerdasan ekologis yang ditunjukkan suku Sher di dataran tinggi Tibet.

Perlu diperhatikan bahwa pengembangan kawasan ekowisata terpadu Danau Toba harus melibatkan masyarakat agar memberikan dampak ekonomi langsung bagi penduduk. Areal di lokasi sekitar 400 hektare yang akan dikembangkan adalah untuk perhotelan, pusat konsumsi, wisata air, dan ekowisata. Begitu pula, agar dilengkapi dengan taman bunga untuk situs ekowisata dan dapat menjadi objek wisata sekaligus fasilitas

pendidikan atau riset bagi masyarakat.

Terkait dengan hal di atas, dibutuhkan pengembangan transportasi untuk meningkatkan aksesibilitas dan konektivitas dari dan ke kawasan Danau Toba untuk menjangkau 7 kabupaten. Karena berfungsi sebagai *promoting* dan *servicing*, transportasi perlu terus dibenahi dan dikembangkan mengingat mampu menciptakan nilai tempat (*place utility*), nilai waktu (*time utility*) yang menumbuhkan bangkitan (*generating*) *tarikan*, dan distribusi dalam pemindahan barang dan penumpang.

Dengan menghubungkan wisatawan ke lokasi-lokasi wisata secara cepat, tepat, aman, dan nyaman dengan biaya terjangkau, maka kemudahan-kemudahan yang diciptakan transportasi menjadi pembangkit dan pendorong bagi perkembangan ekonomi dan kemajuan daerah.

Sarana dan prasarana transportasi perlu dikembangkan dan ditingkatkan kualitas pelayanannya, seperti sarana transportasi darat, armada bus, dan kendaraan yang berukuran tepat, kapal penyeberangan di danau dan sungai dengan tonase tepat, dermaga, dan pesawat udara yang berukuran sesuai dengan kemampuan landasan pacu.

SIMPULAN

Daya tarik alam dan budaya di Kawasan Danau Toba berpotensi besar dalam mengembangkan pariwisata, namun belum dimanfaatkan secara maksimal. Dukungan transportasi dalam menunjang Danau Toba sebagai kawasan strategis pariwisata masih belum optimal. Oleh karena itu, masih diperlukan keseriusan dan perhatian baik pemerintah, swasta, dan masyarakat, serta ketersediaan anggaran pembangunan untuk infrastruktur transportasi, serta pembenahan terhadap aksesibilitas dan konektivitas dari dan menuju objek wisata Danau Toba perlu terus

ditingkatkan. Dengan demikian, dalam tata kelola pemerintahan untuk koordinasi antar kementerian/lembaga perlu terus ditingkatkan dalam pengembangan Danau Toba sebagai kawasan strategis pariwisata, serta diperlukan upaya selain melaksanakan pembangunan perlu kiranya agar menurunkan tingkat kerusakan lingkungan, menurunkan tingkat kerusakan kawasan hutan lindung dari penebangan liar, serta mengubah pola pikir masyarakat setempat yang kurang ramah terhadap turis domestik maupun mancanegara, agar meningkatkan pariwisata nasional. Yang juga patut dicatat, sebagai pendukung gerak laju pertumbuhan ekonomi dan kepariwisataan nasional, terkait dengan pengembangan Danau Toba sebagai destinasi wisata, dibutuhkan investasi untuk pembangunan galangan kapal guna membangun kapal yang dibutuhkan sebagai alat transportasi di kawasan Danau Toba.

DAFTAR PUSTAKA

- Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah. 2016. BPIW Koordinasikan Pengembangan Kawasan Wisata Danau Toba. [diakses]. <http://bpiw.pu.go.id/article/detail/bpiw-koordinasikan-pengembangan-kawasan-wisata-danau-toba>. [16 Januari 2017].
- Badan Pusat Statistik Kabupaten Toba Samosir. 2016. *Indeks Pembangunan Manusia (IPM) di Kabupaten Toba Samosir Tahun*. [diakses]. <https://tobasamosirkab.bps.go.id/> [27 Desember 2016].
- Goleman, Daniel. 2000. *Kecerdasan Emosi : Mengapa Intelegensi Lebih Tinggi Daripada IQ, Alih Bahasa T. Hermay*. Jakarta: Gramedia Pustaka Utama.
- Kamaluddin, Rustian. 2003. *Ekonomi*

Transportasi. Jakarta: Ghalia Indonesia.

Tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan. Jakarta: UU RI.

[Kemenhub RI] Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. 2016. Usulan Kegiatan Mendukung Pengembangan Kawasan Strategis Nasional Danau Toba 2016 - 2019. Jakarta: Kemenhub RI.

Miro, F. 2005. *Perencanaan Transportasi untuk Mahasiswa, Perencana, & Praktisi*. Jakarta: Erlangga.

Pardede, *et al.* 2016. 'Strategi Pengelolaan Kabupaten Samosir Sebagai Daya Tarik Wisata Alam di Provinsi Sumatera Utara'. *Jurnal Destinasi Pariwisata*. 4 (1).

Pengembangan Destinasi Pariwisata di Kepulauan Selayar Sulawesi Selatan, Nurul Nadjmi, Wiendu Nuryanti, Budi Prayitno, & Nindyo Soewarno. Fakultas Teknik Unhas. <http://eng.unhas.ac.id/arsitektur/files/587f0e845f42c.pdf> [17 April 2017].

[PP RI] Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 50 Tahun 2011 tentang Rencana Induk Pembangunan Kepariwisata Nasional Tahun 2010-2015. Jakarta: PP RI.

Siagian, Sondang. P.2005. *Administrasi Pembangunan, Konsep Dimensi & Strateginya*. Jakarta: Bumi Aksara.

Simbolon, Maringin Masry. 2003. *Ekonomi Transportasi*. Jakarta: Ghalia Indonesia.

Trijono, Lambang. 2007. *Pembangunan Sebagai Perdamaian*. Jakarta: Yayasan Obor Indonesia.

[UU RI] Undang Undang Republik Indonesia Nomor 10 Tahun 2004

Halaman ini sengaja dikosongkan.