

PERENCANAAN PARIWISATA DALAM PEMBANGUNAN WILAYAH BERKELANJUTAN

TEORI DAN PRAKTIK

Dr. Ir. Citra Persada MSc.

KATA PENGANTAR

Pariwisata global telah mengalami ekspansi dan diversifikasi secara berkelanjutan, dan menjadi salah satu sektor ekonomi yang terbesar dan tercepat pertumbuhannya. Peningkatan jumlah destinasi dan investasi di bidang pariwisata, menjadikan pariwisata sebagai faktor kunci dalam pendapatan ekspor, penciptaan lapangan kerja, pengembangan usaha dan infrastruktur di dunia. Meskipun krisis global terjadi beberapa kali, jumlah perjalanan wisatawan internasional tetap menunjukkan pertumbuhan yang positif, diawali tahun 1950 jumlah wisatawan dunia sebanyak 25 juta orang, jumlah ini meningkat menjadi 278 juta orang pada tahun 1980. Pada tahun 1995 jumlah tersebut meningkat hampir dua kali lipat yaitu sebesar 528 Juta orang, dan menjadi 1,1 milyar orang pada tahun 2014. Total wisatawan dunia pada tahun 2014 tersebut tumbuh 5% dibandingkan tahun sebelumnya. Lebih dari 300 juta (27,1%) masuk ke Asia dan khusus di Asia Tenggara mencapai 96,7 juta kunjungan wisatawan. (UNWTO, 2014; WTTC, 2015).

Ditengah situasi global yang tidak kondusif seperti faktor ekonomi, kekerasan, serangan teroris, dan memanasnya situasi pencari suaka--perjalanan wisatawan dunia masih tumbuh 4,5%. Ekonomi global diprediksi akan meningkat kembali pada 2016, menurut World Bank pertumbuhan ekonomi dunia akan tumbuh sebesar 2,9 persen, hal ini akan menjadi pendorong sektor pariwisata dari sisi permintaan. Menurut *World Tourism Organization* (WTO) pada tahun 2020 jumlah wisatawan global akan meningkatkan menjadi 1,6 milyar orang dengan perolehan devisa sebesar 3,4 triliun dollar AS. Sebesar 10,7 % permodalan dunia berupa investasi pariwisata, dan kesempatan kerja sebanyak 204 juta orang yang berarti bahwa satu di antara sembilan orang akan bekerja di sektor pariwisata.

Di Indonesia pariwisata diharapkan dapat menjadi penghasil devisa utama dan memulihkan pertumbuhan ekonomi secara cepat dan merata, khususnya perekonomian masyarakat lokal. Pemerintah melalui Kementerian Pariwisata menargetkan pada tahun 2020, sektor pariwisata menjadi penghasil devisa terbesar, dimana sebelumnya tahun 2015 masih ke ke 4 setelah minyak bumi dan gas; batu bara; dan minyak kelapa sawit. Pariwisata adalah katalisator pembangunan, karena pariwisata salah satu sektor yang diyakini tidak hanya sekedar mampu menjadi andalan dalam usaha meningkatkan perolehan devisa untuk pembangunan, tetapi juga mampu mengentaskan kemiskinan.

Pada tahun 2017, total kunjungan wisman ke Indonesia mencapai 15 juta jiwa (dari 400 an juta wisatawan dunia yang berkunjung ke Asia Pasific), penerimaan devisa sebesar 202,13 triliun (US \$ 15,2 Milyar) dan menyerap tenaga kerja sebanyak 12,6 juta orang. Kementerian Pariwisata (2016) memproyeksikan industri pariwisata nasional pada 2019 berkontribusi 5% terhadap Produk Domestik Bruto (PDB) nasional, menghasilkan devisa senilai Rp 280 triliun (US \$ 20 Milyar), menyerap 13 juta tenaga kerja, meningkatkan indeks daya saing, serta mendapatkan kunjungan 20 juta wisatawan mancanegara (wisman) dan 275 juta wisatawan nusantara (wisnus).

Saat ini pariwisata berada pada era dimana teknologi informasi dan komunikasi berkembang sangat pesat dan pariwisata sedang menuju *e-tourism*. Hal ini berimplikasi pada perubahan pola perjalanan dan komunikasi wisatawan di dunia, termasuk juga di Indonesia dan Provinsi Lampung. Wisatawan dengan mudah memperoleh berbagai informasi tentang destinasi wisata, karena dapat berkomunikasi langsung dengan *guide* atau pramuwisata lokal di destinasi wisata yang terpencil sekalipun. Akibatnya adalah

obyek dan daya tarik wisata yang awalnya belum berkembang bisa saja tiba-tiba sangat terkenal. Untuk itu pariwisata perlu didorong pembangunannya agar lebih terarah dan terencana. Perencanaan dan pembangunan pariwisata dimasa yang akan datang diarahkan pada pengelolaan ruang destinasi yang inovatif, melibatkan *stakeholders*, berbasis masyarakat, dan berkelanjutan.

Provinsi Lampung, walaupun tidak masuk 10 Destinasi Pariwisata Prioritas (DPP), tetapi sangat prospektif berkembang menjadi destinasi pariwisata yang penting dalam skala regional (Sumatera), Nasional bahkan Internasional, hal ini karena posisi geostrategis Provinsi Lampung yang sangat menguntungkan dari berbagai aspek dan membaiknya akses menuju Lampung baik darat, laut maupun udara. Perkembangan kepariwisataan Provinsi Lampung dari sisi *demand* (permintaan) dan *supply* (penawaran) terus meningkat dalam beberapa tahun terakhir. Dari sisi *supply*, potensi objek wisata yang siap jual juga berkembang, mulai dari objek wisata alam seperti: bahari, pegunungan, *special interest* maupun petualangan (seperti: di Krakatau, Pahawang, Teluk Kiluan, TNWK, TNBBS dan *surfing* di Tanjung Setia), wisata budaya (pandangan hidup, adat istiadat), wisata sejarah sampai buatan manusia (seperti: *Theme Park*) di kawasan perkotaan.

Dari sisi permintaan pasar, walaupun selama 20 tahun terakhir (1990-2010) jumlah kedatangan wisatawan mancanegara sangat fluktuatif, tetapi kunjungan wisatawan nusantara terakhir terus meningkat. Pada 5 tahun terakhir (2010-2015) jumlah wisatawan nusantara (wisnus) ke Lampung meningkat cukup tajam, pada tahun 2010 jumlah kunjungan wisatawan nusantara hanya 2.136.103 meningkat menjadi 5.370.803 pada tahun 2015. Begitu juga dengan wisatawan mancanegara pada tahun 2010 hanya 37.503 meningkat menjadi 114.907 pada tahun 2015. Walaupun selalu terjadi peningkatan jumlah wisatawan yang berkunjung ke Lampung, tetapi jumlah tersebut masih sangat sedikit dibanding yang datang ke Indonesia.

Buku ini menyajikan berbagai literatur dan praktek atau aplikasi berkaitan dengan perencanaan pariwisata berkelanjutan. Tulisan dalam buku ini merupakan hasil pemikiran dan penelitian penulis terhadap kepariwisataan Lampung sejak penulis hijrah ke Lampung tahun 1994 yang lalu. Metode yang dipakai dalam penulisan buku ini adalah pengamatan lapangan dan kajian pustaka. Kajian pustaka bersumber dari literatur dalam dan luar negeri, data Kementerian Pariwisata, Biro Pusat Statistik, Dinas Pariwisata Provinsi dan Kabupaten di Lampung buku referensi dan dari berbagai jurnal Pariwisata. Pengalaman lapangan penulis peroleh baik dalam melakukan perjalanan secara pribadi maupun selama penulis sebagai Sekretaris dan Anggota Komite Kepariwisataan Lampung (2004-2011), Anggota Penentu Kebijakan di Badan Promosi Pariwisata Daerah (BPPD) Provinsi Lampung (2012-2016), dan Anggota Komisi Kemaritiman, Ekonomi Kreatif dan Pariwisata Dewan Riset Daerah Provinsi Lampung (2015- 2018). Akhirnya, semoga buku ini dapat bermanfaat dan memberikan sumbangan pemikiran bagi keilmuan bidang pariwisata dan pengembangan pariwisata Lampung ke depan.

Bandarlampung, Oktober 2018

Dr. Ir. Citra Persada M.Sc.

KATA SAMBUTAN

Saya menyambut baik terbitnya buku ini. Buku ini hadir ketika semua pihak sedang gencar-gencarnya mengembangkan pariwisata Lampung. Pariwisata Indonesia dan khususnya Lampung saat ini kembali bangkit sejalan dengan pertumbuhan dan perkembangan ekonomi dan didukung oleh teknologi informasi. Pemerintah (baik eksekutif maupun legislatif), swasta, lembaga swadaya masyarakat dan masyarakat umum sedang bersemangat bersama-sama membangun dan mengembangkan pariwisata Lampung.

Walaupun perjalanan pariwisata Lampung masih relatif pendek dibandingkan pariwisata Indonesia atau negara industri, tetapi menarik untuk dicermati. Lampung dalam tiga dasawarsa terakhir, sebagaimana juga Indonesia mengalami situasi politik dan ekonomi yang sangat cepat berubah. Hal ini tentu berdampak pada pengembangan pariwisata, tetapi bagaimanapun semangat membangun pariwisata Lampung tetap tinggi. Hal ini dapat dilihat dari uraian yang ada dalam buku ini dalam dua puluh lima tahun terakhir (1990-2015).

Pembangunan pariwisata tidak hanya untuk tujuan ekonomi, tetapi lebih luas dari itu yaitu untuk membangun bangsa. Membangun bangsa dapat dilihat dari berbagai dimensi sebagaimana yang diamanatkan dalam UUD 45, GBHN, Propenas, Renstra dan sebagainya. Dimana diantaranya adalah untuk memupuk rasa cinta tanah air, meningkatkan persatuan dan kesatuan dan pemanfaatan kekayaan Indonesia untuk seluas-luasnya kepentingan masyarakat. Pemahaman tentang pariwisata membangun bangsa dan bahasa sederhana adalah bagaimana membangun pariwisata yang dapat mensejahterakan bangsa Indonesia. Artinya bagaimana membangun pariwisata untuk bangsa Indonesia, bangsa yang bermartabat, tidak miskin, tidak dijajah bangsa lain, memiliki jati diri, bertanggung jawab terhadap kepentingan global serta mampu menunjukkan kualitasnya. Pemahaman ini hendaknya juga menjadi pegangan bagi para pengambilan keputusan, dalam pengembangan pariwisata Lampung.

Buku yang cukup lengkap dan dapat membuka cakrawala pembaca untuk mengetahui begitu banyak aspek yang perlu dipertimbangkan dalam perencanaan pariwisata berkelanjutan. Bahwa, prinsip-prinsip pariwisata itu adalah multidimensi (multi aspek, multiregion, multisektor, multilevel dan multidisiplin) membutuhkan perencanaan yang holistik dan terintegrasi kiranya cukup tergambar dalam buku ini.

Dengan melihat prinsip-prinsip pembangunan pariwisata di atas, maka diperlukan perencanaan yang sungguh-sungguh dalam jangka panjang dan menyangkut banyak aspek atau sektor. Tentu ini bukan pekerjaan “sederhana” yang dapat dilaksanakan hanya oleh Dinas Pariwisata. Dalam pembangunan pariwisata berbasis masyarakat misalnya perlu disiapkan masyarakatnya agar dapat menjadikan pariwisata sebagai sumber pendapatan dan peningkatan perekonomian masyarakat di suatu daerah di sekitar objek wisata. Dengan kata lain menyiapkan masyarakat ini hendaknya dalam seluruh aspek aktivitas kehidupannya, apakah di bidang pertanian, industri kecil, kegiatan sosial budaya, pendidikan, dan lain-lain.

Bandarlampung, Januari 2017

Drs. H. Idrus Djaendar Muda (alm)

DAFTAR ISI

• <i>Kata Pengantar</i>	<i>ii</i>
• <i>Kata Sambutan</i>	<i>v</i>
• <i>Daftar Isi</i>	<i>vi</i>
• <i>Daftar Tabel dan Gambar</i>	<i>ix</i>
• <i>Daftar Lampiran</i>	<i>x</i>
BAB I : PENDAHULUAN	1
BAB II : PERENCANAAN DAN PERKEMBANGAN PARIWISATA DAERAH	7
2.1 TEORI : PERENCANAAN PARIWISATA	7
2.1.1 Pengertian Perencanaan	7
2.1.2 Karakteristik dan Sistem Perencanaan	9
2.1.3 Konsep Perencanaan Pariwisata	11
2.1.4 Proses Perencanaan Pariwisata	12
2.1.5 Hirarki Perencanaan Pariwisata	14
2.1.6 Produk Perencanaan Pariwisata	17
2.1.7 Penutup	21
2.2 KASUS: PERENCANAAN PARIWISATA PROVINSI LAMPUNG	22
2.2.1 Pariwisata Lampung Dalam Perencanaan Wilayah (1990-2015)	22
2.2.2 Perencanaan Pariwisata di Provinsi Lampung	24
2.2.3 Integrasi Rencana Tata Ruang Wilayah dan Rencana Induk Pengembangan Pariwisata	29
2.2.4 Penutup	33
BAB III : MODEL PERENCANAAN PARIWISATA BERKELANJUTAN	36
3.1 TEORI: PERENCANAAN PARIWISATA BERBASIS MASYARAKAT	36
3.1.1 Pariwisata Berbasis Masyarakat	36
3.1.2 Perencanaan Pariwisata dan Pemberdayaan Masyarakat	39
3.1.3 Proses Perencanaan Berbasis Masyarakat	40
3.1.4 Penutup	43
3.2 KASUS: PERAN KELEMBAGAAN MASYARAKAT DALAM PENGEMBANGAN PARIWISATA	44
3.2.1 Peran Kelembagaan Masyarakat dalam Pengembangan Pariwisata	44
3.2.2 Peran Kelembagaan dalam Pengembangan Pariwisata di Pulau Sebesi, Kawasan Krakatau, Kabupaten Lampung Selatan	48
3.2.3 Peran Kelembagaan dalam Pengembangan Pariwisata di Teluk Kiluan, Kabupaten Tanggamus	49
3.2.4 Peran Kelembagaan dalam Pengembangan Pariwisata di Pulau Pahawang, Kabupaten Pesawaran	51
3.2.5 Penutup	53

3.3 TEORI: PERENCANAAN KOLABORATIF DALAM PEMBANGUNAN PARIWISATA	54
3.3.1 Definisi Kolaboratif	54
3.3.2 Perencanaan Kolaboratif	54
3.3.3 Proses Perencanaan Kolaboratif	57
3.3.4 Perencanaan Pariwisata Kolaboratif	61
3.3.5 Penutup	64
3.4 KASUS: PERENCANAAN KOLABORATIF DALAM PEMBANGUNAN PARIWISATA LAMPUNG	65
3.4.1 Kebutuhan Perencanaan Kolaboratif	65
3.4.2 Aktor Perencanaan Kolaboratif	66
3.4.3 Pelaksanaan Pembangunan Kolaboratif di Provinsi Lampung	67
3.4.4 Penutup	68
BAB IV : PERENCANAAN DAN PENGEMBANGAN PARIWISATA PERKOTAAN	69
4.1 TEORI: PERENCANAAN PARIWISATA PERKOTAAN	69
4.1.1 Sejarah Perkembangan Pariwisata Perkotaan	69
4.1.2 Pariwisata Perkotaan dan Kota Wisata	70
4.1.3 Tipologi dan Konsep Pariwisata Perkotaan	72
4.1.4 Penutup	77
4.2 KASUS: MENYIAPKAN KOTA BANDARLAMPUNG SEBAGAI DESTINASI EKOWISATA	78
4.2.1 Kota Bandarlampung sebagai Destinasi Wisata	78
4.2.2 Potensi Obyek dan Daya Tarik Wisata Kota Bandarlampung	78
4.2.3 Kebijakan Pengembangan Wisata Kota Bandarlampung	79
4.2.4 Bentuk Alternatif Ekowisata Kota Bandarlampung	81
4.2.5 Penutup	83
BAB V : PERENCANAAN DAN PENGEMBANGAN DESA DAN KAMPUNG WISATA	84
5.1 TEORI: PERENCANAAN DESA DAN KAMPUNG WISATA	84
5.1.1 Definisi Desa dan Kampung Wisata	84
5.1.2 Kriteria dan Prinsip Pengembangan Desa dan Kampung Wisata	85
5.1.3 Jenis dan Tipe Desa dan Kampung Wisata	87
5.1.4 Penutup	91
5.2 KASUS: POTENSI DAN PELUANG DESA DAN KAMPUNG WISATA DI PROVINSI LAMPUNG	93
5.2.1 Potensi dan Peluang Pengembangan Desa Wisata di Provinsi Lampung	93
5.2.2 Potensi dan Peluang Pengembangan Kampung Wisata di Kota Bandarlampung	99
5.2.3 Penutup	102

BAB VI : PENUTUP : PERENCANAAN PARIWISATA BERKELANJUTAN	103
6.1.Pariwisata dan Pembangunan Berkelanjutan	103
6.2 Prinsip Pembangunan Pariwisata Berkelanjutan	105
6.3 Perencanaan Pariwisata Berkelanjutan	106
6.4 Penutup	109
• DAFTAR PUSTAKA	111
• LAMPIRAN	

DAFTAR TABEL

	Hal.
Tabel 2.2.2 Kebijakan Pariwisata Dalam RTRW Kabupaten/Kota Provinsi Lampung	30
Tabel 3.2.1 Isu Pariwisata Dalam Kerangka Ekowisata di Pulau Pahawang	50
Tabel 3.2.2 Peran Stakeholders dalam Pengembangan Pulau Pahawang	52
Tabel 4.1.1 Kota Kreatif Unesco, Tahun 2015	74

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1.1 Proses Perencanaan Regional untuk Pariwisata	16
Gambar 2.1.2 Skala Perencanaan RIPPARDA	18
Gambar 2.1.3 Materi RIPPARNAS 2010-2025	18
Gambar 2.1.4 Kerangka muatan Rencana Induk Pembangunan Pariwisata (RIPPAR) Provinsi dan Kabupaten/Kota sesuai Permenpar 10/2016	20
Gambar 2.2.1 Kluster Pembangunan Provinsi Lampung	28
Gambar 3.3.1 Proses Perencanaan Pembangunan Berbasis Kolaborasi	57
Gambar 3.3.2 Tahapan Proses Kolaboratif	58
Gambar 3.3.3 Proses Kolaboratif melalui Tatap Muka	61
Gambar 3.3.4 Prasyarat Keberhasilan Proses Kolaboratif	62
Gambar 3.3.5 Perencanaan Kolaboratif Pariwisata Indonesia	64
Gambar 3.3.6 Perencanaan Kolaboratif Pariwisata Indonesia Berkelanjutan	65
Gambar 3.4.1 Peran SKPD Dalam Pembangunan Pariwisata Lampung	68
Gambar 5.1.1 Desa Maritim, Bontang dan Desa Pelalawan, Riau	89
Gambar 5.1.2 Desa Adat Menawai Sumatera Barat dan desa Waturako Ende NTT	90
Gambar 5.1.3 Desa Budaya, Desa Ubud, Bali dan Desa Seribu Rumah Gadang, Solok Sumbar	91
Gambar 5.1.4 Kampung kreatif Dago Pojok, Bandung	91
Gambar 5.1.5 Desa Ponggok Klaten, dan Desa Taman Sari Banyuwangi	92
Gambar 5.1.6 Desa Pujon Kidul, Malang, Jawa Timur	92
Gambar 5.2.1 Desa Wisata Agro Coklat, Negeri Sati, Gedong Tatan, Pesawaran, Lampung	95
Gambar 5.2.2 Desa Wisata Agro Lada, Lampung Timur dan Kebun Karet Lampung Selatan	95
Gambar 5.2.3 Desa Wisata Agro Brajharjosari Lampung Timur	96
Gambar 5.2.4 Desa Budaya di Kabupaten dan Kota Provinsi Lampung	97
Gambar 5.2.5 Desa Wana, Desa Wisata, Kabupaten Lampung Timur	98
Gambar 5.2.6 Bangunan Rumah Tradisional Negeri Olok Gading Kota Bandarlampung	101
Gambar 6.2.1 Prinsip Pembangunan Pariwisata Berkelanjutan	104
Gambar 6.3.1 Prinsip Perencanaan Pariwisata Berkelanjutan	105
Gambar 6.4.1 Pariwisata dan <i>Sustainable Development Goals</i> (SDGs)	106

DAFTAR LAMPIRAN

Tabel L-1	Performance Pariwisata Indonesia Tahun 2018	L-1
Tabel L-2	Jumlah Wisatawan Mancanegara dan Domestik di Provinsi Lampung 2011-2016	L-2
Gambar L-3	Jumlah Tamu Mancanegara dan Domestik yang menginap di Hotel Non Bintang di Provinsi Lampung 2013-2017	L-3
Gambar L-4	Jumlah Tamu Mancanegara dan Domestik yang menginap di Hotel Bintang di Provinsi Lampung 2013-2017	L-4
Tabel L-5	Rata-Rata Lama Tamu menginap Menurut Jenis Akomodasi di Provinsi Lampung	L-5
Tabel L-6	Distribusi PDRB Atas Harga Berlaku di Provinsi Lampung Tahun 2013-2015	L-6
Tabel L-67	PDRB Berdasarkan Lampangan Usaha di Provinsi Lampung 2013-2016	L-7

PERENCANAAN PARIWISATA DALAM PEMBANGUNAN WILAYAH BERKELANJUTAN

TEORI dan PRAKTIK

Dr. Ir. Citra Persada MSc.

BAB I

PENDAHULUAN

Pariwisata adalah sektor jasa yang akan menjadi kegiatan ekonomi penting dunia abad 21. Bagi Indonesia, pariwisata diharapkan dapat memulihkan pertumbuhan ekonomi secara cepat dan merata, khususnya perekonomian masyarakat lokal. Dilihat dari sudut ekonomi, menurut Dorodjatun (2008), sedikitnya ada 8 keuntungan pengembangan pariwisata yaitu : (1) peningkatan kesempatan berusaha, (2) kesempatan kerja, (3) peningkatan penerimaan pajak, (4) peningkatan pendapatan nasional, (5) percepatan proses pemerataan pendapatan, (6) meningkatkan nilai tambah produk hasil kebudayaan, (7) memperluas pasar produk dalam negeri dan (8) memberikan dampak multiplier effect dalam perekonomian sebagai akibat pengeluaran wisatawan, para investor, maupun perdagangan luar negeri.

Pariwisata sebagai industri jasa yang multidimensi memiliki jaringan industri ke hulu dan hilir dengan mata rantai yang sangat panjang ke berbagai daerah dan menjangkau sektor formal dan informal. Oleh sebab itu perencanaan dan pembangunan pariwisata sangat berkaitan dengan ekonomi dan ruang wilayah dalam kerangka waktu jangka pendek, menengah maupun jangka panjang 20-30 tahun. Sejalan dengan hal tersebut maka visi kepariwisataan nasional berdasarkan PP Nomor 50 Tahun 2011 tentang Rencana Induk Pengembangan Pariwisata Nasional adalah: “terwujudnya Indonesia sebagai negara tujuan pariwisata berkelas dunia, berdaya saing, berkelanjutan, mampu mendorong pembangunan daerah dan kesejahteraan rakyat”.

Pentingnya Perencanaan Berbasis Ruang dalam Pembangunan Pariwisata

Pengembangan pariwisata sebagai suatu industri jasa hendaknya diperlakukan sebagai suatu bisnis yang harus dikelola dengan menggunakan prinsip ekonomi, hukum permintaan dan penawaran, serta strategi perencanaan yang profesional. Untuk itu pariwisata perlu didorong pembangunannya agar lebih terarah dan terencana. Dalam pengembangan pariwisata di Indonesia, perencanaan dan pembangunan pariwisata diarahkan pada pembentukan destinasi-destinasi yang berada pada satu atau lebih wilayah administratif, baik skala Kabupaten/Kota maupun Provinsi. Perencanaan ruang pariwisata menjadi penting, sebagaimana yang ditetapkan dalam PP 50 tahun 2011 tentang Rencana Induk Pariwisata Nasional, bahwa perencanaan ruang pariwisata Indonesia terdiri dari 50 Destinasi Pariwisata Nasional (DPN), 88 Kawasan Strategis Pariwisata Nasional (KSPN) dan 222 Kawasan Pengembangan Pariwisata Nasional (KPPN).

Pembangunan pariwisata hendaknya dilandasi dengan perencanaan pariwisata yang mempertimbangkan penggunaan ruang pada destinasi pariwisata, pendekatan berbasis

masyarakat, serta sinergi antar *stakeholders* (pemangku kepentingan) terutama industri, pemerintah dan masyarakat. Prioritas pembangunan pariwisata nasional diarahkan pada (1) Perencanaan terintegrasi antar kementerian dan lembaga negara; (2) Peningkatan promosi pariwisata; (3) Pengembangan sumber daya manusia dan kelembagaan; (4) Pelayanan kemudahan masuk ke Indonesia ; (5) Penciptaan ekonomi lokal dan sikap masyarakat; dan (6) Perencanaan dan perancangan destinasi yang di prioritaskan pada 10 Destinasi Wisata Prioritas Nasional yaitu: Danau Toba, Kepulauan Seribu, Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) Tanjung Kelayang, Wakatobi, KEK Morotai, KEK Tanjung Lesung, Borobudur, Bromo, KEK Mandalika dan Flores Labuan Bajo. Saat ini Pantai Mandeh di Pesisir Selatan Sumatera Barat juga sedang diprioritaskan pembangunannya.

Dalam skala provinsi arah kebijakan dan program prioritas tersebut di atas dapat ditindaklanjuti pula melalui program (1) Perencanaan terintegrasi antar SKPD/OPD dan antar Kabupaten/Kota (2) Promosi yang tepat sasaran, yang didahului dengan studi kelompok sasaran pasar (3) Pengembangan sumber daya manusia dan kelembagaan (4) Peningkatan akses darat, laut dan udara melalui pembangunan infrastruktur (5) Peningkatan ekonomi lokal dan sikap masyarakat melalui pengembangan Desa Wisata dan kampanye Sadar Wisata dan Sapta Pesona (6) Perencanaan destinasi melalui penyusunan dan Penetapan Perda Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) dan Rencana Induk Pembangunan Pariwisata yang diikuti dengan Rencana Detail Tata Ruang (RDTR). Sedangkan untuk *Site Plan* dan DED (*Detail Engineering Design*) untuk kawasan pariwisata dapat bekerjasama antara pemerintah dan swasta.

Potensi dan Peluang Pariwisata Lampung

Provinsi Lampung sangat prospektif berkembang menjadi destinasi pariwisata yang penting dalam skala regional (Pulau Sumatera), Nasional bahkan Internasional, hal ini karena posisi geostrategis Provinsi Lampung yang sangat menguntungkan dari berbagai aspek dan membaiknya akses menuju Lampung baik darat, laut maupun udara. Posisi geostrategis tersebut ditandai dengan :

1. Dalam konstelasi Internasional, Provinsi Lampung sangat potensial menarik pergerakan ekonomi, karena berada pada jalur Trans ASIA, (jalan raya dan Kereta Api), dan berada pada segitiga Indonesia, Malaysia dan Singapura. Sedangkan dalam lingkup Nasional, Lampung dilalui Jalan Toll Sumatera dari Bakauheni sampai Mesuji (perbatasan Sumatera Selatan).
2. Provinsi Lampung memiliki "*Economics Advantage*" dengan keberadaan Selat Sunda sebagai *Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI)*, merupakan jalur laut perdagangan internasional yang menghubungkan Samudera Hindia dan Laut Cina Selatan. Selain itu sebagai jalur alternatif bagi pelayaran di Selat Malaka
3. Provinsi Lampung hanya "selemparan batu" dari Jakarta sebagai ibukota negara Indonesia yang merupakan pintu masuk utama wisatawan mancanegara dan Pulau Jawa yang merupakan konsentrasi penduduk terbesar di Indonesia.

4. Provinsi Lampung sebagai pintu gerbang Sumatera dari dan ke Pulau Jawa, dimana setiap tahunnya dilewati rata-rata 6-7 juta orang dan rata-rata 1-1,5 juta kendaraan yang menyeberang Pelabuhan Bakauheni.

Prasarana transportasi wilayah skala internasional, nasional dan regional yang saat ini sudah mulai dikembangkan adalah Trans Asia, Jembatan Selat Sunda (panjang 29 km, lebar 60 m), Jalan toll Bakauheni-Terbanggi Besar (145 km), dan Kereta Api Sumatera. Dalam jangka panjang, tentunya ini akan membawa dampak ekonomi wilayah yang besar terhadap Lampung.

Sejarah Singkat Pariwisata Lampung

Pembangunan pariwisata Lampung secara terencana dimulai pada tahun 1980-an ketika pariwisata nasional sedang *“booming”*, karena pada saat itu terjadi resesi dunia dimana menurunnya penghasilan negara dari sektor minyak bumi dan gas dan pariwisata ditunjuk pemerintah sebagai salah satu sektor penghasilan devisa utama. Pada awal tahun 1990-an pemerintahan Indonesia mendorong setiap Provinsi menjadi Daerah Tujuan Wisata (DTW). Pada saat itu Provinsi Lampung masuk dalam Wilayah Tujuan Wisata (WTW) C bersama dengan semua provinsi di Pulau Jawa, Provinsi Bali dan Provinsi NTB.

Dinas pariwisata Lampung berdiri tahun 1981 melalui Peraturan Daerah Lampung No. 13/81. Pada tahun 1984 mulai ada kapal pesiar *Spice Island Cruises* datang ke Pelabuhan Panjang Lampung membawa wisatawan. Mancanegara. Pada tahun 1990-an kapal pesiar lainnya juga pernah berlabuh di Panjang adalah *Awani Dream*, sejak tahun 2000 sampai sekarang tidak ada lagi kapal wisata yang datang ke Lampung melalui Panjang.

Tahun 1985 berdiri Pusat Latihan Gajah di Taman Nasional Way Kambas dan mulai dibangun di tempat atraksi gajah yang sampai saat ini masih dimanfaatkan untuk pertunjukan gajah bagi wisatawan. Perencanaan dan pengembangan pariwisata Lampung juga dipengaruhi perencanaan pariwisata nasional. Pada awal tahun 1990-an sudah disusun Rencana Induk Pengembangan Pariwisata Nasional (RIPPNAS), dan Lampung sudah tercatat sebagai salah satu daerah tujuan wisata (DWT) dengan dua objek wisata unggulannya yaitu Krakatau dan Taman Nasional Way Kambas (TNWK). Pada periode ini Kepulauan Krakatau juga secara resmi masuk ke dalam wilayah administratif Provinsi Lampung yang awalnya masuk wilayah administratif Provinsi Jawa Barat. Pariwisata Lampung berkembang pesat sampai awal tahun 2000 an.

Kontribusi sektor pariwisata (perdagangan, hotel dan restoran) dalam PDRB Provinsi Lampung dalam beberapa tahun terakhir adalah terbesar kedua setelah sektor pertanian. Pada tahun 2007, nilai sumbangan terbesar adalah dari sektor pertanian sebesar Rp 22.732.965,82 juta (37,31%), selanjutnya sumbangan kedua dari sektor perdagangan, hotel dan restoran sebesar Rp 8.714.733,36 juta (14,03 %) dan ketiga adalah industri

pengolahan sebesar Rp 8.313987,95 juta (13,65 %). Beberapa tahun terakhir kontribusi sektor pariwisata dalam PDRB agak sulit dihitung secara menyeluruh seperti sebelumnya di sektor perdagangan, hotel dan restoran. Saat ini hanya ada sektor akomodasi dan makan minum, padahal pariwisata juga ada pada sektor transportasi dan perdagangan.

Perkembangan Investasi di Bidang Pariwisata di Provinsi Lampung

Perkembangan kepariwisataan Provinsi Lampung dari sisi demand dan supply juga terus meningkat dalam beberapa tahun terakhir. Dari sisi supply potensi objek wisata alam (bahari, pegunungan, sungai dan wetland), objek wisata sejarah dan objek buatan manusia seperti *theme park* (taman rekreasi). Contoh objek wisata alam adalah: Pantai Tanjung Setia dan sekitarnya, Pantai THR seperti: Pasir Putih, Pantai Mutun dan Pantai Duta Wisata, Teluk Kiluan, Gunung Krakatau, Taman Nasional Bukit Barisan Selatan (TNBBS), Taman Nasional Way Kambas (TNWK). Objek wisata sejarah seperti: Pugung Raharjo. Objek wisata buatan manusia seperti : Taman Rekreasi di kawasan Batu Putu dan Sukadanaham (Taman Kupu-kupu Gita Persada, Taman Bumi Kedaton, Wira Garden, Lembah Hijau, Citra Garden), dan juga ada Menara Siger dan Taman Rekreasi Tabek Indah. Objek-objek wisata ini siap jual dan banyak di kunjungi wisatawan. Wisatawan mancanegara lebih banyak ke Tanjungn Setia, TNWK,TNBBS dan Gunung Krakatau, sedangkan wisatawan nusantara lebih banyak mengunjungi pantai dan resort dan Taman Rekreasi.

Potensi objek wisata buatan manusia berkembang pesat, khususnya untuk Taman Rekreasi atau sejenis *Theme park*, meningkat tajam dalam 5 tahun terakhir. Disamping itu fasilitas pendukung pariwisata seperti: akomodasi, restoran dan kolam renang juga meningkat secara signifikan dalam beberapa tahun terakhir. Dibandingkan dengan periode sebelumnya, peningkatan jumlah hotel di Provinsi Lampung sangat pesat pada 5 tahun terakhir (2010-2015). Pada tahun 2010 tercatat 174 hotel di Provinsi Lampung yang terdiri dari 10 hotel berbintang dan 164 hotel non bintang dengan jumlah kamar 4550. Pada tahun 2016 jumlah kamar hotel meningkat menjadi 7068 dengan jumlah tempat tidur 11.067, dimana jumlah hotel bintang adalah 23 dan non bintang adalah 277. Sebanyak 300 hotel tersebut tersebar paling banyak di Kota Bandarlampung (94) dan Kabupaten Pesisir Barat sebanyak 44 (Lampung Dalam Angka, 2017).

Data BPS (2008) tentang Tingkat Penghunian Kamar Hotel (TPKH) menunjukkan, tingkat hunian kamar hotel berbintang rata-rata di Lampung tahun 2007 adalah 51,2 %, sedangkan akomodasi lainnya 42,24%. Pada tahun 2017 TPKH tersebut meningkat menjadi 55,11 % untuk hotel bintang dan 46,28 % hotel melati atau non bintang. Angka ini masih dibawah angka ideal untuk kawasan pariwisata yang baik yaitu diharapkan di atas 70 %.

Restoran, agen dan biro perjalanan juga meningkat dalam beberapa tahun terakhir. Dibandingkan tahun 1996 dimana jumlah restoran sebanyak 223 , meningkat hampir 3 kali lipat tahun 2010 yaitu menjadi 652. Jumlah agent dan biro perjalanan di Provinsi Lampung

meningkat pesat dalam beberapa tahun terakhir, tahun 2015 jumlahnya meningkat menjadi 129, padahal tahun 2010 jumlahnya hanya 40, dan sebelum tahun 2005 angka ini masih di bawah 8. Hal ini sejalan dengan makin meningkatnya permintaan akan wisata dalam Provinsi Lampung sendiri, maupun perjalanan ke (inbond) dan dari (outbond) provinsi Lampung. Jika dilihat dari data biro perjalanan, maka perjalanan ke luar Lampung (outbond) masih lebih banyak dari pada ke dalam Provinsi Lampung. Tetapi diperkirakan jumlah agen perjalanan akan menurun di tahun-tahun mendatang, karena kemajuan teknologi informasi, sehingga wisatawan lebih mudah mengatur perjalanannya sendiri.

Kelompok pasar pariwisata Lampung saat ini (aktual) yang dapat dikembangkan adalah kelompok *special interest* seperti: petualangan (*adventure*) dan setengah petualangan, wisata ekologi (*ecotourism*) dan selancar (*surfing*). Kelompok potensial lainnya adalah MICE (*Meeting, Incentive, Conference and Exhibition*), karena saat ini hotel bintang dan ruang pertemuan kapasitas besar makin terus bertambah. Dari kajian studi ini diketahui bahwa negara pasar aktual dan potensial wisatawan mancanegara ke Lampung adalah Australia, Eropa, (Prancis, Belanda dan Inggris), serta Asia (Jepang, Korea, China, India). Sedangkan untuk wisatawan nusantara pasar aktual dan potensial Lampung khususnya adalah penduduk yang berasal dari Provinsi Jawa Barat, Banten, DKI Jakarta, Sumatera Selatan, Jambi dan Sumatera Barat.

Dari paparan diatas, jelaslah bahwa Provinsi Lampung memiliki hampir semua persyaratan untuk pengembangan menjadi daerah tujuan wisata, namun sampai saat ini Lampung belum dapat dikatakan cukup siap sebagai suatu destinasi. Akses bagi wisatawan adalah kata kunci yang belum dikembangkan Provinsi Lampung secara memadai. Akses yang meliputi: kemudahan memperoleh informasi tentang pariwisata Lampung, kemudahan pencapaian ke objek wisata, kemudahan memperoleh fasilitas pendukung seperti akomodasi, restoran, dan sebagainya.

Aksesibilitas dalam artian luas dapat terbangun jika semua unsur/pihak terkait sudah dapat bersinergi untuk membangun kekuatan bersama dalam pengembangan pariwisata Lampung. Perencanaan yang matang yang didukung oleh kebijakan dan program-program yang lebih fokus untuk mendorong perkembangan pariwisata Lampung perlu secara terus-menerus dilakukan untuk dapat meningkatkan jumlah kunjungan wisatawan ke Provinsi Lampung.

Buku ini merupakan kumpulan hasil pemikiran penulis yang disempurnakan setelah sebagai pernah dipublikasikan di harian surat kabar, disampaikan dalam seminar atau pelatihan di Provinsi Lampung. Beberapa komponen penting dalam pembangunan pariwisata Lampung yang belum dikembangkan secara optimal diantaranya meliputi:

1. Pada bagian pertama, adalah sebagai pendahuluan. Penulis menyampaikan secara garis besar tentang perencanaan pariwisata berkelanjutan yang menjadi benang merah isi buku ini.
2. Bagian kedua, penulis menguraikan pemikiran tentang teori dan praktek perencanaan pariwisata dan pembangunan daerah. Bagian ini juga mengulas sejauhmana peranan RIPPAP (Rencana Induk Pembangunan Pariwisata) di tingkat Nasional, Provinsi dan Kabupaten/Kota.
3. Pada bagian ketiga penulis membahas tentang teori serta praktek model perencanaan pariwisata berkelanjutan yang meliputi: perencanaan pariwisata berbasis masyarakat, peran kelembagaan atau organisasi masyarakat dan perencanaan kolaboratif. Kasus studi mengambil beberapa lokasi pariwisata pada 3 Kabupaten di Provinsi Lampung.
4. Bagian empat berisi tentang teori dan praktek pengembangan pariwisata perkotaan dengan kasus studi adalah Kota Bandarlampung, kota ini sebagai *point of distribution* pariwisata di Lampung sangat penting mempersiapkan dirinya untuk menjadi destinasi pariwisata.
5. Bagian kelima adalah tentang teori dan praktek Desa dan Kampung Wisata dengan kasus studi di Provinsi Lampung. Bagian ini juga mengulas tentang perencanaan dan strategi pengembangan Desa dan Kampung Wisata.
6. Bagian ke enam adalah penutup konsep pembangunan pariwisata berkelanjutan dengan mempersiapkan Lampung sebagai destinasi wisata yang unggul. Pada bagian ini penulis menguraikan tentang keterkaitan pariwisata dengan pembangunan berkelanjutan, prinsip pariwisata berkelanjutan dan perencanaan pariwisata berkelanjutan.

BAB II

PERENCANAAN DAN PERKEMBANGAN PARIWISATA DAERAH

BAGIAN 2.1 : TEORI: PERENCANAAN PARIWISATA

2.1.1 Pengertian Perencanaan

Perencanaan merupakan suatu aktivitas yang umum dilakukan manusia, suatu keahlian dasar dalam kehidupan yang berkaitan dengan pertimbangan suatu hasil sebelum diadakan pemilihan diantara berbagai alternatif yang ada. Sebagai suatu “idea “, perencanaan sudah dikenal sejak masa Yunani yaitu sejak munculnya kota-kota berpola pada masa itu seperti kota-kota di lembah Euphrat. Selanjutnya perencanaan modern (*modern planning*) mulai dikenal sejak akhir abad ke 19 yaitu sejak masa revolusi industri yang terjadi di Eropa Barat (Mumford, 1950, dalam Sujarto 1990). Sedangkan perencanaan sebagai suatu teori yang aktif dan mandiri baru mulai dikembangkan tidak lebih dari 30 tahun yang lalu (F.B.Gillie 1971, dalam Sujarto 1990). Perencanaan juga merupakan suatu rangkaian kegiatan berfikir yang bersinambungan dan rasional untuk memecahkan suatu permasalahan secara sistematis, efektif dan efisien (Holden, 1970, dalam Sujarto 1990).

Pengertian perencanaan secara umum adalah kegiatan untuk menentukan tindakan masa depan yang tepat, melalui urutan pilihan, dengan mempertimbangkan sumber daya yang tersedia. Sebagaimana perencanaan yang dirumuskan Tjokroamidjojo (1977) sebagai suatu proses mempersiapkan secara sistematis kegiatan-kegiatan yang dilakukan untuk mencapai tujuan tertentu, dengan memanfaatkan sumber daya yang ada supaya efisien dan efektif; Penentuan tujuan yang akan dicapai atau yang akan dilakukan, bagaimana, bilamana dan oleh siapa.

Pengertian perencanaan di bawah ini dapat menjadi rujukan:

- Perencanaan adalah usaha sadar, terorganisasi dan terus menerus yang dilakukan guna memilih alternative terbaik dari sejumlah alternative untuk mencapai tujuan tertentu (Waterson, 1965).
- Conyer dan Hill (1984) mengemukakan pengertian perencanaan dalam konteks perencanaan pembangunan sebagai proses yang kontinu, yang menyangkut pengambilan keputusan atau pilihan mengenai cara memanfaatkan sumber daya yang ada semaksimal mungkin guna mencapai tujuan-tujuan tertentu di masa depan.

- Menurut Sujarto (1986), definisi perencanaan adalah suatu usaha untuk memikirkan masa depan (cita-cita) secara rasional dan sistematis dengan cara memanfaatkan sumber daya yang ada serta efisiensi dan efektifitas mungkin.
- Perencanaan adalah proses aktivitas yang berkelanjutan dan merumuskan sesuatu yang dapat dilakukan dan diinginkan untuk masa depan serta cara mencapainya (Branch, 1995).
- Menurut Oka A Yoeti (1997) mengatakan bahwa perencanaan (*planning*) merupakan suatu mata rantai yang esensial antar pemikiran (*thought*) dan pelaksanaan (*action*).
- Perencanaan adalah *suatu proses untuk menentukan tindakan masa depan yang tepat, melalui urutan pilihan, dengan memperhitungkan sumber daya yang tersedia* (UU No. 25 tahun 2004 tentang system Perencanaan Pembangunan Nasional).

Menurut Paturusi (2008), suatu perencanaan memiliki syarat-syarat sebagai berikut : a) Logis, yaitu bisa dimengerti dan sesuai dengan kenyataan yang berlaku. b) Luwes, yaitu dapat mengikuti perkembangan. c) Obyektif, yaitu didasarkan pada tujuan dan sasaran yang dilandasi pertimbangan yang sistematis dan ilmiah. Selanjutnya Paturusi (2008) mengemukakan orientasi perencanaan ada dua bentuk yaitu : a) Perencanaan berdasarkan pada kecenderungan yang ada (*trend oriented planning*) yaitu suatu perencanaan untuk mencapai tujuan dan sasaran di masa yang akan datang, dilandasi oleh pertimbangan dan tata laku yang ada dan berkembang saat ini. b) Perencanaan berdasarkan pertimbangan target (*target oriented planning*) yaitu suatu perencanaan yang mana tujuan dan sasaran yang ingin dicapai di masa yang akan datang merupakan merupakan faktor penentu.

“Perencanaan adalah suatu proses untuk menentukan tindakan masa depan tindakan masa depan yang tepat melalui serangkaian pilihan-pilihan. Di dalam perencanaan, “proses “merupakan sesuatu yang bersinambungan (*planning is a continuous proses*).

Proses perencanaan tidak mempunyai awal dan akhir yang definitif (Webber, 1963, dalam Sujarto, 1990). Proses perencanaan akan berlangsung terus menuju ke upaya penyelesaian masalah selanjutnya sesuai dengan perkembangan permasalahan yang baru. Proses perencanaan akan selalu tanggap dan menyesuaikan diri dengan perkembangan di dalam masyarakat maupun berbagai sumber daya yang menunjangnya (Branch, 1968, dalam Sujarto, 1990 : 1). Perencanaan merupakan suatu rangkaian kegiatan berfikir yang bersinambungan dan rasional untuk memecahkan suatu permasalahan secara sistematis, efektif dan efisien (Holden, 1970, dalam Sujarto 1990).

Perencanaan adalah proses yang kontinu, sehingga mempunyai tahapan-tahapan. Menurut Pontoh dan Kustiwan (2008) proses perencanaan secara generik akan terdiri dari tahapan-tahapan: (1) Pendefinisian persoalan; (2) Perumusan tujuan dan sasaran; (3) Pengumpulan data dan informasi; (4) analisis; (5) Identifikasi dan evaluasi alternatif; (6) Implementasi; (7) Pemantauan; (8) Evaluasi.

Dalam menyusun perencanaan perlu memperhatikan karakteristik pariwisata serta sistem yang ada di kepariwisataan.

2.1.2 Karakteristik, Komponen Dan Sistem Kepariwisataan

Pariwisata merupakan suatu kegiatan yang sangat kompleks yang mempunyai karakteristik multi-dimensional atau berdimensi banyak. Berdasarkan karakter yang multidimensional ini, maka pengelolaan pariwisata membutuhkan kerjasama, koordinasi dan sinergi berbagai pihak terkait. Karakteristik multi dimensional secara detail adalah sebagai berikut:

- a) Multi-aspek. Pariwisata mencakup aspek fisik, sosial, ekonomi, budaya, politik, dan hankam.
- b) Multi-sektoral. Pariwisata berkaitan erat dengan sektor-sektor lainnya, seperti pertanian, perikanan, manufaktur, transportasi, berbagai pelayanan dan fasilitas umum, dan infrastruktur lainnya.
- c) Multi-produk. Produk yang ditawarkan pariwisata itu bermacam-macam sesuai dengan *demand* wisatawan, di antaranya ialah wisata alam, wisata agro, wisata lingkungan, wisata budaya, wisata bahari, wisata air, wisata ziarah, konvensi, dan sebagainya.
- d) Multi-level. Pariwisata juga melibatkan banyak tingkatan, mulai dari tingkat komunitas lokal, provinsi, regional, nasional, sampai tingkat global.
- e) Multi-region. Pariwisata tidak mengenal batas wilayah administrasi, obyek atau daya tarik wisata bisa saja mencakup lebih dari satu wilayah atau akses atau pintu masuk suatu destinasi wisata bisa saja dari wilayah administrasi lain, sehingga sebagian PAD tidak masuk ke kas daerah dimana obyek dan daya tarik wisata tersebut berada.

Sejalan dengan karakteristik pariwisata di atas, maka kepariwisataan merupakan fenomena yang kompleks, melibatkan banyak sektor dan banyak aktor dalam pembangunannya. Komponen-komponen dalam kepariwisataan saling terkait dan mempengaruhi satu sama lain, hal ini menggambarkan bahwa kepariwisataan adalah sebuah sistem (Andriani, 2015). Pemikiran tentang kepariwisataan sebagai sebuah sistem mulai berkembang pada tahun 1964, ketika Wolfe mengembangkan *outdoor recreation system* dan mengemukakan bahwa pariwisata lebih dari sekedar industri tetapi sebuah sistem yang terdiri dari komponen-komponen utama yang saling terkait dalam hubungan yang erat dan saling mempengaruhi (Gunn, 1994).

Menurut Cooper dkk (1995: 81) terdapat 4 (empat) komponen yang harus dimiliki oleh sebuah objek wisata, yaitu:

1. Atraksi (*attraction*), seperti alam yang menarik, kebudayaan daerah yang menawan dan seni pertunjukan.
2. Aksesibilitas (*accessibilities*) seperti transportasi lokal dan adanya terminal.

3. Amenitas atau fasilitas (*amenities*) seperti tersedianya akomodasi, rumah makan, dan agen perjalanan.
4. *Ancillary services* yaitu organisasi kepariwisataan yang dibutuhkan untuk pelayanan wisata seperti *destination marketing*, *management organization*, *conventional and visitor bureau*.

Model sistem kepariwisataan yang mengaitkannya dengan konteks proses perencanaan/pengelolaan pariwisata dikemukakan antara lain oleh Mill & Morrison (1985), yang kemudian dikembangkan pada tahun 1992, serta Cornellsen (2005). Mill & Morrison mengungkapkan empat komponen pembentuk sistem kepariwisataan, yaitu *market* (pasar), *marketing* (pemasaran), *destination* (destinasi/daerah tujuan wisata), dan *travel* (perjalanan).

1. *Market* (pasar): mencakup faktor-faktor yang mempengaruhi pasar dengan penekanan pada perilaku pasar, faktor-faktor internal dan eksternal yang mempengaruhi perjalanan wisata, dan proses pengambilan keputusan berwisata.
2. *Marketing* (pemasaran): menfokuskan pada strategi bagaimana pengelola pariwisata merencanakan, mempromosikan, dan mendistribusikan barang dan jasa kepada wisatawan.
3. *Travel* (perjalanan): fokus pada pergerakan wisatawan, moda transportasi, dan segmen pasar.
4. *Destination* (destinasi/daerah tujuan wisata): mencakup proses dan prosedur yang dilakukan oleh destinasi pariwisata dalam pembangunan dan mempertahankan keberlanjutan kepariwisataan.

Dalam perencanaan dan pengembangan pariwisata perlu diperhatikan komponen-komponen pariwisata apa saja yang akan di analisis. Menurut Inskeep (1991: 38-39) dan Yoeti (1997) komponen pariwisata adalah sebagai berikut:

- a. Obyek dan daya tarik wisata atau atraksi wisata yaitu semua sumber daya alam dan budaya yang memiliki keistimewaan-keistimewaan serta aktivitas-aktivitas yang menarik wisatawan untuk berkunjung.
- b. Akomodasi adalah hotel dan jenis akomodasi lainnya tempat wisatawan menginap selama melakukan perjalanannya, beserta pelayanan-pelayanan yang diberikan.
- c. Fasilitas dan pelayanan pariwisata lainnya, adalah produk wisata yang diperlukan dalam pengembangan pariwisata di antaranya ialah biro dan agen perjalanan, restoran dan jenis tempat makan lainnya, toko barang kerajinan, souvenir, bank, tempat penukaran uang, dan fasilitas dan pelayanan keuangan lainnya, kantor informasi wisata, pelayanan pribadi seperti pemangkas rambut dan salon kecantikan, fasilitas pelayanan medis, fasilitas pelayanan polisi dan pemadam kebakaran, dan fasilitas kepabeaan dan imigrasi.
- d. Transportasi wisatawan. Transportasi ke negara yang bersangkutan, transportasi antar provinsi dan antar kota, transportasi ke dan dari daerah tujuan wisata. Mencakup semua jenis transportasi, yaitu transportasi darat, laut, dan udara.
- e. Sarana pendukung atau infrastruktur lainnya. Di samping transportasi, infrastruktur lainnya yang diperlukan antara lain air, listrik, telepon, drainage, dan sebagainya.

- f. Kelembagaan atau unsur-unsur institusional. Unsur-unsur institusional yang diperlukan dalam pengembangan dan pengelolaan pariwisata mencakup perencanaan sumber daya manusia beserta program-program pelatihan dan pendidikannya, strategi pemasaran dan program promosi, struktur organisasi kepariwisataan baik pemerintah maupun swasta, peraturan perundang-undangan kepariwisataan, kebijakan-kebijakan investasi, program-program pengawasan mengenai dampak ekonomi, sosio-budaya, dan lingkungan.

2.1.3 Konsep Perencanaan Pariwisata

Menurut Myra P. Gunawan perencanaan pariwisata menerapkan konsep dan pendekatan perencanaan umumnya, tetapi diadaptasikan pada ciri khusus sistem kepariwisataan secara luas (Gunawan, 2003). Perencanaan Pariwisata merupakan pengorganisasian masa depan untuk mencapai tujuan tertentu (Inskeep, 1991).

Perencanaan pariwisata menggunakan konsep perencanaan umum yang sudah terbukti efektif dalam menghadapi proses pengembangan modern, tetapi menyesuaikan diri dengan karakteristik pariwisata tertentu. Pendekatan perencanaan pariwisata mengarah pada aplikasi praktis dalam perumusan kebijakan dan pengembangan pariwisata. Proses perencanaan dasar yang diterangkan sebelum menyediakan kerangka perencanaan yang umum dan penekanan ditempatkan pada konsep perencanaan menjadi berkesinambungan, berorientasi sistem, menyeluruh, terintegrasi, dan lingkungan dengan fokus pada keberhasilan pengembangan yang dapat mendukung keterlibatan masyarakat. Unsur-unsur dalam pendekatan tersebut adalah sebagai berikut (Inskeep, 1991: 28-29):

1. Pendekatan berkesinambungan, inkremental dan fleksibel. Pendekatan ini didasarkan pada kebijakan dan rencana pemerintah, baik secara nasional maupun regional. Perencanaan pariwisata dilihat sebagai suatu proses berkesinambungan yang perlu dievaluasi berdasarkan pemantauan dan umpan balik dalam rangka pencapaian tujuan dan kebijakan pengembangan pariwisata.
2. Pendekatan sistem. Pariwisata dipandang sebagai suatu sistem yang saling berhubungan, demikian halnya dalam perencanaan dan teknik analisisnya.
3. Pendekatan menyeluruh. Pendekatan ini dikenal juga sebagai pendekatan holistik. Seperti pada pendekatan sistem seluruh aspek yang terkait dalam perencanaan pariwisata mencakup institusi, lingkungan dan implikasi sosial ekonominya dianalisis dan direncanakan secara menyeluruh.
4. Pendekatan yang terintegrasi. Suatu pendekatan yang dihubungkan dengan sistem dan pendekatan menyeluruh. Pariwisata direncanakan dan dikembangkan sebagai suatu sistem terintegrasi dalam dirinya dan juga terintegrasi dalam keseluruhan rencana dan pola teladan pengembangan daerah.
5. Pendekatan pengembangan berkelanjutan dan lingkungan. Pariwisata direncanakan, dikembangkan, dan diatur berdasarkan sumber daya budaya dan alami dengan tidak menghabiskan atau menurunkan kualitasnya, tetapi merawat sumber daya secara permanen untuk penggunaan masa depan berkelanjutan. Analisa daya dukung adalah

suatu teknik penting menggunakan pendekatan pengembangan berkelanjutan dan lingkungan.

6. Pendekatan masyarakat. Adanya keterlibatan maksimum masyarakat lokal di dalam perencanaan dan proses pengambilan keputusan pariwisata serta keikutsertaan masyarakat maksimum dalam pengembangan manajemen pariwisata dan manfaat sosial ekonominya.
7. Pendekatan pelaksanaan. Kebijakan pengembangan pariwisata, rencana dan rekomendasi dirumuskan untuk dapat dilaksanakan dan realistis, serta teknik implementasi dipertimbangkan sepanjang seluruh kebijakan dan perumusan rencana dengan teknik implementasi, mencakup suatu pengembangan dan program tindakan atau strategi, secara rinci diadopsi dan diketahui.
8. Aplikasi proses perencanaan sistematis. Proses perencanaan yang sistematis diterapkan dalam perencanaan pariwisata berdasarkan pada suatu urutan aktifitas logis.

Perencanaan pariwisata merupakan suatu proses pembuatan keputusan yang berkaitan dengan masa depan suatu daerah tujuan wisata atau atraksi wisata yang merupakan suatu proses dinamis penentuan tujuan, yang secara sistematis mempertimbangkan berbagai alternatif tindakan untuk mencapai tujuan, implementasi terhadap alternatif terpilih dan evaluasi. Proses perencanaan pariwisata dengan melihat lingkungan (fisik, ekonomi, sosial, politik) sebagai suatu komponen yang saling terkait dan saling tergantung satu dengan lainnya (Paturusi, 2008).

2.1.4 Proses Perencanaan Pariwisata

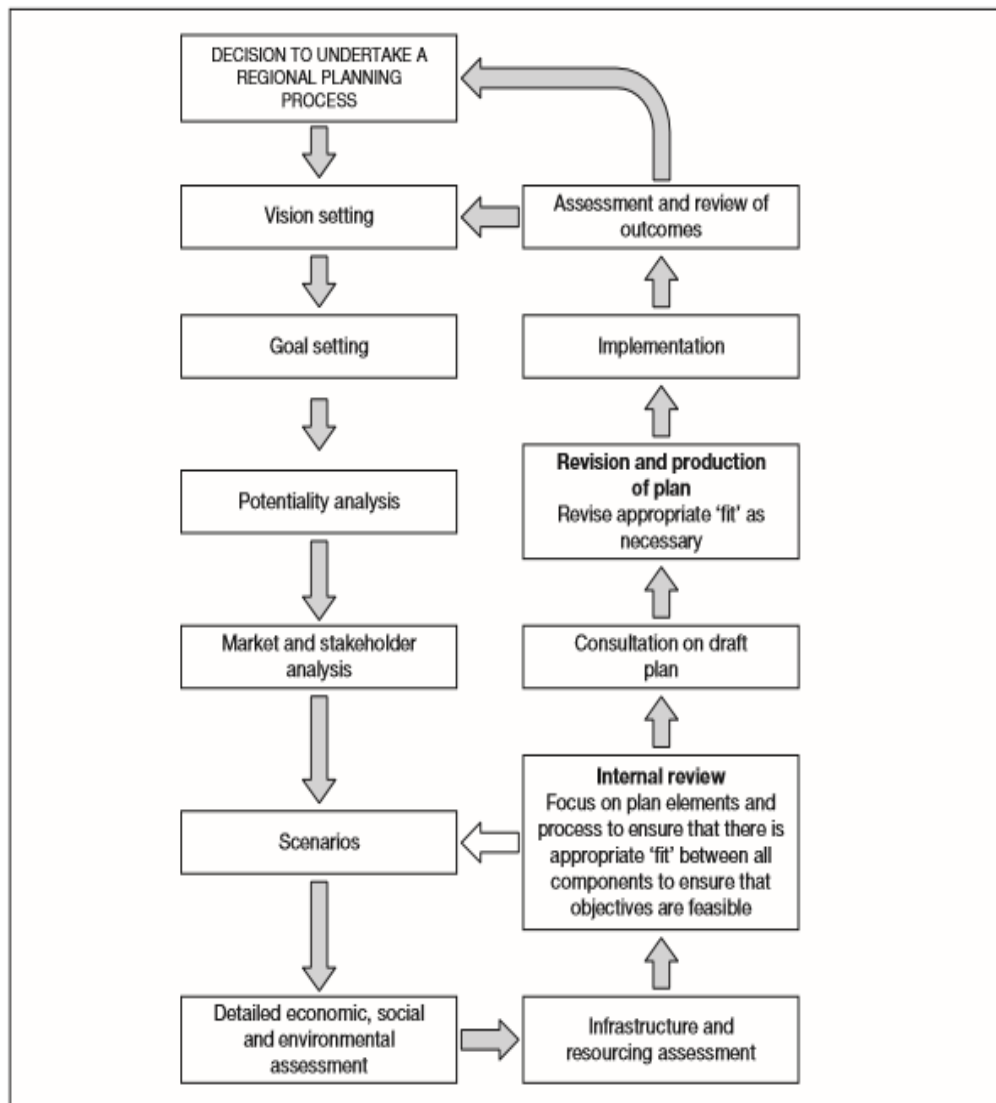
Secara mendasar, proses perencanaan mencakup tiga tahapan, yaitu : formulasi nilai, identifikasi cara untuk mencapai tujuan, dan pelaksanaan (Reiner & Davidoff, dalam Faludi, 1983 : 18). Perencanaan adalah aplikasi dari metoda ilmiah bagaimanapun sederhananya untuk membuat kebijaksanaan (Reiner dan Davidoff, dalam Faludi, 1983 : 11).

Setiap proses perencanaan umumnya melalui suatu urutan tahapan mulai dari persiapan, pelaksanaan sampai dengan evaluasi membentuk suatu siklus yang berkesinambungan. Menurut Warpani dan Warpani (2007) serta Pontoh dan Kustiwan (2008), proses perencanaan pembangunan pariwisata dapat dilakukan melalui langkah-langkah sebagai berikut:

1. Persiapan studi, adalah titik awal bagi badan perencana di bawah pemerintahan daerah memutuskan melakukan studi dan menyusun acuan kerja serta organisasi. Persiapan inipun mengandung makna bahwa bisa saja badan perencana bukanlah satu-satunya organisasi yang terlibat dalam memutuskan penetapan rencana.
2. Definisi tujuan dan penentuan sasaran, merumuskan maksud pokok melakukan studi, misalnya untuk menunjang pengembangan pariwisata kota dalam rangka meraih manfaat ekonomi (yang terukur) dan lingkungan kota serta manfaat bagi penduduk

kota melalui penciptaan lapangan kerja, dan memperluas pelayanan bagi penduduk dan wisatawan.

3. Pengumpulan data dan informasi atau *sigi* semua elemen melalui kegiatan survei adalah tahapan yang menghimpun berbagai sumber daya pariwisata dan perkembangan daerah maupun ekonomi kepariwisataan. Data-data yang dikumpulkan meliputi *demand dan supply* pariwisata. Data berkaitan dengan *demand* (permintaan/kebutuhan) adalah karakteristik wisatawan, pola perjalanan dan kecenderungannya. Data berkaitan dengan penyediaan atau produk wisata meliputi: obyek dan daya tarik wisata, akomodasi, restoran, cinderamata, prasarana dan sarana pendukung seperti: transportasi, air, listrik, telekomunikasi, bank/*money changer*, rumah sakit dan lain-lain. Disamping itu data-data berkaitan dengan struktur ekonomi, lingkungan hidup dan kelembagaan yang berkaitan dengan pariwisata.
4. Analisis dan sintesis temuan-temuan, mengacu pada proses analisis informasi yang diperoleh dari hasil penyigian sebagai dasar perumusan rencana. Tahapan analisis pada dasarnya adalah pendekatan, metode, prosedur atau teknik yang dilakukan untuk menelusuri kondisi historis dan kondisi saat ini di wilayah perencanaan untuk menentukan hal-hal yang dapat dilakukan berkaitan dengan kebijaksanaan, rencana dan program. Tahapan analisis mencakup analisis data dasar, analisis prakiraan dan analisis untuk penyusunan skenario di masa yang akan datang.
5. Rumusan kebijakan dan rencana, menyangkut interpretasi tahap sebelumnya dengan menyajikan pilihan-pilihan pengembangan yang mungkin atau skenario pariwisata. Prosedur umum adalah menyusun draft rencana pengembangan berdasarkan pilihan kebijakan pariwisata.
6. Dasar pertimbangan usulan, adalah tahap perencanaan kepariwisataan dimana seluruh rekomendasi diajukan kepada komisi perencanaan pemerintah daerah untuk dikaji dan memperoleh masukan. Diskusi biasanya berlangsung antara para penyusun rencana dengan komisi perencanaan dan dapat pula dilakukan konsultasi kepada pihak-pihak terkait atau *stakeholders* bidang pariwisata. Kegiatan ini bisa dalam bentuk *Focus Group Discussion* (FGD) atau konsultasi publik.
7. Implementasi atau pelaksanaan dan pemantauan rencana adalah tahap rencana diwujudkan dalam tindakan. Pemantauan mengacu pada aktivitas untuk mengukur pencapaian dalam pelaksanaan suatu rencana, yang menghubungkan antara rencana dan pelaksanaannya. Kendala dan kegagalan bisa saja disadari sebagai suatu proses berjalan oleh tim perencanaan. Peraturan perundang-undangan mungkin diperlukan untuk mengendalikan aspek-aspek perkembangan tertentu dalam pelaksanaan rencana yang bersangkutan.
8. Monitoring dan tinjauan berkala (*feed back*), mengacu pada proses pelaporan balik atas kemajuan rencana dan tahap studi persiapan.



Gambar 2.1.1 Proses Perencanaan Regional untuk Pariwisata Sumber.....

2.1.5 Hirarki Perencanaan Pariwisata

Di dalam merencanakan pengembangan pariwisata dikenal beberapa hirarki dimana fokus perencanaan pada tiap tingkat hirarki tidak sama. Perencanaan di tingkat umum memberikan kerangka dan arahan bagi perencanaan hirarki di bawahnya, dan demikian seterusnya (Gunawan, 1993). Menurut Gunawan, secara rinci fokus setiap jenjang hirarki perencanaan mulai lingkup internasional sampai lokal diuraikan sebagai berikut:

1. Perencanaan Pariwisata di Tingkat Internasional (PPI)

PPI merupakan arah kebijakan dan strategi pemanfaatan ruang pariwisata antar negara. Fokus perencanaan diletakkan pada: (1) jaringan transportasi internasional; (2) arus dan program wisata antar Negara; (3) rencana pengembangan yang komplementer antara negara tetangga, yang bersama sama menciptakan daya tarik dan penyediaan fasilitas dan sarana serta prasarana penunjang (fisik) dan; (4) program promosi dan pemasaran terpadu.

2. Perencanaan Pariwisata di Tingkat Nasional (PPN)

PPN merupakan arah kebijakan dan strategi pemanfaatan ruang pariwisata Negara Kesatuan Republik Indonesia. Fokusnya pada: (1) kebijakan pengembangan pariwisata; (2) rencana struktur tata ruang pariwisata yang mencakup lokasi prioritas pengembangan yang didasari daya tarik utama, penentuan pintu gerbang internasional, dan jaringan pelayanan transportasi domestik atau internasional; (3) pertimbangan pertimbangan prasarana pokok lainnya; (4) jumlah, jenis dan kelas fasilitas akomodasi; (5) rute-rute wisata utama dengan jaringan penghubungnya; (6) struktur organisasi, kebijakan investasi, dan perizinan; (7) Program pendidikan dan pelatihan; (8) pengembangan fasilitas dan standar disain; (9) pertimbangan sosial budaya, lingkungan, ekonomi, dan dampak makro dan; (10) aspek pelaksanaan di tingkat nasional: pertahapan, strategi jangka pendek, menengah dan panjang.

3. Perencanaan Pariwisata di Tingkat Wilayah (PPW)

PPW merupakan arahan kebijakan dan strategi pemanfaatan ruang pariwisata wilayah yang melibatkan beberapa provinsi di Indonesia. Fokus pada: (1) kebijakan wilayah, (2) rencana struktur tata ruang pariwisata wilayah yang mencakup jaringan transportasi antarwilayah dan intrawilayah, lokasi pengembangan dan kawasan wisata, dan jenis serta lokasi sumber daya wisata dan daya tariknya; (3) jumlah, jenis dan kelas fasilitas penunjang akomodasi; (4) analisis dampak yang lebih spesifik di tingkat wilayah; (5) pendidikan dan pelatihan tingkat wilayah; (6) strategi pemasaran dan program promosi; (7) struktur organisasi, peraturan, dan kebijakan investasi dan; (8) implementasi mencakup: tahapan pengembangan, program proyek, dan aturan penetapan wilayah.

4. Perencanaan Pariwisata di Tingkat Provinsi (PPP)

PPP merupakan arahan kebijakan dan strategi pariwisata wilayah provinsi. Fokus pada: (1) kebijakan pengembangan pariwisata provinsi yang disesuaikan dengan Rencana Pembangunan Jangka Menengah dan panjang di Wilayah Provinsi; (2) Rencana Struktur Tata Ruang Pariwisata Provinsi yang mencakup jaringan transportasi antar dan intraprovinci sampai ke objek-objek utama; (3) penentuan kotakota pintu gerbang menuju ke objek utama dan kebutuhan akan fasilitas pendukung (jumlah, jenis, kelas dan lokasi) dan; (4) rencana jaringan utilitas, pendukung kawasan, dan lokasi objek-objek menarik lainnya.

5. Perencanaan Pariwisata di Tingkat Kabupaten/Kota (PPK)

PPK merupakan arahan kebijakan dan strategi pariwisata wilayah kabupaten/kota. Fokus pada: (1) kebijakan pengembangan pariwisata kabupaten/kota yang disesuaikan dengan Rencana Pembangunan Jangka Menengah dan panjang di wilayah kabupaten/kota; (2) Rencana Struktur Tata Ruang Pariwisata kabupaten/kota yang mencakup jaringan transportasi antar dan intra kabupaten/kota sampai ke objek-objek utama; (3) penentuan kawasan pintu gerbang menuju ke objek utama dan kebutuhan akan fasilitas pendukung (jumlah, jenis, kelas dan lokasi) dan; (4) rencana jaringan utilitas, pendukung kawasan, dan lokasi objek-objek menarik lainnya.

6. Perencanaan Pariwisata Kawasan (PPKw)

PPKw merupakan arahan kebijakan dan strategi pariwisata suatu kawasan dalam kabupaten/kota. Fokus pada: (1) penentuan lokasi daya tarik wisata, termasuk kawasan konservasi; (2) arahan lokasi hotel dan akomodasi lainnya, pertokoan dan fasilitas lainnya, tempat rekreasi, dan taman; (3) sistem jaringan transportasi, kawasan pejalan kaki (pedestrian), serta terminal; (4) perencanaan prasarana pendukung: air, listrik, air limbah, air hujan, sampah dan telekomunikasi; (5) studi dampak yang sangat spesifik; (6) kriteria

perancangan (aplikasi arsitektur lokal, lansekap, dan ketinggian bangunan) dan (7) pola arus wisatawan dalam pemanfaatan fasilitas.

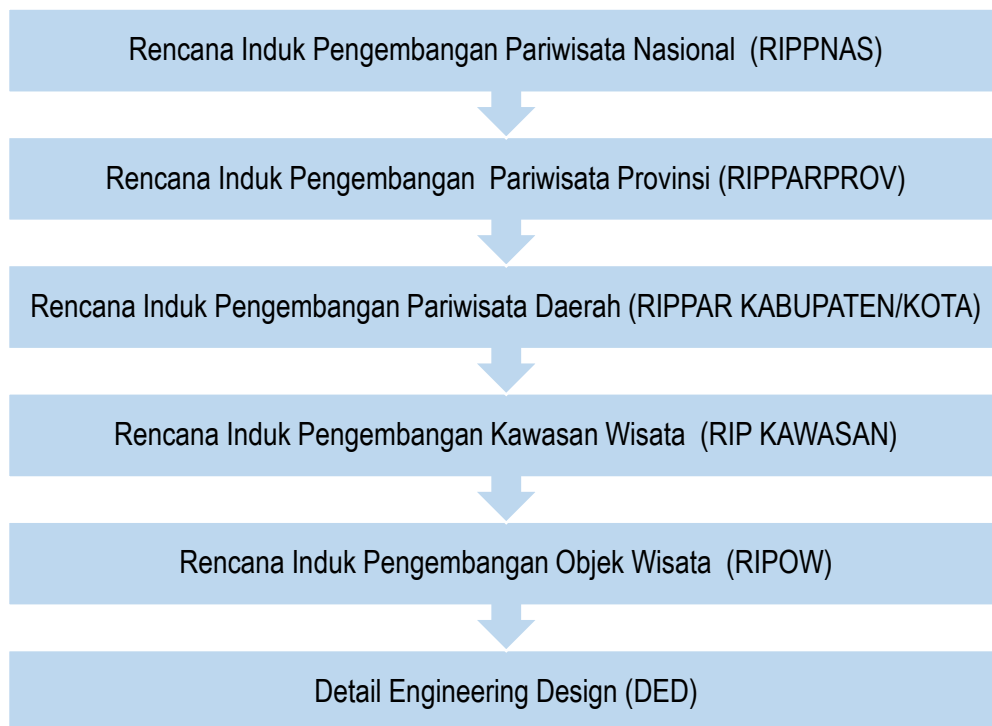
7. Rencana Tapak Kawasan Pariwisata (RTKP)

RTKP merupakan teknik arsitektur suatu fasilitas pariwisata (hotel, vila, restoran). Fokus pada: (1) perencanaan proyek (bangunan dan/atau kompleks bangunan); (2) organisasi ruang dan organisasi massa bangunan dan ; 3) denah, tampak-tampak, potongan, detil , dan perspektif. Berdasarkan hierarki perencanaan di atas maka Desa Pelaga bisa diletakkan pada hierarki Perencanaan Pariwisata Kawasan. Perencanaan yang dibuat tidak menyimpang dari fokus yang telah diberikan sehingga tidak menimbulkan dampak negative melainkan dapat memberikan keuntungan bagi semua pihak baik dalam bidang ekonomi, sosial budaya dan lingkungan.

Hirarki perencanaan pembangunan kepariwisataan di Indonesia meliputi berbagai tingkatan yaitu diantaranya adalah :

1. Tingkat nasional (nasional planning), mencakup wilayah nasional dengan mengacu pada rencana strategis RENSTRA yang meliputi :
 - a. UU no. 10 Th 2009
 - b. RPJM
 - c. RIPNAS
 2. Tingkat DTW, SUB DTW, dan Kawasan, mencakup wilayah kabupaten dan propinsi dengan mengacu pada RPJMD, RENSTRADA yang meliputi :
 - a. RIPDA Tk 1
 - b. RIPDA
 - c. Rencana induk pengembangan kawasan.
 3. Obyek wisata, mencakup wilayah dimana obyek wisata tersebut berada dengan mengacu pada RTR dan desain teknis yang meliputi rencana tapak dan desain teknis.
- Secara terperinci dapat dilihat Gambar 2.2.

HIRARKI PERENCANAAN PARIWISATA



Gambar 2.1.2: Hirarki Rencana Induk Pengembangan Pariwisata

2.1.6 Rencana Induk Pembangunan Kepariwisataan sebagai Produk Rencana

Menurut Peraturan Menteri Pariwisata No. 10 tahun 2016 tentang Pedoman Penyusunan Rencana Induk Pembangunan Kepariwisataan, bahwa pembangunan kepariwisataan dikembangkan dengan pendekatan pertumbuhan dan pemerataan ekonomi untuk kesejahteraan rakyat dan pembangunan yang berorientasi pada pengembangan wilayah, bertumpu kepada masyarakat, dan bersifat memberdayakan masyarakat yang mencakupi berbagai aspek, seperti sumber daya manusia, pemasaran, destinasi, ilmu pengetahuan dan teknologi, keterkaitan lintas sektor, kerja sama antarnegara, pemberdayaan usaha kecil, serta tanggung jawab dalam pemanfaatan sumber kekayaan alam dan budaya.

Pembangunan kepariwisataan nasional tercermin pada Undang-Undang Nomor 10 Tahun 2009, yang menyatakan bahwa pembangunan kepariwisataan nasional diselenggarakan berdasarkan Rencana Induk Pembangunan Kepariwisataan yang meliputi perencanaan pembangunan industri pariwisata, destinasi pariwisata, pemasaran pariwisata, dan kelembagaan kepariwisataan, dan terdiri atas:

1. Rencana Induk Pembangunan Kepariwisataan Nasional (RIPPARNAS);
2. Rencana Induk Pembangunan Kepariwisataan Provinsi (RIPPARPROV); dan
3. Rencana Induk Pembangunan Kepariwisataan Kabupaten/Kota (RIPPAR-KAB/KOTA).

Rencana Induk Pembangunan Kepariwisata lingkup Provinsi/Kabupaten/Kota yang selanjutnya disebut dengan RIPPAR-PROV dan RIPPARKAB-KOTA adalah dokumen perencanaan pembangunan kepariwisataan provinsi/kabupaten/kota untuk periode 15-25 tahun. RIPPAR-PROV dan RIPPAR-KAB/KOTA adalah pedoman utama bagi perencanaan, pengelolaan, dan pengendalian pembangunan kepariwisataan di tingkat provinsi dan kabupaten/kota yang berisi visi, misi, tujuan, kebijakan, strategi, rencana, dan program yang perlu dilakukan oleh para pemangku kepentingan dalam pembangunan kepariwisataan. Hirarki Produk Perencanaan dapat dilihat pada Gambar 2.2 dan Muatan RIPPARNAS dapat dilihat pada Gambar 2.3.



Gambar 2.1.3: Materi RIPPARNAS (Rencana Induk Pengembangan Pariwisata Nasional)
 Sumber: Paparan BPDIP, Pariwisata Dunia, 2016

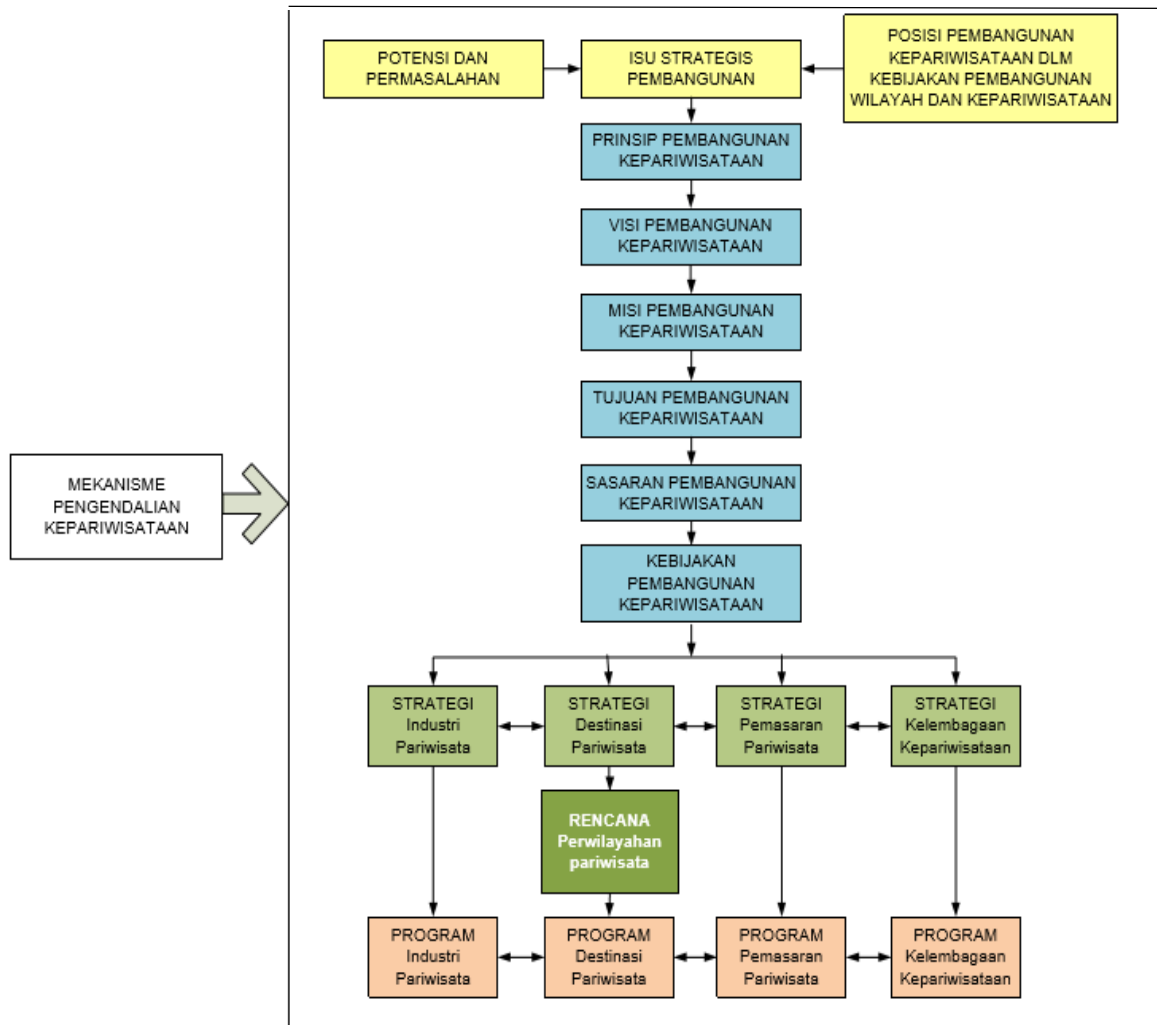
RIPPARPROV dan RIPPARKAB/KOTA memuat potensi dan permasalahan pembangunan kepariwisataan, isu-isu strategis yang harus dijawab, posisi pembangunan kepariwisataan dalam kebijakan pembangunan wilayah dan kepariwisataan, visi, misi, tujuan, sasaran, kebijakan, strategi, rencana, dan indikasi program pembangunan kepariwisataan. Rumusan rencana dalam RIPPARPROV dan RIPPARKAB/KOTA difokuskan pada rencana pembangunan perwilayahan pariwisata yang merupakan penjabaran teknis dari strategi pembangunan destinasi pariwisata dan dilengkapi peta rencana 1: 50.000.

Cakupan pembangunan kepariwisataan di Indonesia tercantum dalam Pasal 7 Undang-Undang Nomor 10 Tahun 2009 tentang Kepariwisata meliputi: (1) industri pariwisata, (2) destinasi pariwisata, (3) pemasaran pariwisata, dan (4) kelembagaan kepariwisataan. Keempat pilar tersebut perlu dilakukan secara simultan, berkeselimbangan, dan bukan merupakan urutan yang sekuensial.

1. Pembangunan **industri** pariwisata, mencakup pembangunan struktur (fungsi, hierarki, dan hubungan) industri pariwisata, daya saing produk pariwisata, kemitraan usaha pariwisata, kredibilitas bisnis, serta tanggung jawab terhadap lingkungan alam dan sosial budaya. Industri pariwisata dikembangkan berdasarkan penelitian, yang bentuk dan arahnya dapat berbeda antar satu daerah dengan daerah lainnya, tergantung karakteristik dan kebutuhan masing-masing.
2. Pembangunan **destinasi** pariwisata, mencakup pembangunan daya tarik wisata, pembangunan fasilitas pariwisata, pembangunan fasilitas umum pendukung pariwisata, pembangunan prasarana/infrastruktur, pemberdayaan masyarakat, serta pembangunan investasi pariwisata secara terpadu dan berkesinambungan. Dalam konteks pedoman ini destinasi didudukkan dalam skala kabupaten/kota dan provinsi – dikaitkan dengan sistem pemerintahan.
3. Pembangunan **pemasaran** pariwisata, mencakup pemasaran pariwisata bersama, terpadu, dan berkesinambungan dengan melibatkan seluruh pemangku kepentingan, serta pemasaran yang bertanggung jawab dalam membangun citra Indonesia sebagai destinasi pariwisata yang berdaya saing. Pembangunan pemasaran pariwisata harus memperhatikan kondisi lingkungan makro dan mikro destinasi, harus sesuai dengan segmentasi dan target pasar yang dituju, serta pemosisian destinasi pariwisata terhadap destinasi kompetitornya.
4. Pembangunan **kelembagaan** kepariwisataan, mencakup pengembangan organisasi pemerintah, swasta, dan masyarakat, pengembangan sumber daya manusia, regulasi, serta mekanisme operasional di bidang kepariwisataan. Pengembangan organisasi dan peraturan perundang-undangan dalam bidang kepariwisataan merupakan perangkat penting dalam penyelenggaraan kepariwisataan. Sumber daya manusia, tidak hanya penting, tetapi merupakan faktor kunci keberhasilan pembangunan kepariwisataan.

RIPPAR memuat strategi dan kebijakan semua komponen pembangunan pariwisata yang meliputi industri, destinasi, pemasaran dan kelembagaan. RIPPAR baik lingkup Provinsi maupun Kabupaten/Kota juga harus memuat posisi pembangunan kepariwisataan dalam kebijakan pembangunan wilayah. Hal ini penting agar pariwisata terintegrasi dengan sektor

lainnya dalam pembangunan wilayah dan kota. Kerangka muatan RIPPAR Provinsi dan RIPPAR Kabupaten/Kota dapat dilihat pada Gambar. 2.4.



Gambar 2.1.4 Kerangka muatan RIPPAR PROV dan RIPPAR Kab/Kota menurut Permenpar 10/2016

2.1.7 Penutup

1. Pengertian perencanaan pariwisata mengacu pada pengertian, konsep dan pendekatan perencanaan pada umumnya yaitu : kegiatan yang terus menerus untuk menentukan tindakan masa depan yang tepat, melalui urutan pilihan, dengan mempertimbangkan sumber daya yang tersedia. Pengertian tersebut disesuaikan (diadaptasikan) dengan ciri khusus pariwisata melalui sistem kepariwisataan secara luas. Dalam hal ini yang menjadi domainnya adalah sektor publik dan privat, yang dalam skala spasial obyeknya bias wilayah, kota dan kawasan pariwisata.
2. Tahapan Perencanaan Pariwisata secara spasial adalah: Persiapan studi, Penentuan tujuan, Survei lapangan, Analisis (penyediaan dan permintaan), Formulasi rencana dan kebijakan, Rekomendasi, Implementasi serta Monitoring dan Evaluasi.

BAGIAN 2.2.: KASUS

PERENCANAAN PARIWISATA LAMPUNG

DALAM PENGEMBANGAN WILAYAH

2.2.1 Pariwisata Lampung Dalam Perencanaan Wilayah (1990-2015)

Pengembangan dalam lingkup tata ruang wilayah mengandung makna yang amat luas meliputi aspek sosial budaya, ekonomi, fisik, dan politik. Pembangunan dapat di pandang sebagai suatu proses perubahan kondisi fisik geografis, atau gabungan dari keduanya. Di dalamnya terkandung perkembangan sektor kepariwisataan yang bisa saja merupakan potensi daerah yang bersangkutan, atau daerah tersebut terkena imbas perkembangan kepariwisataan daerah lain. Aktivitas pariwisata menempati ruang wilayah yang secara proposional mempunyai makna yang sangat berarti, karena tidak jarang mencapai luas ribuan ha, sehingga dalam perencanaan tata ruang wilayah sektor pariwisata tidak dapat diabaikan. Sebaliknya dalam perencanaan pariwisata hendaklah mengacu pada perencanaan tata ruang wilayah.

Pariwisata sebagaimana sektor lain, diharapkan dapat memenuhi kebutuhan masyarakat dan lapangan kerja dan usaha, oleh sebab itu sesungguhnya pariwisata juga untuk pengembangan wilayah. Pariwisata dalam pengembangan wilayah dan tata ruang berfungsi sebagai pendorong pengembangan wilayah serta pendorong keseimbangan antara pedesaan dan perkotaan. Sebagian besar lokasi wisata alam dan budaya yang potensial berada pada lokasi-lokasi marginal apakah desa terpencil, desa miskin atau perbatasan. Pariwisata dalam jangka panjang diharapkan dapat membangun daerah yang kurang berkembang menjadi berkembang tanpa melampaui daya dukung lahan, sehingga dapat mengurangi ketimpangan antar wilayah, penanggulangan kemiskinan baik daerah tertinggal, kawasan perbatasan maupun kawasan terpencil atau terisolir. Hal ini karena, pariwisata dapat tumbuh atau ditumbuhkan di daerah dimana sektor lain belum tentu dapat berkembang.

Pemerintah Daerah (melalui penerapan Rencana Tata Ruang Wilayah) seringkali terlambat dalam mengantisipasi perkembangan wilayahnya. Dari kajian literatur menunjukkan bahwa umumnya di Kabupaten/Kota dan Provinsi di Indonesia, integrasi perencanaan kepariwisataan ke dalam perencanaan wilayah dan kota masih terbatas kepada pariwisata yang sudah berkembang dan cenderung sebagai pengesahan bukan antisipasi. Pihak pengusaha umumnya sudah “maju” lebih dahulu dengan melihat peluang pasar, dan pemerintah daerah kemudian merestunya, belum siap untuk mengarahkan sesuai dengan Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) atau Rencana Induk Pengembangan Pariwisata Daerah. Akibatnya pariwisata berkembang di wilayah yang prasarananya dan sarana fisiknya sudah baik seperti:

Bandarlampung atau di wilayah yang memiliki objek wisata potensial, tetapi masyarakat dan Pemerintah Daerah tidak siap dengan perencanaan yang baik seperti : Pulau Puhawang dan sekitar (Kabupaten Pesawaran), Teluk Kiluan dan sekitarnya (Kabupaten Tanggamus) atau Tanjung Setia, Krui (Kabupaten Pesisir Barat).

Selanjutnya, jika dilihat secara keruangan, maka 6 Kabupaten/Kota yang sudah menjadi tujuan wisata utama bagi wisatawan yang datang ke Lampung adalah Bandar Lampung, Pesawaran, Tanggamus, Pesisir Barat, Lampung Selatan, dan Lampung Timur. Lihat Tabel 2.2.1 Penyebaran Kunjungan Wisatawan Di Kabupaten/Kota Provinsi Lampung Tahun 2015.

Tabel 2.2 1: Jumlah Kunjungan Wisatawan ke Provinsi Lampung Tahun 2010-2015

TAHUN	WISATAWAN		TOTAL
	NUSANTARA	MANCANEGARA	
2010	2,136,103	37,503	2,173,606
2011	2,285,630	47,103	2,332,733
2012	2,581,165	58,205	2,639,370
2013	3,392,125	75,590	3,467,715
2014	4,327,188	95,528	4,422,716
2015	5,370,803	114,907	5,485,710

Sumber: Dinas Pariwisata Provinsi Lampung, 2016

Masing- masing wilayah Kabupaten/Kota memiliki daya tarik tersendiri bagi wisatawan, tapi sebagian besar daya tariknya adalah wisata bahari. Kota BandarLampung sebagai ibukota Provinsi dengan fasilitas akomodasi yang memadai banyak menarik kunjungan untuk aktivitas *Meeting, Incentive, Conference, Exhibition* (MICE). Disamping Bandarlampung juga sebagai “*point of distribution*” wisatawan ke Lampung. Kabupaten Lampung Selatan sebagai pintu gerbang melalui darat ke Sumatera, khususnya ke Provinsi Lampung memiliki Kawasan Cagar Alam Laut Gunung Krakatau yang mendunia. Kabupaten Pesisir Barat, khususnya di kawasan Tanjung Setia adalah surga surfing bagi peselancar dan juga Taman Nasional Bukit Barisan Selatan (TNNBS) adalah tempat ekowisata dan penelitian yang tidak habis-habisnya. Sedangkan Lampung Timur memiliki Taman Nasional Way Kambas (TNWK), kunjungan banyak untuk penelitian, karena di sini terdapat penangkaran badak dan harimau Sumatera. Kawasan Pulau Puhawang dan Teluk Kiluan yang berada di Teluk Lampung adalah destinasi yang relatif baru berkembang dalam beberapa tahun terakhir. Bagaimana masing-masing Destinasi Pariwisata Daerah (DPD) ini dapat berkembang dan memberikan pengaruh pada pengembangan wilayah sekitarnya tentunya membutuhkan perencanaan yang baik dan terpadu. Bagian ini akan membahas tentang peran perencanaan dalam pembangunan pariwisata di Provinsi Lampung.

2.2.2 Perencanaan Pariwisata di Provinsi Lampung

- Periode 1990-1994: Awal Perencanaan Pariwisata Provinsi Lampung

Awal pengenalan penulis dengan pariwisata Lampung adalah pada kurun waktu 1990-1994, adalah ketika penulis terlibat dalam penyusunan Studi Penjabaran Program Kebijakan dan Strategi Pariwisata Nasional, tim konsorsium yang terdiri dari ahli dari ITB, UGM, dan UI diminta untuk kembali memetakan dan membuat kajian potensi dan permasalahan pariwisata di setiap provinsi di Indonesia dengan melakukan survei lapangan lengkap dan dialog dengan *stakeholders* (pemerintah dan swasta). Sejalan dengan perkembangan transportasi dunia melalui 3 T (*Transportation, Trade and Tourism*), maka kebangkitan pariwisata Indonesia juga dimulai. Provinsi Lampung juga mulai giat mengembangkan pariwisata, kawasan wisata di Provinsi Lampung yang menonjol di tingkat nasional saat itu adalah Gunung Krakatau, Kalianda *Tourism Development Cooperation* (KTDC) dan PLG Taman Nasional Way Kambas (TNWK). Di TNWK dikembangkan penjinakan gajah lair melalui Pusat Latihan Gajah (PLG) atau sekolah gajah, agar gajah dapat dimanfaatkan untuk membantu Polisi Hutan menjaga TNWK dan atraksi wisata.

Pada tahun 1990 Lampung ditetapkan sebagai DTW (Daerah Tujuan Wisata) ke 18 di Indonesia. Sejak itu pengembangan pariwisata Lampung mulai menggeliat, berbagai upaya pengembangan kawasan pariwisata dilakukan, khususnya Taman Nasional Way Kambas dan Kawasan Gunung Krakatau. Kawasan Gunung Anak Krakatau yang sebelumnya masuk ke wilayah Jawa Barat kemudian ditarik ke Lampung karena sesuai peraturan seharusnya memang masuk wilayah administrasi Provinsi Lampung. Kemudian tahun 1994 Lampung menyusun kajian tentang Jalur wisata yang dituangkan dalam SK Gubernur No. 6/038/Diparda/HK/1994 tentang Jalur Wisata Potensial Provinsi Lampung yaitu: Jalur Selatan ; Jalur Barat dan Jalur Timur. Studi yang dilakukan waktu itu adalah bagaimana agar tiga jalur utama ini dapat dikembangkan dalam bentuk sirkuit pariwisata yang dilengkapi dengan fasilitas pendukungnya. Jadi hasil studi Jalur Wisata Lampung ini adalah produk perencanaan pariwisata yang pertama di Lampung. Dalam perjalanannya pun kemudian tidak berdampak positif pada perkembangan pariwisata pada jalur ini. Hal ini disebabkan diantaranya karena kurangnya koordinasi dan sosialisasi dengan Kabupaten/Kota yang dilewati rute ini. Pengembangan rute masih sangat tergantung pada kebijakan tingkat provinsi, sehingga pariwisata di jalur/rute tersebut sangat lambat perkembangannya. Apalagi pada periode ini belum ada dokumen perencanaan pariwisata yang menyeluruh, sehingga sektor pariwisata masih berjalan sendiri tanpa dukungan

berarti dari sektor lain. Perencanaan pariwisata masih didominasi dan diarahkan pada di tingkat provinsi.

- **Periode tahun 1995-1999: Pariwisata Lampung memiliki Dokumen Perencanaan**

Pada periode ini, Provinsi Lampung sebagaimana nasional, masih gencar mengembangkan pariwisata. Dua objek unggulan waktu itu adalah Gunung Anak Krakatau dan Taman Nasional Way Kambas. Komitmen yang kuat dari Pemerintah Daerah waktu itu dan didukung oleh Pemerintah Pusat baik secara kelembagaan (masih ada Kanwil Pariwisata di Lampung) maupun anggaran /pendanaan memberikan dorongan yang positif bagi perkembangan pariwisata di Lampung.

Pada tahun 1994/1995, Provinsi Lampung pertama kali menyiapkan Rencana Induk Pengembangan Pariwisata Daerah (RIPPDA) Provinsi Lampung yang dari sisi konsep perencanaan dan pendataan cukup lengkap, tetapi sayang sekali dalam proses penyusunan rencana ini tidak melibatkan *stakeholders* pariwisata Lampung dengan maksimal dan masih lemah dalam analisis pasarnya. Walaupun begitu seharusnya RIPPDA ini dapat menjadi titik tolak dan *guidelines* dalam membangun pariwisata Lampung. Tetapi kenyataannya, RIPPDA hanya sebatas sebagai dokumen rencana, tidak digunakan sebagai pedoman dalam pengembangan pariwisata Lampung, atau tidak di implementasikan sebagaimana mestinya, bahkan dokumen tersebut sudah pernah direvisi tahun 2005 dan tidak sempat di Perda-kan.

Reformasi pada tahun 1998/1999 membawa dampak terhadap otonomi daerah dan juga sektor pariwisata. Daerah Otonomi Baru (DOB) bermunculan dan setiap kabupaten/kota di Provinsi Lampung mulai memberi perhatian terhadap sektor pariwisata terutama wilayah yang memiliki banyak objek wisata potensial, karena dikaitkan dengan penerimaan PAD. Setiap kabupaten/kota di Provinsi Lampung mulai memetakan potensi pariwisatanya dan menyusun *calender of event*. Setiap kabupaten kota memiliki agenda Festival sebagai kegiatan promosi pariwisata wilayahnya.

- **Periode tahun 2000-2005: Perencanaan Pariwisata Tingkat Kabupaten/Kota**

Pada awal periode ini, pariwisata di Provinsi Lampung, seperti juga pariwisata Indonesia berusaha pulih dari penurunan angka kunjungan wisatawan mancanegara sejak tragedi 9-11 tahun 1998. Angka mulai naik tahun 2001, namun kemudian 2002 tragedi Bom Bali kembali mengguncang dunia Pariwisata Indonesia, dan kunjungan ke Lampung juga menerima dampaknya, angka kunjungan wisatawan mancanegara turun sampai tahun 2005. Hal ini juga berpengaruh kepada perencanaan pariwisata Lampung, apalagi isu

kemiskinan waktu itu menjadi isu setiap sektor. Pada periode ini mulai dikembangkan konsep perencanaan dan pengembangan pariwisata berbasis masyarakat.

Di samping itu pada kurun waktu 2000 – 2005 banyak muncul daerah otonomi baru (DOB) akibat pemekaran wilayah di Provinsi Lampung, dan sektor pariwisata mulai bergairah di setiap daerah. Masing-masing Kabupaten Kota mulai mempromosikan wilayahnya melalui event daerah seperti Festival tahunan, event Nasional maupun ikut serta di event Internasional. Beberapa Kabupaten/Kota sudah menyusun RIPPDA maupun kajian awal potensi Pariwisata Daerah seperti: Kota Bandarlampung, Kabupaten Lampung Selatan dan Kabupaten Lampung Barat. Sejalan dengan berbagai perubahan tersebut, maka pada periode ini juga dilakukan review terhadap RIPPDA Provinsi Lampung. Sebagaimana RIPPDA sebelumnya, review RIPPDA ini juga masih memiliki kelemahan dari sisi substansi *spatial planning* dan analisis pasar aktual dan pasar potensial. Rencana Induk Pengembangan Pariwisata Daerah (RIPPDA) seyogyanya fokus pada pengaturan ruang wisata untuk berbagai komponen pariwisata, bukan hanya produk rencana yang bermuatan lebih sekedar analisis *supply* dan *demand*.

Pemerintah Provinsi Lampung sendiri mempertegas RIPPDA dalam Arah Pengembangan Pariwisata Lampung 25 tahun (2005-2030). Lampung dibagi ke dalam 3 WPP (Wilayah Pengembangan Pariwisata) utama yaitu:

1. Wilayah 1, Jalur Tengah meliputi Lampung Selatan Kota Bandarlampung dan Tanggamus.
2. Wilayah II, Jalur Timur yang meliputi Lampung Timur, Kota Metro dan Kabupaten Lampung Tengah.
3. Wilayah III, Jalur Barat yang meliputi Kabupaten Lampung Utara, Way Kanan, Tulang Bawang dan Lampung Barat.

Jika diperhatikan secara keruangan, maka ke tiga WPP tersebut sesungguhnya telah membagi habis wilayah Lampung atas bagian Selatan, Tengah dan Utara. Dimana di wilayah selatan lebih didominasi wisata bahari dan wilayah tengah dan utara didominasi Taman Nasional dengan keanekaragaman hayati region Sumatera yang sangat kaya. Pada saat itu akses ke wilayah barat memang melalui jalur tengah ke utara, sehingga TNBBS yang terletak di wilayah barat dikelompokkan ke wilayah III. Pembagian wilayah pengembangan ini tidak berbeda jauh dengan konsep jalur wisata yang disusun pada awal tahun 1990 an, padahal dengan munculnya beberapa DOB, secara keruangan pola perjalanan dan pengembangan pariwisata juga sudah bergeser. Misalnya: jalur wisata bagian timur tidak lagi menjadi jalur primadona, tetapi mulai bergeser ke jalur selatan terutama kawasan Teluk Lampung.

- **Periode tahun 2006-2010:**

Periode terakhir tahun 2006-2010 perkembangan pariwisata Lampung kembali bangkit, hal ini terutama karena Gubernur Lampung saat itu mempunyai komitmen atau *political will* yang kuat untuk mengembangkan pariwisata. Icon baru pariwisata Lampung yaitu Tugu Siger dibangun di titik nol Sumatera di Bakauheni, *event-event* Festival mulai dari *core event* (Festival Krakatau) di tingkat provinsi sampai dengan *supporting event* di 14 Kabupaten/Kota kembali bergairah. Pada tahun 2007 seluruh Kabupaten/Kota mempunyai agenda tetap untuk Festival tahunan dan ini juga di dukung dengan kelembagaan dimana semua Kabupaten/Kota memiliki Dinas/Badan/Kantor bidang Pariwisata. Kekuatan inilah yang kemudian menjadi dasar penancangan Visit Lampung Year 2009 yang diwacanakan sejak 2007.

Walaupun secara *political will* , Gubernur Lampung sudah menempatkan pariwisata sebagai salah satu sektor unggulan, tetapi jika dikaji dalam Perencanaan Tata Ruang Wilayah (RTRW) Provinsi 2010-2029, sektor pariwisata belum banyak dibahas dalam bentuk program-program yang lebih konkrit. RTRW Provinsi Lampung sudah menempatkan 6 kabupaten/kota yang menjadi unggulan sektor pariwisatanya yaitu: Kota Bandarlampung, Kabupaten Lampung Timur, Lampung Selatan, Kabupaten Lampung Barat, Kabupaten Tanggamus dan Kabupaten Pesawaran. Tetapi belum ada rencana menyeluruh sebagai tindak lanjut dari penetapan rute atau jalur wisata yang melewati hampir semua kabupaten/kota di Provinsi Lampung. Jika diperhatikan dari sisi anggaran, sektor pariwisata belum mempunyai alokasi anggaran yang signifikan untuk menjadi sektor yang diunggulkan. Begitu pula secara kelembagaan, walaupun sudah semua daerah memiliki Dinas/Badan yang mengurus pariwisata, tetapi belum cukup kuat memposisikan sektor ini menjadi sektor yang potensial untuk dikembangkan.

Periode tahun 2011-2016: Perencanaan Pariwisata di Era Teknologi Informasi dan Komunikasi

Pemerintah Provinsi Lampung telah menetapkan Perda No 6 tahun 2012 tentang Rencana Induk Pembangunan Pariwisata (RIPP) Provinsi Lampung untuk periode 2012-2031. RIPP ini mempertimbangkan 3 dimensi yaitu ekonomi dan bisnis; sosial dan budaya serta pengembangan wilayah. Berdasarkan Perda No 6 tahun 2012 tersebut, Kawasan Wisata Unggulan (KWU) Provinsi Lampung terdiri dari 7 KWU yakni: 1. Kawasan Wisata Unggulan Kota Bandar Lampung; 2. Kawasan Wisata Unggulan Krui dan Tanjung Setia; 3. Kawasan Wisata Unggulan Taman Nasional Way Kambas (TNWK); 4. Kawasan Wisata Unggulan Teluk Kiluan; 5. Kawasan Wisata Unggulan Gunung Krakatau dan Pulau Sebesi; 6. Kawasan Wisata Unggulan Bakauheni dan Menara Siger; dan 7. Kawasan Wisata Unggulan Taman Nasional Bukit Barisan Selatan (TNBBS). Ke tujuh KWU tersebut

ditampilkan dalam skala peta yang besar (skala 1: 1.000.000), sehingga analisis wilayah atau keruangannya masih bersifat umum. Jika dicermati perkembangan pariwisata di lapangan, maka ke 7 KWU tersebut kurang relevan lagi, karena pola perjalanan wisatawan di Provinsi Lampung sudah bergeser ke kawasan Teluk Lampung yaitu ke arah Kabupaten Pesawaran dan Tanggamus. Kawasan ini sangat akses dengan Kota Bandarlampung



Dalam periode pemerintahan Gubernur Lampung tahun 2014-2019, pemerintah daerah Provinsi Lampung membagi Lampung dalam 3 kluster pembangunan yaitu bagian barat Lampung menjadi kawasan pariwisata, sedangkan bagian tengah menjadi daerah penyangga ketahanan pangan dan bagian timur menjadi kawasan industri. Penetapan kawasan barat Lampung sebagai kawasan pariwisata dan perkembangan wisata di provinsi Lampung yang mengarah pada kawasan teluk Lampung dan kawasan pantai barat maka pemerintah provinsi Lampung perlu melakukan upaya pembangunan objek dan kawasan pariwisata yang terintegrasi. Sejalan dengan pembagian kluster tersebut dan perkembangan pariwisata yang cukup meningkat tajam pada periode ini, maka perlu dilakukan review lagi RIPPAP Provinsi Lampung 2012-2030.

Periode ini adalah periode dimana teknologi informasi dan komunikasi berkembang sangat pesat. Hal ini berimplikasi pada perubahan pola perjalanan dan komunikasi wisatawan di dunia, termasuk juga di Indonesia dan Provinsi Lampung. Wisatawan dengan mudah dapat berkomunikasi dengan *guide* atau pramuwisata lokal di destinasi wisata yang terpencil sekalipun. Akibatnya adalah obyek dan daya tarik wisata yang awalnya belum berkembang bisa saja tiba-tiba sangat terkenal. Misalnya: Pahawang dan sekitarnya, dengan cepat menjadi sangat populer di kalangan wisatawan, terutama kelompok remaja

dan profesional muda sebagai pengguna internet terbanyak. Jika dicermati rencana dan kebijakan pemerintah daerah, Pahawang belum menjadi prioritas di RIPP Provinsi maupun Kabupaten. Perencanaan seringkali terlambat mengikuti perkembangan di lapangan, apalagi berbagai regulasi yang mengikutinya. Oleh sebab itu perencanaan pariwisata Lampung ke depan hendaklah perencanaan yang visioner, mempertimbangkan inovasi teknologi, keterpaduan lintas sektor, berpihak pada masyarakat dan berkelanjutan.

2.2.3 Integrasi Rencana Tata Ruang Wilayah dan Rencana Induk Pembangunan Pariwisata

Pariwisata dalam Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW)

Tujuan penataan ruang Provinsi Lampung dalam Peraturan Daerah (Perda) Nomor 01 Tahun 2017 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Provinsi Lampung Tahun 2009-2029 adalah terwujudnya keterpaduan penataan ruang Provinsi Lampung untuk mendukung Pembangunan yang berkelanjutan dan berdaya saing. Revisi RTRW 2010-2029 pada tahun 2016 menetapkan kawasan peruntukan pariwisata dalam rencana pengembangan pariwisata Provinsi Lampung sebagai berikut:

1. Pengembangan wisata pantai barat Lampung meliputi Tanggamus, Lampung bArat dan Peisir Barat
2. Pengembangan Kawasan TNWK menjadi *Lampung Safari Way Kambas Park* dan *Concervation Center*
3. Pengembangan kawasan wisata terintegrasi Teluk Lampung yang meliputi: Kabupaten Lampung Selatan, Bandarlampung, Pesawaran dan Tanggamus.

Dalam seluruh RTRW Kabupaten/Kota sektor pariwisata sudah dicantumkan, ada RTRW yang memuat pariwisata mulai dari kebijakan, strategi, peruntukan kawasan sampai pada peraturan zonasi dan ada RTRW yang hanya mencantumkan peruntukan kawasan pariwisata saja. Lebih rinci dapat dilihat pada Tabel 2.2.2.

Tabel 2.2.2 : Kebijakan Pariwisata dalam RTRW Kabupaten/Kota di Provinsi Lampung

NO	KABUPATEN/KOTA	PERDA RTRW	TUJUAN RTRW	ASPEK PARIWISATA ADA PADA BAGIAN:
1	KOTA BANDARLAMPUNG	Peraturan Daerah Nomor 10 Tahun 2011 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW)	Mewujudkan kota Bandar Lampung sebagai kota perdagangan dan jasa yang aman, nyaman, dan	Kebijakan, strategi dan arahan pengembangan kawasan pariwisata

		Kota Bandar Lampung Tahun 2011-2030.	berkelanjutan dengan memperhatikan kelestarian lingkungan alami dan keanekaragaman hayati serta keserasian fungsi pelayanan lokal, regional dan nasional.	
2	METRO	Peraturan Daerah Kota Metro Nomor 01 Tahun 2012 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Metro 2011 – 2031	Mewujudkan ruang Kota Metro sebagai kota pendidikan yang berbudaya bertaraf nasional	arahan pengembangan kawasan pariwisata, indikasi program dan peraturan zonasi untuk pariwisata.
3	LAMPUNG SELATAN	Peraturan Daerah Kabupaten Lampung Selatan Nomor 15 Tahun 2012 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Lampung Selatan Tahun 2011–2031	Mewujudkan ruang kabupaten sebagai pintu gerbang investasi provinsi yang berbasis pada kawasan pertanian, perikanan, pariwisata, serta industri yang terintegrasi dan bersinergi dengan perwujudan pembangunan yang berkelanjutan	Pengembangan pariwisata diatur mulai dari kebijakan dan strategi sampai pada peraturan zonasi.
4	PESAWARAN	Peraturan Daerah Kabupaten Pesawaran Nomor 4 Tahun 2012 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Pesawaran Tahun 2011-2031.	Mewujudkan ruang kabupaten yang sejahtera berbasis industri, pertanian, pariwisata yang berwawasan lingkungan secara berkelanjutan	kawasan peruntukan pariwisata
5	PRINGSEWU	Peraturan Daerah Kabupaten Pringsewu Nomor Tahun 2011 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Pringsewu Tahun 2011 – 2031.	Terwujudnya Pringsewu sebagai pusat perdagangan dan pelayanan jasa yang berwawasan lingkungan dengan didukung sumber daya manusia berdaya saing tinggi.	RTRW Kabupaten Pringsewu pasal 38 memuat tentang kawasan peruntukan pariwisata.
6	TANGGAMUS	Peraturan Daerah Kabupaten Tanggamus Nomor 16 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Tanggamus Tahun 2011–2031	Terwujudnya Kabupaten Tanggamus yang maju, lestari dan mandiri yang berbasis potensi sumber daya alam melalui pengembangan pertanian, perikanan, pertambangan dan pariwisata.	kawasan peruntukan pariwisata
7	LAMPUNG BARAT	Peraturan Daerah Kabupaten Lampung Barat Nomor 1 Tahun 2012 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah	Terwujudnya Kabupaten Lampung Barat sebagai kabupaten konservasi yang	Rencana pengembangan kawasan budidaya, pengembangan kawasan pariwisata dan ketentuan

		kabupaten Lampung Barat Tahun 2010 - 2030	berbasis agro, kelautan dan mitigasi bencana	umum peraturan zonasi kawasan pariwisata.
8	LAMPUNG TIMUR	Peraturan Daerah Kabupaten Lampung Timur Nomor 04 Tahun 2012 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Lampung Timur Tahun 2011 – 2031	Mewujudkan pengembangan wilayah berbasis agrobisnis yang berdaya saing secara berkelanjutan dan merata.	ada dalam kebijakan, strategi, peruntukan kawasan serta peraturan zonasi.
9	LAMPUNG TENGAH	Peraturan Daerah Kabupaten Lampung Tengah Nomor 1 Tahun 2012 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah kabupaten Lampung Tengah Tahun 2011 – 2031	Terwujudnya kawasan agribisnis yang berwawasan lingkungan serta mampu menggerakkan perekonomian wilayah.	
10	TULANG BAWANG	Peraturan Daerah Kabupaten Tulang Bawang Nomor: 05 Tahun 2013 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah kabupaten Tulang Bawang 2012 – 2032.	Mewujudkan tata ruang wilayah kabupaten yang aman, sejahtera, mandiri dan berketahanan pangan berbasis agribisnis dengan memperhatikan pemerataan pembangunan wilayah yang berkelanjutan dan berwawasan lingkungan	
11	TULANG BAWANG BARAT	Peraturan Daerah Kabupaten Tulang Bawang Barat Nomor 2 Tahun 2012 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Tulang Bawang Barat Tahun 2011 – 2031	Terwujudnya Kabupaten Tulang Bawang Barat sebagai kawasan agropolitan yang berdaya saing, aman, dan berkelanjutan sesuai dengan daya-dukung dan daya tampung lingkungan.	Peruntukan kawasan pariwisata
12	MESUJI	Peraturan Daerah Kabupaten Mesuji Nomor 6 Tahun 2012 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Mesuji Tahun 2011 – 2031	Terwujudnya Kabupaten Mesuji yang sejahtera berbasis agro dan berwawasan lingkungan.	Kawasan pariwisata
13	WAY KANAN	Peraturan Daerah Kabupaten Way Kanan Nomor 11 Tahun 2011 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah	Terwujudnya Kabupaten Way Kanan berbasis pertanian yang unggul dan berdaya saing dengan mengoptimalkan aksesibilitas dan	Kawasan Pariwisata

		Kabupaten Way Kanan Tahun 2011-2031.	memperhatikan daya dukung lingkungan yang berkelanjutan	
14	LAMPUNG UTARA	Peraturan Daerah Kabupaten Lampung Utara Nomor 08/2001		Kawasan pariwisata diatur pada pasal 29
15	PESISIR BARAT			

Sumber: RTRW Kabupaten/Kota

Rencana Induk Pembangunan Pariwisata (RIPPAR)

Peraturan Menteri Pariwisata No 10 tahun 2016 tentang Pedoman Penyusunan Rencana Induk Pembangunan Kepariwisata, merubah nomenklatur Rencana Induk Pengembangan Pariwisata (RIPP) menjadi Rencana Induk Pembangunan Kepariwisata (RIPPAR). Sejalan dengan hal tersebut, pada tahun 2016, kembali dilakukan review RIPP Provinsi Lampung 2012-2031, dalam review RIPPAR tersebut Provinsi Lampung dibagi ke dalam 3 Destinasi Pariwisata Daerah (DPD) yaitu: Destinasi Pariwisata Daerah (DPD) Teluk lampung, Selat Sunda sekitarnya dan Destinasi Pariwisata Daerah (DPD) Pesisir Pantai Barat Lampung, TNBBS dan sekitar. Berbeda dengan RIPPAR sebelumnya yang menggunakan istilah KWU, maka RIPPAR terbaru menggunakan istilah DPD (Destinasi Pariwisata Daerah), KSPD (Kawasan Strategis Pariwisata Daerah) dan (KPPD) Kawasan Pengembangan Pariwisata Daerah yang mengacu pada istilah DPN (Destinasi Pariwisata Nasional), KSPN (Kawasan Strategis Pariwisata Nasional) dan KPPN (Kawasan Pengembangan Pariwisata Nasional) yang terdapat pada PP no 50 tahun 2011 tentang Rencana Induk Pembangunan Kepariwisata Nasional (RIPPARNAS).

Beberapa Kabupaten/Kota di Provinsi Lampung juga sudah melakukan penyusunan RIPPAR dan bahkan beberapa daerah sudah menyusun rencana kawasan seperti: Rencana Pengembangan Kawasan Batu Putu Kota Bandarlampung, Rencana kawasan Bakauheni dan sekitarnya Kabupaten Lampung Selatan, Rencana Kawasan Bawang Latak Kabupaten Tulang Bawang.

Sebagaiman juga RIPPAR Provinsi Lampung, Kabupaten/Kota di Provinsi Lampung yang sudah memiliki Rencana Induk Pengembangan Pariwisata Daerah (RIPPDA) seperti Kota Bandarlampung yang disusun tahun 2001, Kabupaten Tulang Bawang yang disusun tahun 2008. Hampir semua RIPPAR tersebut belum ditetapkan sebagai Peraturan Daerah (Perda), sehingga daerah umumnya belum memiliki acuan yang berkekuatan hukum dan tentunya ini berdampak pada alokasi anggaran dan belum menjadi prioritas pengembangan.

Pada awal penyusunan RIPP Kabupaten/Kota tersebut sangat beragam formatnya, sebagian mengacu pada pedoman yang pernah diterbitkan Pemerintah Pusat, dan sebagian lagi tergantung kepada persepsi penyusunannya dengan latarbelakang pendidikan maupun

pengalaman pribadi masing-masing. Umumnya program yang dihasilkan dalam RIPP sifatnya generik, melengkapi prasarana dan sarana, rehabilitasi objek dan peningkatan sumber daya manusia serta promosi. Hampir semua tidak melakukan kajian pasar dan kajian wilayah yang mendalam, sehingga kemana arah pengembangan sulit di fokuskan dan promosi pun menjadi sangat umum. Saat ini sudah terbit Peraturan Menteri Pariwisata No. 10 tahun 2016 tentang Pedoman Penyusunan Rencana Induk Pembangunan Kepariwisataan (RIPPAR), diharapkan penyusunan RIPPAR Provinsi dan Kabupaten/Kota mengacu pada peraturan pemerintah tersebut.

2.2.4 Penutup

1. Perkembangan pariwisata Lampung selama lebih kurang 25 tahun terakhir (1990-2016), menunjukkan bahwa dokumen perencanaan pariwisata ataupun Perda RIPPAR belum dijadikan acuan pembangunan. RIPPAR Provinsi Lampung masih hanya sebatas dokumen perencanaan, walaupun hampir setiap 5 tahun dilakukan revisi. Secara substansi RIPPAR juga masih belum seragam dan mengacu pada UU No 10 tahun 2009 tentang Kepariwisataan dan Peraturan Menteri Pariwisata No. 10 tahun 2016 tentang Pedoman Penyusunan Rencana Induk Pengembangan Kepariwisataan.
2. Pariwisata Lampung terus berkembang, walaupun dengan atau tanpa perencanaan dan strategi yang matang. Dari sisi *political will*, Pemerintah Lampung dan Pemerintah Kabupaten/Kota percaya bahwa sektor yang paling dapat bertahan dan menyentuh langsung ke masyarakat adalah sektor pariwisata. Tetapi kemauan politik ini belum didukung dengan kesiapan berbagai hal terutama dalam hal: koordinasi antar kelembagaan, pembangunan infrastruktur, dan ketersediaan prasarana dan sarana penunjang pariwisata. Disamping itu yang tidak kalah pentingnya adalah pengembangan pariwisata adalah untuk kesejahteraan masyarakat. Pertanyaan berikutnya adalah sejauhmana keterlibatan masyarakat dan apakah dampak positif pariwisata terhadap masyarakat?. Hal ini tentu membutuhkan kajian lebih jauh.
3. Kebijakan pembangunan pariwisata sudah mulai terintegrasi ke dalam Rencana Tata ruang Wilayah Provinsi maupun Kabupaten/Kota di Provinsi Lampung, sehingga diharapkan pariwisata dapat ikut memacu pengembangan wilayah atau menurunkan angka kemiskinan terutama pada wilayah perdesaan, terpencil, terisolir, maupun perbatasan Lampung. Pedoman penyusunan RIPPar yang detail baru ada tahun 2016, sehingga dokumen Rencana Induk Pariwisata Kabupaten/Kota formatnya masih beragam terutama dalam hal: substansi/muatannya, tahun rencana dan skala peta yang digunakan.
4. Review Rencana Induk Pariwisata Provinsi Lampung sudah dilakukan sebanyak 3 kalinya- sejak penyusunan pertama tahun 1995, review terakhir dilakukan pada tahun 2016. Sayangnya rencana induk tersebut belum mengacu pada Peraturan Menteri Pariwisata No

10 tahun 2016 tentang Pedoman Penyusunan Rencana Induk Pembangunan Kepariwisata, sehingga masih ada kelemahan dalam analisis keruangan yang menjadi fokus RIPPAP saat ini. Hal ini hendaklah ditindak lanjuti dengan pelaksanaan program pengembangan yang lebih konkrit, sebagai implementasi RIPPAP provinsi maupun kabupaten/kota. Ke depan hendaknya RIPPAP Provinsi maupun Kabupaten/Kota ini dapat di Perdakan untuk memperkuat posisi tawar sektor ini di legislatif.

5. Posisi tawar sektor pariwisata di legislatif masih rendah, karena diukur dengan PAD dari sektor, padahal sektor pariwisata berdampak tidak hanya langsung tapi juga tidak langsung. Kalau indikatornya kontribusi dalam PDRB atau PAD, kiranya sulit untuk menghitungnya, karena pariwisata “memanfaatkan” sektor lain untuk berkembang. Di samping itu kalau ukurannya PAD, maka wilayah dengan PAD yang besar tentu akan maju pariwisatanya dan yang tertinggal karena PAD-nya kecil, maka pariwisatanya akan tetap tertinggal. Oleh sebab itu perlu berpihak Pemerintah Daerah terhadap pengembangan sektor ini untuk pengembangan ekonomi masyarakat di daerah yang masih tertinggal (wilayah miskin, terisolir atau perbatasan). Artinya perlu investasi pemerintah terlebih dahulu, sebelum ditanyakan sejauh mana kontribusi sektor ini terhadap daerah. Jadi tidak dilihat dari besarnya PAD sektor ini sebelumnya, karena akan berlaku sebaliknya jika pemerintah investasikan di bidang infrastruktur dan fasilitas pendukung di wilayah yang memiliki potensi pariwisata, maka PAD nya akan dapat ditingkatkan.
6. Secara kelembagaan, pengembangan pariwisata Lampung saat ini cukup mendukung dengan adanya dinas/badan/kantor Pariwisata di 15 kabupaten/kota, apakah dengan nomenklatur yang langsung seperti Kementerian (KEMENPAR) atau bergabung dengan beberapa sektor lain, seperti dengan Kepemudaan, Olah raga, Perhubungan dan lain-lain. Sampai saat ini sudah berbentuk 15 kabupaten/kota di Provinsi Lampung, hampir seluruh kabupaten/kota menjadikan sektor pariwisata sebagai sektor potensial untuk dikembangkan.
7. Di masa yang akan datang peran Dinas Pariwisata kabupaten/kota untuk mengembangkan pariwisata daerah perlu ditingkatkan. Penguatan kelembagaan dimulai dari kepemimpinan, sehingga hal yang paling penting adalah siapa yang memimpin lembaga ini, karena sifat sektor pariwisata yang multidimensional, maka dibutuhkan seseorang kepala dinas yang cakap, visioner dan dapat menjembatani berbagai sektor terkait pariwisata.
8. Perencanaan seringkali terlambat mengikuti perkembangan di lapangan, apalagi berbagai regulasi yang mengikutinya. Oleh sebab itu perencanaan pariwisata Lampung ke depan hendaklah perencanaan yang visioner, mempertimbangkan inovasi teknologi, keterpaduan lintas sektor, berpihak pada masyarakat dan berkelanjutan.

BAB III

MODEL PERENCANAAN PARIWISATA BERKELANJUTAN

BAGIAN: 3.1 TEORI : PERENCANAAN PARIWISATA BERBASIS MASYARAKAT

3.1.1 Pariwisata Berbasis Masyarakat

Definisi *Community Based Tourism* (CBT) yaitu : 1) bentuk pariwisata yang memberikan kesempatan kepada masyarakat lokal untuk mengontrol dan terlibat dalam manajemen dan pembangunan pariwisata, 2) masyarakat yang tidak terlibat langsung dalam usaha-usaha pariwisata juga mendapat keuntungan, 3) menuntut pemberdayaan secara politis dan demokratisasi dan distribusi keuntungan kepada komunitas yang kurang beruntung di pedesaan (Garrod 2001:4).

Menurut REST (1997), secara terminologis, pelibatan partisipasi masyarakat dalam proyek pengembangan pariwisata mempunyai banyak nama, yakni *Community-Based Tourism (CBT)*, *Community-Based Ecotourism (CBET)*, *Agrotourism*, *Eco and Adventure Tourism* dan *homestay*. Adapun definisi CBT atau pariwisata berbasis masyarakat adalah pariwisata yang menyadari kelangsungan budaya, sosial, dan lingkungan. Bentuk pariwisata ini dikelola dan dimiliki oleh masyarakat untuk masyarakat, guna membantu para wisatawan untuk meningkatkan kesadaran mereka dan belajar tentang masyarakat dan tatacara hidup masyarakat lokal (*local way of life*). CBT merupakan model pengembangan pariwisata yang berasumsi bahwa pariwisata harus berangkat dari kesadaran nilai-nilai kebutuhan masyarakat sebagai upaya membangun pariwisata yang lebih bermanfaat bagi kebutuhan, inisiatif dan peluang masyarakat lokal (Pinel: 277). CBT bukanlah bisnis wisata yang bertujuan untuk memaksimalkan profil bagi para investor, tetapi CBT lebih terkait dengan dampak pariwisata

bagi masyarakat dan sumber daya lingkungan (*environmental resources*). CBT lahir dari strategi pengembangan masyarakat dengan menggunakan pariwisata sebagai alat untuk memperkuat kemampuan organisasi masyarakat rural/lokal. Konsep CBT mempunyai prinsip-prinsip yang dapat digunakan sebagai *tool of community development* bagi masyarakat lokal, yakni: - Mengakui, mendukung dan mempromosikan pariwisata yang dimiliki masyarakat, - Melibatkan anggota masyarakat sejak awal pada setiap aspek, - Mempromosikan kebanggaan masyarakat, - Meningkatkan kualitas hidup, - Menjamin sustainability lingkungan, - Memelihara karakter dan budaya lokal yang unik, - Membantu mengembangkan *cross-cultural learning*, - Menghormati perbedaan-perbedaan kultural dan kehormatan manusia, - Mendistribusikan keuntungan secara adil di antara anggota masyarakat, - Menyumbang prosentase yang ditentukan bagi *income* proyek masyarakat.

Buku, riset, dan survey tentang pelibatan masyarakat dalam pariwisata atau *community-based tourism* telah banyak dilakukan. Ketertarikan terhadap partisipasi masyarakat dalam dunia pariwisata tampaknya berakar di Amerika awal 1970-an. Gunn (1972: 66) mengkampanyekan penggunaan forum bersama yang dihadiri oleh pemimpin masyarakat, konstituen, perencana pariwisata yang diharapkan. Gunn berpendapat bahwa keuntungan dari *community approach* yang diadvokasikannya dapat bermanfaat bagi penduduk dan para pengunjung. Kemudian yang pertama kali mempopulerkan konsep pengembangan pariwisata berbasis masyarakat adalah Murphy (1985). Murphy berpendapat, bahwa produk pariwisata secara lokal diartikulasikan dan dikonsumsi, produk wisata dan konsumennya harus terasa bagi penduduk lokal yang seringkali sangat sadar terhadap dampak pariwisata. Untuk itu, pariwisata harus melibatkan masyarakat lokal, sebagai bagian dari produk pariwisata, lalu kalangan industri juga harus melibatkan masyarakat lokal dalam pengambilan keputusan. Sebab, masyarakat lokal lah yang harus menanggung dampak kumulatif dari perkembangan wisata dan mereka butuh untuk memiliki input yang lebih besar, bagaimana masyarakat dikemas dan dijual sebagai produk pariwisata. (Murphy, 1985: 16) Getz dan Jamal (1994) mengkritik model Murphy, sebab tidak menawarkan *blueprint* (cetak biru) untuk mengimplementasikannya dalam bentuk konkret. Konsep Murphy dalam implementasinya masih terdapat berbagai masalah.

Partisipasi publik dilihat sebagai alat untuk memelihara integritas dan otentisitas dan juga kemampuan kompetitif produk pariwisata (Gunn, 1994). Tetapi kenyataannya, walaupun partisipasi publik sudah muncul, seringkali pembangunan pariwisata tetap saja terpusat pada kepentingan komersial atau industri. Tujuan perencanaan pariwisata model ini biasanya lebih terfokus pada upaya melestarikan keunikan dan daya tarik wisata, bukan pada kesejahteraan masyarakat dan pada faktanya lebih *top-down*, bersifat komersial, dan dengan pendekatan yang berorientasi ekonomi (Bahaire and Elliott-White, 1999: 248). Model pendekatan masyarakat (*community approach*) menjadi standar baku bagi proses pengembangan pariwisata di daerah pinggiran, dimana melibatkan masyarakat didalamnya adalah faktor yang sangat penting bagi kesuksesan produk wisata. D'amore memberikan guidelines model bagi pengembangan pariwisata berbasis masyarakat, yakni; - Mengidentifikasi prioritas pembangunan yang dilakukan penduduk lokal (resident) - Mempromosikan dan mendorong penduduk lokal - Pelibatan penduduk lokal dalam industri - Investasi modal lokal atau wirausaha sangat dibutuhkan - Partisipasi penduduk dalam event-event dan kegiatan yang

luas - Produk wisata untuk menggambarkan identitas lokal - Mengatasi problem-problem yang muncul sebelum pengembangan yang lebih jauh

Masyarakat lokal harus “dilibatkan”, sehingga mereka tidak hanya dapat menikmati keuntungan pariwisata dan selanjutnya mendukung pengembangan pariwisata, seperti: masyarakat dapat memberikan informasi dan menjelaskan secara lebih rinci mengenai sejarah dan keunikan yang dimiliki wilayahnya. Kemudian pada 1990-an, seiring dengan kepentingan dalam mengembangkan produk pariwisata yang berkelanjutan, kebutuhan untuk menggunakan bentuk partisipasi masyarakat menjadi sesuatu yang sangat penting. Bentuk partisipasi masyarakat menjadi esensial bagi pencapaian pariwisata yang berkelanjutan dan bagi realisasi pariwisata yang berkualitas.

Getz dan Jamal (1994) mengembangkan pondasi teoritis pelibatan masyarakat dalam perencanaan dan pengembangan pariwisata dan menganalisis watak dan tujuan dari model kolaborasi (*collaboration*) yang berbeda dari model kerjasama (*cooperation*). Mereka berdua mendefinisikan kolaborasi sebagai “sebuah proses pembuatan keputusan bersama diantara *stakeholders* otonom dari domain interorganisasi untuk memecahkan problem-problem atau me-manage isu yang berkaitan dengan pariwisata (Getz dan Jamal, 1994: 155). Proses kolaborasi meliputi: 1) *Problem Setting* dengan mengidentifikasi stakeholders kunci dan isu-isu. 2) *Direction Setting* dengan berbagi interpretasi kolaboratif, mengapresiasi tujuan umum. 3) Strukturisasi dan implementasikan, 4) institusionalisasi.

Supaya pelaksanaan CBT dapat berhasil dengan baik, ada elemen-elemen CBT yang musti diperhatikan, yakni: (1) sumberdaya alam dan budaya, (2) organisasi-organisasi masyarakat, (3) manajemen, (4) pembelajaran. Pembelajaran disini bertujuan untuk membantu proses belajar antara tuan rumah (*host community*) dan tamu (wisatawan), mendidik dan membangun pengertian antara cara hidup dan budaya yang beragam, meningkatkan kesadaran terhadap konservasi budaya dan sumberdaya diantara wisatawan dan masyarakat luas (REST,1997).

Community based tourism (CBT) merupakan suatu pendekatan pembangunan pariwisata yang menekankan pada masyarakat lokal baik yang terlibat langsung maupun yang tidak terlibat langsung pada industri pariwisata. Hal ini dilakukan dengan bentuk memberikan kesempatan dalam manajemen dan pembangunan pariwisata yang berujung pada pemberdayaan politis melalui kehidupan yang lebih demokratis termasuk dalam pembagian keuntungan dari kegiatan pariwisata yang lebih adil bagi masyarakat lokal. Gagasan ini disampaikan untuk mengkritisi pembangunan pariwisata yang seringkali mengabaikan peran serta masyarakat lokal di daerah tujuan wisata.

Konsep *community based tourism* merupakan dasar dari *sustainable tourism development* yang menegaskan bahwa masyarakat bukan lagi menjadi objek pembangunan, tetapi sebagai penentu pembangunan itu sendiri (Ardika, 2005). Penekanan pada pola kehidupan tradisional merupakan hal penting yang harus dipertimbangkan, mempersiapkan interaksi spontan antara masyarakat dan wisatawan atau pengunjung untuk dapat memberikan pengertian dan

pengetahuan pengunjung tentang lingkungan dan kebudayaan setempat selain memberikan rasa bangga masyarakat lokal terhadap kebudayaannya.

Munculnya fenomena pengelolaan pariwisata berbasis masyarakat merupakan kritik atas pengelolaan wisata yang dilaksanakan tanpa melibatkan masyarakat dan dipandang kurang mampu memberdayakan masyarakat. Pariwisata berbasis masyarakat (*community based tourism/CBT*) merupakan konsep pengelolaan kepariwisataan dengan mengedepankan partisipasi aktif masyarakat dengan tujuan untuk memberikan kesejahteraan bagi mereka dengan tetap menjaga kualitas lingkungan, serta melindungi kehidupan sosial dan budayanya. Konsep pariwisata berbasis masyarakat berkesesuaian dengan pariwisata berkelanjutan (*sustainable tourism*) yang memerlukan partisipasi masyarakat.

Pariwisata berbasis masyarakat mengedepankan pendekatan *bottom-up*, sedangkan pariwisata berkelanjutan mengedepankan pendekatan *top-down*. Pendekatan *bottom-up* mengandung arti bahwa inisiatif untuk pengembangan pariwisata berasal dari masyarakat, sedangkan pada pendekatan *top-down*, inisiatif berasal dari pemerintah (Baskoro, 2008:43). Penerapan pariwisata berbasis masyarakat dianggap mampu memberikan berbagai manfaat bagi masyarakat yaitu peningkatan kesejahteraan, perlindungan terhadap lingkungan, serta perlindungan terhadap kehidupan sosial dan budaya mereka. Pengelolaan pariwisata yang melibatkan masyarakat, tidak terjadi pada pariwisata konvensional yang memprioritaskan jumlah pengunjung dengan mengabaikan atau kurang memperhatikan partisipasi masyarakat lokal.

3.1.2 Perencanaan Pariwisata dan Pemberdayaan Masyarakat

Pengembangan masyarakat dapat didefinisikan sebagai kegiatan dengan tujuan utama memperbaiki kondisi dan kualitas hidup orang-orang dalam komunitas berbasis tempat dengan memperkuat kemajuan ekonomi dan sosial (Aquino et al., 2012). Seperti yang digambarkan oleh Joppe (1996), aspek komunitas dari definisi memerlukan beberapa pengabdian: "masyarakat mendefinisikan diri sendiri berdasarkan gagasan tujuan bersama dan tujuan bersama ... Mungkin bersifat geografis atau komunitas yang menarik, membangun pada warisan dan nilai budaya yang dibagi di antara anggota masyarakat ". Memang, definisi Joppe tentang komunitas memiliki resonansi di banyak negara berkembang di mana "rasa berbagi 1. Identifikasi taruhan penting 2. Bersikaplah inklusif 3. Pertimbangkan untuk menggunakan banyak teknik untuk menggabungkan masukan dari pemangku kepentingan 4. Dorong musyawarah dan pemahaman yang konstruktif 5. Temukan cara untuk menyeimbangkan kepentingan bersaing

Tantangan untuk melibatkan pemangku kepentingan meliputi: tujuan dan tujuan bersama "mencakup banyak komunitas diaspora dari geografi yang tersebar di seluruh dunia ini - yang secara aktif terlibat dalam advokasi masyarakat dan tindakan pengembangan kapasitas melalui media yang berbeda (Roberts, 2010). Gagasan berbagi, berbagi nilai, dan

pengembangan masyarakat kemudian dapat dijelaskan tidak hanya sebagai proses yang berpusat pada pembangunan modal dan kapasitas sosial, namun juga sebagai hasil di dimensi keprihatinan masyarakat - sosial, lingkungan dan ekonomi untuk memberi nama jenis utama (Phillips dan Pittman, 2009). Sementara beberapa fokus pada pengembangan masyarakat sebagai hasil, hal itu harus dipertimbangkan dalam dimensi dimensi yang lebih luas, seperti peningkatan kualitas hidup dan peningkatan kapasitas di spektrum kepedulian masyarakat (Green and Haines, 2008; Phillips and Pittman, 2009). Gagasan tentang kapasitas sangat penting, "ini adalah pengembangan kapasitas yang dapat dilihat sebagai kekuatan pengembangan masyarakat, dengan kapasitas kolektif yang memungkinkan warga negara berpartisipasi secara purposif dalam penciptaan, artikulasi, dan pemeliharaan strategi yang dirancang untuk mendukung dan/atau mengubah struktur sosial "(Aquino et al., 2012, hal 4). Meskipun demikian, hambatan implisit dan sering eksplisit untuk melakukan perubahan positif, kami berpendapat bahwa satu cara untuk meningkatkan kapasitas adalah melalui partisipasi mereka yang terkena dampak perencanaan dan pembangunan.

Pendekatan dan model untuk perencanaan pariwisata meliputi pembangunan berkelanjutan, sistem, masyarakat, perencanaan terpadu, perencanaan komprehensif, fleksibel, dan sistem fungsional (Chhabra dan Phillips, 2009). Pendekatan perencanaan pariwisata berbasis masyarakat ini berfokus pada desentralisasi dan fasilitasi koordinasi antara pemangku kepentingan pariwisata yang berbeda. Pendekatan ini berasal dari meningkatnya penekanan pada demokratisasi dan mendapat kepercayaan ketika kekuatan politik kekuasaan politik bergeser dari pemerintah pusat ke negara bagian, kota, kota, dan lingkungan, sehingga memberikan suara dan pemberdayaan kepada masyarakat lokal untuk mengatasi masalah mereka sendiri dan menemukan solusi yang tepat. Pendekatan ini menuntut partisipasi yang lebih baik antara industri pariwisata dan penduduk setempat. Diharapkan keterlibatan penduduk lokal dalam proses pengambilan keputusan akan memfasilitasi kemitraan kerja yang lebih baik antara masyarakat tuan rumah dan industri perjalanan dan pariwisata. (Chhabra dan Phillips, 2009, 238-239)

3.1.3 Proses Perencanaan Pariwisata Berbasis Masyarakat

Proses perencanaan biasanya dimulai dengan fase inventarisasi atau penelitian dan siklus ke tahap evaluasi atau pemantauan fasa hasil, dengan catatan bahwa prosesnya bersifat reiteratif karena kondisi dan keinginan berubah sepanjang waktu. Perlu juga dicatat bahwa "perencanaan adalah sebuah proses dan sebuah gerakan; bukan hanya hasil atau produk, "dan dapat memberikan cara untuk meningkatkan ekspresi dan kontrol masyarakat (Mair and Reid, 2007, hal 407). Pertimbangan berikut menggambarkan secara singkat proses perencanaan yang menggabungkan elemen pengembangan masyarakat seperti partisipasi dan pengambilan keputusan (Chhabra dan Phillips, 2009, p 241).

1. Apa yang kita miliki? Inventarisasi aset (orang, organisasi, budaya / warisan alam, keuangan dan sumber daya yang dibangun) dan konteks (politik, ekonomi, sosial, lingkungan) masyarakat. Ini adalah fase penelitian dan dapat mencakup berbagai sumber dan alat seperti survei, kelompok fokus, pemetaan aset, dan lain-lain. Ini mencakup mempertimbangkan kapasitas sosial dan modal masyarakat.
2. Apa yang kita inginkan? Pada titik ini, semua visi penting sebagai panduan untuk melihat apa yang bisa terjadi dibuat oleh pemangku kepentingan - orang-orang di masyarakat yang memiliki kepentingan dalam membantu mencapai masa depan yang lebih diinginkan. Keyakinan adalah alat yang ampuh dan bisa menginspirasi sebuah komunitas untuk mencapai hasil yang luar biasa. Visi harus cukup berani untuk menginspirasi dan cukup realistis untuk dicapai.
3. Bagaimana kita sampai di sana? Tahap ini adalah tentang mengembangkan rencana sehingga merupakan panduan dengan spesifikasi untuk mencapai visi dan mencakup pernyataan dan tindakan tujuan. Yang terpenting, ia memilih strategi atau pendekatan yang diinginkan. Ini juga mengidentifikasi organisasi atau kelompok kolaborator mana yang akan bertanggung jawab atas tugas dan tindakan. Kerja sama kolaboratif biasanya bekerja paling baik, namun dalam beberapa kasus, dibutuhkan "juara" untuk memulai usaha dan orang lain akan bergabung di kemudian hari.
4. Apa yang telah kita lakukan, dan apa yang harus kita lakukan sekarang? Pemantauan sangat penting untuk melihat apakah langkah-langkah di atas berjalan; jika tidak, maka penyesuaian dan revisi diperlukan. Karena sifat proses ini terus berlanjut, ini memberi umpan balik untuk mengetahui aktivitas yang sedang berjalan serta memulai inisiatif baru sampai perubahan yang diinginkan diperoleh (dan disesuaikan dan dipelihara).

Keterlibatan Masyarakat dalam tahap setiap Tahap Pembangunan

Keterlibatan masyarakat pada tahap perencanaan adalah keterlibatan secara politis yaitu ketika masyarakat menjadi bagian dalam Musrenbang, baik tingkat desa, kabupaten/kota maupun provinsi. Penerapan Undang – Undang Desa Nomor 6 Tahun 2014 memberikan harapan kepada desa untuk lebih otonom dalam penyelenggaraan pemerintahan desa, hal ini akan berhasil jika desa telah siap terlibat dalam penyelenggaraan proses perencanaan, penganggaran, dan implementasi kegiatan desa. Perencanaan pariwisata berbasis masyarakat di perdesaan akan dimulai dengan keterlibatan masyarakat dalam proses perencanaan pembangunan di desa yang diawali dengan penyusunan Rencana Pembangunan Jangka Menengah Desa (RPJMDes) dan pelaksanaan Musrenbangdes. MUSBANGDES (Musyawarah Pembangunan Desa) atau istilah lainnya MUSRENBANGDES (Musyawarah Rencana Pembangunan Desa). Perencanaan pembangunan dimulai dari tingkat desa, yang biasanya dihadiri oleh mereka yang ditunjuk oleh peraturan perundang-undangan, ataupun sesuai dengan kebijakan dari kabupaten, namun seringkali dalam prakteknya hanya menjadi semacam *lips servis* belaka, karena kegunaan dari musbangdes ini masih perlu dipertanyakan.

Sebelum dilakukan musyawarah di tingkat desa, harusnya ketua-ketua RT dan RW mengajak berembuk dengan warga mengenai kebutuhan apa saja yang harus diajukan sebagai usulan kepada pemerintah desa, lalu dilakukanlah musyawarah pembangunan di tingkat desa tersebut.

MUSRENBANGDES adalah forum legal dari RPJMDes maka sinkronisasi antara muatan MUSRENBANGDES dengan Musrenbang Kabupaten jelas bertautan dan saling mendukung satu sama lain begitu juga dengan program – program usulan dalam forum SKPD karena semua muatan materi berasal dari sumber yang sama yaitu RPJMD dan RPJMDes. RPJMDes isi dan materinya harus mendukung dan menyesuaikan dengan RPJMD terutama terkait dengan prioritas pembangunan daerah, serta perkiraan perkembangan desa kedepan serta permasalahan yang dihadapi dan harus diselesaikan yang tidak jauh berbeda dari permasalahan daerah, yaitu kemiskinan, revitalisasi pertanian, peningkatan pendidikan dan pelayanan kesehatan, peningkatan tata kelola pemerintahan dan pelayanan publik. Adanya hubungan antara RPJMDes dengan RPJMD diharapkan dalam pelaksanaan dan pencapaiannya akan lebih sinergis dan menjadi satu kesatuan yang tidak terpisahkan.

Penyusunan RPJMDes merupakan kegiatan yang dilakukan melalui sebuah proses panjang dengan memperhatikan visi & misi kepala desa dan perencanaan pembangunan desa, serta harus memenuhi kaidah – kaidah tertentu. TAHAP PERTAMA, Diawali dengan kegiatan analisis kondisi desa mulai dari kondisi geografis dan lingkungan hidup, demografi, ekonomi dan sumber daya alam, sosial budaya dan politik, sarana dan prasarana serta pemerintahan, yang kemudian dilanjutkan dengan menyusun prediksi umum desa 5 tahun kedepan. TAHAP KEDUA, Menyusun rancangan RPKMDes yang memuat visi & misi dan arah pembangunan. TAHAP KETIGA, mengadakan kegiatan sosialisasi dan konsultasi serta penjaringan aspirasi, selanjutnya adalah penyelenggaraan Musrenbangdes sebagai forum konsultasi kepada pemangku pembangunan di desa untuk membahas rancangan visi, misi dan arah pembangunan desa untuk 5 tahun ke depan guna mendapatkan rumusan hasil dan komitmen. TAHAP KEEMPAT, Menyusun Rancangan Peraturan Desa tentang RPJMDes, kemudian rancangan RPJMDes tersebut dilanjutkan ke Kepala Desa untuk mendapatkan persetujuan. Kemudian Desa telah memiliki RPJMDes. TAHAP KELIMA, setelah dilakukan review terhadap RPJMDes, langkah berikutnya mengajukan rancangan RPJMDes untuk mendapatkan persetujuan.

Undang – Undang Desa menuntut Desa untuk lebih berkemampuan dalam penyelenggaraan proses pembangunan di Desa, namun tidak semua desa dapat melakukan secara benar tahapan proses penyusunan RPJMDes karena keterbatasan sumber daya manusia dalam perencanaan dan penganggaran. Agar pelaksanaan proses penyusunan RPJMDes terselenggara dengan baik maka kegiatan – kegiatan bimbingan teknis dan asistensi penyusunan RPJMDes bagi pemerintahan desa menjadi penting untuk dilaksanakan oleh pemerintah kabupaten. Pendampingan yang terus-menerus juga diperlukan seiring dengan cepatnya perubahan yang terjadi di lapangan.

Pariwisata berbasis kelembagaan/institusi lokal di masyarakat

Masyarakat di Indonesia mempunyai karakter gotong royong, dan karakter ini tergambar dalam bentuk organisasi kemasyarakatan dengan berbagai tujuan apakah sosial budaya, ekonomi maupun pencinta lingkungan. Organisasi yang lahir atas inisiatif dari kelompok-kelompok masyarakat biasanya lebih kuat dan mengakar dibanding organisasi yang diinisiasi oleh pemerintah, karena berawal dari adanya kebutuhan masyarakat itu sendiri. Seringkali organisasi di masyarakat tersebut menjadi wadah pelaksanaan program-program pemerintah, terutama di kawasan perdesaan.

Community Based Development (CBT) adalah konsep yang menekankan kepada pemberdayaan komunitas untuk menjadi lebih memahami nilai-nilai dan aset yang mereka miliki, seperti kebudayaan, adat istiadat, masakan kuliner, gaya hidup. Dalam konteks pembangunan wisata, komunitas tersebut haruslah secara mandiri melakukan mobilisasi asset dan nilai tersebut menjadi daya tarik utama bagi pengalaman berwisata wisatawan. Melalui konsep *Community Based Tourism*, setiap individu dalam komunitas diarahkan untuk menjadi bagian dalam rantai ekonomi pariwisata, untuk itu para individu diberi keterampilan untuk mengembangkan *small business*. Supaya pelaksanaan CBT dapat berhasil dengan baik, elemen-elemen CBT yang perlu diperhatikan, adalah: sumberdaya alam dan budaya; organisasi-organisasi masyarakat; manajemen, dan pembelajaran (*Learning*).

3.1.4 Penutup

Pariwisata berbasis masyarakat dapat mendukung pembangunan pariwisata berkelanjutan dari aspek sosial, ekonomi, ekologi dan kelembagaan (politik).

Salah satu prinsip perencanaan pariwisata berkelanjutan adalah keterlibatan, keterlibatan semua *stakeholders*, terutama kelompok masyarakat. Oleh sebab itu dalam perencanaan berbasis masyarakat perlu peningkatan keterlibatan masyarakat dalam berbagai hal sebagai berikut: 1). Peningkatan kapasitas, peran, dan inisiatif masyarakat sebagai subjek antara lain melalui program Kampanye Sadar Wisata, pendidikan dan pelatihan, bantuan Teknis dan pendampingan masyarakat

2). Peningkatan posisi dan kualitas keterlibatan partisipasi pada setiap tahapan pembangunan mulai dari Perencanaan, Pelaksanaan, Pengelolaan serta Monitoring dan Evaluasi. 3). Peningkatan nilai manfaat positif ekonomi yang meliputi penciptaan lapangan kerja dan usaha serta peningkatan pendapatan.

BAGIAN 3.2 : KASUS STUDI

PERAN KELEMBAGAAN MASYARAKAT DALAM PERENCANAAN PARIWISATA DI PULAU-PULAU KECIL DAN PESISIR (Studi Kasus: Pulau Sebesi, Teluk Kiluan dan Puhawang Provinsi Lampung)

3.2.1 Peran Kelembagaan Masyarakat Dalam Pengembangan Pariwisata

Kunjungan wisatawan dengan tujuan wisata bahari di Provinsi Lampung berkembang pesat dalam 5 tahun terakhir. Hal ini diawali dengan meningkatnya jumlah wisatawan ke Pulau Puhawang sejak tahun 2011 dan peran media sosial sebagai alat promosi cepat dan murah yang menjangkau kalangan muda. Data statistik menunjukkan bahwa pengguna media sosial sebagian besar adalah kalangan muda yang berusia antara 18 – 25 tahun (49 %) dan berusia 26 - 35 tahun (33,8 %). Kelompok pasar inilah yang mendominasi kunjungan ke Lampung dalam beberapa tahun terakhir. Posisi geostrategis Lampung yang hanya “selemparan batu” dari Jakarta menyebabkan Provinsi Lampung mudah dijangkau wisatawan baik darat, laut maupun udara. Obyek wisata yang menjadi tujuan utama wisatawan muda ini adalah bahari yaitu Pulau Puhawang dan sekitarnya, Teluk Kiluan dan sekitarnya serta Kawasan Cagar Alam Laut Gunung Krakatau/Pulau Sebesi. Saat ini ribuan wisatawan muda datang ke tempat-tempat tersebut di setiap akhir pekan baik dari dalam Provinsi Lampung maupun luar Provinsi Lampung. Dampak positif dan negatif baik bidang ekonomi, sosial maupun lingkungan mulai dirasakan masyarakat.

Pengembangan obyek wisata di Provinsi Lampung diawali pada awal tahun 1990-an dengan menetapkan TNWK dan Gunung Krakatau sebagai dua obyek wisata unggulan. Peran pemerintah sangat besar dalam pengembangan kedua obyek wisata tersebut, mulai dari penyediaan infrastruktur menuju obyek dan fasilitas di obyek wisata. Perubahan yang cukup signifikan terjadi mulai awal tahun 2010, dimana lembaga non pemerintah dan masyarakat mulai berperan dalam pengembangan obyek wisata bahari di Provinsi Lampung. Tulisan ini akan membahas tentang peran komunitas dalam pengembangan obyek wisata di Provinsi Lampung mulai dari tahapan perencanaan, pelaksanaan rencana dan pengelolaan. Lokasi pengamatan dipilih 3 lokasi yang dapat mewakili obyek wisata di Provinsi Lampung, yaitu: Pulau Sebesi/Gunung Krakatau (Kabupaten Lampung Selatan), Pulau Puhawang (Kabupaten Pesawaran) dan Teluk Kiluan (Kabupaten Tanggamus).

Beberapa penelitian terdahulu menunjukkan bahwa dalam pengembangan pariwisata: (1) Desa wisata memulai berkembang sendiri, seringkali bersama pendampingan LSM atau pihak lain misalnya: Perguruan Tinggi, atau Kementerian, program pemerintah daerah masuk “kemudian”; (2) Belum ada pedoman perencanaan pariwisata yang layak sampai tingkat Desa; (3) Tidak ada tujuan perencanaan yang jelas atau tujuan perencanaan dan program yang ada seringkali tidak sesuai dengan kebutuhan masyarakat; (4) Proses perencanaan melalui Musrenbang Desa yang telah menampung aspirasi, seringkali tidak menjadi program di Desa tersebut setelah dibawa ke Pemerintah Pusat.

Perencanaan pembangunan yang menggunakan pola berjenjang dari bawah ke atas (*bottom up planning*) ternyata tidak banyak menjanjikan aspirasi murni masyarakat desa didengar. Perencanaan pembangunan di desa dimulai dengan penyusunan RPJMDes dan Musrenbangdes, proses perencanaan ini seringkali dinilai banyak pihak sebagai pekerjaan yang tidak berarti bagi masyarakat karena setiap kebutuhan masyarakat yang masuk dalam usulan di Musrenbangdes tidak pernah terealisasi. Tidak terakomodirnya atau tereleminasinya usulan masyarakat dalam setiap tahapan Musrenbang menyebabkan seringkali pembangunan tidak tepat sasaran atau tidak sesuai dengan kebutuhan real masyarakat di perdesaan. Saat ini jumlah Anggaran Dana Desa cukup besar (rata-rata 1,4 Milyar desa), artinya desa dapat secara lebih leluasa untuk menyusun perencanaan dan penganggaran di desa, sehingga kebutuhan masyarakat yang ada dalam RKP Desa akan dapat di anggarkan dalam ADD tanpa harus menunggu penganggaran dari Pemerintah/Provinsi/Kabupaten.

Dalam beberapa kasus di bawah ini, peran kelembagaan masyarakat sangat besar dalam mengembangkan pariwisata pesisir dan pulau-pulau kecil. Masyarakat bahkan menjadi pioneer pengembangan pariwisata di wilayahnya, program pemerintah datang setelah program masyarakat berjalan.

3.2.2 Peran Kelembagaan Masyarakat dalam Pengembangan Pariwisata di Pulau Sebesi dan Gunung Krakatau (Kabupaten Lampung Selatan)

Salah satu kawasan wisata unggulan (KWU) atau dalam RIPPPDA yang baru istilahnya Kawasan Strategis Pariwisata Daerah (KSPD) Provinsi Lampung adalah Kawasan Cagar Alam Laut (KCAL) Gunung Krakatau dan Pulau Sebesi di Kabupaten Lampung Selatan. KCAL Gunung Krakatau dibawah pengawasan BKSDA (Badan Konservasi Sumber Daya Alam), sehingga diberlakukan aturan kunjungan yang ketat antara lain hanya untuk penelitian dan minat khusus. Wisatawan peneliti atau wisatawan khusus (*special interest*) biasanya memanfaatkan Pulau Sebesi sebagai tempat transit atau menginap jika akan berkunjung ke Gunung Krakatau. Pulau Sebesi dan pulau-pulau kecil disekitar Gunung Krakatau memiliki keunikan sumberdaya hutan bakau dan terumbu karang. Peningkatan jumlah wisatawan yang pesat dalam 5 tahun terakhir (data menunjukkan di setiap akhir pekan jumlah mencapai 1000 orang) dikhawatirkan akan dapat menurunkan daya dukung lingkungan, apabila tidak segera ditata dengan baik.

- Sejarah pengembangan Desa Konservasi Pulau Sebesi

Pulau Sebesi merupakan kawasan penyangga Krakatau, sehingga untuk menuju Pulau Krakatau, wisatawan umumnya menginap atau beristirahat di Pulau Sebesi. Pada tahun 1999 dilakukan survei masyarakat yang oleh suatu Lembaga Swadaya Masyarakat untuk membentuk Kelompok Masyarakat Pengaman Pantai di Pulau Sebesi. Sejak awal tahun 2000, organisasi masyarakat baik formal maupun non-formal yang ada di Pulau Sebesi relatif banyak. Organisasi formal antara lain Rukun Nelayan, Karang Taruna, Koperasi Tani dan Nelayan, dan Seksi Keamanan Laut sedangkan organisasi non formal adalah Sikam Salamban, Sikam Muahi, dan Risma. Organisasi-organisasi ini umumnya membantu melakukan pembinaan tentang penting lingkungan dan wadah aspirasi bagi

anggotanya dan menjaga laut dari pengrusakan lingkungan yang dilakukan oleh nelayan luar atau pun nelayan Pulau Sebesi itu sendiri. Tahun 2002, dibawah koordinator IPB ada Proyek Bahari Lampung melaksanakan pembinaan konservasi laut (Wiryawan, B. et.al., 2002). Tahun itu juga, dengan kesepakatan masyarakat, terbentuklah **Badan Pengelola Daerah Perlindungan Laut (DPL)** Pulau Sebesi. DPL yang menjadi wilayah kerja kelompok ini adalah Terumbu Karang dengan luas 98.9 ha (60%-nya atau lebih kurang 60 ha merupakan kawasan konservasi dan dilindungi). Selanjutnya kegiatan ini ditindaklanjuti dengan transplantasi karang oleh masyarakat. Program penanaman terumbu karang (selain di kawasan yang dilindungi juga membuat taman laut baru dengan model yang dibuat dari beton). Dananya didapat dari kontribusi tamu yang datang membayar dana konservasi.

- **Peran Komunitas dan pengembangan Kelembagaan Di Pulau Sebesi**

Selain itu, salah satu LSM di Pulau Sebesi – Telapak, rutin melakukan program sosialisasi mengenai DPL kepada tigabelas RT di lingkungan Kawasan Wisata Pulau Sebesi. Setiap RT mendapatkan materi sosialisasi setiap 15 hari sekali. Acara biasanya di malam hari karena siang hari umumnya masyarakat pergi berkerja. Peserta fluktuatif antara 3 hingga 40 orang. LSM Telapak juga mengadakan insentif untuk makanan ringan dan kebersihan, Namun sayangnya kegiatan ini terhenti sejak tahun 2007. Pada tahun 2007 LSM Telapak membuat *website* mengenai “BAGAIMANA CARA KE PULAU SEBESI”. Website ini menyediakan informasi bagaimana mengakses Pulau Sebesi baik dari Pelabuhan Anyer (Jawa Barat) maupun dari Pelabuhan Paku dan Canti di Lampung. Selain itu, informasi dari mulut ke mulut, biro perjalanan (Travel biro) dan Dinas Pariwisata juga ikut mempromosikan, sehingga sejak itu jumlah wisatawan yang datang ke Pulau Sebesi meningkat cepat. Saat ini, setiap akhir minggu atau libur panjang, jumlah wisatawan mencapai 1,000 orang. Wisatawan umumnya datang secara berombongan yang terdiri dari 40 – 150 orang dan dipandu oleh pemandu dari **Kelompok Sadar Wisata**.

Organisasi yang ada saat ini adalah Badan Pengelola Daerah Perlindungan Laut yang dibuat oleh Proyek Pesisir melalui Perdes dan Akte Notaris. Visi, misi dan tujuannya: (1) meminimalisir Perdagangan Karang dan pengembangan Ekowisata Bahari, (2) Peningkatan produksi daerah tangkap nelayan tradisional dan meminimalisir jarak tepuh nelayan. Kegiatan penangkapan ikan yang boleh dilakukan di daerah penyangga DPL adalah memancing dengan kail.

- **Pengembangan Kelembagaan di Pulau Sebesi**

Susunan Organisasi Badan Pengelola Daerah Perlindungan Laut Pulau Sebesi (BPL) adalah:

1. Kepala Ahyar Abu;
2. Sekretaris: Yanu
3. Bendahara: Syaifullah Didi;

4. Sie Monitoring : Yuliandi;
5. Sie Konservasi: Heri Munadi;
6. Tour Leader: Umar, Wawan, Hayun Ranger: 7 orang (Yuliandi, Heri, Febri, Akil, Riki, Wawan)
; Guide lokal : Umar (bahasa Inggris)

Katua POKDARWIS Pulau Sebesi : Syaifullah (studi banding ke Pahawang)

Prasarana dan sarana yang tersedia masih terbatas. Pelabuhan Canti, satu satunya pelabuhan terdekat bagi iwsatawan menuju Gunung Karakatu dan ke Pulau Sebesi kondisinya jauh dari layak, baik dari segi keamanan dan kenyamanan. Fasilitas kapal yang tersedia si Pulau Sebesi saat ini adalah 15 kapal (kapasitas 30 – 45 orang). Jumlah ini tidak dapat mengakomodasi kebutuhan wisatawan di hari libur, sehingga jika hari libur jumlah kapal ditambah dari Teluk, Bandar Lampung. Objek yang menjadi favorit wisatawan adalah Gunung Krakatau, *snorkling spot* di Pulau Umang dan depan Pulau Sebesi, Pulau Sebeku dan Geligih.

Hasil diskusi yang dilakukan bersama *stakeholders* (akademisi, pemerintah daerah/Kepala Dinas Pariwisata, dan tokoh masyarakat) diketahui bahwa harapan masyarakat dalam pengembangan pariwisata sebagai berikut:

1. Pengembangan Pariwisata konservasi atau EKOWISATA yang berbasis masyarakat, karena kami tidak ingin ada bangunan besar atau hotel bintang di Pulau Sebesi.
2. Pendampingan aktivitas pariwisata dari Pemerintah dan Universitas untuk meningkatkan sumber daya masyarakat di Pulau Sebesi dalam bentuk: pelatihan (ketrampilan mendirikan tenda, penyiapan penginapan/home stay, penyiapan makan dan minuman, pemandu wisata, (*guide*), dan *photograpy* bawah laut.
3. Pengembangan prasarana dan sarana: Pelabuhan Canti saat ini tidak layak, selain kapasitas terbatas, kotor, tidak terawat dan tidak nyaman. Selain itu kapal kurang (hendaknya tersedia kapal pagi: dari Canti ke Sebesi dan sore dari Sebesi ke Canti, kalau ada libur panjang kapal kurang. Adak ada ribuan orang wisatawan (per rombongan 40 orang s/d 150 orang), hanya ada 15 perahu (kapasitas 30-45 org).
4. Belum ada peraturan seperti Perdes dan lain-lain yang mengatur kegiatan di lapangan, sehingga banyak kegiatan yang mengancam konservasi laut dan keberadaan Gunung Krakatau. Aturan bagi wisatawan yang saat ini diterapkan merupakan kesepakatan saja antara Badan Pengelola Daerah Perlindungan Laut (DPL) dengan Tour Leader dari luar dan lokal yaitu berkaitan dengan perilaku di tempat wisata: mis: tidak mengambil biota di DPL, jika melanggar dihukum maka ada sanksinya misal: menyanyikan lagi wajib, “push up” atau hormat bendera.
5. Sosialisasi ke masyarakat tentang pariwisata alam atau apa itu Ekowisata yang dilakukan secara rutin malam hari di tiap RT, sehingga efektif. Pertemuan besar yang sering dilakukan pemerintah seringkali tidak efektif.

3.2.3 Peran Kelembagaan Masyarakat dalam Pengembangan Pariwisata Teluk Kiluan (Kabupaten Tanggamus)

Pengembangan Teluk Kiluan sebagai salah satu KWU Provinsi Lampung atau Kawasan Strategis Pariwisata Lampung (KSPD) ditujukan untuk pengembangan ekowisata yang mengarah pada pelestarian kawasan pesisir pantai sebagai obyek wisata utama. Daya Tarik utama Teluk Kiluan adalah lumba-lumba liar di Perairan Teluk Kiluan, Pulau Kiluan di

Dusun Bandung Jaya untuk berenang, snorkeling dan diving, Pantai Pasir Putih di Dusun Sukamahi dan Batu Candi di Dusun Kiluan Balak. Selain itu ada event tahunan yaitu *Kiluan Fishing Week* sejak tahun 2007 atas inisiasi LSM setempat bernama Yayasan Ekowisata Cikal.

Fasilitas akomodasi yang tersedia sebanyak 24 usaha akomodasi dengan total daya tampung sekitar 500 orang/hari, berupa pondok-pondok wisata yang dikembangkan secara swadaya oleh masyarakat. Sebagian besar usaha akomodasi dimiliki investor dari Jakarta dan Bandarlampung. Lokasi akomodasi ini terkonsentrasi di Dusun Bandung Jaya (15 akomodasi) dan Dusun Kiluan Balak (7 akomodasi). Fasilitas transportasi untuk menyaksikan lomba-lomba adalah perahu jukung milik masyarakat nelayan (109 perahu) di Pekon Kiluan Negeri (Dusun Bandung Jaya dan Dusun Kiluan Balak).

Pembangunan pariwisata berkelanjutan di Teluk Kiluan memerlukan dukungan banyak pihak, selain pemerintah, masyarakat, maupun dunia usaha. Dari pengamatan lapangan yang dilakukan pada bersama rombongan stakeholders, diketahui bahwa sebagian besar usaha akomodasi dan perjalanan wisata belum terlibat dalam praktek-praktek konservasi lingkungan. Pelaku usaha juga belum memberikan panduan wisata ramah lingkungan seperti: dilarang menyentuh dan merusak karang, atau mengambil specimen tertentu, kepada wisatawan atau pengunjung.

- Sejarah dan Peran Komunitas dan pengembangan pariwisata

Lembaga non pemerintah yang banyak berperan dalam pengembangan pariwisata di Teluk Kiluan adalah:

1. Yayasan Ekowisata Cikal (Cinta Kepada Alam), merupakan LSM yang menaruh perhatian besar terhadap pengembangan kepariwisataan di KWU Teluk Kiluan. Cikal memiliki sekretariat di Dusun Bandung Jaya. Sejak didirikan tahun 2005, yayasan cikal yang diketuai oleh Riko Stefanus telah berperan aktif mengkampanyekan sekaligus mengembangkan ekowisata dan kegiatan pelestarian lingkungan di KWU Teluk Kiluan. Yayasan ini rutin menyelenggarakan event tahunan yaitu Kiluan Fishing Week sebagai salah satu agenda promosi pariwisata KWU Teluk Kiluan.
2. Kelompok Sadar Wisata (Pokdarwis Penggawa), merupakan kelompok masyarakat Pekon Kiluan Negeri yang terbentuk tahun 2012 dengan alamat sekretariat di Dusun Sukamahi. Kelompok ini terdiri dari gabungan unsur-unsur masyarakat lokal yang terlibat dalam bidang pengembangan ekowisata di KWU Teluk Kiluan, antara lain: pemilik pondok wisata, pekerja pondok wisata, pemilik perahu, dan pejabat pemerintah desa.

3.2.4. Peran Kelembagaan Masyarakat dalam Pengembangan Pariwisata Pulau Pahawang (Kabupaten Pesawaran)

Pariwisata Pulau Pahawang yang terletak di Kabupaten Pesawaran Provinsi Lampung berkembang sangat pesat dalam 5 tahun terakhir, namun tidak didukung oleh kesiapan prasarana dan sarana yang mendukung Pulau Pahawang sebagai destinasi ekowisata (*ecotourism*). Hal ini dikhawatirkan akan mengancam upaya konservasi di Pahawang yang

sudah dilakukan masyarakat bersama Lembaga Swadaya Masyarakat (LSM) sejak tahun 20 tahun yang lalu. Peran LSM dan masyarakat dalam pengembangan Pulau Pahawang sebagai destinasi wisata sangat besar terutama dalam konservasi mangrove dan terumbu karang. Jika dikaji dari sisi pembangunan pariwisata berkelanjutan, maka hasil penelitian Hendro, dkk (2016) menunjukkan bahwa pengembangan pariwisata Pulau Pahawang belum sesuai dengan prinsip-prinsip ekowisata.

- **Sejarah Pengembangan Ekowisata Pulau Puhawang**

Tahun 1996 Mitra Bentala, LSM berbasis lingkungan, melakukan pendampingan masyarakat untuk konservasi kawasan pesisir dan pulau-pulau kecil. Sebelum berkembang menjadi lokasi wisata seperti saat ini, warga Pahawang belajar bersama sama selama 12 tahun dibantu oleh Mitra Bentala terkait cara menyelamatkan hutan mangrove dan terumbu karang, serta menjaga kebersihan laut yang berpotensi pula sebagai destinasi wisata, baru pada tahun 2010, Pahawang mulai banyak dikunjungi oleh peneliti dan wisatawan. Tahun 2007, Pulau Pahawang masuk dalam daerah administrasi Kabupaten Pesawaran, menyebabkan pemerintah mulai melirik potensi wisata pahawang sebagai salah satu wisata unggulan, namun pada tahun tersebut pemerintah belum fokus untuk pengembangan wisata pahawang. Berbagai pihak mengkhawatirkan kelestarian lingkungan Pulau Pahawang, karena tidak ada peraturan yang melindungi kawasan ini dari ancaman berbagai kegiatan wisata di sana.

Pada tahun 2016, salah satu organisasi yang peduli yaitu Forum CSR Lampung mulai melakukan penanaman terumbu karang sebagai upaya konservasi di daerah wisata Pulau Pahawang. Pengembangan ekowisata di Pulau Puhawang diawali oleh masyarakat bersama LSM sebelum tahun 2010. Hasil penelitian yang dilakukan Nurhasanah dan Persada (2016) menunjukkan bahwa: (1) Proses keterlibatan masyarakat dan pemberdayaan dapat menjadi kekuatan pendorong dari pariwisata berkelanjutan; (2) Kolaborasi yang lebih efektif antara pemerintah - masyarakat lokal (bisnis, dan penduduk) - semakin banyak kesempatan untuk mendapatkan pariwisata yang berkelanjutan; (3) Kurangnya peran pemerintah untuk memfasilitasi kebijakan dalam mengelola kawasan ekowisata sebagai kendala pembangunan pariwisata berkelanjutan potensi; (4) Sebuah studi longitudinal di daerah ini akan diterima untuk memeriksa pemberdayaan ekonomi daerah ini.

Hasil penelitian sebelumnya yang membahas ekowisata berbasis masyarakat (Muliarto,dkk. 2017), beberapa aspek kunci dalam ekowisata berbasis masyarakat adalah:

- Masyarakat membentuk panitia atau lembaga untuk pengelolaan kegiatan ekowisata di daerahnya, dengan dukungan dari pemerintah dan organisasi masyarakat (nilai partisipasi masyarakat dan edukasi)
- Prinsip local ownership (pengelolaan dan kepemilikan oleh masyarakat setempat) diterapkan sedapat mungkin terhadap sarana dan pra-sarana ekowisata, kawasan ekowisata, dll (nilai partisipasi masyarakat)
- Homestay menjadi pilihan utama untuk sarana akomodasi di lokasi wisata (nilai ekonomi dan edukasi)

- Pemandu adalah orang setempat (nilai partisipasi masyarakat)
- Perintisan, pengelolaan dan pemeliharaan obyek wisata menjadi tanggungjawab masyarakat setempat, termasuk penentuan biaya (fee) untuk wisatawan (nilai ekonomi dan wisata).

Hasil *In-Depth interview* yang dilakukan dengan narasumber tokoh masyarakat, dinas pariwisata kabupaten, LSM dan akademisi yang terlibat langsung dalam pengembangan ekowisata Pahawang dan *FGD* dilakukan sebanyak 2 kali dapat dilihat pada Tabel 1. *FGD* pertama dilakukan Januari 2016 yang dipimpin langsung oleh Wakil Gubernur Lampung dengan mengundang tokoh masyarakat setempat, aparat desa, LSM, pelaku bisnis pariwisata dan akademisi. *FGD* kedua dilakukan Juni 2016, dengan dihadiri Dewan Riset Daerah Lampung yang fokus membahas kepariwisataan dengan mengundang akademisi bidang pariwisata. Isu-isu yang dapat ditarik dari *deep interview* dan data-data yang didapat yaitu seperti pada Tabel 3.2.1.

Tabel 3.2. 1 : Isu-isu pariwisata dalam kerangka ekowisata di Pulau Pahawang

Konservasi	Edukasi	Pemberdayaan Masyarakat	Ekonomi Lokal	Partisipasi Masyarakat
Tidak adanya peraturan bagi wisatawan agar tidak merusak lingkungan (terumbu karang)	Belum adanya kegiatan edukasi untuk wisatawan di Pulau Pahawang yang harus melalui peraturan dan TIC (tourist information centre)	Masyarakat asli Pulau Pahawang sudah mulai memperoleh manfaat ekonomi dari aktivitas pariwisata tapi manfaatnya lebih dominan dirasakan oleh masyarakat luar Pahawang yang melakukan bisnis wisata di Pahawang, seperti guide, pemilik kapal, pemilik penyewaan alat-alat snorkling	Ekonomi lokal yang berkembang berupa homestay, warung makan, penyewaan kapal Ekonomi lokal yang belum berkembang, yaitu cinderamata, ekonomi kreatif, guide	Partisipasi masyarakat dalam konservasi mangrove dan terumbu karang
Masyarakat, LSM, dan pemerintah sudah mulai khawatir dengan ancaman peningkatan aktivitas wisata Pahawang				
Tidak adanya perencanaan menyeluruh untuk pengembangan Ekowisata Pulau Pahawang				

Pengembangan kelembagaan di Pulau Puhawang melau peran yang dilakukan LSM Mitra Bental adalah (1) Ditingkat Masyarakat; Melakukan proses pendampingan yang berkelanjutan, dengan pegutamaan penyadaran pendidikan lingkungan. Penyadaran ini berupa sosialisasi efek positif dan negatif dari kondisi alam ke kelansungan hidup masyarakat setempat. (2) Ditingkat Pemerintahan Desa; Mendorong tatakelola lingkungan yang baik, mendorong lahirnya peraturan desa tentang wisata dan sebagainya, (3) Pemerintah Kabupaten/Provinsi; Mendorong sinergi antar program SKPD/dinas untuk konservasi Pahawang dan pembangunan sarana prasarana yang mendukung ekowisata Pahawang dan (4) Terus melakukan kampanye/publikasi ekowisata Pulau Pahawang ke wisatawan.

Selain program-program yang dilakukan LSM, keterlibatan masyarakat sangat besar dalam pengembangan wisata di Pulau Pahawang. Masyarakat setempat adalah pihak penggerak utama sekaligus penerima manfaat langsung terhadap wisata yang dikembangkan, maka dalam hal ini peningkatan kapasitas masyarakat harus dilakukan dalam pengembangan wisata. Peran masyarakat secara umum adalah ikut serta menjaga lingkungan yang baik, keamanan yang kondusif, bersikap ramah dan bersahaja layaknya dalam kaidah dalam wisata seperti sapta pesona. Disamping masyarakat juga merupakan pengelola langsung dalam berwisata di Pulau Pahawang. Hal ini menyebabkan perubahan pola kegiatan masyarakat, dari kegiatan nelayan dan bertani menjadi kegiatan pelayanan pariwisata terutama dihari sabtu dan minggu.

LSM dan masyarakat secara rutin mengadakan pertemuan untuk membahas tentang pengembangan dan pengelolaan wisata yang baik. Efek dari kegiatan yang dilakukan LSM dan masyarakat dapat dilihat dari naiknya perekonomian lokal, perbaikan kesehatan dan gizi masyarakat. Tidak hanya masyarakat Pulau Pahawang namun juga masyarakat yang bersinggungan langsung dengan Pulau Pahawang, dampak lainnya dapat dilihat dari berkembangnya agen-agen wisata dari luar penduduk Pulau Pahawang. Masuknya agen-agen wisata diluar penduduk Pulau Pahawang yang tidak terjangkau oleh pendampingan LSM, menimbulkan ancaman bagi konservasi Pulau Pahawang. Diperkirakan wisatawan yang datang melalui agen wisata Pulau Pahawang adalah 5000 wisatawan perbulan. Hal ini tentu mendatangkan keuntungan finansial yang melimpah, namun juga mendatangkan ancaman bagi konservasi Pulau Pahawang. Hal ini juga menimbulkan kerancuan, karena manfaat finansial Pulau Pahawang, sebagian besar dirasakan oleh agen-agen wisata yang bukan penduduk asli Pulau Pahawang.

Keuntungan dan ancaman ini perlu disinergiskan dengan program-program pemerintah. Hasil penelitian penulis menunjukkan bahwa belum ada sinergi program antar SKPD, membuat program-program yang dijalankan menjadi tumpang tindih. Peraturan-peraturan pengelolaan pariwisata yang belum jelas juga menjadi kendala dalam pengembangan Pulau Pahawang, misalnya, masih ada penerbitan izin alih fungsi lahan mengrove. Hubungan desa dan pemerintah yang belum optimal juga membuat belum banyaknya kegiatan ekowisata yang dikembangkan oleh pemerintah-masyarakat. Dukungan dari pemerintah sudah dilakukan berupa pelatihan-pelatihan tentang wisata dan bantuan perahu walaupun belum begitu banyak. Komunikasi dan kordinasi yang belum baik antara pemerintah dengan pelaku bisnis dan masyarakat setempat mengaibatkan belum adanya perencanaan yang baik dan juga menghadirkan program-program yang spontan dan belum bisa menyentuh perencanaan yang komprehensif.

Dari studi kasus pendampingan panjang LSM untuk konservasi Pulau Pahawang, dapat dilihat peran penting dalam pengembangan dan implementasi bisnis ekowisata sesuai dengan keadaan dan kebutuhan yang ada diwilayah ekowisata. Namun peran-peran tersebut harus diawasi pemerintah agar tetap berjalan dengan keberpihakan pada kepentingan masyarakat lokal dan kelestarian sumberdaya alam, dan juga tetap membangun relasi positif dengan pihak-pihak lainnya, yakni pemerintah, pihak-pihak

swasta dan kelompok-kelompok pengunjung. Sedangkan peran-peran stakeholders dalam pengembangan ekowisata Pulau Pahawang dapat dilihat pada Tabel 3.2.2.

Tabel 3.2.2 Peran *stakeholders* dalam pengembangan Pulau Pahawang

LSM	Masyarakat	Pemerintah
1. Edukasi masyarakat dalam konservasi mangrove dan terumbu karang 2. Edukasi masyarakat dalam pengembangan teknologi informasi 3. Promosi wisata Pulau Pahawang 4. Membangun jaringan dengan peneliti, media, pemerintah dan swasta 5. Melakukan penyuluhan sadar wisata melalui sapta pesona 6. Memfasilitasi masyarakat untuk pelatihan guide	1. Meyediakan fasilitas penginapan berupa homestay, ada sekitar 30 homestay milik masyarakat 2. Menyediakan makanan dan minuman untuk wisatawan 3. Menyewakan perlengkapan wisata air, snorkeling 4. Membentuk wadah dan forum dialog antar tokoh masyarakat untuk pengembangan dan pengelolaan pariwisata 5. Melakukan musyawarah bersama dalam pengelolaan pariwisata Pulau Pahawang dengan masyarakat Pulau Pahawang, Pemerintahan Kabupaten, DPRD	1. Memberi dukungan dan turut andil dalam penyuluhan kelompok Sadar Wisata (sapta pesona) yang telah dibentuk komunitas lokal Pahawang 2. Memberikan bantuan fasilitas pendukung penginapan termasuk perlengkapan berupa Kasur untuk homestay, alat-alat snorkeling, kotak sampah, sepeda gunung dan lainnya Penetapan peraturan tentang kapal dan tarif kapal 3. Melaksanakan promosi melalui pameran wisata ke untuk menarik wisatawan Indonesia dan mancanegara 4. Merealisasikan pembentukan koperasi. Pelatihan keamanan dan keselamatan pariwisata 5. Menjadikan pariwisata sebagai sektor unggulan dan mengadakan even festival Pahawang pertama, November 2016, sebagai even pariwisata.

3.2.4 Penutup

1. Peran kelembagaan masyarakat baik LSM dan maupun organisasi lain di masyarakat (Karang Taruna, Kelompok Pencinta Laut, Kelompok Darwis, dan lain-lain) sangat besar yang diawali dengan konservasi lingkungan dan saat ini masyarakat mulai merasakan manfaat dari sektor pariwisata, tetapi di sisi lain ada kekhawatiran pariwisata akan mengancam konservasi lingkungan di lokasi Pulau Sebesi, Pulau Pahawang dan Kiluan.
2. Peran pemerintah masih terbatas pada penyuluhan dan pemberian bantuan fasilitas pendukung pariwisata, diharapkan ke depan pemerintah dapat menyiapkan berbagai perangkat peraturan yang berkaitan dengan konservasi mangrove dan terumbu karang, penyediaan infrastruktur seperti: jalan akses di kawasan wisata (Pulau Sebesi, Pulau Pahawang dan Kiluan), pelabuhan, listrik dan air bersih.
3. Perlu adanya percepatan pelaksanaan berbagai program berkaitan dengan prinsip ekowisata sebagaimana terlihat pada konsep pengembangan ekowisata di Pulau Sebesi, Pulau Pahawang dan Kiluan, serta perlu arahan program tindak yang konkrit dalam pengembangan ekowisata di obyek wisata tersebut.
4. Perencanaan pembangunan yang menggunakan pola berjenjang dari bawah ke atas (*bottom up planning*) ternyata tidak banyak menjanjikan aspirasi murni masyarakat desa didengar. Perencanaan pembangunan di desa dimulai dengan penyusunan RPJMDes dan Musrenbangdes, proses perencanaan ini seringkali dinilai banyak pihak sebagai pekerjaan yang tidak berarti bagi masyarakat karena setiap kebutuhan masyarakat yang masuk dalam usulan di Musrenbangdes tidak pernah terealisasi. Tidak terakomodirnya atau tereleminasinya usulan masyarakat dalam setiap tahapan Musrenbang menyebabkan

seringkali pembangunan tidak tepat asasaran atau tidak sesuai dengan kebutuhan real masyarakat di perdesaan. Saat ini jumlah Anggaran Dana Desa cukup besar (rata-rata 1,4 Milyar desa), artinya desa dapat secara lebih leluasa untuk menyusun perencanaan dan penganggaran di desa, sehingga kebutuhan masyarakat yang ada dalam RKP Desa akan dapat di anggarkan dalam ADD tanpa harus menunggu penganggaran dari Pemerintah/ Provinsi/Kabupaten.

5. Perbaiki sistem perencanaan, terutama penguatan partisipasi masyarakat dalam proses perencanaan barangkali dapat dijadikan sebagai solusi dari permasalahan – permasalahan pembangunan di desa. Dan desa harus didorong untuk lebih mandiri terutama menyangkut persiapan desa dalam menghadapi penerapan Undang – Undang Desa yang memberikan ruang gerak yang lebih luas dan otonom kepada desa untuk menyusun perencanaan pembangunan, perencanaan sistem penganggaran, melaksanakan pembangunan dan penggunaan ADD berdasarkan RKP Desa.

3.3 TEORI : MENUJU PERENCANAAN KOLABORATIF DALAM PEMBANGUNAN PARIWISATA

3.3.1 Definisi Kolaboratif

Kolaborasi merupakan salah satu sarana penting untuk memajukan kesejahteraan kolektif para pemangku kepentingan di bidang pariwisata. Kolaborasi pada dasarnya adalah proses yang muncul dan bukan keadaan organisasi yang ditentukan (Gray 1989; Wood and Gray 1991). Menurut Gray (1989: 15), 'Biasanya, kolaborasi berkembang dari "sistem yang terorganisir" di mana masing-masing pemangku kepentingan bertindak independen, jika ada, sehubungan dengan masalah tersebut. . . untuk hubungan yang lebih ketat yang ditandai oleh keputusan bersama dalam pengambilan keputusan di antara para pemangku kepentingan, dengan para pemangku kepentingan didefinisikan sebagai 'semua individu, kelompok atau organisasi yang secara langsung dipengaruhi oleh tindakan yang diambil orang lain untuk memecahkan masalah' (Gray 1989: 5). Meskipun demikian, koordinasi adalah kegiatan politik dan karena koordinasi inilah yang bisa terbukti sangat sulit, terutama bila, seperti di industri pariwisata, ada sejumlah besar pihak yang terlibat dalam proses pembuatan keputusan.

Seperti yang diamati Edgell (1990: 7), 'tidak ada industri lain dalam ekonomi yang terkait dengan begitu beragam dan beragam jenis produk dan layanan seperti juga industri pariwisata'.

Kebutuhan akan koordinasi telah menjadi salah satu upaya besar perencanaan dan kebijakan pariwisata (Hall 1994; Testoni 2001). Contoh yang jelas, Lickorish dkk. (1991: vi) mengemukakan hal itu : ada kelemahan serius dalam mekanisme pemerintahan yang berurusan dengan pariwisata dalam koordinasi, dan kerjasama dengan operator baik milik negara atau milik pribadi.

3.3.2 Perencanaan Kolaboratif

Perencanaan kolaboratif sudah berhasil dilaksanakan di beberapa negara misalnya untuk mengatasi kasus-kasus lingkungan, keamanan, pengelolaan air, yang melibatkan banyak pemangku kepentingan, dan lintas daerah administratif (Innes dan Booher, 2010; Healey, 2007; Gunton dan Day, 2003). Dalam prosesnya, para pemangku duduk bersama dalam suatu forum, berdialog, dan mengambil keputusan yang disepakati bersama sebagai suatu konsensus untuk dilaksanakan. Untuk dapat melaksanakan hal tersebut tentu saja diperlukan partisipasi, kesetaraan diantara para aktor, dan kompetensi aktor untuk dapat berdialog. Jika dalam masyarakat yang telah maju dan demokrasi sudah berjalan, tentu hal tersebut bukan hal sulit untuk dipenuhi.

Perencanaan kolaboratif (*collaborative planning*) adalah proses pembuatan keputusan dimana berbagai pemangku kepentingan, yang melihat permasalahan dari berbagai sudut, duduk bersama untuk menggali perbedaan mereka secara konstruktif, kemudian mencari solusi, dan untuk mendapatkan lebih dari apa yang diperoleh jika hanya mencari solusi sendiri-sendiri. Perencanaan kolaboratif merupakan perencanaan berbasis komunikasi (rasionalitas komunikatif). Pemahaman tersebut diperoleh dari beberapa pendapat: bahwa perencanaan kolaboratif merupakan perencanaan yang berorientasi pada para pemangku kepentingan, melibatkan *stakeholders* (Healey, 2006; Allmendinger dan Tewdwr-Jones, 2002) tidak dibatasi oleh tempat dan waktu (Graham and Healey, 1999), didasari oleh konsep *structuralist* dari Gidden dan *communicative action* dari Habermas (1984), sehingga dalam prosesnya melibatkan proses komunikasi, dialog, dan transaktif (Graham dan Healey, 1999; Healey, 2006). Proses ini merupakan proses saling belajar antar pelaku, sehingga masing-masing mendapatkan pengetahuan akan permasalahan yang dihadapi melalui dialog yang terstruktur, yang pada akhirnya akan saling menguntungkan. Perencanaan kolaboratif akan berhasil jika ada ketergantungan antar pelaku, seperti digambarkan oleh Innes dan Booher (2010) dalam model *DIAD Network Dynamic* untuk memperlihatkan bahwa proses kolaborasi menggambarkan jejaring kolaboratif dimana terdapat keragaman, saling ketergantungan dan dialog otentik didalamnya. Saling ketergantungan akan menimbulkan keinginan untuk berkompromi, untuk akhirnya bisa mencapai konsensus. Terbentuknya konsensus merupakan

suatu hasil dari proses yang bersifat demokratik, partisipasi yang terstruktur, serta membutuhkan waktu dan kesabaran.

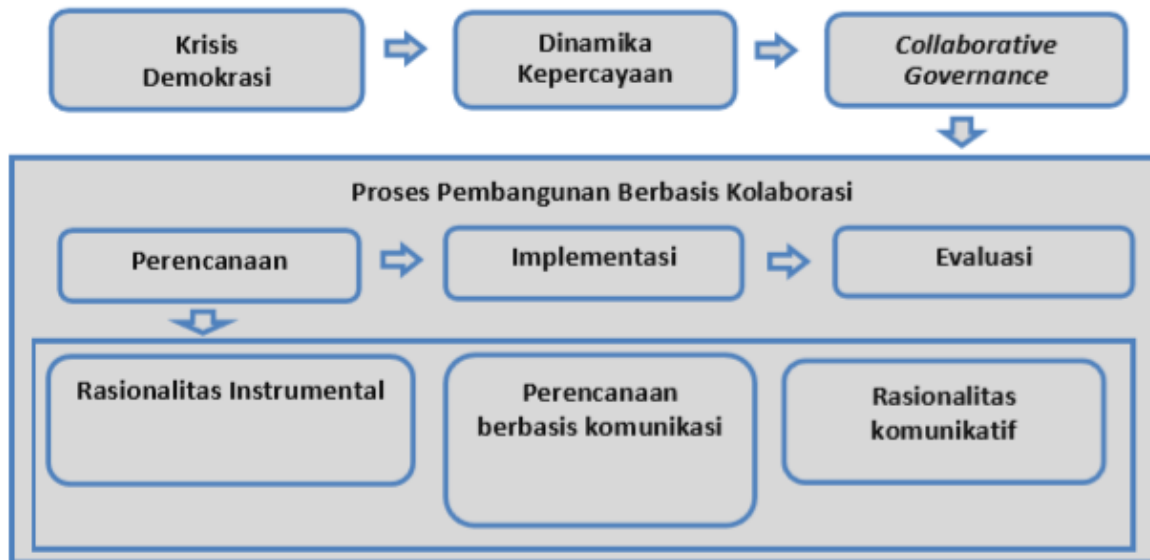
Lebih jauh, menurut Innes dan Booher (2000), dialog yang dilakukan dalam proses kolaborasi harus merupakan dialog otentik (*authentic dialogue*), bukan retorik atau ritual. Masing-masing pembicara memiliki legitimasi, berbicara dengan sungguh-sungguh, membuat pernyataan yang dapat difahami oleh orang lain, serta menyampaikan pernyataan yang akurat. Dialog demikian akan menghasilkan *reciprocity, relationships, learning, and creativity*. Proses demikian akan memberikankan nilai yang berarti bagi masyarakat (Forester, 2000). Adapun prinsip utama yang menjadi persyaratan dalam proses kolaborasi adalah transparansi proses, keragaman dan keterwakilan dari para pemangku kepentingan, dan kemampuan seluruh peserta untuk melakukan pengambilan keputusan (Bertaina, *et. al*, 2006).

Dalam tataran praktik, perencanaan kolaboratif dapat berbeda pelaksanaannya, namun tetap mengandung prinsip-prinsip dialog autentik, dan menghasilkan keputusan bersama. Bertaina, *et. al*, (2006) melalui penelitiannya dengan menggunakan delapan kasus di Trust Lands Amerika, memberikan gambaran tahapan perencanaan kolaboratif sebagai berikut: (1) memutuskan kapan kolaborasi dilaksanakan, (2) menyusun proses yang berhasil, (3) menentukan siapa yang akan berpartisipasi, (4) mengatur proses, (5) menyusun struktur pembuatan keputusan, (6) membantu peserta bekerja bersama, (7) membagi informasi, dan (8) mengimplementasikan kesepakatan.

Gunton dan Day (2003) cenderung mengaitkan perencanaan kolaboratif dengan negosiasi, mengemukakan tiga fase yaitu pra-negosiasi, negosiasi, dan pasca negosiasi. Pra-negosiasi meliputi: (a) persiapan, (b) mengidentifikasi para kelompok pemangku kepentingan yang akan berpartisipasi dalam proses kolaboratif dan menunjuk perwakilan masing-masing kelompok, (c) menyiapkan draf aturan-aturan dasar, proposal, tujuan, prosedur, peran dan tanggung jawab, jadwal, dan logistik, serta (d) mengidentifikasi fakta-fakta dan informasi relevan yang diperlukan dalam proses. Fase negosiasi meliputi: (a) mengidentifikasi kepentingan pemangku kepentingan dan menggunakan prosedur seperti brainstorming dan memetakan ide untuk mengidentifikasi pilihan-pilihan yang luas, (b) membungkus pilihan-pilihan dan mendorong prinsip-prinsip negosiasi dalam sebuah “dokumen tunggal” yang mencatat status diskusi, (c) menyatukan kelompok-kelompok ke dalam sebuah kesepakatan dan meyakinkan bahwa perwakilan masing-masing pemangku kepentingan meratifikasi kesepakatan. Sedangkan pasca-negosiasi meliputi aktivitas: (a) mendapatkan persetujuan untuk kesepakatan yang telah dicapai, untuk memudahkan pelaksanaannya, serta (b) menciptakan proses monitoring untuk mengevaluasi implementasi yang diikuti oleh negosiasi ulang yang mungkin diperlukan karena perubahan situasi.

Menurut Sufianti (2013), sebagai bagian dari proses pembangunan yang telah mengalami pergeseran paradigma, perencanaan juga mengalami pergeseran paradigma ke arah

perencanaan berbasis komunikasi yang menjadi salah satu unsur penting dalam pembangunan berbasis kolaborasi, seperti dijelaskan dalam Gambar 3.3.1.



Gambar 3.3.1 : Proses Pembangunan Berbasis Kolaborasi dan Pergeseran Paradigma Perencanaan
Sumber: Sufianti, 2013

3.3.3 Proses Kolaboratif

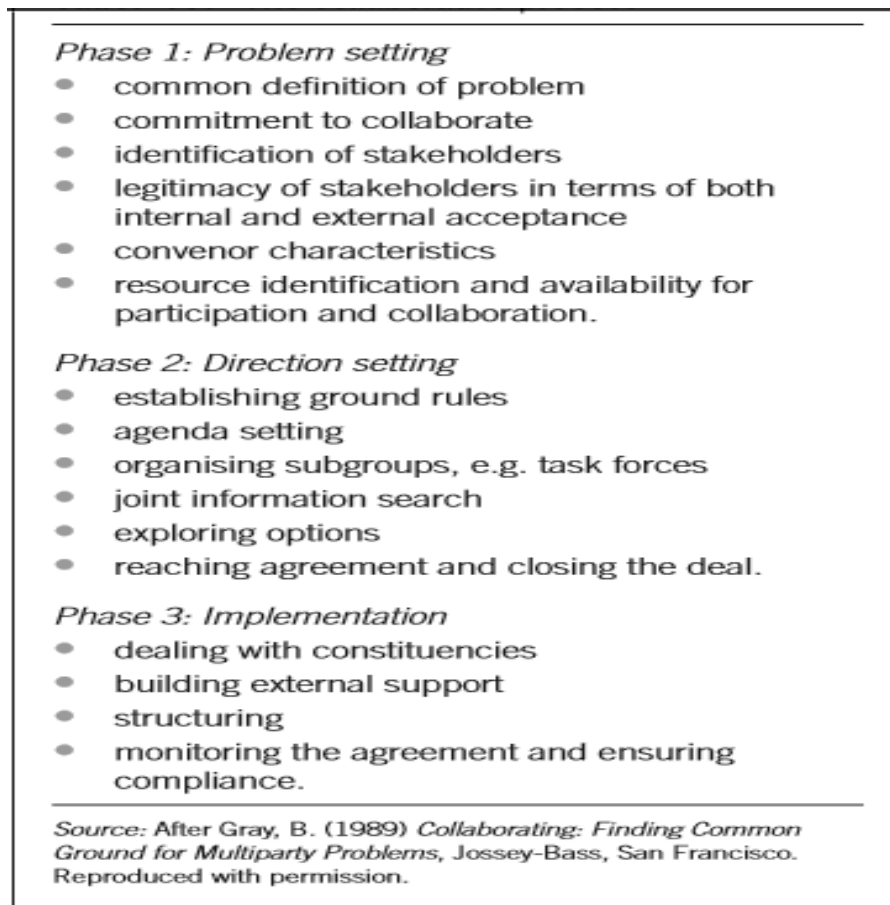
Proses kolaboratif sebagai unsur utama dalam perencanaan kolaboratif. Tahapan proses kolaboratif menurut Philips and Roberts (2003) adalah sebagai berikut:

Tahap 1: Pengaturan masalah (definisi masalah yang umum, komitmen untuk berkolaborasi, identifikasi pemangku kepentingan, legitimasi pemangku kepentingan baik dari segi penerimaan internal maupun eksternal, karakteristik *convenor* serta identifikasi dan ketersediaan sumber daya untuk partisipasi dan kolaborasi).

Tahap 2: Pengaturan arah (menetapkan peraturan dasar, pengaturan agenda, mengatur subkelompok, misalnya gugus tugas, pencarian informasi bersama, pilihan penjelajahan, mencapai kesepakatan dan menutup kesepakatan).

Tahap 3: Implementasi (berurusan dengan konstituen, membangun dukungan eksternal, penataan, memantau kesepakatan dan memastikan kepatuhan).

Gray, B. (1989) merumuskan tahapan proses kolaborasi seperti pada Gambar 3.3.2: Berkolaborasi: Menemukan Kesamaan Masalah Multipartai.



Gambar 3.3.2 : Tahapan Proses Kolaboratif

Kolaborasi dilakukan dengan model kekuatan bersama yang sesuai dengan gagasan adanya kepentingan bersama atau publik (Wood and Gray 1991), namun demikian, bagi perencana, 'berhasil memajukan visi bersama, baik di sektor publik maupun swasta, memerlukan identifikasi dan koordinasi beragam pemangku kepentingan, yang masing-masing memegang beberapa tapi tidak semua sumber daya yang diperlukan' (Gray 1989: 9). Kolaborasi adalah proses yang sangat dinamis yang terdiri dari sejumlah elemen:

- Pemangku kepentingan saling bergantung satu sama lain.
- Solusi muncul dengan berhadapan secara konstruktif dengan perbedaan.
- Kepemilikan bersama atas keputusan terlibat.
- Pemangku kepentingan perlu memikul tanggung jawab kolektif untuk arah domain masa depan.
- Kolaborasi adalah proses yang muncul.

Pendekatan perencanaan kolaboratif telah banyak digunakan sehubungan dengan sengketa lingkungan multi partai, misalnya penggunaan lahan dan air, pengelolaan sumber daya alam dan masalah penggunaan lahan publik (Bingham 1986) dan semakin dikenal sebagai signifikan untuk pariwisata (Selin dan Beason 1991; Selin 1993; Selin dan Chavez 1994, 1995; Jamal dan Getz 1995; Selin dan Myers 1995, 1998; Bramwell dan Sharman 1999; Bramwell dan Lane 2000). Gray (1989) mengidentifikasi sejumlah manfaat kolaborasi:

1. Analisis domain secara luas meningkatkan kualitas solusi.
2. Kapasitas respon lebih terdiversifikasi.
3. Membuka kembali negosiasi yang menemui jalan buntu.
4. Risiko kebuntuan diminimalkan.
5. Prosesnya memastikan bahwa kepentingan setiap pemangku kepentingan dipertimbangkan dalam kesepakatan apapun.

Proses kolaboratif merupakan suatu proses dimana didalamnya terdapat suatu dialog yang memerlukan partisipasi para pemangku kepentingan, yang akhirnya menghasilkan suatu keputusan yang disepakati bersama (Sufianti, 2013). Anshell dan Gash (2008) mengidentifikasi proses kolaboratif sebagai siklus yang meliputi:

1. dialog tatap muka (*face to face dialogue*),
2. membangun kepercayaan (*trust-building*),
3. komitmen terhadap proses (*commitment to process*),
4. berbagi pemahaman (*shared understanding*), dan
5. hasil sementara (*intermediate outcomes*).

Dialog tatap muka merupakan suatu negosiasi dengan keyakinan yang baik yang diharapkan dapat membangun kepercayaan. Selanjutnya, membangun komitmen terhadap proses, yang diperlihatkan dengan adanya saing ketergantungan, rasa memiliki terhadap proses, dan keterbukaan untuk menggali hal yang saling menguntungkan. Berbagi pemahaman dilakukan tercermin dengan adanya misi yang jelas, pemahaman yang sama terhadap masalah, dan mengidentifikasi nilai-nilai bersama. Hasil sementara diharapkan dapat dicapai melalui "small win" perencanaan strategis, serta penggabungan fakta-fakta bersama. Sementara itu, Bertaina, et al (2006) mengemukakan bahwa prinsip utama yang menjadi persyaratan dalam proses kolaborasi adalah transparansi proses, keragaman dan keterwakilan dari para pemangku kepentingan, dan kemampuan seluruh peserta untuk melakukan pengambilan keputusan. Sementara itu, Innes dan Booher (2010), mengembangkan model DIAD Network Dynamic, yang menggambarkan adanya jejaring kolaboratif dimana terdapat keragaman, saling ketergantungan dan dialog otentik didalamnya. Jika diamati, terdapat kesamaan dengan model yang dikembangkan oleh Anshell dan Gash (2008), yaitu dalam hal adanya dialog tatap muka diantara para pemangku kepentingan, yang disebutnya sebagai dialog otentik yang menghasilkan timbal balik, hubungan, pembelaran, dan kreativitas dan

berimplikasi pada adanya kondisi berbagi identitas, berbagi pemahaman, adanya penemuan baru, dan inovasi. Dengan demikian, jika dilihat dari langkah dan tujuannya, jejaring ini dapat dianggap sebagai unsur-unsur proses kolaboratif.

Hasil elaborasi model proses kolaboratif (Sufianti, 2013) dan *DIAD Network Dynamic*, maka proses kolaboratif dapat dilihat pada gambar 3.3.3. Proses ini merupakan suatu siklus (tahapan yang berulang) dalam proses kolaboratif, karena sebelum dicapai keputusan konsensus akhir, maka proses akan berulang terus. Langkah awal berupa dialog otentik antar para pemangku kepentingan yang didasari oleh rasional komunikatif yang masing-masing disebut face-toface dialogue dan authentic dialogue. Dalam dialog tersebut akan memunculkan adanya timbal balik, hubungan, pembelajaran, dan kreativitas diantara para peserta dialog. Dialog ini hanya akan terjadi bila ada saling ketergantungan dan saling percaya diantara para pemangku kepentingan. Dari dialog interaktif kemudian muncul suatu upaya membangun komitmen untuk berlangsungnya proses kolaboratif diantara para pemangku kepentingan. Membangun komitmen ini dilakukan dengan saling mengakui keberadaan masing-masing sesuai dengan kepentingannya. Selain itu, komitmen dapat terbangun dengan adanya rasa memiliki terhadap proses, adanya keterbukaan untuk menggali manfaat bersama, serta upaya membangun nilai bersama. Setelah komitmen terhadap proses terbangun, kemudian membangun tujuan bersama. Tujuan yang dibangun harus jelas dan dapat difahami oleh seluruh pemangku kepentingan, bahkan disepakati. Setelah tujuan proses kolaboratif terbangun, diharapkan diperoleh hasil sementara berupa temuan fakta gabungan dan temuan yang disepakati bersama sebelum akhirnya sampai pada konsensus. Hal terakhir yang dapat diperoleh dalam proses kolaboratif ini adalah adanya perubahan cara berperilaku dan bertindak bagi para peserta proses kolaboratif, yaitu adanya adanya saling menghargai, saling mendengarkan diantara para peserta proses kolaboratif (new heuristic).



Gambar 3.3.3. Proses Kolaboratif melalui Tatap Muka (Sufianti, 2013)

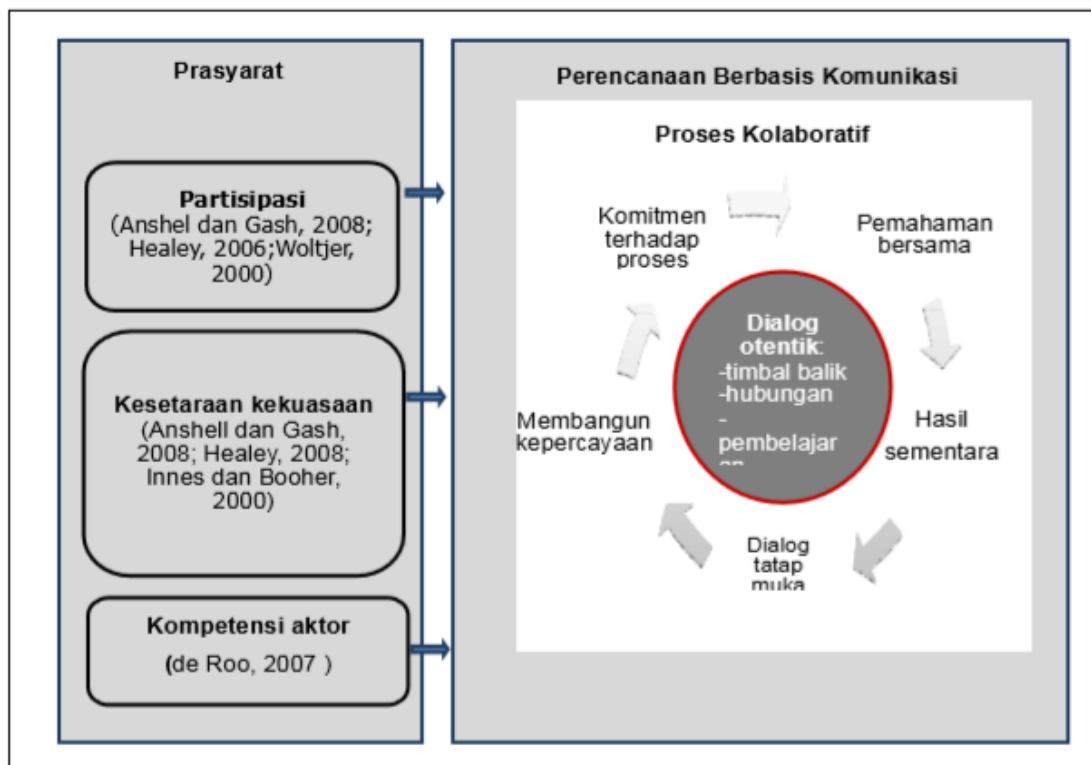
Pendekatan kolaborasi mulai muncul sebagai respon atas tuntutan kebutuhan akan manajemen pengelolaan sumber daya yang baru, demokratis, lebih mengakui perluasan atas dimensi manusia dalam mengelola pilihan, mengelola ketidakpastian, kerumitan dari potensi keputusan dan membangun kesepahaman, dukungan kepemilikan atas pilihan bersama

(Wondolleck dan Yafee, 2000, 14). Definisi Kolaborasi: suatu proses dimana dua stakeholder atau lebih yang berbeda kepentingan dalam suatu persoalan yang sama menjajagi dan bekerja melalui perbedaan – perbedaan untuk bersama – sama mencari pemecahan bagi keuntungan bersama (Gray, 1989).

Mengapa perlu kolaborasi?. Hasil beberapa studi menunjukkan bahwa motivasi stakeholders berkolaborasi adalah kolaborasi akan memberikan hasil positif, pilihan pencapaian solusi untuk kepentingan mereka, perlu pencapaian kesepakatan yang fair diantara stakeholders, tiap stakeholder punya kapasitas untuk berpartisipasi dalam pengelolaan, para stakeholders kunci lainnya setuju untuk berkolaborasi (Gray, 1989).

Prasyarat seperti pada Gambar 3.3.4, memperlihatkan bahwa proses kolaboratif akan dapat berjalan dengan baik dengan partisipasi aktif masyarakatnya diwakili oleh aktor-aktor yang memiliki kemampuan berdialog. Hal ini hanya dapat terjadi di negara-negara maju dan sudah demokratik. Dengan melihat prasyarat di atas, maka proses kolaboratif tidak dapat dengan mudah terwujud pada masyarakat yang memiliki tingkat partisipasi masyarakat yang rendah, serta kepemimpinan yang tidak mendukung (Sufianti, 2013).

Proses kolaboratif merupakan bagian tak terpisahkan dari perencanaan berbasis komunikasi, yang terdiri dari beberapa tahap dan terdapat dialog otentik didalamnya. Proses ini memerlukan partisipasi tinggi, kesetaraan kekuasaan, dan para aktor yang kompeten. Kondisi ideal ini terlihat sulit terjadi pada masyarakat yang memiliki tingkat partisipasi rendah, ketidaksetaraan kekuasaan, dan kompetensi yang rendah, walaupun bisa terlaksana maka peran pimpinan sangatlah penting (Sufianti, 2013).



Gambar 3.3.3 Prasyarat Keberhasilan Proses Kolaboratif (Sumber: Anshell & Gash, 2008; Innes & Booher, 2000; Sufianti, 2013)

3.3.4 Perencanaan Pariwisata Kolaboratif

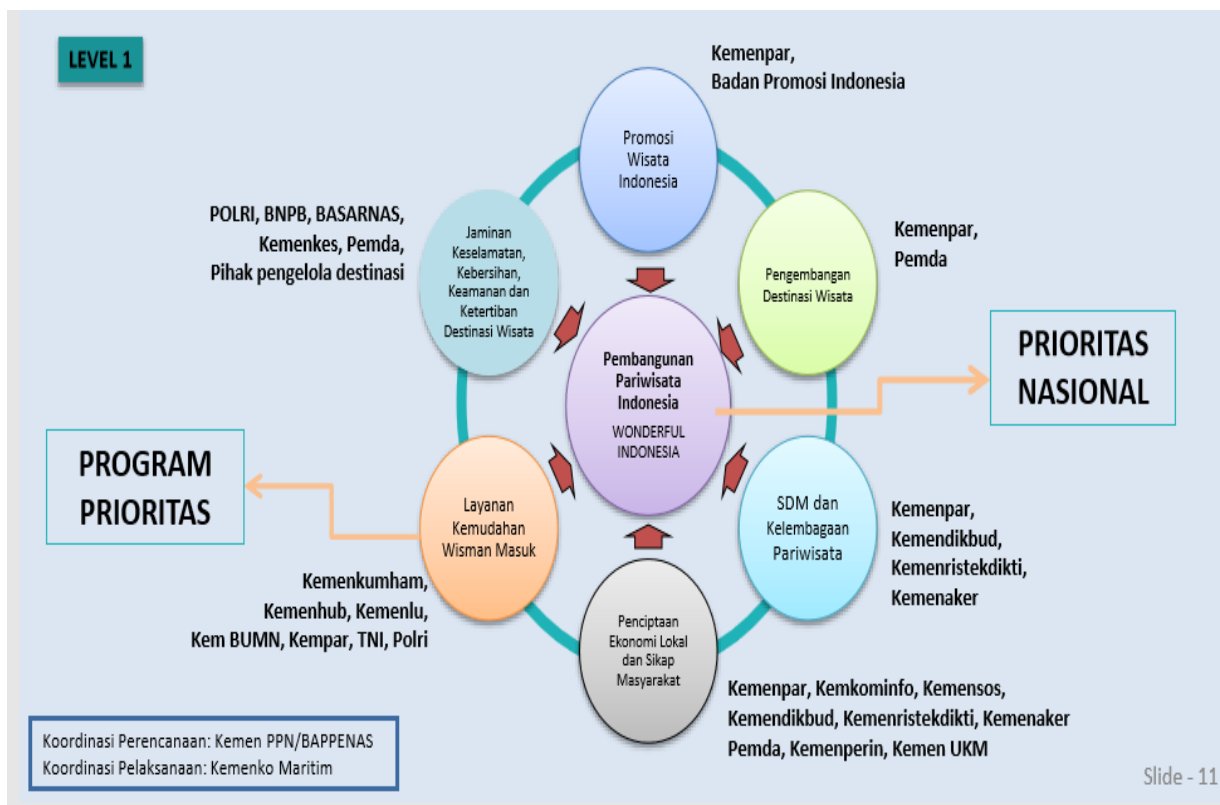
Perencanaan pariwisata sebagai perencanaan yang multi sektor dan multi aspek serta multi wilayah, maka dibutuhkan perencanaan kolaboratif sebagai proses menuju perencanaan yang terintegratif baik secara hirarki (Provinsi, Kabupaten, Kota) maupun secara sektor (berbagai kelembagaan/ kementrian). Agar perencanaan kolaboratif (**collaborative planning**) dapat diwujudkan maka yang harus diperhatikan adalah: (a) Semua pihak yang terlibat bersedia membuka diri, sehingga muncul **"trust"** atau saling percaya di antara berbagai pihak yang akan berkolaborasi. Semua pihak harus terbuka, jujur, saling menghormati dan menghargai, sehingga tidak muncul konflik. (b) Pendekatannya harus kerja sama atau **bersinergi**, bkan berarti tidak ada kompetisi, kompetisi boleh ada tapi harus dijaga sebagai usaha untuk daya dorong mencapai tujuan bersama. (c) Setiap pihak memposisikan dirinya sama atau ada **kesederajatan** jadi tidak ada yang tinggi atau rendah, tetapi berbeda dalam peran, misal: pemerintah sebagai mediator, fasilitator dan legislator. Sedangkan swasta sebagai praktisi dan investor.

Siapa saja yang akan berkolaborasi? Ada 5 kelompok kunci yang dapat berkolaborasi yaitu: *Akademisi, Businessman, Community, Government* dan Media atau dikenal dengan 5 PILAR

(ABCGM). Dalam pariwisata masing-masing stakeholder ini mempunyai peran yang berbeda, walaupun mungkin dalam beberapa hal ada yang bersinggungan.

1. Pemerintah berperan menyiapkan prasarana dan sarana dasar yang mendukung pengembangan pariwisata, menyiapkan berbagai peraturan berkaitan dengan pariwisata, memfasilitasi kemudahan berwisata dan berusaha dan melakukan kegiatan promosi dan pemasaran destinasi. Peran Pemerintah Daerah dalam pengembangan destinasi adalah sebagai: regulator, fasilitator, mediator dan penyedia prasarana. Pengembangan destinasi maupun pengembangan industri memerlukan regulasi yang jelas dan bijak serta kelembagaan yang padu baik dari pihak swasta maupun pemerintah. Dalam ketergantungan tersebut dapat diidentifikasi pembagian peran atau siapa melakukan apa. Pengembangan industri atau usaha pariwisata tentunya dilakukan oleh swasta dan pemerintah berfungsi memfasilitasi dan mendukungnya. Pemerintah Provinsi bersama Pemerintah Pusat dan Kabupaten/Kota bertugas mengembangkan masyarakat dan berbagai macam pelayanan publik yang diperlukan agar pariwisata dapat terselenggara di tempat tersebut dan industri kepariwisataannya dapat berkembang. Selain itu pemerintah berperan langsung dalam pengembangan regulasi untuk mengatur, mengendalikan kegiatan pengembang dan industri, serta memperkuat kelembagaan untuk peningkatan kapasitas dalam merumuskan kebijakan dan pengambilan keputusan di berbagai tingkatan pemerintahan
2. *Business* (swasta/dunia usaha) berperan sebagai penyelenggara bisnis pariwisata sesuai etika bisnis, profesional, bertanggung jawab dan berkelanjutan. Peran dunia usaha sebagai lembaga yang "*profit oriented*" juga harus ikut bertanggung jawab dalam keberlanjutan lingkungan sebagai modal utama pariwisata. Kemitraan swasta dengan masyarakat dan pemerintah sangat diperlukan dalam arti yang "sebenarnya". Hubungan yang saling menguntungkan (*win-win*) harus dibangun dengan pola-pola pendekatan yang formal maupun non formal. Beberapa destinasi pariwisata yang berhasil melibatkan banyak pihak, salah satu karena membangun pendekatan non formal antara swasta dan pemerintah.
3. *Community* di dalamnya masyarakat dan komunitas-komunitas (NGO/LSM) ; masyarakat berperan mendukung sapta pesona/darwis plus dan menyediakan jasa pariwisata/ekonomi kreatif. Masyarakat adalah obyek dan subyek dari pariwisata itu sendiri, tapi di sisi lain masyarakat bisa menjadi kendala pengembangan pariwisata di suatu destinasi. Oleh sebab itu masyarakat harus tahu persis apa peran mereka dan pariwisata adalah untuk kesejahteraan mereka juga. Pendampingan terus menerus dari pemerintah, LSM dan swasta dapat meningkatkan peran masyarakat dalam pengembangan pariwisata daerah.
4. Akademisi berperan melakukan berbagai riset dan pengabdian masyarakat berkaitan pengembangan pariwisata, agar pembangunan pariwisata berbasis penelitian. Seringkali peran hasil penelitian tidak dimanfaatkan dalam pengembangan pariwisata. Berbagai pengabdian masyarakat dapat dilakukan akademisi dalam pengembangan pariwisata, untuk itu diperlukan komunikasi dan kerjasama dengan akademisi dalam pengembangan pariwisata.
5. Media terutama media *on line* saat ini menjadi kekuatan informasi dan andalan dalam promosi pariwisata. Promosi dan pemasaran pariwisata sekarang dapat dilakukan dengan cepat dengan memanfaatkan media sosial. Promosi sekarang lebih bersifat *inklusif*, contoh: wisatawan dapat menunggang testimony berkunjung ke suatu obyek wisata di media sosial.

Di Indonesia, bentuk kolaborasi di lingkungan pemerintahan sudah mulai, di tingkat pemerintah pusat, sudah ada wadah yang mempertemukan berbagai kementerian dan lembaga untuk mendukung pengembangan pariwisata yaitu Koordinasi Strategis Lintas Sektor Penyelenggaraan Kepariwisataan yang diketuai Wakil Presiden, sedangkan di tingkat Provinsi diketuai Wakil Gubernur dan di Kabupaten/ Kota seharusnya diketuai Wakil Bupati atau Wakil Walikota. Gambar 3.3.4 menunjukkan konsep perencanaan kolaboratif pengembangan pariwisata Indonesia.



Gambar 3.3.4 Perencanaan Kolaboratif Pariwisata Indonesia (Sumber: Multilateral Meeting II Kedeputusan Bidang Ekonomi, Kementerian PPN/Bappenas, Jakarta 18 April 2016)

Perencanaan kolaboratif untuk pengembangan pariwisata berkelanjutan juga sudah disiapkan pemerintah Indonesia sejalan dengan pencapaian SDGs seperti yang ada pada Gambar 3.3.5.



3.3.5 Penutup

1. Perencanaan kolaboratif sudah berhasil dilaksanakan di beberapa negara misalnya untuk mengatasi kasus-kasus lingkungan, keamanan, pengelolaan air, yang melibatkan banyak pemangku kepentingan, dan lintas daerah administratif. Perencanaan kolaboratif juga dibutuhkan dalam pembangunan sektor pariwisata yang memiliki karakter multidimensi.
2. Kata kunci perencanaan kolaboratif adalah komunikasi. Perencanaan kolaboratif merupakan perencanaan berbasis komunikasi rasional (rasionalitas komunikatif) yang mengutamakan dialog apa adanya (otentik). Pemahaman tersebut diperoleh dari beberapa pendapat: bahwa perencanaan kolaboratif merupakan perencanaan yang berorientasi pada para pemangku kepentingan, melibatkan *stakeholders* (Healey, 2006; Allmendinger dan Tewdwr-Jones, 2002) tidak dibatasi oleh tempat dan waktu, sehingga merupakan proses yang menerus.
3. Kolaborasi dan sinergitas antara *stakeholders* yang dikenal dengan ABCGM (Akademisi, Pengusaha, Masyarakat, Pemerintah, dan Media) sangat dibutuhkan dalam pengembangan kelembagaan pariwisata baik di pusat maupun daerah. Dalam membangun komitmen dengan *stakeholders* pendekatan non formal kadang lebih diperlukan dibanding pertemuan-pertemuan resmi di kantor pemerintahan. Pengusaha/industri pariwisata dan masyarakat diajak bersama-sama mengembangkan pariwisata, dalam bentuk pertemuan-pertemuan non formal, sehingga lahir diskusi yang lebih terbuka.

3.4 KASUS: PERENCANAAN KOLABORATIF DALAM PEMBANGUNAN PARIWISATA LAMPUNG

3.4.1 Kebutuhan Perencanaan Kolaboratif

Sebagai suatu sistem yang kompleks, maka, pariwisata adalah industri jasa yang mempunyai karakteristik unik multidimensional (multi aspek, multi sektor, multi aktor, dan *multi region* atau multi wilayah). Karakter pariwisata yang multidimensional tersebut menyebabkan sektor ini sangat tergantung pada koordinasi dan keterpaduan pengelolaan agar terselenggaranya tujuan pembangunan pariwisata yang diinginkan. Sinergitas dan kolaborasi antar aktor dalam pelaksanaan berbagai program di bidang pariwisata sangat dibutuhkan. Selanjutnya dalam pembangunan pariwisata juga diperlukan pendekatan tematik yang holistik.

Umumnya kebijakan pembangunan pariwisata mengacu pada beberapa dokumen perencanaan daerah seperti RPJMD, RTRW dan RIPPDA. Dalam dokumen ini perencanaan pariwisata biasanya masih sektoral. Pemerintah Daerah yang sudah sukses dalam pengembangan wisatanya sangat menyadari karakter sektor pariwisata yang multidimensional, sehingga pendekatan perencanaan pariwisata dilakukan secara multi sektor juga. Seperti yang dilakukan Pemerintah Kabupaten Belitung, Provinsi Bangka Belitung dalam pembangunan daerahnya selalu melalui pendekatan Tematik-Holistik. Tematik adalah jika akan mengadakan rapat koordinasi selalu mengangkat satu tema yang mendukung pengembangan pariwisata, kemudian dibahas secara bersama atau menyeluruh (holistik) dari setiap SKPD. Melalui pola ini, maka pariwisata akan menjadi “roh” pembangunan di setiap SKPD, dengan kata lain pariwisata menjadi bagian yang terpadu (integral) dalam pembangunan daerah secara keseluruhan.

Pembangunan pariwisata daerah seringkali belum berbasis rencana jangka panjang, masih sangat tergantung kebijakan politik ‘sesaat’ sesuai selera pimpinan saat itu. Dokumen perencanaan pembangunan bidang pariwisata seperti: Rencana Induk Pengembangan Pariwisata Daerah (RIPPDA) belum dijadikan acuan utama dalam pembangunan pariwisata daerah, apalagi jika belum dituangkan dalam Peraturan Daerah (Perda) Pawirisata. Berbagai kendala seperti kualitas dokumen perencanaan yang rendah serta lemahnya komitmen *stakeholders* terkait dalam membangun kesepakatan bersama. Hal ini menyebabkan berbagai kebijakan pembangunan daerah di bidang pariwisata masih lemah, seperti: lemahnya koordinasi antar sektor, tidak ada jaminan bagi swasta atau investor tentang arah pembangunan pariwisata daerah dan sebagainya. Bentuk atau pola dan mekanisme pengelolaan destinasi pariwisata juga masih parsial, belum melibatkan banyak pihak, sehingga tidak mendukung karakter pariwisata yang unik yaitu multidimensional.

Pembangunan kepariwisataan menyangkut banyak pihak dalam pemerintahan maupun sektor swasta. Menurut Myra P. Gunawan selain organisasi kepariwisataan pemerintah dan swasta sekarang yang bersifat horisontal dan vertikal, juga diperlukan organisasi kepariwisataan yang bersifat diagonal. Di lingkungan pengusaha, diperlukan organisasi yang mencakup berbagai jenis usaha. Organisasi lain yang diperlukan adalah organisasi kemasyarakatan yang dapat menjadi ujung tombak untuk mengefektifkan upaya pemberdayaan dan juga berfungsi sebagai pengendali sosial.

Di lingkungan pemerintahan, kelembagaan yang berbentuk Dinas Pariwisata masih sulit mengembangkan pariwisata daerah, apalagi kelembagaan yang mempunyai nomenklatur yang panjang (Dinas A,B,C,dan Pariwisata). Disamping itu untuk organisasi yang berebentuk badan atau kantor juga masih memiliki kewenangan terbatas. Kelembagaan di pemerintahan ini juga sangat tergantung siapa yang ada di belakangnya (*man behind the gun*) , oleh sebab itu peran Kepala Dinas sangat berpengaruh dalam menggerakkan pariwisata tingkatan satuan kerja. Di masa yang akan datang mungkin juga perlu ada semacam “sertifikat” kepala Dinas Pariwisata artinya kalau pariwisata akan menjadi sektor yang dipilih atau diinginkan pengembangannya, maka dianggap krusial untuk menyiapkan seorang Kepala Dinas Pariwisata untuk dibekali dengan pemahaman kepariwisataan yang mendasar. Hal ini, mengingat tingginya dinamika pergantian pejabat kepala dinas atau banyaknya daerah baru hasil pemekaran yang menjadikan pariwisata juga sebagai salah satu sektor yang diperhitungkan seperti Kabupaten Tanggamus, Pesawaran dan Pemekaran Lampung Barat (Pesisir Barat). Sejalan dengan Undang-undang Republik Indonesia Nomor 10 tahun 2009 tentang Kepariwisata, maka Provinsi Lampung sudah harus berbenah untuk menyiapkan semua perangkat kelembagaan yang sesuai dengan UU tersebut. Kelembagaan yang dimaksud adalah Badan Pomosi Pariwisata Daerah (BPPD) Lampung. Diharapkan BPPD ini dapat aktif dalam melakukan promosi yang efisien dan efektif untuk Pariwisata Lampung.

Asosiasi profesi ataupun usaha pariwisata yang ada di Provinsi Lampung sejak lama adalah Perhimpunan Hotel dan restoran Indonesian (PHRI), Himpunan Pramuwisata Indonesia (HPI) dan Asosiasi Travel Agent(ASITA). Sedangkan Perhimpunan Usaha Taman Rekreasi Indonesia (PUTRI) dan Asosiasi Event Organizer (AEO) baru terbentuk dalam beberapa tahun terakhir ini. Peran asosiasi ini dalam pengembangan Pariwisata Lampung secara keseluruhan belum terlihat, karena masing-masing usaha atau industri pariwisata di Lampung masih jalan sendiri-sendiri. Asosiasi sebagai wadah belum termanfaatkan secara optimal, padahal potensi asosiasi ini sangat besar, jika bersinerji dengan Pemerintah Daerah. Asosiasi lain saat ini juga mulai berkembang di Indonesia adalah Organisasi General Manager Hotel (IHGMA), Asosiasi Hotel Kecil, Casa Grande (Asosiasi Hotel Berbintang). Politik pengembangan industri sangat dipengaruhi oleh kekuatan yang melekat pada para pengusaha besar, sementara industri pariwisata skala kecil seperti hotel-hotel kecil, masih perlu terus di dorong, dibina dan dikembangkan. Disinilah peran pemerintah sangat diharapkan untuk dapat membina dan mengembangkan usaha – usaha kecil ini. Pada Bab XI Pasal 50 Undang-undang Nomor 10 Tahun 2009 juga mengatur pembentukan Gabungan Industri Pariwisata Indonesia yang terdiri dari pengusaha pariwisata, asosiasi usaha pariwisata, asosiasi profesi dan asosiasi lain yang terkait langsung dengan pariwisata. Organisasi ini sebagai mitra pemerintah dan wadah komunikasi dan konsultasi para anggota dalam penyelenggaraan dan pembangunan pariwisata di daerah.

3.4.2 Aktor Perencanaan Kolaboratif

Perhatian pengembangan kepariwisataan selama ini terfokus pada pengembangan sektor-persektor - industri/swasta, pemerintah, masyarakat - dan perkomponen produk pariwisata, pelayanan pendukung, dan lain-lain. Padahal untuk menyediakan kualitas pengalaman yang

terbaik dan menciptakan nilai yang tinggi bagi pengunjung, pengembangan sektor-sektor dan komponen-komponen tersebut harus bersinergi dalam satu rangkaian di sebuah destinasi, jadi tidak dapat berdiri sendiri (Wiyonoputri, 2008).

Dalam pengembangan kelembagaan tidak cukup hanya membentuk Dinas Pariwisata Provinsi/Kabupaten/Kota, tetapi yang lebih penting adalah sesuai dengan karakteristik sektor pariwisata yang multisektor dan multidimensi, diperlukan adanya wadah yang mempertemukan berbagai sektor tersebut. Selanjutnya bagaimana kelompok tersebut berkoordinasi dan melaksanakan program bersama.

3.4.3 Pelaksanaan Pembangunan Pariwisata di Provinsi Lampung

Di tingkat pemerintah pusat, sudah ada wadah yang mempertemukan berbagai kementerian dan lembaga untuk mendukung pengembangan pariwisata yaitu Koordinasi Strategis Lintas Sektor Penyelenggaraan Kepariwisataan yang diketuai Wakil Presiden, di tingkat Provinsi diketuai Wakil Gubernur dan di Kabupaten/ Kota seharusnya diketuai Wakil Bupati atau Wakil Walikota. Ilustrasi berikut mengambil contoh Provinsi Lampung, dimana Provinsi Lampung sudah memiliki wadah ini melalui Peraturan Gubernur Nomor 4 tahun 2016. Tugasnya adalah: (1) koordinasi kebijakan, program dan kegiatan; (2) sinergi melalui sinkronisasi, harmonisasi, integrasi kebijakan, program dan kegiatan; (3) menetapkan langkah strategis dan (4) koordinasi perencanaan, pelaksanaan dan evaluasi. Diharapkan wadah seperti ini juga akan muncul di Kabupaten/Kota di Provinsi Lampung yang menjadikan sektor pariwisata sebagai sektor unggulan. Peran setiap SKPD dapat dilihat pada Gambar 3.4.1.



Gambar 3.4.1: Peran SKPD Dalam Pembangunan Pariwisata Lampung (Sumber: Persada, 2017)

3.3.4 Penutup

1. Dalam rangka menuju pengembangan destinasi wisata berkualitas diperlukan pendekatan kreatif sesuai dengan karakter pariwisata yang multidimensional. Salah satu bentuk pendekatan kreatif tersebut adalah perencanaan kolaboratif. Pendekatan kreatif akan menghasilkan inovasi-inovasi baru yang diperlukan dalam pembangunan destinasi berkualitas, perumusan kebijakan yang tepat dan pembentukan mekanisme kelembagaan yang operasional.
2. Perumusan kebijakan dan perencanaan pembangunan dengan pendekatan TEMATIK-HOLISTIK kiranya sangat tepat untuk sektor pariwisata. Melalui pendekatan ini, maka pariwisata dapat menjadi bagian yang integral (terpadu) dari pembangunan wilayah dan kota di Provinsi Lampung. Pengembangan pariwisata hendaklah menjadi bagian dari Perencanaan Pembangunan Daerah, sehingga perencanaan pariwisata harus ada dalam dokumen RPJMD dan RTRW di setiap Kabupaten/Kota yang ada di Provinsi Lampung. Jika roh pariwisata ada di setiap SKPD, maka secara otomatis akan didukung anggaran setiap SKPD.
3. Kolaborasi dan sinergitas antara *stakeholders* (akademisi, pengusaha, pemerintah, masyarakat, media) sangat dibutuhkan dalam pengembangan kelembagaan pariwisata daerah. Dalam membangun komitmen dengan *stakeholders* pendekatan non formal kadang lebih diperlukan dibanding pertemuan-pertemuan resmi di kantor pemerintahan. Pengusaha/industri pariwisata dan masyarakat diajak bersama-sama mengembangkan pariwisata, dalam bentuk pertemuan-pertemuan non formal, sehingga lahir diskusi yang lebih terbuka.

BAB IV

PERENCANAAN DAN PENGEMBANGAN PARIWISATA PERKOTAAN

BAGIAN 4.1: KONSEP PARIWISATA PERKOTAAN

4.1.1 Sejarah Perkembangan Pariwisata Perkotaan

Kota terutama kota besar adalah daerah tujuan wisata yang utama didunia. Kota merupakan ekosistem yang unik, yang mencakup lingkungan alami, buatan dan budaya. Kota adalah pusat informasi dan teknologi informasi (TIK), pesatnya perkembangan TIK telah merubah pola perjalanan dan komunikasi wisatawan di perkotaan dunia.

Page (2003) mengemukakan bahwa pariwisata perkotaan tumbuh sebagai akibat globalisasi perekonomian pada akhir tahun 1970an. Globalisasi yang terjadi mengubah struktur

perekonomian dunia, mengintegrasikan struktur perekonomian nasional ke dalam struktur perekonomian internasional dalam bentuk perdagangan, investasi asing, migrasi, dan teknologi. Hubungan antarnegara pada awal tahun 1980-an meningkat semakin interaktif, multipolar, dan memiliki saling ketergantungan yang tinggi. Hal ini mengakibatkan pola organisasi ekonomi terdesentralisasi pada skala global sehingga otonomi kota-kota terhadap perekonomian menjadi menurun. Kondisi inilah yang menyebabkan terjadinya deindustrialisasi di perkotaan yang membangkitkan investasi di industri jasa yang sangat besar, khususnya yang terkait dengan konsumsi, pada akhir abad ke-20 dan awal abad ke-21. Kemudian, dominasi industri jasa ini lah menjadi ciri kota-kota pada saat ini (Page, 2003: 27).

Penanaman modal yang tinggi di industri jasa (Page, 2003: 27) serta upaya revitalisasi kota-kota pada masa post-industrialisasi (van der Berg, Van der Borg dan Van der Meer 1995: 5) ini memotivasi pemerintah kota-kota untuk mengembangkan pariwisata sebagai stimulus utama bagi perbaikan ekonomi lokal dan regional (Roche, 1992 dalam Page, 2003: 28). Pariwisata juga diharapkan dapat memacu perubahan-perubahan kondisi politik kota sehingga dapat membangkitkan kembali daya tarik lingkungan untuk investasi (Doorne, 1998 dalam Page, 2003: 28).

Pertumbuhan pariwisata perkotaan pada masa itu mengakibatkan berkembangnya *tourism urbanisation*, yaitu urbanisasi yang diakibatkan oleh perkembangan pariwisata, yang fenomenanya dijelaskan oleh Mullins (1991 dalam Page, 2003: 39) sebagai berikut: ".....kota-kota menyediakan banyak peluang konsumsi, dengan konsumen yang membentuk kawasan wisata, dalam waktu singkat orang-orang pindah ke pusat kota..... untuk mengkonsumsi beragam barang dan jasa hebat yang ditawarkan ".

Mullins (1991) juga mengatakan bahwa *tourism urbanisation* sebagai urbanisasi yang didasarkan pada penjualan dan konsumsi kesenangan/*pleasure*. Dalam perkembangannya, *tourism urbanisation* kemudian menumbuhkan bentuk-bentuk khusus dari pariwisata perkotaan.

4.1.2 Pariwisata Perkotaan Dan Kota Wisata

Definisi

Dua definisi penting yang harus dipahami sebelum mendefinisikan pariwisata perkotaan adalah pemahaman terhadap istilah kota dan perkotaan. Oleh karena itu, selain definisi pariwisata perkotaan, pada bagian ini akan dijelaskan juga definisi kota dan perkotaan.

Kota dan Perkotaan

Kota merupakan tempat konsentrasi penduduk, lebih padat dari wilayah sekitarnya, dimana terjadi pemusatan kegiatan dan pelayanan terutama fisik, ekonomi, sosial, budaya dan politik. Definisi kota menurut Ditjen Cipta Karya, (1997) adalah permukiman yang berpenduduk relatif besar, luas areal terbatas, pada umumnya bersifat non agraris, kepadatan penduduk relatif tinggi, tempat sekelompok orang dalam jumlah tertentu dan bertempat tinggal dalam suatu wilayah geografis tertentu, cenderung berpola hubungan rasional, ekonomis, dan individualistik.

Literatur-literatur mendefinisikan kota dalam dua istilah, yaitu *city* dan *town*. *City* didefinisikan sebagai permukiman perkotaan yang lebih besar dan permanen serta memiliki status administrasi, hukum, dan sejarah tertentu. Sementara itu, *town* didefinisikan memiliki ukuran yang lebih kecil dibandingkan *city*. (wikipedia.org). Sedangkan perkotaan (*urban*) adalah kawasan dengan ciri/karakteristik/sifat kekotaan. Page (1995) mengungkapkan bahwa kawasan perkotaan muncul sebagai akibat dari proses urbanisasi.

UU No 24/1992 mendefinisikan kawasan perkotaan adalah kawasan yang mempunyai kegiatan utama bukan pertanian dengan susunan fungsi kawasan sebagai tempat permukiman perkotaan, pemusatan dan distribusi pelayanan jasa pemerintahan, pelayanan sosial, dan kegiatan ekonomi.

Pariwisata Perkotaan

Klingner (2006: 1) mendefinisikan pariwisata perkotaan secara sederhana sebagai sekumpulan sumber daya atau kegiatan wisata yang berlokasi di kota dan menawarkannya kepada pengunjung dari tempat lain (*"a set of tourist resources or activities located in towns and cities and offered to visitors from elsewhere"*).

Definisi lain dikemukakan oleh Inskeep (1991: 163) yang menekankan pada peran pariwisata dalam perkotaan sebagai berikut: *"urban tourism.....a very common form of tourism takes place in large cities where tourism may be important but is not a primary activity of the urban area"*, tetapi juga menyebutkan adanya *town resort* yaitu: *".....typically oriented to a specific attraction feature such as snow skiing, beach, lake, and marine recreation, spa facilities, mountain scenery, a desert climate, important archaeological and historic site, and religions pilgrimage"* (Inskeep, 1991: 162)

Mengacu pada definisi-definisi yang telah dikemukakan di atas, secara lebih luas pariwisata perkotaan dapat didefinisikan sebagai: bentuk umum dari pariwisata yang memanfaatkan unsur-unsur perkotaan (bukan pertanian) dan segala hal yang terkait dengan aspek kehidupan kota (pusat pelayanan dan kegiatan ekonomi) sebagai daya tarik wisata.

Pariwisata perkotaan tidak selalu harus berada di wilayah kota, pinggiran kota atau pusat kota. Pariwisata perkotaan dapat berkembang di wilayah pesisir (pulau atau pantai), misalnya, dengan mengembangkan hal-hal yang terkait perkotaan sebagai daya tarik wisatanya. Pariwisata perkotaan berbeda dengan kota wisata. Kota wisata adalah kota yang memang dibangun untuk pariwisata dan wisatawan, mengandalkan pariwisata sebagai sektor utama penggerak perekonomian kota.

Menurut Ashworth (2009) : batasan pariwisata perkotaan dibangun oleh irisan antara pariwisata minat khusus dan pariwisata lokasi khusus, dan di dalam irisan itu ada pariwisata warisan budaya/*heritage*, pariwisata bisnis/MICE, dan pariwisata fun/ senang-senang.

Arti kota bagi pariwisata

Menurut Sutriadi (2018): kota memiliki arti yang penting bagi pariwisata, tetapi pariwisata tidak terlalu penting bagi sebagian besar kota dengan kata lain wisatawan membutuhkan kota-kota, tetapi kenyataannya banyak kota tidak butuh wisatawan. Page (1995: 9)

mengatakan karena fungsi-fungsinya yang khas, kota mampu menarik kunjungan wisatawan. Karakteristik dari kota yang menarik bagi wisatawan adalah:

1. Daerah perkotaan memiliki sifat yang heterogen, artinya bahwa kota memiliki ukuran (kota besar, kota kecil), lokasi (laut, pegunungan), fungsi (industri, jasa, perdagangan), wujud, dan warisan budaya yang berbeda dan beragam.
2. Skala daerah perkotaan dan fungsi-fungsi berbeda yang secara terus-menerus dipertahankan mengakibatkan kota bersifat multifungsi (pusat pemerintahan juga pusat perdagangan, juga destinasi pariwisata utama).
3. Fungsi-fungsi yang berkembang di kota diproduksi untuk dan dikonsumsi tidak hanya oleh wisatawan, tetapi juga oleh beragam pengguna. (Shaw dan Williams, 1994 dalam Page 1995:9)

Arti pariwisata bagi kota

Mengidentifikasi arti pariwisata bagi kota tidak semudah mengidentifikasi arti kota bagi pariwisata. Penggunaan fasilitas perkotaan bersama antara wisatawan dan penduduk membuat perhitungan tentang arti penting pariwisata bagi kota menjadi sulit untuk dilakukan. Walaupun demikian, beberapa penelitian telah berhasil mengidentifikasi arti penting pariwisata bagi kota.

European Commission, Tourism Unit (2002) mengungkapkan bahwa pariwisata menjadi landasan kebijakan pengembangan perkotaan yang mengkombinasikan sediaan/*supply* yang kompetitif sesuai dengan harapan pengunjung dengan kontribusi positif terhadap pembangunan kota dan kesejahteraan penduduknya.

Manente (2005) dan Page (2003) memperkuat pernyataan *European Commission* di atas dengan mengatakan bahwa:

1. Pariwisata menempatkan dirinya pada struktur perekonomian yang kuat.
2. Pariwisata mendorong pembangunan perkotaan dan transportasi daerah.
3. Pariwisata dapat merevitalisasi perekonomian lokal.
4. Pariwisata perkotaan dapat mempengaruhi moral lokal dan citra kota yang positif sehingga meningkatkan investasi dan produktivitas tenaga kerja lokal.

Tipologi pariwisata perkotaan

Seperti yang sudah dijelaskan di bagian pendahuluan, akibat dari perkembangan *tourism urbanization*, Page (1995: 16) mengidentifikasikan tipologi bagi pariwisata perkotaan sebagai berikut:

1. Ibu kota (Paris, London, New York, Jakarta, Bandung) dan kota budaya (Roma, Yogyakarta).
2. Pusat metropolitan (Jakarta), kota sejarah (Rengasdengklok), dan kota-kota pertahanan.
3. Kota-kota sejarah yang besar (Oxford, Cambridge, Venice, Jakarta)
4. Daerah dalam kota (Manchester)
5. Daerah *waterfront* yang direvitalisasi (London Dockland, Taman Impian Jaya Ancol)
6. Kota-kota industri (Bradford, Bekasi, Karawang)
7. Resor tepi laut (Pangandaran) dan resor olahraga musim dingin (Lillehammer)

8. Kawasan wisata hiburan (Disneyland, Las Vegas, Taman Impian Jaya Ancol).
9. Pusat pelayanan wisata khusus (destinasi ziarah, spa: Lourdes, Cirebon, Demak).
10. Kota seni/budaya (Florence, kota-kota di Bali, Bandung).

Tipologi yang dikemukakan oleh Page di atas memungkinkan suatu kawasan perkotaan memiliki dua tipologi pariwisata perkotaan. Misalnya: Bandung, selain daya tariknya sebagai ibu kota provinsi, Bandung juga merupakan kota seni dan budaya. Tipologi lain dikemukakan oleh Law (1996: 2-3) yang mengelompokkan pariwisata perkotaan ke dalam empat kategori, yaitu:

1. Ibu kota: memiliki peran administratif dan bisnis yang dapat menarik wisatawan. Biasanya memiliki museum nasional, bangunan, dan monumen memiliki nilai sejarah nasional.
2. Kota-kota industri: karakter dan citra industrial menjadi daya tarik bagi wisatawan.
3. Kota dengan *high-amenities*: memiliki beragam fasilitas dari mulai pemandangan alam, hiburan, sampai bisnis yang dapat menarik wisatawan.
4. Kota-kota daya tarik utama: kota yang fokus pada wisatawan dari luar daerah/negara, biasanya kota dengan multifungsi.

Tipologi yang dikemukakan oleh Law terlihat lebih sederhana dan jelas kategorisasinya.

4.1.3 Konsep Pariwisata Perkotaan

Konsep pariwisata perkotaan berkembang seiring dengan perkembangan pariwisata perkotaan di seluruh dunia. Konsep pariwisata perkotaan yang saat ini berkembang di dunia sedikitnya ada enam konsep, yaitu *tourist-historic city*, *cultural city*, *resort city*, *fantasy city*, *creative city*, dan *urban ecotourism*.

***Tourist-historic city* (kota wisata sejarah)**

Kota sejarah sebenarnya sudah mulai berkembang sejak abad ke-16 (Ashworth dan Tunbridge, 1990: 9), sedangkan konsep kota sejarah sebagai sumber daya pariwisata berkembang seiring dengan perkembangan pariwisata perkotaan (Ashworth dan Tunbridge, 1990: 57). Konsep kota wisata sejarah merupakan konsep pariwisata perkotaan yang menjadikan sejarah sebagai daya tarik wisatanya. Komponen-komponen dari kota wisata sejarah ini antara lain lingkungan dengan arsitektur sejarah dan morfologi perkotaan, even sejarah dan akumulasi artefak budaya, keberhasilan artistik yang merupakan bahan baku dari konsep ini (Ashworth dan Tunbridge, 1990: 72).

Konsep pariwisata perkotaan ini harus memperhatikan upaya-upaya konservasi terhadap peninggalan sejarah di kota. Penentuan jenis kegiatan wisata sejarah dan segmen pasar wisatawan yang akan dituju harus disesuaikan dengan karakteristik dan sifat peninggalan sejarah yang dijadikan daya tarik wisata (Ashworth dan Tunbridge, 1990: 72).

***Cultural city* (kota budaya)**

Konsep kota budaya seringkali diidentikkan dengan kota sejarah atau kota heritage. Konsep kota budaya jauh lebih luas dibandingkan dengan kota sejarah atau *heritage*. Komponen-komponen kota yang menjadi daya tarik wisata utama bagi kota-kota budaya adalah: 1) museum dan wisata *heritage*, 2) distrik-distrik budaya (pecinan, kampung arab), 3) masyarakat etnis, 4) kawasan hiburan, 5) wisata ziarah, 6) trail sastra (Evans dalam Richards dan Wilson, 2007: 61).

Sama dengan konsep *tourist-historic city*, pengembangan konsep *cultural city* juga sarat dengan upaya konservasi asset budaya, *tangible* maupun *intangible*. Pada konsep kota budaya ini, wisatawan memiliki kesempatan untuk berinteraksi langsung dengan masyarakat budaya di kota.

Fantasy city

Konsep kota fantasi muncul pada akhir abad ke-19 di Amerika (Page, 2003: 44) di Amerika. Konsep yang paling terkenal adalah Hannigan Fantasy City. Hannigan (1998 dalam Page, 2003: 44-45)) mengidentifikasi enam karakteristik Fantasy City:

1. Fokus pada *themocentricity*, didasarkan pada tema yang ditentukan.
2. *The city is aggressively branded*, tercermin dari strategi pemasaran dan produk-produknya.
3. *Day and night operation is a common feature*, tidak seperti pusat perbelanjaan yang operasi waktu siangnya besar.
4. *Modularisation of products*, di mana keberagaman komponen dirangkai untuk menghasilkan berbagai pengalaman yang lebih luas.
5. *Solipsisicity*, dimana kota secara ekonomi, budaya, dan fisik terpisah dan terisolasi dari lingkungan sekitarnya dalam suatu 'kota ilusi'.
6. *Postmodernity*, di mana kota dibangun dengan teknologi simulasi, realitas virtual, dan sensasi pertunjukan. Kota menarik sumber inspirasi utama dari model Disney, yang secara luas ditiru. Model Disney memunculkan konsep gambar-gambar bergerak dan taman hiburan ke dalam dunia fantasi menggunakan teknologi yang menciptakan kondisi hiperrealitas.

Resort City

Pengertian resort secara umum adalah kawasan tempat melakukan berbagai aktivitas pariwisata, seperti: menginap, bersantai, berolah raga, berkeliling sambil menikmati keindahan alam. Resort menurut Pendit (1999) adalah tempat menginap yang mempunyai berbagai fasilitas khusus yang digunakan oleh wisatawan untuk kegiatan bersantai, berolah raga, dan berkeliling sambil menikmati keindahan alam yang ada sekitar resort tersebut. Sedangkan menurut O Shannessy (2001), resort adalah jasa pariwisata yang memenuhi 5 jenis pelayanan yang biasa disebut kriteria resort yaitu akomodasi, fasilitas rekreasi, outlet penjualan, hiburan dan pelayanan makanan dan minuman.

Creative city - new urban tourism-

Konsep kota kreatif mulai dikembangkan pada tahun 1990 di Inggris dan selalu dikaitkan dengan pariwisata budaya. Kota kreatif merupakan bentuk generasi baru dari pariwisata perkotaan. UNESCO telah menetapkan kota-kota kreatif di dunia pada tahun 2001. Kota kreatif ditetapkan berdasarkan kriteria tertentu untuk masing-masing spectrum industri

kreatif. Spektrum kota kreatif yang ditetapkan oleh UNESCO dan kota-kota kreatifnya dapat dilihat pada table di bawah ini.

SPEKTRUM	Literature	Crafts and Folk Art	Film	Design	Music	Media Arts	Gastronomy
KOTA	Edinburgh Iowa City Melbourne Dublin	Swan Kanazawa Santa Fe Icheon	Bradford	Berlin Buenos Aires Kobe Montreal Nagoya Shenzhen Seoul Shanghai	Bologna Ghent Glasgow Seville	Lyon	Wuhan Chengdu Östersund

Sumber: www.unesco.org

Pada tahun 1995, Charles Landry dan Franco Bianchini menerbitkan *“The Creative City”* yang menjelaskan sebuah gagasan konsep Kota Kreatif yang merupakan respon terhadap permasalahan atau krisis perkotaan yang dihadapi oleh beberapa kota di dunia saat terjadi transisi dalam menghadapi globalisasi ekonomi. Ideologi dari konsep Kota Kreatif adalah memperlakukan lingkungan urban dan menciptakan atmosfer kota yang inspiratif. Untuk menjadi sebuah Kota Kreatif, Landry dan Bianchini (1995) menganjurkan beberapa hal yang dapat dilaksanakan (*pre-conditions*) oleh sebuah kota dalam usahanya untuk menciptakan lingkungan dan atmosfer yang kreatif, yaitu :

1. Menciptakan lebih banyak lagi individu-individu kreatif (*Making the most creative individu*)

Konsep Kota Kreatif ini juga membutuhkan individu-individu yang kreatif, dimana individu inilah yang kemudian mengolah kota dan lingkungannya, sehingga terbentuk lingkungan yang kreatif. Sesuai dengan bahasan kreativitas di depan, telah ditunjukkan bahwa setiap orang sebenarnya memiliki kemampuan kreatif, hanya saja bukan saja faktor bakat yang menjadi penting tetapi juga faktor motivasi, yang mengakibatkan orang kurang menggali kemampuannya sendiri. Padahal dengan semakin banyak individu kreatif, semakin maju pula sebuah daerah. Sebab daerah tersebut diolah dengan pemikiran kreatif yaitu memanfaatkan peluang dan potensi secara kreatif. Perlu diadakan suatu eksperimen untuk mendorong masyarakat agar memiliki pandangan yang lebih kritis dan imajinatif.

2. Menggunakan katalisator berupa ruang kreatif baik fisik maupun non-fisik (*Using catalyst*).

Ruang kreatif disini berupa ruang yang inspiratif yang berperan dalam proses kreatif manusia dan ruang yang dapat memfasilitasi kegiatan mengubah ide menjadi produk kreatif. Ruang tersebut juga dapat berperan untuk mendorong interaksi manusia dimana manusia dapat bertukar pendapat dan nilai-nilai sehingga mereka dapat saling belajar dan mempengaruhi. Contoh dari ruang fisik yang dapat memfasilitasi kegiatan kreatif dan menarik orang untuk berinteraksi adalah ruang publik (*public spaces*),

sedangkan kegiatan organisasional dapat menjadi ruang non-fisik yang memfasilitasi interaksi sosial

3. Menyeimbangkan kosmopolitanisme dan lokalisme kota (*Balancing between cosmopolitanism and localism*)

Sebagai akibat dari makin majunya kota, kita terkadang tidak sadar bahwa nilai-nilai lokal yang kita miliki makin lama makin tergantikan oleh nilai-nilai baru yang lebih modern. Sebenarnya tidak ada yang salah dengan nilai-nilai lama. Untuk itu, sebuah kota harus bisa menyeimbangkan antara kosmopolisme dan nilai-nilai lokal. Jika identitas lokal terlalu banyak terkikis, maka kota akan kehilangan ciri khas dan dasar pendiriannya. Oleh karena itu, prakarsa internasional harus dibangun dengan tujuan memperkuat budaya lokal dan menunjukkan kekhasan dan kota tersebut. Dengan keragaman budaya, hal ini dapat mendorong warga kota lebih terpacu untuk dapat terlibat dan berpartisipasi dalam melakukan serangkaian eksplorasi penciptaan nilai-nilai yang baru, karena proses interaksi budaya juga dapat mendorong terjadinya proses negosiasi, adaptasi dan perubahan.

4. Partisipasi masyarakat yang tidak hanya sekedar slogan.

Peran partisipasi disini adalah dalam menumbuhkan rasa kepemilikan dari masyarakat terhadap lingkungan kotanya, diaman masyarakat lebih berperan sebagai *stakeholder*.

5. Mengembangkan Ruang/Tempat Kreatif (*Developing Creative Spaces*).

Ruang kreatif dimaksudkan sebagai wadah fisik untuk berproses kreatif, berupa bangunan dan lahan yang terjangkau dan khususnya berdekatan dengan sumber-sumber budayanya.

6. Evaluasi terhadap Manajemen Perkotaan (*Rethinking Urban Management*) dan pembentukan pemerintah yang kuat sehingga dapat berpikir kreatif dalam menata kotanya.

Urban ecotourism (Ekowisata Kota)

Urban ecotourism merupakan konsep pariwisata perkotaan yang berwawasan lingkungan. Ekowisata berbasis kota merupakan peluang yang belum dimanfaatkan untuk meningkatkan jumlah dan kualitas peranan kota – kota di Indonesia (Silver, 1996: 103).

Konsep ekowisata (*ecotourism*) dan pariwisata kota (*urban tourism*) biasanya dipakai untuk menyatakan dua jenis pariwisata yang sangat berbeda. Ekowisata merujuk pada kunjungan terbatas (bukan *mass tourism*) ke daerah wisata alam oleh wisatawan yang terlatih dan canggih yang mencari pengalaman belajar yang baru (Clare Gunn, 1994: 93). Sedangkan pariwisata kota lebih mengarah pada objek buatan manusia, hampir tak ada kehidupan hewan dan tumbuh-tumbuhan, penuh kendaraan bermotor dan gedung-gedung tinggi atau monumen-monumen raksasa yang dibuat dengan teknologi tinggi. Monumen – monumen raksasa yang dibuat dengan teknologi tinggi. Pariwisata perkotaan dapat didefinisikan sebagai suatu fenomena psikososial dan budaya yang secara geografi bermuara dikota/perkotaan. Memadukan “pariwisata kota” dan “ekowisata” menjadi ekowisata berbasis kota bukan mustahil, karena saat ini ada kecenderungan pasar atau permintaan

wisatawan yang ingin pengalaman asli atau setengah berpetualang di daerah perkotaan. Bagi wisatawan nusantara terutama kelompok remaja dan keluarga dengan anak-anak yang dibawah usia remaja, mencari jenis rekreasi yang menambah pengalaman dan pengetahuan merupakan trend saat ini. Sedangkan bagi wisatawan mancanegara, terutama kelompok yang memiliki waktu terbatas dan ingin melihat kehidupan asli (budaya dan alam) di kota – kota yang dikunjungi sangat baik ditawarkan ekowisata berbasis kota tersebut.

Beberapa penelitian terakhir sudah menemukan ciri-ciri “wisatawan-eko”, dari sini diharapkan dapat dipahami cara membangun pengalaman wisata secara lebih baik dan untuk mengenali peluang dan ekowisata. Ada sembilan ciri “wisatawan – eko” yaitu : (1) menginginkan pengalaman yang “asli” dan mendalam (2) menganggap pengalaman itu layak dijalani, baik secara pribadi maupun secara sosial (3) kurang menyukai rombongan yang besar dengan rencana perjalanan yang ketat (4) mencari tantangan fisik dan mental (5) mengharapkan interaksi pengalaman dengan budaya dan penduduk setempat (6) mudah menyesuaikan diri, menyukai tempat menginap yang asli desa (7) toleran terhadap ketidaknyamanan (8) ingin ikut terlibat, tidak pasif (9) lebih suka membayar untuk petualangan daripada untuk kenyamanan (Silver, 1996 : 106).

Konferensi Internasional tentang *Urban Ecotourism* pada tahun 2004 menghasilkan deklarasi tentang *urban ecotourism*. Isi deklarasi tersebut menyatakan bahwa *urban ecotourism* dikembangkan untuk tujuan:

1. Memulihkan dan mengkonservasi warisan alam dan budaya, termasuk lanskap alam dan keanekaragaman hayati dan juga budaya asli.
2. Memaksimalkan manfaat lokal dan melibatkan masyarakat kota sebagai pemilik, investor, tamu, dan pemandu.
3. Memberikan pembelajaran kepada pengunjung dan penduduk tentang lingkungan, sumber daya *heritage*, serta keberlanjutan.
4. Mengurangi jejak ekologis.
5. *Urban ecotourism* sudah berkembang di Amerika (Bicycle City dan Kenya-Taman Nasional).
- 6.

4.1.4. Penutup

Mengembangkan pariwisata di perkotaan adalah usaha untuk meningkatkan pendapatan asli daerah melalui pajak hotel dan restoran, dan sekaligus meningkatkan aktivitas ekonomi di perkotaan. Pengembangan pariwisata apapun jenis dan namanya memerlukan fungsi pengelolaan yang kreatif dan inovatif berdasarkan atas perencanaan yang matang, pelaksanaan yang konsisten, dan evaluasi yang terukur dan konstruktif. Pembangunan wisata kota adalah pembangunan yang terintegrasi dan holistik yang akan mewujudkan kepuasan semua pihak.

Menurut I Gusti Bagus Ray Utama (2015) dalam pengembangan pariwisata kota perlu integrasi aspek-aspek terkait yang terdiri dari:

1. Aspek daya tarik destinasi; merupakan atribut daerah tujuan wisata yang berupa apa saja yang dapat menarik wisatawan dan setiap destinasi pasti memiliki daya tarik, baik daya tarik berupa alam maupun masyarakat dan budayanya.
2. Aspek transportasi atau sering disebut aksesibilitas; merupakan atribut akses bagi wisatawan domestik dan mancanegara agar dengan mudah dapat mencapai tujuan ke tempat wisata baik secara internasional maupun akses terhadap tempat-tempat wisata pada sebuah destinasi.
3. Aspek fasilitas utama dan pendukung; merupakan atribut amenities yang menjadi salah satu syarat daerah tujuan wisata agar wisatawan dapat dengan nyaman tinggal lebih lama pada sebuah destinasi.
4. Aspek kelembagaan; atribut sumberdaya manusia, sistem, dan kelembagaannya berupa lembaga pariwisata yang akan mendukung sebuah destinasi layak untuk dikunjungi, aspek kelembagaan tersebut dapat berupa dukungan lembaga keamanan, lembaga pariwisata sebagai pengelola destinasi, dan lembaga pendukung lainnya yang dapat menciptakan kenyamanan wisatawan.

Kota sebagai pusat bisnis merupakan centrum dari aktivitas malam para wisatawan baik wisatawan domestik maupun mancanegara, sehingga perlu pengelolaan dan penataan sebagai berikut:

1. Penataan Sentra bisnis masyarakat lokal yang mestinya dapat digalakkan adalah sebagai berikut: Pasar Malam tradisional yang menjual segala bentuk cinderamata khas sebuah kota, makanan tradisional, pagelaran seni tari tradisional, Spa terapi, fisioterapi untuk menghilangkan lelah para wisatawan sehabis tour.
2. Penataan penginapan, hotel, dan sejenisnya mestinya dapat diarahkan pada area sub urban atau pinggiran kota untuk mengurangi kepadatan kota.
3. Penataan daerah atraksi wisata baik yang given/alamiah maupun man-made/buatan dapat diarahkan pada kawasan rural atau countryside.

BAGIAN 4.2 KASUS : MENYIAPKAN KOTA BANDAR LAMPUNG SEBAGAI DESTINASI EKOWISATA

4.2.1 Mengapa Kota Bandarlampung?

Lansekap kota Bandarlampung yang sangat indah adalah modal dasar untuk menjadikan kota Bandarlampung sebagai tujuan ekowisata. Dalam beberapa tahun terakhir berbagai komponen pariwisata kota tumbuh dengan cepat di Kota Bandarlampung, mulai dari obyek dan daya tarik wisata, hotel dan restoran, toko cinderamata, kuliner, transportasi wisata, biro perjalanan dan berbagai fasilitas lain yang mendukung kegiatan pariwisata. Kawasan resapan air di sisi barat kota Bandarlampung yaitu Kawasan Gunung Betung dan sekitarnya berkembang menjadi destinasi wisata. Obyek wisata dalam bentuk taman konservasi rusa dan kupu-kupu, taman rekreasi buatan (theme park), taman wisata yang menawarkan panorama, serta tempat *outbond* atau perkemahan menjadi pilihan bagi wisatawan lokal maupun dari luar Lampung. Di sisi lain ada ancaman kerusakan lingkungan, karena pertumbuhan penduduk yang relatif cepat membutuhkan lahan kota untuk permukiman dan kegiatan lainnya.

Sementara itu, tujuan pengembangan pariwisata di perkotaan adalah usaha untuk meningkatkan pendapatan asli daerah melalui pajak hotel dan restoran, dan sekaligus meningkatkan aktivitas ekonomi, khususnya ekonomi kreatif berbasis masyarakat di perkotaan. Pengembangan pariwisata kota memerlukan pengelolaan yang kreatif dan inovatif berdasarkan atas perencanaan yang matang, pelaksanaan yang konsisten, dan evaluasi yang terukur dan konstruktif. Pembangunan wisata kota adalah pembangunan yang terintegrasi dan holistik yang akan mewujudkan kepuasan semua pihak. Hal tersebut sejalan dengan kaedah pembangunan pariwisata berkelanjutan dengan memperhatikan pilar-pilar utama fisik, sosial, ekonomi dan kelembagaan. Disamping itu pembangunan berkelanjutan dapat tercapai jika pelaksanaannya memperhatikan keterpaduan antar sektor, terintegrasi dan keterlibatan masyarakat.

4.2.2 Potensi Obyek dan Daya Tarik Wisata Kota Bandarlampung

Kota Bandarlampung memiliki potensi wisata kota yang laku di jual (*saleable*), besarnya diversifikasi produk wisata yang dimiliki Kota Bandarlampung dan sekitarnya sangat memungkinkan untuk dapat menyentuh berbagai segmen pasar wisata dari berbagai segi usia, pendidikan, pekerjaan maupun ketertarikan. Sebagai industri jasa, pariwisata memiliki karakteristik multidimensi (multi aspek, multi aktor dan multi region). Dikaitkan dengan karakter multiregion, itu tidak mengenal batas wilayah, maka obyek wisata yang dapat ditawarkan Kota Bandarlampung tidak saja yang berada di wilayah administrasi Kota tapi juga

yang ada di wilayah perkotaan Bandarlampung. Obyek dan daya tarik wisata (ODTW) yang ada di wilayah administrasi Bandarlampung adalah:

1. Taman Konservasi (Taman Kupu-Kupu Gita Persada, Taman Penangkaran Rusa)
2. Taman Wisata Alam (Taman Wisata Alam Batu Putu, Taman Wisata Wira Garden, Panorama Puncak Mas)
3. *Theme Park* atau Taman Wisata Buatan (Taman Wisata Bumi Kedaton, Taman Wisata Lembah Hijau, Taman Wisata Citra Garden)
4. Obyek Wisata Bersejarah (Situs Keratuan Dibalau, Monumen Krakatau di Taman Dipangga, Museum Lampung, Bunker Peninggalan Jepang Gotong Royong dan Gua Jepang Sumur Putri, Reservoir PDAM Way Rilau, Rumah Organisasi Kemasyarakatan, Makam Tubagus Magdum)
5. Pantai dan Pulau (Pantai Duta Wisata, Pantau Puri Gading, Pulau Pasaran, Pulau Kubur)
6. Rumah Ibadah bersejarah (Masjid Al Anwar, Gereja Katedral Kristus, Vihara Thai Hin Bio)
7. Pasar Tradisional dan Modern (Pasar Bambu Kuning, Mall Bumi Kedaton, Trans Mart, Lampung Walk, Kartini dan Milenium)
8. Prasarana Transportasi Bersejarah (Jembatan Kali Baleho, Jembatan Kuala , Stasiun Kereta Api Tanjung Karang)
9. Kampung Budaya (Negeri Olok Gading, Kedamaian, Rajabasa, Komplek Rumah Adat Kabupaten/Kota Way Halim)

Obyek dan daya tarik wisata (ODTW) yang ada di sekitar Kota Bandarlampung atau berada luar wilayah administrasi Bandarlampung adalah:

1. Pantai (Pantai Mutun dan sekitarnya, Pantai Sebalang, Pantai Pasir Putih)
2. Taman Wisata Buatan (Tabek Indah)
3. Observatorium di Tahura (dibangun tahun 2018, beroperasi tahun 2020)

4.2.3 Kebijakan Pengembangan Wisata Kota Bandarlampung

Dalam review Rencana Induk Pembangunan Pariwisata Lampung 2011-2031, posisi Kota Bandarlampung adalah sebagai salah satu destinasi unggulan dari 7 kawasan pariwisata unggulan Provinsi Lampung. Dalam RTRW Kota Bandar Lampung 2011-2030 (Perda No 10 tahun 2011) ditetapkan tujuan penataan ruang adalah mewujudkan kota Bandar Lampung sebagai kota perdagangan dan jasa yang aman, nyaman, dan berkelanjutan dengan memperhatikan kelestarian lingkungan alami dan keanekaragaman hayati serta keserasian fungsi pelayanan lokal, regional dan nasional.

Kebijakan pengembangan kawasan budi daya pada RTRW Kota Bandar Lampung sudah mencantumkan pariwisata yaitu pada point (5). Pengendalian dan intensifikasi kawasan industri dan pariwisata. Selanjutnya strategi pengendalian dan intensifikasi kawasan industri

dan pariwisata meliputi: (1). Membatasi dan mengendalikan pertumbuhan kawasan industri menengah dan perdagangan di kecamatan Panjang, kecamatan Teluk Betung Selatan dan kecamatan Tanjung Karang Timur (2). Melakukan pengawasan dan pengendalian setiap kegiatan industri agar tidak merusak kawasan lindung dan lingkungan hidup (3). Menata kawasan pesisir dan wisata pantai kota Bandar Lampung sebagai salah satu kawasan penggerak ekonomi wilayah; (4). Memanfaatkan kawasan Batuputu dan sekitarnya sebagai kawasan wisata ekologi dan agrowisata (5). Menumbuhkembangkan sektor ekonomi kreatif sebagai penunjang pariwisata kota.

Strategi perlindungan terhadap peninggalan budaya dalam rangka konservasi warisan budaya lokal meliputi: 1. Menetapkan kawasan Keratuan Dibalau di Kelurahan Kedamaian dan kawasan permukiman tradisional di Kelurahan Negeri Olok Gading sebagai kawasan strategis dan cagar budaya; dan 2. Merevitalisasi kawasan situs Keratuan Dibalau dan kawasan yang memiliki nilai budaya lainnya. Strategi perlindungan terhadap kawasan yang memiliki peran ekologis dan penyelamatan lingkungan serta antisipasi terhadap terjadinya bencana yang diakibatkan oleh kerusakan ekosistem meliputi: a. Menetapkan kawasan Taman Hutan Rakyat Wan Abdurrahman sebagai kawasan strategis dan kawasan lindung b. Melakukan konservasi dan kerjasama antar daerah dalam pengelolaan kawasan Taman Hutan Rakyat Wan Abdurrahman.

Arahan pengembangan kawasan pariwisata meliputi:

1. Membagi kawasan wisata dalam 5 (lima) zona yaitu:
 - a. Zona wisata alam pada BWK F, yaitu Di Kawasan Batuputu, Sukadanaham aan Tahura Wan Abdurrahman
 - b. Zona wisata bahari sepanjang pesisir kota Bandar Lampung, yaitu di BWK E di kawasan Gunung Kunyit, Dan Di Pantai Puri Gading, Duta Wisata, dan Pulau Kubur di kecamatan Teluk Betung Barat
 - c. Zona wisata belanja sekitar pusat kota atau BWK A, yaitu di sepanjang koridor Jalan Ahmad Yani, Jalan Batu Sangkar, Jalan Kotaraja , Jalan Raden Intan, Jalan Kartini, dan BWK E Kawasan Teluk Betung Selatan
 - d. Zona wisata hiburan malam BWK E, yaitu kawasan Teluk Betung Selatan dan Panjang, yaitu di sepanjang Jalan Yos Sudarso
 - e. Zona wisata budaya di Situs Keratuan Balau, Negeri Olok Gading, Museum Lampung.
2. Mengembangkan kawasan jasa industri pariwisata berupa hotel, restoran, oleh-oleh, dan hiburan lainnya;
3. Memenuhi kebutuhan jaringan prasarana dan sarana pada kawasan wisata;
4. Mengembangkan industri kreatif pendukung kegiatan wisata; dan
5. Membentuk Kota Bandar Lampung sebagai pusat informasi wisata, event- event wisata, serta promosi wisata lainnya.

Jika diperhatikan Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kota Bandarlampung 2011-2030 dan Rencana Pembangunan Jangka Menengah Kota Bandarlampung 2016-2021, pengembangan pariwisata kota sudah menjadi prioritas pembangunan kota Bandarlampung. Di sisi lain dalam implementasi belum terlihat adanya usaha yang signifikan untuk pengembangan sektor pariwisata, seperti belum adanya pedoman pembangunan pariwisata dalam bentuk Perda RIPPAP (Rencana Induk Pembangunan Pariwisata) Kota Bandarlampung atau ditindaklanjuti

dalam bentuk program-program pariwisata yang nyata, seperti: penataan kawasan-kawasan prioritas pariwisata sesuai arahan 5 zonasi tersebut di atas, pembenahan fasilitas pendukung pariwisata, pelaksanaan event pariwisata yang dapat meningkatkan kunjungan wisatawan dari luar Lampung atau program lainnya. Selanjutnya, jika diperhatikan visi misi Kota Bandarlampung 2016-2021 tidak ada kata kunci pembangunan berkelanjutan, tetapi dalam program pembangunan tahun 2019 muncul kata berwawasan lingkungan. Hal ini tentu dapat menjadi *starting point* untuk pengembangan pariwisata berwawasan lingkungan atau ekowisata di Kota Bandarlampung di masa yang akan datang.

4.2.4 Bentuk alternatif wisata kota untuk Bandarlampung

Dari berbagai bentuk atau konsep pariwisata perkotaan yang sudah berkembang, maka kota Bandarlampung memiliki potensi utama untuk dikembangkan sebagai destinasi wisata ekologi kota (*urban ecotourism*), karena Bandarlampung memiliki lansekap kota yang indah, mulai dari pantai, dataran dan perbukitan. Di Kota Bandarlampung juga ada kawasan konservasi Kupu-kupu dan penangkaran rusa. Dalam waktu dekat (persiapan mulai tahun 2017) akan dibangun observatorium di Tahura, walaupun wilayahnya ada di Kabupaten pesawaran, namun akses dari Bandarlampung sangat tinggi ke lokasi tersebut. Disamping itu beberapa aspek lain yang dapat mendukung pengembangan Bandarlampung sebagai destinasi Ekowisata atau Kota Wisata Ekologi adalah:

1. Aspek daya tarik destinasi: Taman Kupu-Kupu, Penangkaran Rusa, *Theme Park* (Lembah Hijau, Batu Putu, Wira Garden, Puncak Mas, Duta Wisata, Kampung Budaya (Olok Gading, Kedamaian, Rajabasa, Keteguhan)
2. Aspek transportasi atau sering disebut aksesibilitas: Bandarlampung memiliki Bandara Internasional (60 menit dari Bandarlampung), Jalan Toll dari Bakauheni – Bandarlampung (lebih kurang 45 menit), Jalur Kereta Api ke Sumatera Selatan. Akses ke obyek wisata juga sangat mudah, hampir semua obyek wisata yang berada sekitar kota paling lama hanya 30 menit ditempuh dari pusat kota)
3. Aspek fasilitas utama dan pendukung: hotel bintang dan melati, cafe dan restoran, toko cinderamata merupakan atribut amenities yang cukup lengkap sebagai kota wisata
4. Aspek kelembagaan: meliputi sumberdaya manusia, sistem, dan kelembagaannya berupa lembaga pariwisata (pemerintah, profesi, dan swadaya masyarakat) cukup lengkap dan kuat secara kelembagaan tersedia di Bandarlampung.

Bentuk ekowisata di kota secara garis besar ada dua yaitu : **Pertama**, bentuk wisata budaya, terutama merujuk pada aspek kehidupan perkotaan yang khas. Jenis kegiatannya seperti : kunjungan ke kampung asli atau kehidupan masyarakat yang masih ada diperkotaan, jalan kaki di daerah sekitar yang memiliki arsitektur khas, atau lingkungan binaan seperti industri kecil makanan khas dan cinderamata. Kota Bandar Lampung masih mempunyai tempat – tempat seperti ini (lihat bagian 4.2.2), hanya saja jika tidak atau belum ada usaha untuk mengubah bentuk-bentuk elemen perkotaan menjadi objek wisata eko, maka akan berlaku sebaliknya dimana pengembangan taman, monument atau patung serta gedung-gedung yang tidak menggunakan pendekatan terpadu bagi usaha pariwisata tentunya Bandar Lampung sulit

akan berhasil menjadi kota ekowisata. Disamping obyek wisata budaya asli, maka ODTW Kota bisa juga buatan manusia. Kota Bandarlampung sebagai pusat jasa dan perdagangan merupakan pusat dari aktivitas malam para wisatawan baik wisatawan domestik maupun mancanegara, sehingga perlu pengelolaan dan penataan ruang kota. Sebenarnya hal ini sudah ada dalam RTRW Kota Bandarlampung, pada arahan zonasi pariwisata. Tahap berikutnya adalah menyusun program yang lebih rinci seperti:

- (1) Penataan kawasan bisnis masyarakat lokal yang mestinya dapat digalakkan adalah sebagai berikut: Pasar Malam Tradisional yang menjual segala bentuk cinderamata khas sebuah kota, makanan tradisional, pagelaran seni tari tradisional, Spa terapi, fisioterapi untuk penghilang lelah para wisatawan sehabis tour. Kegiatan pagelaran seni dan budaya malam di penginapan, hotel, dan sejenisnya
- (2) Penggalakan kegiatan MICE dengan menggali potensi event-event bisnis, sport, pendidikan/seminar, seni dan budaya
- (3) Penataan daerah obyek dan daya tarik wisata yang *man-made* (buatan) dapat diarahkan

Bentuk **Kedua** adalah mencakup daerah alami didalam kota atau dekat dengan daerah perkotaan yang sangat mudah dicapai wisatawan. Daerah perkotaan berpotensi membangkitkan wisatawan yang tertarik pada kegiatan pariwisata alam yang dapat disajikan sebagai suatu paket wisata terpadu, bersamaan dengan daya tarik kotanya. Kota Bandar Lampung dengan potensi alam dan lansekap yang sangat indah adalah aset ekowisata yang penting. Teluk Lampung dan pulau-pulau kecilnya, Tahura Gunung Betung (luasnya lebih kurang 22.250 ha) dan bukit – bukit ditengah kota seharusnya sangat mudah diakses dari pusat kota. Tetapi apakah tempat – tempat ini sudah dengan mudah diakses oleh wisatawan? Ternyata daerah alami yang ada di kota tersebut (khususnya pantai) masih sulit diakses publik, karena daerah tersebut dikelilingi oleh pemanfaatan ruang yang tidak sesuai. Contoh : hampir tidak ada pantai di Teluk Lampung yang berada di kota Bandar Lampung yang berfungsi sebagai ruang publik (*public space*), sebaliknya umumnya dimanfaatkan secara pribadi untuk kepentingan terbatas. Begitu pula bukit – bukit yang sangat indah dikota, hampir semua milik perorangan, sehingga tidak dapat ditata lagi untuk ruang publik.

Kawasan Gunung Betung, dimana terdapat *Youth Camp* di Tahura Wan Abdurrahman, Taman Kupu-kupu, Penangkaran Rusa dan Taman Wisata Bumi Kedaton, belum memiliki persyaratan yang cukup sebagai objek ekowisata. Sebagaimana ciri-ciri wisatawan-eko, maka yang dibutuhkan adalah unsur alami, asli dan khas. Oleh sebab itu sangatlah penting apabila ekowisata yang berbasis kota Bandarlampung ini direncanakan dan dikelola dengan lebih hati-hati. Penataan kawasan Gunung Betung haruslah berbasis perencanaan berkelanjutan, sehingga dapat menjamin kelestarian lingkungan hidup. Walaupun hampir semua lahan di Gunung Betung dimiliki secara pribadi, tetapi Pemerintah Kota bisa intervensi melalui

peraturan ijin bangunan yang mengacu pada Rencana Detail Tata Ruang Kota (RDTRK) dan Rencana Tata Bangunan dan Lingkungan (RTBL).

Pengembangan pariwisata Taman Hutan Raya Gunung Betung (Registrasi 19) membutuhkan perencanaan Tata Ruang yang *holistic* dan terpadu, karena meliputi 3 wilayah yaitu Kota Bandar Lampung, Pesawaran dan Tanggamus. Agar tidak ada pemikiran yang parsial, baik secara sektor maupun secara batasan administratif, maka harus ada satu lembaga yang menangani khusus kawasan ini yang anggotanya terdiri dari wakil dari sektor terkait (seperti : pariwisata, kehutanan, kapraswil) dan wakil pemerintah Kabupaten/ kota (Bandar Lampung, Tanggamus dan Pesawaran). Pemerintah Provinsi hendaklah berperan sebagai koordinator untuk pengembangan kawasan yang menyangkut 3 wilayah kabupaten/kota ini. Dana pembangunan pemerintah provinsi hendaklah lebih diarahkan untuk pembangunan infrastruktur, sedangkan pengembangan objek dapat diserahkan pada pihak swasta. Selanjutnya keterlibatan pihak swasta yang peduli lingkungan sangat dibutuhkan untuk pengembangan ekowisata ini. Beberapa swasta yang telah menunjukkan perhatiannya pada lingkungan seperti : Ciputra, Taman Safari Indonesia dan lain – lain seharusnya dapat di yakinkan untuk membantu pengembangan ekowisata di Provinsi Lampung.

4.2.5 Penutup

1. Kota Bandarlampung memiliki lansekap yang sangat indah yang terdiri dari pantai, gunung/bukit dan dataran. Perencanaan Kota dan perencanaan pariwisata Bandarlampung hendaknya dilakukan secara selaras, sehingga kota Bandarlampung nyaman sebagai tempat tinggal dan juga menarik bagi wisatawan.
2. Penataan kawasan sisi Barat kota Bandarlampung yang potensial untuk kawasan ekowisata hendaknya dilakuan secara terpadu dengan pertimbangan konservasi lingkungan.
3. Perlu penataan kawasan pesisir Teluk Lampung secara menyeluruh (komprehensif) agar dapat lebih mudah di akses penduduk kota serta pendatang. Keindahan laut hendaknya dapat dinikmati penduduk kota dan pendatang.

BAB V

PERENCANAAN DAN PENGEMBANGAN DESA DAN KAMPUNG WISATA

5.1 TEORI: PENGEMBANGAN DESA DAN KAMPUNG WISATA

5.1.1 Definisi Desa dan Kampung Wisata

Istilah desa biasanya menunjuk suatu ruang sosial (*social space*), yang tentu saja di dalamnya terdapat sekelompok manusia yang berdomisili, beraktivitas, dan berinteraksi di antara sesamanya yang berada di kawasan perdesaan. Desa wisata atau kampung wisata adalah suatu wilayah dengan luasan tertentu dan memiliki potensi keunikan daya tarik wisata yang khas dengan komunitas masyarakatnya yang mampu menciptakan perpaduan berbagai daya tarik wisata dan fasilitas pendukungnya untuk menarik kunjungan wisatawan yang berlokasi di wilayah kabupaten (desa wisata) atau di wilayah perkotaan (kampung wisata).

Desa wisata adalah suatu bentuk integrasi antara atraksi, akomodasi dan fasilitas pendukung yang disajikan dalam suatu struktur kehidupan masyarakat yang menyatu dengan tata cara dan tradisi yang berlaku (Nuryanti, 1993). Menurut Inskeep (1991) wisata pedesaan adalah dimana sekelompok kecil wisatawan tinggal dalam atau dekat dengan suasana tradisional, sering di desa-desa yang terpencil dan belajar tentang kehidupan pedesaan dan lingkungan setempat. Muliawan (2000 : 2) dan Direktorat Pemberdayaan Masyarakat Direktorat Jendral Pengembangan Destinasi Pariwisata Kementerian Pariwisata dan Ekonomi Kreatif (2013 : 9) mendefinisikan desa wisata adalah : “Suatu wilayah pedesaan dengan luasan tertentu yang memiliki potensi keunikan dan daya tarik wisata yang khas, baik berupa karakter fisik lingkungan alam pedesaan maupun kehidupan sosial budaya kemasyarakatan yang mampu menciptakan perpaduan daya tarik wisata dengan pengembangan fasilitas pendukung wisatanya dalam suatu tata lingkungan yang harmonis dan pengelolaan yang baik dan terencana sehingga siap untuk menerima kunjungan wisatawan, termasuk didalamnya kampung wisata karena keberadaannya di daerah kota.”

Desa Wisata adalah suatu wilayah dengan luasan tertentu dan memiliki potensi keunikan daya tarik wisata yang khas dengan komunitas masyarakatnya yang mampu menciptakan perpaduan berbagai daya tarik wisata dan fasilitas pendukungnya untuk menarik kunjungan wisatawan termasuk di dalamnya Kampung Wisata karena keberadaannya di daerah kota (Panduan Desa Wisata, Kementerian Pariwisata, 2000).

Fenomena kehidupan perkotaan di Indonesia masih belum dapat dilepaskan dari keberadaan sistem kampung yang masih menjadi karakter pembentuknya. Dalam konteks permukiman penduduk di kota, Indonesia memiliki tiga tipe permukiman. Tipe pertama merupakan tipe permukiman yang terencana (*well-planned*), dengan penataan infrastruktur dan fasilitas yang lengkap dan dapat dijangkau oleh kendaraan bermotor. Tipe kedua adalah tipe kampung, dimana rumah-rumah yang berada di dalamnya kebanyakan tidak dapat dijangkau dengan mobil maupun motor. Tipe ini adalah tipe permukiman lama/asli kota-kota di Indonesia. Sedangkan tipe ketiga adalah permukiman pinggir/kumuh (*squatter*) yang banyak bermunculan pada ruang-ruang marjinal kota, seperti tepi sungai atau di tanah milik negara. Tipe ini juga sering disebut dengan tipe kampung ilegal (Sullivan, 1980 dalam Adhisakti, 1997).

Definisi lain mengenai tipologi kampung kota menurut Baros & Purwoto (1995 dalam Hardja, 2001) adalah bahwa kampung di dalam perkotaan memiliki tiga tipologi berdasarkan lokasinya, yaitu :

- a. *Urban Kampung*, yaitu permukiman rural tradisional yang karena perkembangannya kemudian berubah menjadi daerah urban.
- b. *Fringe Kampung*, yaitu kampung yang terletak di daerah pinggiran kota, terbentuk akibat adanya kota. Dihuni oleh masyarakat imigran dari pedesaan dan memiliki tingkat pertumbuhan yang lebih cepat dibanding jenis kampung lainnya
- c. *Illegal Kampung*, yaitu kampung di daerah yang tidak memungkinkan untuk dihuni secara normal.

Dari pengertian ketiga tipologi ini, maka kampung kota yang dibahas disini adalah tipologi Urban Kampung, yang sekaligus berada dalam kawasan yang ditetapkan sebagai kawasan wisata bersejarah, kawasan wisata budaya dan lain-lain sesuai fungsi utamanya dalam konteks pariwisata.

5.1.2 Kriteria dan Prinsip Pengembangan Desa dan Kampung Wisata

Pengembangan pariwisata berbasis Desa atau Kampung belum banyak dibahas, walaupun sudah banyak bermunculan Desa Wisata di Indonesia. Pengembangan pariwisata berbasis Desa perlu karena:

1. Penduduk desa kurang dilibatkan dalam pembangunan pariwisata di destinasi pariwisata
2. Tingginya perubahan kepemilikan lahan dari penduduk lokal ke pihak lain, sehingga perlu dilakukan *land banking*, konsolidasi lahan dan lain-lain
3. Tingginya alih guna dan fungsi lahan dari pertanian ke kawasan terbangun.

Kriteria desa wisata diantaranya adalah :

1. Atraksi wisata; yaitu semua yang mencakup alam, budaya dan hasil ciptaan manusia. Atraksi yang dipilih adalah yang paling menarik dan atraktif di desa.
2. Jarak Tempuh; adalah jarak tempuh dari kawasan wisata terutama tempat tinggal wisatawan dan juga jarak tempuh dari ibukota provinsi dan jarak dari ibukota kabupaten.
3. Besaran Desa; menyangkut masalah-masalah jumlah rumah, jumlah penduduk, karakteristik dan luas wilayah desa. Kriteria ini berkaitan dengan daya dukung kepariwisataan pada suatu desa.
4. Sistem Kepercayaan dan kemasyarakatan; merupakan aspek penting mengingat adanya aturan-aturan yang khusus pada komunitas sebuah desa. Perlu dipertimbangkan adalah agama yang menjadi mayoritas dan sistem kemasyarakatan yang ada.
5. Ketersediaan infrastruktur; meliputi fasilitas dan pelayanan transportasi, fasilitas listrik, air bersih, drainase, telepon dan sebagainya.

Masing-masing kriteria digunakan untuk melihat karakteristik utama suatu desa untuk kemudian menentukan apakah suatu desa akan menjadi desa dengan tipe berhenti sejenak, tipe *one day trip* atau tipe tinggal inap.

Pendekatan fisik merupakan solusi yang umum dalam mengembangkan sebuah desa melalui sektor pariwisata dengan menggunakan standar-standar khusus dalam mengontrol perkembangan dan menerapkan aktivitas konservasi, seperti berikut ini:

1. Mengonservasi sejumlah rumah yang memiliki nilai budaya dan arsitektur yang tinggi dan mengubah fungsi rumah tinggal menjadi sebuah museum desa untuk menghasilkan biaya untuk perawatan dari rumah tersebut. Contoh pendekatan dari tipe pengembangan model ini adalah Desa Wisata di Koanara, Flores. Desa wisata yang terletak di daerah wisata Gunung Kelimutu ini mempunyai aset wisata budaya berupa rumah-rumah tinggal yang memiliki arsitektur yang khas. Dalam rangka mengkonservasi dan mempertahankan rumah-rumah tersebut, penduduk desa menempuh cara memuseumkan rumah tinggal penduduk yang masih ditinggali. Untuk mewadahi kegiatan wisata di daerah tersebut dibangun juga sarana wisata untuk wisatawan yang akan mendaki Gunung Kelimutu dengan fasilitas berstandar resor minimum dan kegiatan budaya lain.
2. Mengonservasi keseluruhan desa dan menyediakan lahan baru untuk menampung perkembangan penduduk desa tersebut dan sekaligus mengembangkan lahan tersebut sebagai area pariwisata dengan fasilitas-fasilitas wisata. Contoh pendekatan pengembangan desa wisata jenis ini adalah Desa Wisata Sade, di Lombok.
3. Mengembangkan bentuk-bentuk akomodasi di dalam wilayah desa tersebut yang dioperasikan oleh penduduk desa tersebut sebagai industri skala kecil. Contoh dari bentuk pengembangan ini adalah Desa wisata Wolotopo di Flores. Aset wisata di daerah ini sangat beragam antara lain : kerajinan tenun ikat, tarian adat, rumah-rumah tradisional dan pemandangan ke arah laut. Wisata di daerah ini dikembangkan dengan membangun sebuah perkampungan skala kecil di dalam lingkungan Desa Wolotopo yang menghadap ke laut dengan atraksi-atraksi budaya yang unik. Fasilitas-fasilitas wisata ini dikelola sendiri oleh penduduk desa setempat. Fasilitas wisata berupa akomodasi bagi wisatawan, restaurant, kolam renang, peragaan tenun ikat, plaza, kebun dan dermaga perahu boat.

Prinsip dasar dari pengembangan desa wisata adalah

1. Pengembangan fasilitas-fasilitas wisata dalam skala kecil beserta pelayanan di dalam atau dekat dengan desa.
2. Fasilitas-fasilitas dan pelayanan tersebut dimiliki dan dikerjakan oleh penduduk desa, salah satu bisa bekerja sama atau individu yang memiliki.
3. Pengembangan desa wisata didasarkan pada salah satu “sifat” budaya tradisional yang lekat pada suatu desa atau “sifat” atraksi yang dekat dengan alam dengan pengembangan desa sebagai pusat pelayanan bagi wisatawan yang mengunjungi kedua atraksi tersebut.

Persyaratan Desa Wisata menurut Hadiwijoyo (2012):

1. Aksesibilitasnya baik, sehingga mudah dikunjungi wisatawan dengan menggunakan berbagai jenis alat transportasi.
2. Memiliki obyek-obyek menarik berupa alam, seni budaya, legenda, makanan lokal, dan sebagainya untuk dikembangkan sebagai obyek wisata
3. Masyarakat dan aparat desanya menerima dan memberikan dukungan yang tinggi terhadap desa wisata serta para wisatawan yang datang ke desanya.
4. Keamanan di desa tersebut terjamin.
5. Tersedia akomodasi, telekomunikasi, dan tenaga kerja yang memadai.
6. Beriklim sejuk atau dingin.
7. Berhubungan dengan obyek wisata lain yang sudah dikenal oleh masyarakat luas

5.1.3 Tipe dan Jenis Desa dan Kampung Wisata

Tipe kampung atau desa wisata menurut pola, proses dan tipe pengelolaannya terbagi dalam dua bentuk yaitu tipe terstruktur/tertutup (*enclove*) dan tipe terbuka.

1. Tipe terstruktur (*enclave*)

Tipe terstruktur ditandai dengan karakter-karakter sebagai berikut :

- a. Lahan terbatas yang dilengkapi dengan infrastruktur yang spesifik untuk kawasan tersebut. Tipe ini mempunyai kelebihan dalam citra yang ditumbuhkannya sehingga mampu menembus pasar internasional.
- b. Lokasi pada umumnya terpisah dari masyarakat atau penduduk lokal, sehingga dampak negatif yang ditimbulkannya diharapkan terkontrol. Selain itu pencemaran sosial budaya yang ditimbulkan akan terdeteksi sejak dini.
- c. Lahan tidak terlalu besar dan masih dalam tingkat kemampuan perencanaan yang integratif dan terkoordinasi, sehingga diharapkan akan tampil menjadi semacam agen untuk mendapatkan dana-dana internasional sebagai unsur utama untuk “menangkap” pelayanan dari hotel-hotel berbintang lima.

Contoh dari kawasan atau perkampungan wisata jenis ini adalah kawasan [Nusa Dua](#), [Bali](#) dan beberapa [kawasan wisata](#) di [Lombok](#). Pedesaan tersebut diakui sebagai suatu pendekatan yang tidak saja berhasil secara nasional, melainkan juga pada tingkat [internasional](#). [Pemerintah Indonesia](#) mengharapkan beberapa tempat di Indonesia yang tepat dapat dirancang dengan [konsep](#) yang serupa.

2. Tipe Terbuka (*spontaneus*)

Tipe ini ditandai dengan karakter-karakter yaitu tumbuh menyatunya kawasan dengan struktur kehidupan, baik ruang maupun pola dengan masyarakat lokal. Distribusi

pendapatan yang didapat dari wisatawan dapat langsung dinikmati oleh penduduk lokal, akan tetapi dampak negatifnya cepat menjalar menjadi satu ke dalam penduduk lokal, sehingga sulit dikendalikan. Contoh dari tipe perkampungan wisata jenis ini adalah kawasan Prawirotaman, [Yogyakarta](#).

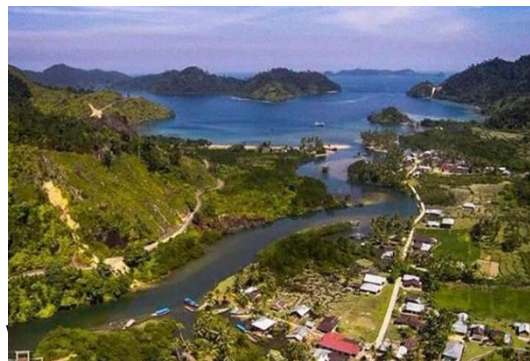
Jenis Desa Wisata dilihat dari aktivitas utama yang menjadi daya tarik wisata di wilayah tersebut adalah sebagai berikut:

1. Desa Wisata Alam

Alam Indonesia yang sangat indah, merupakan berkah pariwisata bagi masyarakatnya, mulai dari dataran rendah maupun pegunungan juga pesisir dan laut. Jadi Desa Wisata Alam adalah desa dengan daya tarik utamanya alam yang indah dan biasanya desa wisata alam ini memilih tema-tema tertentu yang berkaitan dengan alam untuk memasarkan desanya. Contoh: Desa Sungai Nyalo Painan, Sumatera Barat (@bisnis.indonesia) dekat Pantai Mandeh. Desa Maritim di Bontang Riau, Desa Pelalawan dan lain-lain.

2. Desa Wisata Budaya

Desa budaya adalah wahana sekelompok manusia yang melakukan aktivitas budaya yang mengekspresikan sistem kepercayaan (religi), sistem kesenian, sistem mata pencaharian, sistem teknologi, sistem komunikasi, sistem sosial, dan sistem lingkungan, tata ruang, dan arsitektur dengan mengaktualisasikan kekayaan potensinya dan mengkonservasinya dengan saksama atas kekayaan budaya yang dimilikinya, terutama yang tampak pada adat dan tradisi, seni pertunjukan, kerajinan, dan tata ruang dan arsitektural.



Gambar 5.1.1 Desa Maritim, Bontang dan Desa Pelalawan Riau

Sumber: www.berdesa.com

Contoh Desa Wisata Budaya sangat banyak di Indonesia, hampir di setiap provinsi ada mulai dari Aceh sampai Papua, mulai dari desa masyarakat yang masih sangat asli sampai desa-desa yang masyarakatnya sudah sangat terbuka. Indonesia sangat kaya dengan berbagai suku bangsa, sehingga potensi Desa Wisata juga sangat besar. Desa Wisata Budaya yang potensial dan sudah dikenal secara garis besar dapat dikelompokkan dalam 2 bagian

1. Desa tempat berdiam suku asli baik yang menetap maupun yang berpindah-pindah, biasanya lokasi desa ini relatif sulit dijangkau, sehingga menjadi tempat paforit bagi wisatawan kelompok minat khusus, petualang atau peneliti. Conothnya adalah: Kampung Baduy/Kanekes (Jawa Barat), Suku Laut dan Suku Sakai, Siak Pekanbaru (Riau), Suku Kubu atau Anak Rimbo (Jambi), Suku Polohi, Goorntalo, Suku Togutil (Halmahera Utara (Malut), Desa Suku Sasak (Lombok, NTB), Desa Suku Kajang, Bulukumba, (Sulsel), Desa Suku Dani, Bauzi, Korowai (Papua)
2. Desa-Desa Budaya yang lebih terbuka dan sudah banyak dikunjungi wisatawan adalah: Desa Adat (Danau Toba), Desa Seribu Rumah Gadang, Desa Kota Baru (Solok Selatan, Sumatera Barat), Kmapung Olok Gading, Desa Wana (Lampung), Desa Ubud (Bali), Desa Sasak (Lombok).



Gambar 5.1.2 Desa Adat Mentawai, Sumatera Barat dan Desa Waturaka, Ende, NTT
Sumber: www.berdesa.com, diunduh 31 Mei 2018



Gambar 5.1.3 Desa Ubud, Bali dan Desa Sribu Rumah Gadang, Solok, Sumatera Barat
Sumber: www.berdesa.com; 2017

3. Desa Wisata Ekonomi Kreatif adalah kampung atau desa wisata yang menjadikan potensi ekonomi kreatif sebagai daya tarik utama desa. Ekonomi kreatif sangat luas mulai dari bidang musik, seni budaya, dan kuliner. Desa atau kampung kreatif seringkali memilih tema tertentu yang menonjol untuk memudahkan wisatawan mengingat kampung tersebut.

Kampung-kampung kreatif bermunculan di Kota Besar atau tempat wisata, biasanya menyajikan atraksi seni budaya dan berbagai karya seni apakah musik, mural atau gambar-gambar tiga dimensi. Contoh Kampung Kreatif di Kota Bandung adalah: Kampung Dago Pojok, Kampung Akustik Cicadas, Kampung Kreatif Cicukang. Seperti di kampung Pojok Dago, masyarakat memiliki kemampuan dibidang kesenian khas sunda, seperti: Tari Jaipong, Pencak Silat, Gondang, seni musik Celempung, dan Wayang Golek. Selain kesenian juga dikembangkan beragam keterampilan, seperti: pembuatan wayang, pembuatan alat musik dari bambu, pembuatan kertas tradisional dari pohon Saeh. Keterampilan kontemporer juga diasah, contohnya pembuatan perhiasan wanita dan kerajinan puzzle. Anak-anak di daerah ini memainkan permainan tradisional Sunda. Urusan kuliner diserahkan pada ibu-ibu ahli masak, dengan menyediakan beragam masakan khas. Di sepanjang tembok kampung terdapat beragam lukisan mural yang menyemarakkan suasana. Di kampung Dago ini, secara rutin diadakan festival budaya.



Gambar 5.1.4 Kampung Kreatif Dago Pojok, Bandung. Sumber: google



Gambar 5.1.5 Desa Pongkok, Klaten dan Desa Taman Sari, Banyuwangi. Sumber: google /www.berdesa.com

4. Desa Wisata Agro adalah desa wisata yang menjadikan sektor pertanian dan perkebunan menjadi daya tarik utama. Wisatawan biasanya tertarik dengan kegiatan sehari-hari masyarakat di bidang pertanian dan perkebunan dan ingin terlibat dalam kegiatan tersebut. Contoh Desa Wisata Agro adalah: Perkebunan Teh di kawasan puncak, Desa Pujon Kidul, Malang; Desa Brajoharjo, Kabupaten Lampung Timur.



Gambar 5.1.6 Kegiatan Wisatawan di Desa Wisata (Desa Pujon Kidul) Sumber: <https://www.goodnewsfromindonesia.id/2017/05/15/10-desa-wisata-terbaik-di-indonesia>.

5.1.4 Penutup

Indonesia memiliki sebanyak 74.954 desa, dan 1902 berpotensi menjadi desa wisata air, terdiri dari 787 Desa Wisata Bahari, 576 Desa Wisata Sungai, 374 Desa Wisata Danau dan 165 Desa Wisata Irigasi. Sisanya adalah potensi desa wisata warisan budaya, ekonomi kreatif dan berbagai jenis wisata alam lainnya. Dalam rangka mendukung pengembangan Desa/Kampung Wisata tersebut, maka Pemerintah Pusat menargetkan pembangunan Desa Wisata sebanyak 50.000 tahun 2019 dengan memberikan subsidi pembangunan *homestay* di setiap desa tersebut. Skema subsidi melalui Kementerian PUPR (KPR MBR), Kementerian Desa PDTT melalui Anggran Dana Desa oleh BUMDES, dan investor. Kebijakan ini telah mendorong banyak Desa dan Kampung menjadi daerah tujuan wisata yang menari banyak wisatawan, terutama wisatawan nusantara. Kemajuan bidang informasi dan teknologi menambah cepat perembangan Desa Wisata tersebut.

Secara umum syarat-syarat Desa Wisata dan Kampung Wisata adalah sebagai berikut:

(1) Desa memiliki aksesibilitasnya baik, sehingga mudah dikunjungi wisatawan dengan menggunakan berbagai jenis alat transportasi; (2) Kesiapan masyarakat desa, adalah dimana masyarakat dan aparat desanya menerima dan memberikan dukungan yang tinggi terhadap desa wisata serta para wisatawan yang datang ke desanya.; (3) Desa memiliki potensi wisata berupa alam, seni budaya, legenda, makanan lokal, dan sebagainya untuk dikembangkan sebagai obyek dan daya tarik wisata; (4) Desa menerapkan sapta pesona (aman, nyaman, bersih, sejuk, indah, ramah dan kenangan). Keamanan di desa tersebut terjamin; (5) Tersedia akomodasi, telekomunikasi, dan tenaga kerja yang memadai dan (6) Desa tersebut berhubungan dengan obyek wisata lain yang sudah dikenal oleh masyarakat luas

Strategi Pengelolaan Desa Wisata, baik Desa Wisata Alam, Argo, Budaya, Kreatif, dll adalah:

- a. **Sumber daya manusia:** meningkatkan motivasi, pengetahuan, partisipasi, dan regenerasi warga masyarakat desa wisata untuk mengaktualisasikan dan mengkonservasi potensi alam dan budaya serta mengembangkan ekonomi kreatif melalui UMKM.
- b. **Kelembagaan** : meningkatkan lembaga pengelola desa wisata melalui upaya pengorganisasian yang baik, meningkatkan manajemen dan pengembangan jaringan untuk mengaktualisasikan dan mengkonservasi potensi alam dan budaya serta mengembangkan ekonomi kreatif melalui UMKM.
- c. **Prasarana:** meningkatkan prasarana pendukung desa wisata melalui upaya pendanaan, peningkatan peralatan, peningkatan pemanfaatan informasi, dan perluasan akses untuk mengaktualisasikan dan mengkonservasi potensi alam, budaya dan buatan manusia.

BAB 5.2 KASUS: POTENSI DAN PELUANG DESA DAN KAMPUNG WISATA PROVINSI LAMPUNG

5.2.1 Perkembangan Desa Wisata di Provinsi Lampung

Provinsi Lampung dengan luas 34.623,80 km² terdiri dari 15 Kabuapten/Kota memiliki 225 kecamatan dan 2.640 desa. Jumlah penduduk tahun 2016 adalah sebanyak 9.544.430 jiwa (BPS, 2016). Provinsi Lampung juga memiliki desa tradisional atau kampung tua yang tersebar di seluruh wilayah Lampung. Kampung tua tersebut memiliki kekuatan sejarah dan budaya, sehingga sangat potensial dikembangkan menjadi desa wisata. Disamping itu, Provinsi Lampung memiliki jumlah Pulau sebanyak 188 pulau yang teridiri dari pulau yang sudah punya nama ada 113 dan pulau yang belum punya nama ada 75 pulau. Pulau-pulau tersebut memiliki potensi wisata dan desa-desa yang ada di pulau-pulau tersebut dapat dikembangkan menjadi desa wisata.

Jika dicermati perkembangan desa wisata di Provinsi Lampung dalam beberapa dekade, maka secara garis besar dapat dibedakan dalam 2 tipe perkembangan yaitu: (1) Desa Wisata yang perkembangannya diawali dengan inisiatif pemerintah atau berbasis basis program pemerintah dan (2) Desa Wisata yang perkembangan diawali dengan inisiatif masyarakat/berbasis masyarakat. Desa wisata berbasis masyarakat yang dimaksud di sini artinya desa tersebut berkembang diawali dari program kegiatan oleh masyarakat, biasanya didampingi oleh LSM atau peneliti. Desa wisata berbasis pemerintah diawali adanya program dari pemerintah dan masyarakat bersama pemerintah melaksanakan program tersebut. Contoh berbasis masyarakat adalah: Desa Brajajarjosari (Lampung Timur) dan Desa Pahawang (Pesawaran), sedangkan yang berbasis program pemerintah adalah Desa Wana (Lampung Timur).

Desa Wisata Agro di Provinsi Lampung

Pada awal tahun 1990-an, Wisata Agro yang berkembang adalah wisata agro kebun karet di Sribawono dan kebun lada di Desa Wana (Kabupaten Lampung Timur). Sayangnya saat ini paket wisata agro karet dan lada ini hampir tidak pernah ditawarkan lagi, seiring rusaknya jalan lintas timur dan menurunnya kunjungan ke Taman Nasional Way Kambas (TNWK). Saat ini berkembang paket wisata baru yaitu Rumah Coklat/Kampung Coklat di Negeri Sakti, Kecamatan Gedong Tataan, Kabupaten Pesawaran dan Desa Brajajarjosari dengan buah jambu kristal dan pertaniannya.

Pendirian Rumah Coklat di Kabupaten Pesawaran dilatarbelakangi oleh luasnya perkebunan Kakao di Provinsi Lampung, khususnya Kabupaten Pesawaran dengan luas lahan tanaman Kakao sejumlah 27.373,49 Ha dengan hasil produksi pertahun 19.875,30 Ton Biji Kakao Kering dan tingkat produktivitas 858,25 Kg/Ha., dan keinginan untuk memberikan nilai tambah pada petani kakao, ide untuk mengolah biji kakao menjadi produk jadi. Dalam pengelolaannya Pabrik Mini Pengolahan kakao Andan Jejama dikelola oleh UPT Dinas Koperindag dan

mendapat alokasi anggaran dari APBD Kabupaten Pesawaran melalui Dinas Perindustrian dan Perdagangan Kabupaten Pesawaran. Pabrik mini Pengolahan Kakao Andan Jejama baru beroperasi secara utuh pada pertengahan Oktober tahun 2016 dan telah menghasilkan produk-produk diantaranya Cocoa butter, cocoa powder, candy, Blok cokelat dan minuman cokelat 3 in 1 dengan merk ANDAN dan KAHUUT.



Gambar 5.2.1: Desa Wisata Coklat, Negeri Sakti, Kecamatan Gedong Tatan, Kabupaten Pesawaran. Sumber: Koperindag dan Dinas Pertanian Kabupaten Pesawaran, 2018

Desa wisata yang juga sudah berkembang menjadi destinasi pariwisata adalah Desa Braja Harjosari di Lampung Timur. Desa yang mengandalkan kehidupan agraris desa mampu menarik wisatawan untuk berkunjung bahkan tinggal beberapa hari bersama masyarakat. Kehidupan tradisional yang khas sangat menarik bagi kelompok wisatawan tertentu. Pola ini juga bisa dikembangkan untuk kampung wisata agro lainnya seperti: lada, kopi, singkong, nenas yang merupakan komoditi unggulan di Provinsi Lampung. Biasanya desa wisata yang cepat berkembang adalah yang mudah di akses dan berada pada jalur wisata utama atau pada lokasi destinasi wisata unggulan di suatu wilayah atau tujuan wisata. Seperti Desa Baraja Harjosari, yang merupakan Desa Penyangga TNWK tidak menjual paket wisata gajah atau potensi TNWK, tetapi menawarkan di luar paket yang ada di Taman Nasional. Hal ini tentu sangat mendukung program pembatasan wisatawan ke Taman Nasional yang merupakan kawasan konservasi.

Kampung wisata berbasis agro Kebun Kopi, Cacao, Lada dan Karet



Gambar 5.2.2 : Desa Wisata Agro Lampung Timur dan Lampung Selatan Sumber:
Desa Braja Harjosari Maju Bersama

*Memuju Desa Wisata
 Sejahtera*

DESA BRAJA HARJOSARI

Home Berita Produk Potensi Desa Galeri Desa Kontak Kami

**DAFTAR PAKET
 WISATA DESA WAY KAMBA
 BRAJA HARJOSARI**

1. Agrowisata Jamur Tiram	Rp. 200.000 / Paket
2. Agrowisata Jambu Kristal	Rp. 35.000 / Orang
3. Pelatihan Pembibitan Vegetatif Tanaman Buah dan Bunga	Rp. 150.000 / Paket
4. Pelatihan Pembuatan Tungku	Rp. 150.000 / Paket
5. Bercocok Tanam Padi	Rp. 400.000 / Paket
6. Agrowisata Buah Nangka	Rp. 150.000 / Paket
7. Pengamatan Satwa Liar (Bila Beruntung)	Rp. 250.000 / Paket
8. Transportasi Gerobak Kerbau	Rp. 125.000 / Paket
9. Kuliner Bakar Ikan	Rp. 45.000 / Orang
10. Nasi Kotak / Prasmanan	Rp. 35.000 / Orang
11. Pertunjukan Kesenian Tari Bali	Rp. 1.300.000 / Paket
12. Homestay	Rp. 150.000 / Hari
13. Transportasi Kendaraan Mobil	Rp. 600.000 / Hari
14. Pelatihan Sadap (Deres) Karet	Rp. 150.000 / Paket
15. Belajar Kesenian Tari Bali	Rp. 75.000 / Orang
16. Pelatihan Pembuatan Tiwul	Rp. 150.000 / Paket
17. Tour Guide	Rp. 150.000 / Paket
18. Kunjungan Edukasi	Rp. 25.000 / Orang

CP : Tony Candra 081289801388
 Abdillah 085269151096

Website : www.desa-braja-harjosari.com
 Facebook : Wisata Desa Way Kamba

Desa Braja Harjosari Lampung Timur Mulai Dikunjungi Wisatawan Asing

Lampung Timur - Desa Braja Harjosari di Kecamatan Braja Selehah Kabupaten Lampung Timur mulai dikunjungi wisatawan mancanegara, setelah desa itu mulai 2016 mencanangkan diri sebagai desa wisata.

Kepala Desa Braja Harjosari, Misbakul Munir, menyebutkan mulai Senin hingga Selasa (14/02/2017) sejumlah wisatawan asing yang kesemuanya adalah mahasiswa Asal Melbourne, Australia melakukan kunjungan lapangan ke desanya sekaligus berwisata. Sebelumnya, menurut dia, banyak wisatawan mancanegara telah berkunjung ke desanya seperti dari Amerika, Australia, dan Kanada.

"Ada 10 mahasiswa asing asal negara Australia berkunjung ke desa kami sejak Senin hingga Selasa ini

Gambar 5.2.3 Desa Wisata Agro Lampung Timur Sumber: www
Kampung Tua Sebagai Desa Wisata Budaya

Kampung tua yang memiliki sejarah budaya di Provinsi Lampung pernah menjadi basis pembangunan dalam rangka penanggulangan kemiskinan pada masa pemerintahan Oemarsono (Gubernur Lampung periode 1998-2002). Misi kebijakan ini mengatasi kemiskinan di Kampung Tua dengan pokok-pokok gagasan program yaitu memperkuat peran lembaga adat dan pemberian dana kepada masyarakat kampung tua. Menurut Rahmad (2016), adanya kepentingan lain dalam program ini menuai manfaat yang beragam, derajat perubahan yang diperoleh sangat sulit karena sangat mendasar, kerancuan sistem pertanggungjawaban dan sumber daya manusia di lembaga adat yang kurang memadai. Selanjutnya, dalam pelaksanaan Program Kampung Tua, peranan lembaga adat sangat dominan walau diakui masih banyak kekurangan, sedangkan kepatuhan dilihat dari lembaga adat membentuk KUM-KT dan UPK-KT dan partisipasi dilihat dari masyarakat untuk hadir dalam musyawarah.

KAMPUNG WISATA Berbasis Budaya



Gambar 5.2.4 Desa Budaya di beberapa Kabupaten di Provinsi Lampung Sumber: google, 2017

Desa Wana, Kabupaten Lampung Timur

Perkembangan Desa wisata di Provinsi Lampung sudah dimulai sejak dekade awal tahun 1990 an, dimana saat ditetapkan Desa Wana sebagai salah satu Kampung Tua di Kabupaten Lampung Timur menjadi Desa Wisata yang ramai dikunjungi wisatawan dan Kampung Olok Gading di Kota Bandarlampung. Desa Wana menjadi bagian dari paket wisata TNWK dan sekitarnya, paket ini didukung paket wisata agro yaitu kebun karet dan kebun lada. Sayang sekali dengan menurunnya jumlah wisatawan ke TNWK, karena infrastruktur yang kurang mendukung, terutama jalan lintas timur yang seringkali rusak menyebabkan menurunnya paket-paket wisata ke destinasi ini. Saat ini pariwisata minat khusus atau tematik seperti wisata agro terus makin berkembang seperti : geowisata, wisata edukasi, filantropi, kuliner, rempah, olah raga dan sebagainya. Dalam beberapa tahun , di Provinsi Lampung berkembang desa wisata tematik yang berbasis pertanian seperti: Desa Coklat (Rumah Coklat) di Negeri Sakti, Kabupaten Pesawaran, Desa Wisata Agro Braja Harjosari, Kabupaten Lampung Timur.

Desa Wana merupakan satu desa tradisional yang terletak di Kecamatan Melinting, Kabupaten Lampung Timur. Desa Wana merupakan satu dari tujuh (7) desa inti masyarakat Lampung Melinting, sekaligus merupakan salah satu dari enam (6) Desa Pewaris Kebudayaan Asli Keratuan Melinting. Hampir separuh dari rumah penduduk di Desa Wana masih menggunakan arsitektur tradisional rumah adat Lampung, yakni rumah panggung dengan bahan kayu. Berjarak sekitar 70 km dari Kota Bandar Lampung, Desa Wana yang merupakan Desa Tradisional di Lampung Timur ini dapat dicapai dalam tempo 3 jam perjalanan jika melalui jalur Panjang – Sribhawono. Sebagian masyarakat Desa Wana ini juga masih menggunakan beberapa alat tradisional untuk kehidupan sehari-hari, diantaranya adalah mereka masih memasak menggunakan tungku kayu. Desa Wana memiliki luas wilayah sebesar 1.021 ha, dengan jumlah penduduk sekitar 10.000 jiwa dari sekitar 2.435 Kepala Keluarga, dengan mayoritas profesi penduduknya adalah Petani dan Buruh Tani. Komposisi penduduk berjenis kelamin laki-laki dan perempuan di Desa Wana hampir berimbang. Unikny meskipun merupakan Desa Adat Lampung, sekitar separuh penduduk Desa Wana berasal dari suku lain, seperti Suku Jawa, Padang, Bali, dan Batak.

Menurut Iskandar, Kaur Pemerintahan di Desa Wana, ada sekitar 100 rumah panggung yang yang masih dijaga keasliannya sejak dulu di Desa Wana. Masyarakat Desa Wana yang masih menjaga budaya tradisionalnya berupa Arsitektur Rumah Adat, Tari Melinting, Kuliner khas Lampung Melinting, termasuk bidang pertanian untuk wisata agro, khususnya kebun lada, coklat, buah durian, duku dan manggis. Potensi wisata Desa Wana telah dilihat Pemerintah Kabupaten Lampung Timur sejak lama, bahkan sudah digadang sebagai desa wisata sejak tahun 1994. Pada tahun itu Pemerintah Provinsi Lampung menetapkan Desa Tradisional Wana sebagai salah satu obyek pariwisata budaya. Ungkapan Indonesia “pariwisata budaya” atau sering diringkas menjadi “wisata budaya”. (<https://kelilinglampung.wordpress.com/.../rumah-tradisional-di-desa-wana-lampung-timur>, 2017)



Gambar 5.2.5 Desa Wana Lampung Timur Sumber: Yopie Pankey, 2013

Desa Pagar Dewa, Kabupaten Way Kanan

Kampung etnik Pagardewa berada di depan pusaran pertemuan sungai Way Kanan dan Way Kiri itu dikenal sebagai negeri para dewa. Belasan makam keramat bertakhta di situ. Puluhan burung bangau putih seringkali dapat ditemui sedang bercanda riang di ranting-ranting serut yang memagari Way Kanan di Kampung Pagardewa, Tulang Bawang Barat. Dari sungai itu, idealnya pengunjung bertamu ke Pagardewa untuk menjejak kearifan lokal yang

masih tertinggal. Sebab, dari sisi sejarah Way Kanan, Way Kiri, dan Way Tulangbawang adalah awal permukiman masyarakat Lampung bermukim.

Kampung Gedung Meneng, Kabupaten Tulang Bawang.

Kampung Gedungmeneng, Tulangbawang. Kampung tua di pinggir Way Tulangbawang ini dipercaya sebagai serpihan Kerajaan Tulangbawang. Tidak ada lintasan darat lain untuk sampai ke kampung etnik ini, kecuali melewati jalan kebun tebu sejauh 52 kilometer dari Menggala. Kampung Gedungmeneng ini menyimpan benda-benda peninggalan tempo dulu yang konon cukup menjadi misteri. Di kampung di atas pulau pasir di pinggir Way Tulangbawang itu, rumah-rumah penduduk masih asli, rumat etnik Lampung dapat ditemui. Meskipun sudah ada gedung museum tapi kondisinya sudah rusak. Bangunan ini sudah 15 tahun., ukuran 6 x 8 meter dan sudah saatnya direnovasi. Kampung Gedungmeneng, merupakan kampung tertua dengan penduduk 6.500-an jiwa ini tergolong kampung miskin, belum punya jalan berbatu, dan kekurangan gedung SD.

Kampung Rungklok, Kabupaten Lampung Selatan

Terletak Di Desa Rulung Helok Kecamatan Natar Kabupaten Lampung Selatan, tedapat sebuah kampung yang berpenduduk tidak lebih dari 40 Kepala Keluarga dengan penduduk 320 jiwa, bernama Rungklok masyarakat menyebutnya, dimana kampung tersebut adalah merupakan kampung pribumi suku Lampung tertua di Lampung ([SuaraLampung Selasa, 24 Juni 2014](#)). Kampung tersebut pernah dipimpin oleh seorang ketua adat Lampung yang sangat terkenal dengan gelar adat Tuan Kuasa, dia adalah Ibrahim Tuan Kuasa, dimana kampung tersebut diperkirakan telah ada sejak jaman Portugis, dilihat dari peninggalan yang ada berupa sebatang pohon tua yang konon ditanam oleh Tuan kuasa bersamaan dengan awal berdirinya kampung tersebut. Kampung Rungklok juga memiliki pemandangan yang sangat indah, dimana kampung tersebut terletak di sepanjang sungai Way Sekampung yang menjadi batas alam wilayah Kabupaten Pesawaran dan Lampung Selatan, dimana di kampung tersebut berdiri kokoh bangunan peninggalan jaman kolonial belanda berupa dam atau bendungan yang dibangun pada tahun 1898, juga ada banker perlindungan untuk mempertahankan dari serangan musuh, juga sebuah jembatan gantung yang indah.

Desa Kenali, Kabupaten Lampung Barat

Kenali adalah ibukota wilayah Kecamatan Belalau, Provinsi Lampung. Pekon ini berada 20 kilometer dari Liwa, ibukota kabupaten. Nama pekon ini berasal dari Kinali, suatu wilayah yang berada di Sumatera Barat sekarang. Nama ini diberikan oleh Umpu Belunguh, seorang penyebar Islam dari Semenanjung Arab yang pernah berdiam lama di Kinali. Nama Kinali dapat pula dihubungkan dengan Kendali, suatu kerajaan yang disebutkan oleh Wang Gungwu mengirimkan utusan ke Tiongkok. Desa Traditional Kenali Merupakan salah satu kampung tua (km 225), dengan suasanakelokalan dan tradisinya masih dapat dijumpai dan dirasakan bagi tamu/ pengunjung yang datang. Deretan rumah-rumah tua dan asli bertiang kayu berasitektur khas. Pola arsitektur khas (manok ngeghem dll) menjadi ciri khas dengan ruangan dan veranda yang luas dan tangga rumah, pintu / jendela yang ditentukan secara

khusus. Biasanya ruangan dapur menyatu dengan rumah dan lumbung padi yang terpisah. Koleksi benda budaya dan seni tradisional masih bisa disaksikan disini. Dalam perjalanan sejarahnya pekon Kenali merupakan kampung tradisionalnya dimana didalamnya terdapat komunitas masyarakat sai batin yang dipimpin oleh pimpinan adatnya (punyimbang). Setiap permasalahan adat didiskusikan dalam suatu musyawarah adat yang dipimpin oleh seorang pemimpin adat.

5.2.2 Potensi Kampung Wisata di Kota Bandarlampung

Kampung kota adalah kawasan permukiman yang memiliki kepadatan tinggi, dan cenderung termarjinalkan oleh perkembangan kota itu sendiri. Kampung kota cenderung memiliki karakteristik yang padat, tumbuh secara organik dan menyebar serta membentuk kelompok-kelompok hunian (*clustering*) dengan tata aturan/normanya masing-masing. Karakter ini semakin unik ketika sebuah kampung kota merupakan kampung bersejarah/tradisional, yang menjadi sumber kultural dan embrio pertumbuhan suatu kawasan/kota.

Kota Bandar Lampung berdasarkan tipologi dan morfologi yang terbentuk merupakan kota yang tumbuh secara organik. Wilayah yang berbukit, berdekatan dengan pantai dan dialiri oleh beberapa sungai menjadi faktor pembentuk struktur kotanya, yang pada awalnya terpisah antara kota pantai (Teluk Betung dan sekitarnya) dan kota diperbukitan (Tanjung Karang Pusat dan sekitarnya). Kondisi alamiah ini yang menyebabkan struktur Kota Bandar Lampung terbentuk sedemikian, diawali dengan pola pertumbuhan yang mengelompok guna menyesuaikan pada lokasi yang memungkinkan untuk bermukim, dan membentuk klaster-klaster permukiman.

Kampung Budaya Negeri Olok Gading, Kota Bandarlampung

Kampung Negeri Olok Gading di kawasan Teluk Betung merupakan klaster permukiman lama yang masih eksis yang bertahan ditengah pertumbuhan kota Bandar Lampung yang semakin pesat. Kelurahan Negeri Olok Gading ditetapkan sebagai salah satu kawasan cagar budaya berdasarkan Peraturan Daerah Kota Bandar Lampung Nomor 10 Tahun 2011 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Bandar Lampung Tahun 2011-2030. Namun demikian, sebagaimana kondisi kampung budaya pada umumnya, tekanan pertumbuhan kota menjadi ancaman bagi keutuhan kampung ini. Lokasi disekitar kampung sudah tumbuh menjadi permukiman modern dengan fasilitas penunjang yang memadai dan dianggap lebih nyaman untuk bermukim.

Kampung Budaya Negeri Olok Gading merupakan kampung adat dari Marga Balak Saibatin Bandar Lampung. Berdasarkan kajian sejarah (Saputra, 2017), Marga Balak berasal dari Buay Runjung di Bengkunt, Lampung Barat, disatukan kedalam satu marga menjadi Marga Telukbetung. Menurut naskah Tambo Kemandaran Marga Balak yang menyatakan, bahwa di Teluk Betung telah terdapat perkampungan yaitu Kampung Negeri Olok Gading yang didirikan oleh Ibrahim Gelar Pangeran Pemuka yang hijrah dari Bengkunt untuk mendirikan wilayah kedudukan adat di Teluk Betung. Perpindahan menuju ke Teluk Betung ini ditandai dengan berdirinya Kampung Negeri dan Lamban Balak dipesisir Teluk Betung pada tahun 1618 Masehi

yaitu Rumah Adat Lamban Balak yang terdapat di Kampung Negeri. Lamban Dalam Kebandaran Marga Balak Lampung Pesisir terletak di Kelurahan Negeri Olok Gading Kecamatan Teluk Betung Barat Kota Bandar Lampung. Kelurahan Negeri Olok Gading merupakan Kebandaran pertama yang ada di Bandar Lampung. Sebelah Utara berbatasan dengan Kali Belau, sebelah Selatan berbatasan dengan Kelurahan Bakung, sebelah Barat berbatasan dengan Kelurahan Sukarame II dan sebelah Timur berbatasan dengan Kelurahan Kuripan. Luas Kelurahan Negeri Olok Gading adalah 109 Ha, berupa dataran tinggi, dengan ketinggian rata-rata berkisar 100 meter di atas permukaan laut.

Pemberdayaan kampung budaya atau kampung bersejarah adalah dengan menjadikan kampung tersebut menjadi Kampung wisata budaya. Kampung wisata budaya memiliki pengertian adanya pemberdayaan aspek manusianya. Pemberdayaan ini dapat melalui pelestarian aktivitas budaya, pelestarian entitas fisiknya (bangunan dan ruang), produk unggulan maupun keunikan aspek alamiahnya. Hasilnya adalah suatu kampung yang memiliki potensi menarik, khususnya bila ditinjau dari aspek kepariwisataan menuju wisata kota (*urban tourism*). Kampung wisata dimaksudkan untuk memberdayakan keunikan kampung menjadi nilai jual yang tinggi yang pada akhirnya dapat menjadi identitas unik kota dan peningkatan perekonomian masyarakat.

Hasil penelitian penulis bersama tim di Universitas Lampung tahun 2017 diketahui bahwa Kampung Negeri Olok Gading sebagai kampung budaya/sejarah hingga kondisi saat ini masih memiliki faktor-faktor penting dan potensial untuk kegiatan budaya dan wisata. Keberadaan landmark utama Lamban Balak dan beberapa bangunan tradisional lain yang masih ada dapat menjadi modal utama dalam membentuk atmosfir kampung sebagai kampung budaya. Hal ini diperkuat dengan masih adanya tata nilai adat istiadat Lampung yang diterapkan oleh masyarakat serta nilai-nilai seni budaya yang juga masih dipertahankan. Pada sisi lain, aspek perkembangan kawasan menjadi ancaman serius bagi penurunan fungsi dan peran kampung sebagai kampung budaya. Peningkatan aksesibilitas kawasan yang tinggi disertai dengan tumbuhnya fungsi-fungsi baru seperti perumahan Citra Garden menjadi tantangan tersendiri bagi keutuhan kampung dalam mempertahankan identitas dan jati dirinya. Dalam hal ini, apabila kampung ini dapat berhasil mempertahankan identitasnya, maka kampung Negeri Olok Gading dapat menjadi entitas unik diantara kawasan sekelilingnya yang modern, sehingga dapat menjadi daya tarik wisata tersendiri bagi Kota Bandar Lampung.



GambarBangunan Rumah Tradisional di Kampung Olok Gading dsk. Sumber: Citra, dkk, 2017

Kampung Wisata Pulau Pasaran, Kota Bandarlampung

Potensi dan Peluang Pulau Pasaran

Pulau Pasaran salah satu wilayah pulau daratan reklamasi yang berpotensi menjadi sebuah wisata unik karena faktor dari karakteristik lokasi, kegiatan masyarakat, serta potensi wisata lainnya. Pemikiran masyarakat yang masih terbatas untuk bagaimana mendapatkan uang selain mengandalkan aktivitas perikanan. Daya tarik wisata yang dapat dikembangkan adalah adalah: wisata kuliner, wisata pemancingan, wisata mangrove, wisata budaya/aktivitas nelayan dan wisata belanja produk perikanan. Hasil penelitian yang pernah penulis lakukan di Pulau Pasaran adalah bahwa Pulau Pasaran sebenarnya telah memenuhi syarat menjadi salah satu destinasi wisata sesuai potensinya, namun masih banyak hal yang harus dibenahi untuk mendukung menjadi sebuah desa wisata. Kesadaran Masyarakat juga di butuhkan untuk menerapkan dan mendukung akan sadar wisata dengan peran sebagai tuan rumah yang mendukung gerakan gerakan wisata. Dibutuhkan Pembinaan dan pendampingan dari pemerintah dalam mengembangkan Pulau Pasaran menjadi sebuah destinasi Desa Wisata yang ada di Kota Bandar Lampung.

Rekomendasi program kepada masyarakat:

- Masyarakat lebih membuka pola pikir dalam segi perekonomian jangka panjang terhadap semua potensi yang ada di pulau Pasaran
- Mempunyai kesadaran wisaata dalam hal pengembangan Pulau Pasaran menjadi Desa Wisata.
- Masyarakat dan pemerintah daerah melakukan kerja sama dalam hal untuk mengelola ataupun mengembangkan potensi yang ada.
- Masyarakat lebih menjaga kebersihan wilayah di Pulau Pasaran.

Rekomendasi program kepada pemerintah daerah:

- Pemerintah daerah menegaskan masalah status Pulau Pasaran sebagai Desa Wisata dalam dokumen kebijakan kepariwisataan daerah.
- Melakukan sosialisasi dan membagi ilmu kepariwisataan kepada masyarakat.
- Mendukung pariwisata daerah untuk mewujudkan salah satu tujuan pariwisata yaitu membuka lapangan pekerjaan dan mengurangi angka kemiskinan.

- Melakukan Pembinaan kepada masyarakat untuk mengembangkan Desa Wisata Pulau Pasaran dengan potensi yang ada.
- Melakukan kerja sama dengan berbagai pihak untuk mendukung pengembangan desa Wisata Pulau Pasaran.

PULAU PASARAN SEBAGAI DESA WISATA SENTRA IKAN ASIN KOTA BANDARLAMPUNG

POTENSI:

Pulau Pasaran salah satu wilayah pulau daratan reklamasi yang berpotensi menjadi sebuah wisata unik karena faktor dari karakteristik lokasi, kegiatan masyarakat, serta potensi wisata lainnya. Pemikiran masyarakat yang masih terbatas untuk bagaimana mendapatkan uang selain mengandalkan aktivitas perikanan.

PELUANG:

- WISATA KULINER
- WISATA PEMANCINGAN
- WISATA MANGROVE
- WISATA BUDAYA/AKTIVITAS NELAYAN
- WISATA BELANJA PRODUK PERIKANAN



Gambar 5.2.6 Pulau Pasaran sebagai Kampung Wisata Kota Bandarlampung

5.2.3 Penutup

Provinsi Lampung memiliki lebih kurang 2640 Desa yang terdiri dari Kampung, Pekon dan Kelurahan), sebagian besar Desa yang potensial untuk pariwisata berada di pesisir pantai dan termasuk desa miskin. Peluang pengembangan Desa Wisata untuk peningkatan kesejahteraan masyarakat menjadi penting di kawasan pesisir Lampung. Adanya anggaran dana desa (ADD) dapat dimanfaatkan untuk pembangunan Desa yang lebih produktif daripada sebagian besar digunakan untuk pembangunan infrastruktur desa yang mahal.

Provinsi Lampung juga memiliki banyak Kampung Tua dimana tempat bermukim suku asli Lampung dengan budaya yang masih terjaga. Hanya saja masih kualitas sumber daya manusia di Kampung Tua masih relatif rendah. Kampung Tua juga terancam pembangunan fisik yang membutuhkan lahan karena pertumbuhan penduduk dan urbanisasi. Sebagai warisan budaya Kampung Tua memiliki nilai yang tinggi untuk menarik kedatangan wisatawan. Perlu adanya kebijakan dan program yang memprioritaskan konservasi Kampung Tua di Provinsi Lampung untuk dikembangkan sebagai Desa Budaya, disamping juga perlu dikembangkan desa wisata berbasis alam (bahari, pegunungan dan pertanian) serta ekonomi kreatif.

BAB VI

PENUTUP

PERENCANAAN PARIWISATA BERKELANJUTAN

6.1 Pariwisata dan Pembangunan Berkelanjutan

Sustainable tourism atau pariwisata berkelanjutan biasanya adalah penerapan konsep pembangunan berkelanjutan yang umum ke pariwisata sebagai sektor ekonomi tertentu. Konsep pembangunan berkelanjutan dipopulerkan pada akhir 1980an dengan diterbitkannya *The Our Common Future* oleh Komisi Dunia untuk Lingkungan dan Pembangunan (WCED 1987). Mengingat pentingnya dan kompleksitas dari isu-isu tersebut, tidak dapat dipungkiri bahwa sekarang ada banyak interpretasi yang berbeda mengenai pembangunan berkelanjutan dan apa artinya dalam konteks pariwisata.

Laporan Komisi Lingkungan dan Pembangunan Dunia (WCED 1987), yang umumnya dikenal di Brundtland Report, memberi dorongan besar pada konsep dan praktik pembangunan berkelanjutan. Lima prinsip dasar keberlanjutan diidentifikasi dalam laporan ini:

1. Gagasan tentang perencanaan dan strategi holistik yang menghubungkan masalah ekonomi, lingkungan dan sosial;
2. Pentingnya melestarikan proses ekologis penting;
3. Kebutuhan untuk melindungi keanekaragaman hayati dan warisan manusia;
4. Kebutuhan pembangunan terjadi sedemikian rupa sehingga produktivitas dapat dipertahankan dalam jangka panjang untuk generasi mendatang (konsep ekuitas antar negara); dan
5. Tujuan mencapai keseimbangan yang lebih baik antara keadilan dan kesempatan antar negara.

Fokus Laporan Brundtland hanya diperkuat oleh penilaian internasional mengenai keadaan lingkungan planet dan pernyataan tujuan sehubungan dengan keberlanjutan dalam 20 tahun sejak diterbitkan. Pada akhir 1980-an mulai banyak penelitian tentang potensi dampak wisata terhadap lingkungan, sosial budaya dan ekonomi di tempat-tempat wisata di seluruh dunia (Smith, 1977, 1989).

Pada tahun 1992, dalam *United Nation Conference on Environment and Development –the Earth Summit*– di Rio de Janeiro, dirumuskan program tindak yang menyeluruh hingga abad ke-21 yang disebut Agenda 21, yang kemudian diadopsi oleh 182 negara peserta konferensi termasuk Indonesia. Agenda 21 merupakan *blueprint* untuk menjamin masa depan yang berkelanjutan dari planet bumi dan merupakan dokumen yang mendapatkan kesepakatan internasional yang sangat luas, menyiratkan konsensus dunia dan komitmen politik di tingkat yang paling tinggi.

Dalam tataran kepariwisataan internasional, pertemuan Rio ditindaklanjuti dengan Konferensi Dunia tentang Pariwisata Berkelanjutan pada tahun 1995 yang merekomendasikan

pemerintah negara dan daerah untuk segera menyusun rencana tindak pembangunan berkelanjutan untuk pariwisata serta merumuskan dan mempromosikan serta mengusulkan Piagam Pariwisata Berkelanjutan.

Prinsip-prinsip dan sasaran-sasaran dari piagam tersebut adalah bahwa:

1. Pembangunan pariwisata harus berdasarkan kriteria keberlanjutan, dapat didukung secara ekologis dalam waktu yang lama, layak secara ekonomi, adil secara etika dan social bagi masyarakat setempat.
2. Pariwisata harus berkontribusi kepada pembangunan berkelanjutan dan diintegrasikan dengan lingkungan alam, budaya dan manusia.
3. Pemerintah dan otoritas yang kompeten, dengan partisipasi lembaga swadaya masyarakat dan masyarakat setempat harus mengambil tindakan untuk mengintegrasikan perencanaan pariwisata sebagai kontribusi kepada pembangunan berkelanjutan.
4. Pemerintah dan organisasi multilateral harus memprioritaskan dan memperkuat bantuan, langsung atau tidak langsung, kepada proyek-proyek pariwisata yang berkontribusi kepada perbaikan kualitas lingkungan.
5. Ruang-ruang dengan lingkungan dan budaya yang rentan saat ini maupun di masa depan harus diberi prioritas khusus dalam hal kerja sama teknis dan bantuan keuangan untuk pembangunan pariwisata berkelanjutan.
6. Promosi/dukungan terhadap berbagai bentuk alternatif pariwisata yang sesuai dengan prinsip-prinsip pembangunan berkelanjutan.
7. Pemerintah harus mendukung dan berpartisipasi dalam penciptaan jaringan untuk penelitian, diseminasi informasi dan transfer pengetahuan tentang pariwisata dan teknologi pariwisata berkelanjutan.
8. Penetapan kebijakan pariwisata berkelanjutan memerlukan dukungan dan sistem pengelolaan pariwisata yang ramah lingkungan, studi kelayakan untuk transformasi sektor, dan pelaksanaan berbagai proyek percontohan dan pengembangan program kerjasama internasional.

Agenda 21, program aksi pembangunan berkelanjutan yang disepakati pada KTT Bumi 1992, berpendapat bahwa peraturan lingkungan hidup oleh industri sebagai tindakan prioritas untuk mencapai tujuannya (UNCED 1992). Ini berisi tiga puluh dua ketentuan yang ditargetkan pada perusahaan transnasional dan ini memberikan tolok ukur yang tepat terhadap komitmen dan kemajuan lingkungan terhadap perbaikan lingkungan yang dapat dievaluasi. Bagaimana industri pariwisata bisa memenuhi ketentuan ini? Pada tingkat umum, membandingkan Prinsip Lingkungan Travel Dunia dan Dewan Pariwisata (1991) terhadap ketentuan Agenda 21 mengungkapkan:

- mengenai tanggung jawab lingkungan perusahaan dan sistem manajemen lingkungan yang sebagian sesuai dengan empat dari delapan ketentuan
- tentang pola produksi dan konsumsi yang berwawasan lingkungan sesuai dengan tiga dari delapan ketentuan
- mengenai risiko lingkungan dan minimisasi bahaya kesesuaian parsial pada dua dari sepuluh ketentuan
- pada akuntansi lingkungan biaya penuh tidak menyebutkan empat ketentuan

- mengenai kegiatan dukungan lingkungan internasional yang tidak menyebutkan dua ketentuan (UNCTAD 1996)

Elemen lingkungan dan sosio-ekonomi yang saling terkait dapat dilihat dalam definisi oleh World Tourism Organization (1998: 21): 'Pengembangan pariwisata berkelanjutan memenuhi kebutuhan wisatawan sekarang dan wilayah tuan rumah sekaligus melindungi dan meningkatkan kesempatan untuk masa depan'. Pariwisata berkelanjutan dipertimbangkan untuk mengarah pada pengelolaan semua sumber daya sedemikian rupa sehingga kebutuhan ekonomi, sosial dan estetika dapat dipenuhi dengan tetap menjaga integritas budaya, proses ekologis yang penting, keanekaragaman hayati, dan sistem pendukung kehidupan '.

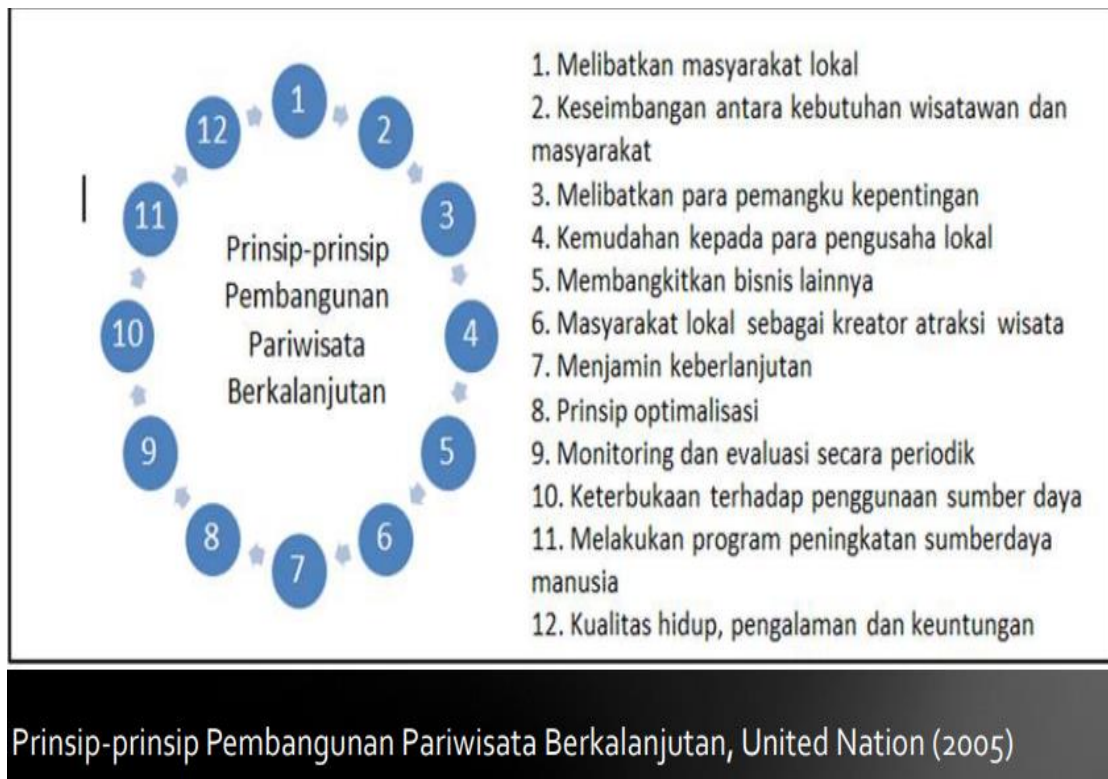
Definisi konseptual dan keprihatinan praktis pengembangan pariwisata lestari dan pariwisata berkelanjutan telah mendapat perhatian akademis dan pemerintah yang cukup besar dan telah mendapat banyak kritik (Bramwell and Lane, 1993; Butler, 1998; Hall and Lew, 1998; Mowforth and Munt, 1998; Cohen, 2002; Dwyer dan Sheldon, 2005; Miller dan Twining-Ward, 2005). Beberapa masalah utama akan dibahas di sini untuk menggambarkan secara singkat bagaimana bidang penyelidikan telah terbentuk dalam tiga dekade terakhir dan menentukan adegan untuk sisa bab ini. Dalam konteks masalah praktis, telah terjadi pengabaian relatif tentang bagaimana menerapkan prinsip-prinsip yang dapat dipuji dalam pariwisata dan menjawab alasan mengapa bisnis dan pemerintah masing-masing harus mempertimbangkan kinerja lingkungan, sosial dan budaya mereka daripada keuntungan finansial mereka. Secara khusus, kebingungan konseptual ada dalam literatur di mana masalah sektoral yang sempit dan kontribusi pariwisata terhadap hasil berkelanjutan yang lebih luas bertentangan.

Bramwell dkk. (1996) berpendapat bahwa pariwisata berkelanjutan memiliki tujuh dimensi, yaitu lingkungan, budaya, politik, ekonomi, sosial, manajerial dan pemerintahan. Kompleksitas dan sifat konsep yang sarat dengan nilai ini berarti bahwa pendekatan terhadap pengembangan dan pemasaran pariwisata berkelanjutan akan bervariasi antara tujuan wisata. Diskusi ini juga menyarankan bahwa pendekatan yang diadopsi akan mencerminkan keadaan lokal seperti tahap pengembangan tujuan wisata dan budaya politik dan kelembagaannya, yang pada gilirannya mempengaruhi apa yang dianggap diinginkan, sesuai dan layak dilakukan.

6.2 Prinsip Pembangunan Pariwisata Berkelanjutan

Perencanaan pariwisata berkelanjutan adalah bagaimana menggabungkan antara prinsip pembangunan berkelanjutan ke dalam proses perencanaan pariwisata. Persyaratan pariwisata berkelanjutan menurut UN (2005) adalah: (1) melibatkan masyarakat lokal, (2) ada keseimbangan antara kebutuhan wisatawan dan masyarakat, (3) melibatkan pemangku kepentingan (kolaborasi), (4) ada kemudahan kepada pengusaha lokal, (5) membangkitkan bisnis lainnya terutama skala lokal, (6) masyarakat lokal sebagai aktor utama dalam hal kreator atraksi wisata, (7) jaminan keberlanjutan, (8) optimalisasi sumber daya yang ada, (9) movev secara berkala, (10) transparansi atau keterbukaan dalam penggunaan sumber daya, (1)

melaksanakan program peningkatan sumber daya manusia, serta (12) peningkatan kualitas hidup, pengalaman dan keuntungan. Lebih jelas dapat dilihat pada Gambar 6.2.1.



Gambar 6.2.1 Prinsip-prinsip Pembangunan Pariwisata Berkelanjutan, (Sumber: UN, 2005)

6.3 Perencanaan Pariwisata Berkelanjutan

Perencanaan pariwisata perlu dilakukan secara sistematis dan selaras dengan perencanaan wilayah dan kota, karena keinginan untuk berwisata akan meningkat seiring dengan pertumbuhan penduduk (Sutriadi, 2018) dan seluruh aktivitas wisata yang dilakukan berkaitan dengan pemanfaatan ruang dan waktu. Oleh sebab itu perencanaan dan pembangunan pariwisata berkelanjutan dapat dicapai, jika pariwisata menjadi bagian yang terintegrasi dalam perencanaan dan pembangunan wilayah dan kota. Pembangunan pariwisata yang berkelanjutan dimulai dari perencanaan pariwisata yang berkelanjutan, dimana mempertimbangkan prinsip-prinsip pembangunan berkelanjutan. Prinsip perencanaan pariwisata berkelanjutan dapat terlaksana jika perencanaan tersebut memiliki tiga karakter utama (3T) yaitu terarah, terintegrasi dan terlibat. Selanjutnya dalam pelaksanaan rencana tersebut sangat tergantung pada kepemimpinan (*leadership*) yang mampu membangun kolaborasi, sinergi dan partisipasi seluruh stakeholders. Perencanaan pariwisata berkelanjutan ini adalah proses yang berupa siklus dengan umpan balik yang terus menerus dan sebagai pengawalnya adalah komunikasi yang baik. Ruang-ruang komunikasi harus diciptakan agar pendekatan kolaboratif dapat berjalan.



Gambar 6.3.1 Prinsip-prinsip Perencanaan Pariwisata Berkelanjutan

Hal penting dalam perencanaan kawasan wisata adalah mampu menilai potensi calon kawasan agar dapat menarik wisatawan. Manfaat perencanaan spasial kawasan wisata yaitu:

1. Dapat mengurangi dampak negatif, terutama, terhadap lingkungan, dalam dan sekitar kawasan misalnya, pembukaan kawasan yang tidak efisien dan baik yang menyebabkan erosi, penumpukan sampah, pencemaran lainnya.
2. Dapat menghindari pembangunan jalur transportasi yang tidak efisien dan berbahaya serta tidak menyajikan bentang alam (view) dengan visual yang tertata baik .
3. Merupakan salah satu solusi alternatif untuk mengembangkan suatu kawasan yang akomodatif terhadap peluang kepariwisataan (lokal dan regional), kepuasan pengunjung, kesejahteraan masyarakat sekitar kawasan dan juga mengendalikan dan melestarikan lingkungannya.
4. Kegiatan pariwisata awalnya tidak menimbulkan implikasi masalah spasial, namun multiplier effect yang dimiliki industri pariwisata cukup tinggi, sehingga menimbulkan banyak masalah spasial bila tidak dikendalikan sejak awal.
5. Pemanfaatan ruang atau wilayah yang tidak teratur akan berpengaruh pada aspek fisik dan visual alami. Dalam jangka panjang, mempengaruhi pula aspek ekonomi dan sosial wilayah tersebut.
6. Dapat dinyatakan bahwa pariwisata dan pembangunan berkelanjutan merupakan satu hal yang tidak dapat dipisahkan. Sebab itu strategi spasial pengembangan pariwisata harus memperhatikan juga keterkaitan antar wilayah, secara ekologis dan sosial. Selain

itu persyaratan subyek dan masalah yang harus ditangani dalam pengembangan kawasan wisata berkelanjutan mencakup:

7. Nilai-nilai yang harus dilindungi: nilai biologi, nilai-nilai habitat, nilai-nilai keindahan serta nilai warisan budaya.
8. Panduan konstruksi yang terbaik: meminimalkan pembukaan bentang alam, pemeliharaan cara penyaluran, gangguan terhadap tanah yang minimal, cara pencegahan munculnya tanaman eksotik dan penyakit, pembatasan area dengan lingkungan yang dilindungi, cara memperlakukan vegetasi yang telah dibuka dan prosedur pemugaran.
9. Manajemen limbah dengan cara yang menarik dengan menghindari polusi pada badan air, pengelolaan sampah, dampak minimum pengolahan limbah cair, peraturan pembuangan sampah padat serta daur ulang sampah.
10. Pelatihan staf: pelatihan pendahuluan, pelatihan pengawasan, pengawasan, jaminan mutu dan cara melaporkan
11. Partisipasi masyarakat: pendekatan pendidikan, pendekatan aktivitas ekonomi dan partisipasi keputusan
12. Lain-lain: pengelolaan kebakaran, audit lingkungan dan penyimpanan barang berbahaya.

Dalam lingkup internasional, pembangunan pariwisata berkelanjutan dapat dikaitkan dengan tujuan pembangunan berkelanjutan (*Sustainable Development Goals*) atau *SDGs*. Sejalan dengan *SDGs*, pembangunan pariwisata dapat dikaitkan dengan tujuan nomor 8, 12 dan 14.

PARIWISATA BERKELANJUTAN DI SDGs:

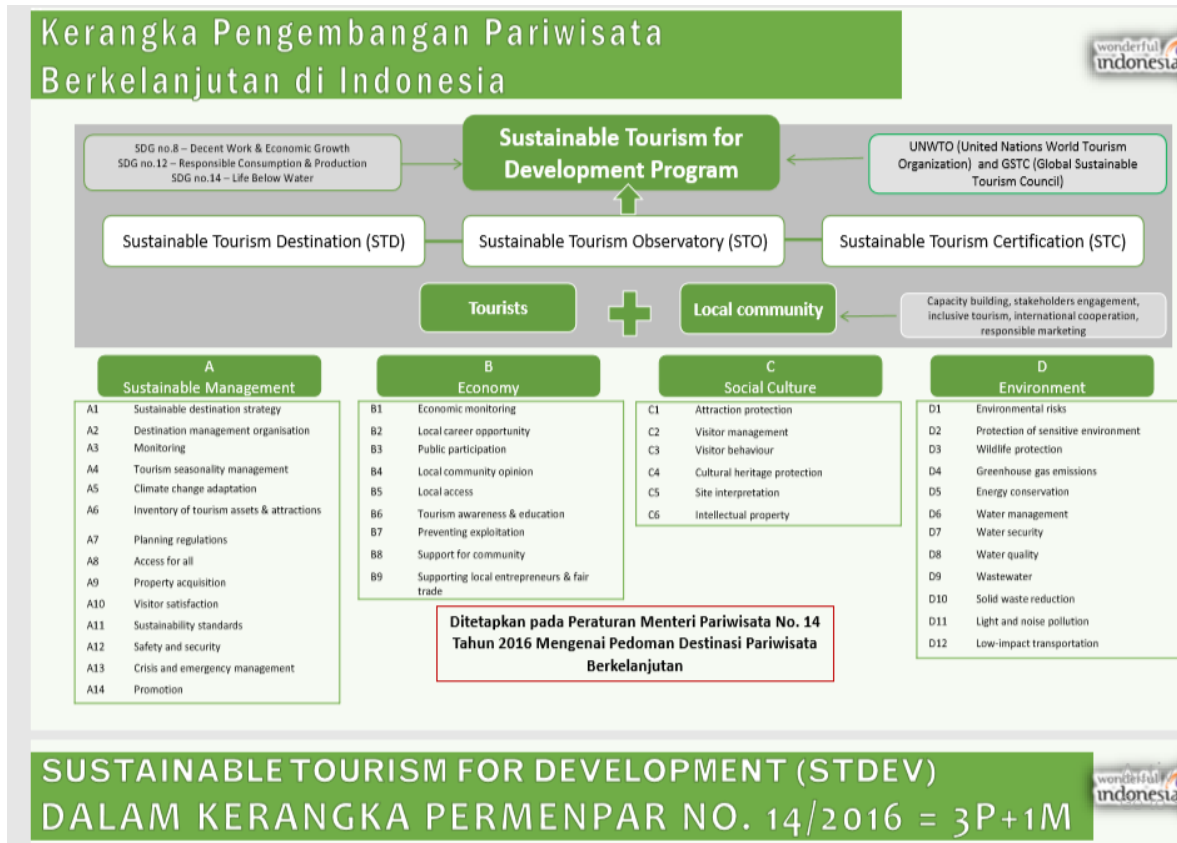


Berkaitan dengan Tujuan 8, 12, 14

8 GOOD JOBS AND ECONOMIC GROWTH 	Tujuan 8 Mendukung perkembangan ekonomi yang inklusif dan berkelanjutan, kesempatan pekerjaan yang penuh dan produktif serta pekerjaan yang layak untuk semua	“Pada 2030, merancang dan mengimplementasikan kebijakan yang mendukung pariwisata berkelanjutan yang menciptakan lapangan pekerjaan untuk penduduk lokal dan mendukung budaya serta produk lokal.”
12 RESPONSIBLE CONSUMPTION 	Tujuan 12 Memastikan konsumsi dan pola produksi yang berkelanjutan	“Mengembangkan dan mengimplementasikan sarana untuk memonitor dampak pengembangan berkelanjutan untuk pariwisata berkelanjutan yang menciptakan lapangan pekerjaan, mendukung budaya dan produk lokal.”
14 LIFE BELOW WATER 	Tujuan 14 Konservasi dan pemakaian sumber samudera, laut, dan yang berkelanjutan untuk pengembangan berkelanjutan	“Pada 2030, meningkatkan manfaat ekonomi dari SIDS dan LCDs dengan pemakaian sumber laut yang berkelanjutan, termasuk dengan pengelolaan perikanan, akuakultur, dan pariwisata yang berkelanjutan.”

Activate Win
Go to Settings to

Gambar 6.4.1 : Pariwisata dan SDGs (Sumber: Daniel, 2018)



Gambar 6.4.2 Kerangka PengembanganPariwisata Berkelanjutan di Indoensia (Sumber: Daniel, 2018)

6.4 Penutup

Pariwisata merupakan salah satu sektor penunjang pembangunan nasional yang berfungsi meningkatkan pertumbuhan ekonomi seperti devisa negara, menumbuhkan banyak peluang ekonomi skala kecil dan menengah, pencipta lapangan kerja, sebagai katalis untuk pengembangan sektor-sektor ekonomi lain seperti perikanan, pertanian kehutanan dan *manufacturing*, serta dapat meningkatkan upaya menjaga dan memperbaiki lingkungan. Tantangan pariwisata ke depan adalah bagaimana agar sektor ini dapat mensejahterakan masyarakat lokal.

Pariwisata dapat juga menimbulkan bermacam-macam dampak seperti kehilangan/keuntungan ekonomi, degradasi lingkungan, kehilangan identitas dan integritas budaya, kurangnya pemahaman budaya dan problem lainnya. Oleh karena destinasi pariwisata berada pada ruang tertentu, maka perencanaan ruang pariwisata sangat penting dilakukan agar dapat mengoptimalkan manfaat dari pariwisata dan mencegah masalah yang dapat muncul. Ruang lingkup perencanaan ruang pariwisata mulai dari skala makro (nasional) sampai skala mikro yaitu kawasan. Untuk mendukung pengembangan kawasan pariwisata, maka perlu dilakukan studi secara lebih detail pada kawasan tersebut sekaligus pengembangan sarana dan prasarana pendukungnya yang diperlukan untuk pengembangan pariwisata yang berkelanjutan sesuai dengan aspek-aspek lingkungan

Hubungan antara pariwisata dan pembangunan berkelanjutan makin mengemuka dalam Agenda 21 (World Travel and Tourism Council, World Tourism Organization and Earth Board, 1997). Agenda 21 mengacu pada hasil Konferensi PBB tentang Lingkungan dan Pembangunan tahun 1992, yang juga dikenal sebagai 'Rio Earth Summit'. Agenda 21 mengakui pariwisata sebagai bentuk model pembangunan ekonomi yang harus meningkatkan kualitas hidup masyarakat tuan rumah, memberikan kualitas pengalaman yang tinggi bagi pengunjung, dan menjaga kualitas lingkungan tempat komunitas tuan rumah dan pengunjung bergantung. Agenda 21 mengidentifikasi beberapa ukuran dan tujuan yang dapat dilakukan oleh pemerintah dan industri pariwisata di seluruh dunia. Ini termasuk penguatan kerjasama kelembagaan, pengelolaan air limbah yang lebih baik, pelatihan dan pendidikan yang menyukai minoritas, dan pertukaran informasi, ketrampilan dan teknologi yang berkaitan dengan perjalanan dan pariwisata.

Perencanaan dan pembangunan pariwisata haruslah menjadi bagian yang terintegrasi dalam perencanaan dan pembangunan wilayah dan kota. Pembangunan pariwisata yang berkelanjutan dimulai dari perencanaan pariwisata yang berkelanjutan, dimana mempertimbangkan prinsip-prinsip pembangunan berkelanjutan. Perencanaan pariwisata berkelanjutan adalah proses yang berupa siklus dengan umpan balik yang terus menerus.

PROFIL PENULIS



Citra Persada dilahirkan pada tanggal 8 November 1965 di Kota Bukittinggi, Sumatera Barat. Penulis menempuh pendidikan sarjana Teknik Planologi di Institut Teknologi Bandung (ITB) lulus tahun 1990, kemudian penulis mendapatkan kesempatan melanjutkan studi S2 di University of Surrey, Guildford, United Kingdom pada jurusan *Tourism Planning and Development*, dan lulus tahun 1999. Tahun 2015, penulis menyelesaikan program Doktor di Institut Pertanian Bogor (IPB), pada Program Studi Pengelolaan Sumberdaya Alam dan Lingkungan (PSL).

Sejak tahun 1994, penulis bekerja sebagai Dosen di Fakultas Teknik, Universitas Lampung dan sampai saat ini fokus melakukan penelitian di bidang perencanaan kota, pariwisata dan lingkungan. Penulis juga aktif mengajar di Program Pascasarjana Universitas Lampung (Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota dan Magister Sipil). Penulis adalah Ketua Ikatan Ahli Perencana Wilayah Lampung periode 2016-2019, anggota luar biasa pada Ikatan Ahli Lansekap Indonesia Wilayah Lampung. Penulis merupakan anggota Penentu Kebijakan dalam Badan Promosi Pariwisata Daerah Provinsi Lampung periode 2010-2015 dan Ketua Komisi Kemaritiman, Ekonomi Kreatif dan Pariwisata di Dewan Riset Daerah Provinsi Lampung periode 2014-2018.

(untuk cover belakang)

PERENCANAAN PARIWISATA DALAM PEMBANGUNAN WILAYAH BERKELANJUTAN

Buku ini menyajikan berbagai literatur dan aplikasi berkaitan dengan perencanaan pariwisata berkelanjutan. Aplikasi teori berupa praktek perencanaan pariwisata dengan contoh kasus di Provinsi Lampung yang merupakan hasil penelitian dan pengamatan penulis selama lebih kurang 20 tahun terakhir. Perencanaan pariwisata hendaknya terintegrasi dengan dokumen perencanaan di daerah dan disesuaikan dengan sistem perencanaan pembangunan di daerah. Setiap bab dalam buku ini membahas materi dalam kerangka pemikiran perencanaan pariwisata berkelanjutan. Buku ini diharapkan dapat membuka cakrawala pembaca seperti: mahasiswa, perencana, peneliti, pemerhati maupun penentu kebijakan, untuk mengetahui begitu banyak aspek yang perlu dipertimbangkan dalam perencanaan pariwisata berkelanjutan. Sejalan dengan karakteristik sektor pariwisata yang multidimensi, maka membutuhkan perencanaan yang holistik dan terintegrasi serta melibatkan semua pihak terkait.