

LOKALITAS LAMPUNG:

Menemukan Jati Diri Kota dan Kabupaten di Provinsi Lampung

Aditya Mahatidanar Hidayat

Andyzon Octadynata

Anggi Mardiyanto

Budi Efriyanto

Citra Persada

Dewi Fadilasari

Eduwin Eko Franjaya

Fritz Akhmad Nuzir

Indah Prastiwi

Indro Sulistyanto

M. Rizky Kadafi

Panji Kurniawan

P.G. Wisnu Wijaya

Rein Susinda Hesty

Rian Adetiya Pratiwi

Risti Dwi Ramasari

Tri Umaryani

Zainudin Hasan

Yerri Noer Kartiko

MONOGRAF FORUM LAMPUNG SINERGI

2021

DAFTAR ISI

CHAPTER 1: PELESTARIAN SUMBER DAYA ALAM DAN LINGKUNGAN

1. Pesisir Barat Kabupaten Ekowisata
(Anggi Mardiyanto, Banon Eko Susetyo)
2. Warisan Lanskap Pembentuk Citra Kota Metro
(Fritz Akhmad Nuzir)
3. Potensi Pengembangan Pekarangan Berkarakter Lampung
(Indah Prastiwi)
4. Pariwisata Berkelanjutan Lampung Barat "The Hidden Paradise"
(Tri Umaryani, Endang Guntoro)
5. Menggali Potensi RTH Kota sebagai Identitas Lanskap Kota Bandar Lampung
(Rein Susinda Hesty)
6. Pilar Lingkungan: Tantangan Transformasi Kota Metro dari Kota Pendidikan menuju Kota Cerdas Berkelanjutan
(Yerri Noer Kartiko)

CHAPTER 2: IDENTITAS SEJARAH, BUDAYA, DAN KREATIVITAS

1. Peran Kota Lama Menggala Sebagai Kota Perdagangan, Sejarah dan Budaya Sejak Zaman Pra Kemerdekaan Indonesia
(Andyzon Octadynata)
2. Pengembangan Jalur Wisata Heritage di Kawasan Kota Tua Teluk Betung Selatan, Kota Bandarlampung
(Citra Persada, Andyzon Octadynata)
3. Pola dan Gaya Arsitektur Indis sebagai Kekayaan Budaya dalam Mendukung Wisata di Provinsi Lampung: Studi Kasus Arsitektur Bangunan Indis di Kota Metro
(Indro Sulistyanto, Brian Anggitasari)
4. Potensi Industri Kreatif di Kota Metro dan Keberlangungannya
(M. Rizky Kadafi)

5. Re-visualisasi Teknik Sulam Tapis Pesisir Barat sebagai Identitas Visual Branding
(P.G. Wisnu Wijaya)
6. Potensi Pengembangan Wisata Budaya Kampung Gedung Batin, Blambangan Umpu, Way Kanan
(Rian Adetiya Pratiwi)
7. Perkawinan Jujur (Bridge-Gift Marriage) sebagai Bentuk Perkawinan Masyarakat Adat Lampung
(Risti Dwi Ramasari)
8. Mayuh Tiyuh: Kearifan Lokal dalam Kitab Kuntaro dalam Membangun Kota
(Zainudin Hasan)

CHAPTER 4: EKSPLORASI POTENSI INFRASTRUKTUR KOTA

1. Sistem Transportasi: Angkutan Umum yang Dibutuhkan di Kota Bandar Lampung
(Aditya Mahatidanar Hidayat)
2. Menemukan Jati Diri Kota Gunung Sugih
(Budi Efriyanto)
3. Identifikasi Tipologi Bangunan Restoran Cepat Saji di Sepanjang Ruas Jl. Z.A Pagar Alam, Jl. A.Yani, Jl. P. Antasari – Bandar Lampung
(Dewi Fadilasari, Diana Lisa)
4. Potensi Wisata dan Pertumbuhan Ekonomi Daerah dalam Pembangunan Infrastruktur: Studi Kasus Perancangan Koridor Ryacudu-ITERA
(Eduwin Eko Franjaya)
5. Elemen Pembentuk Identitas Kawasan, di Antara Visi Kota Versus Konversi Lahan, Kabupaten Pringsewu
(Panji Kurniawan)

CHAPTER 1: PELESTARIAN SUMBER DAYA ALAM DAN LINGKUNGAN

1. Pesisir Barat Kabupaten Ekowisata

(Anggi Mardiyanto, Banon Eko Susetyo)

2. Warisan Lanskap Pembentuk Citra Kota Metro

(Fritz Akhmad Nuzir)

3. Potensi Pengembangan Pekarangan Berkarakter Lampung

(Indah Prastiwi)

4. Pariwisata Berkelanjutan Lampung Barat "The Hidden Paradise"

(Tri Umaryani, Endang Guntoro)

5. Menggali Potensi RTH Kota sebagai Identitas Lanskap Kota Bandar Lampung

(Rein Susinda Hesty)

6. Pilar Lingkungan: Tantangan Transformasi Kota Metro dari Kota Pendidikan menuju Kota Cerdas Berkelanjutan

(Yerri Noer Kartiko)

Pesisir Barat Kabupaten Ekowisata

Anggi Mardiyanto, Institut Teknologi Sumatera, anggi.mardiyanto@arl.itera.ac.id

Banon Eko Susetyo, IIB Darmajaya, banon.perkuliahan@gmail.com

Abstrak

Tulisan ini mengupas tentang lanskap potensi Kabupaten Pesisir Barat. Kabupaten ini memiliki kekayaan yang sangat potensial untuk dikembangkan menjadi daerah tujuan wisata. Alam laut Kabupaten Pesisir Barat sangat mendukung untuk dijadikan daerah tujuan wisata bahari, olah raga *surfing*, dan wisata budaya nelayan. Kampung tradisional dengan budaya sulam Tapis di rumah panggung sangat cocok untuk dijadikan *living museum*. Dan satu lagi potensi yang langka adalah kearifan lokal berupa *repong damar*, yaitu praktik tradisional masyarakat setempat dalam memanfaatkan hasil hutan sekaligus menjadi mata pencaharian yang menjanjikan. Damar Mata Kucing dari Pesisir Barat berkontribusi hingga 80% kebutuhan nasional. Selain itu, Pesisir Barat merupakan kawasan unik yang dikelilingi oleh kawasan lindung, yaitu Taman Nasional Bukit Barisan Selatan. Keberadaan taman nasional di wilayah Pesisir Barat membuat kabupaten ini menjadi wilayah yang penting dalam usaha pelestarian flora maupun fauna yang terdapat di kawasan Taman Nasional Bukit Barisan Selatan. Jika semua potensi ini dipadukan secara sinergi, maka Kabupaten Pesisir Barat dapat menjadi kabupaten ekowisata yang sangat menarik. Tulisan ini mengupas seluruh potensi disertai tawaran konsep lanskap Kabupaten Pesisir Barat. Harapannya, tulisan ini dapat dijadikan masukan bagi perencanaan pembangunan kawasan di Kabupaten Pesisir Barat.

Kata Kunci: ekowisata, Pesisir Barat, Kampung Tapis, *repong damar*, Taman Nasional Bukit Barisan Selatan

1. Pendahuluan

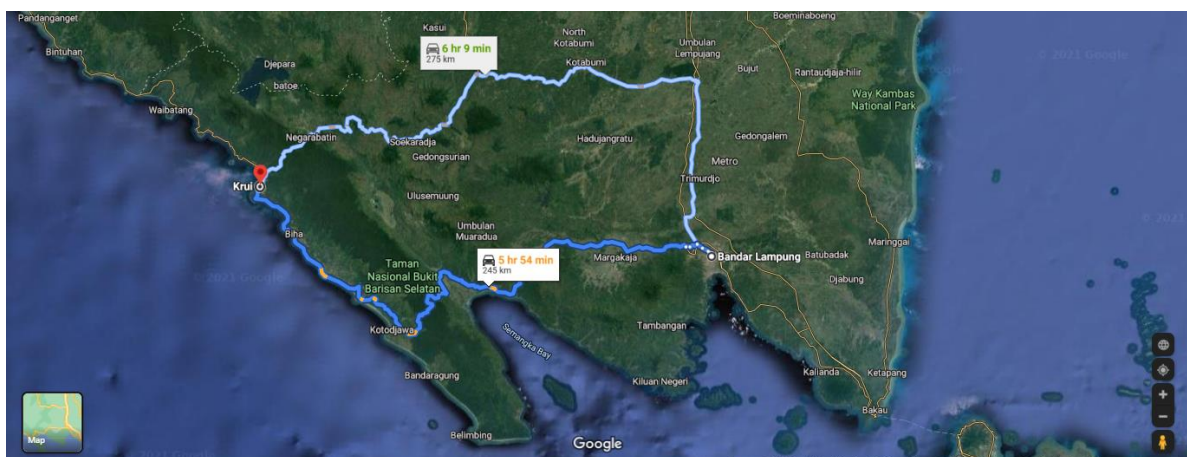
Pesisir Barat merupakan kabupaten yang terletak di bagian paling barat Provinsi Lampung. Kabupaten ini merupakan kabupaten yang masih muda, karena berdiri pada tahun 2012, hasil pemekaran dari Kabupaten Lampung Barat. Luas wilayah Pesisir Barat 2,907.23 km², terletak di memanjang di pantai Samudra Hindia.

Kabupaten Pesisir Barat dapat diakses melalui jalur darat dan udara. Melalui jalur darat memerlukan waktu kurang lebih 5-6 jam dari Kota Bandar Lampung (Gambar 1). Perjalanan darat dapat ditempuh melalui jalur Kota Agung atau Kota Bumi. Perjalanan udara dapat ditempuh melalui Bandara Internasional Radin Intan II dan mendarat di Bandara Muhammad Taufiq Kiemas dengan waktu tempuh kurang lebih 30 menit. Jenis pesawat yang digunakan adalah tipe ATR 72. Penerbangan ke Pesisir Barat tiga kali seminggu, yaitu hari Senin, Rabu, dan Jumat.

Pesisir Barat mempunyai topografi yang beragam mulai ketinggian 0-2.000 mdpl dan terletak pada 5°21'52"-5°28'62" Lintang Selatan dan 105°48'20"-105°48'24" Bujur Timur dengan garis pantai $\pm$ 210 km (Gambar 2). Secara geografis wilayah kabupaten ini mempunyai batas sebagai berikut:

1. Sebelah utara berbatasan dengan Kabupaten Kaur Provinsi Bengkulu dan Kabupaten Ogan Komering Ulu Selatan Provinsi Sumatera Selatan.
2. Sebelah timur berbatasan dengan Kabupaten Lampung Barat dan Kabupaten Tanggamus
3. Sebelah selatan berbatasan dengan Kabupaten Tanggamus
4. Sebelah barat berbatasan dengan Samudra Hindia

Terdapat 11 kecamatan terdiri 116 pekon atau wilayah administrasi setingkat desa dan 2 kelurahan di Kabupaten Pesisir Barat. Jumlah penduduk Kabupaten Pesisir Barat pada tahun 2020 tercatat sebanyak 162.697 jiwa [1].



Gambar 1. Rute perjalanan ke Pesisir Barat dari Bandar Lampung. Sumber: Citra Google Map, 2021.



Gambar 2. Peta administrasi Kabupaten Pesisir Barat. Sumber: Pesisir Barat dalam Angka 2020.

Kekhasan Pesisir Barat tercermin perpaduan perpaduan lanskap yang lengkap, yaitu lanskap pegunungan, lanskap pesisir, dan laut. Sangat sulit menemukan wilayah lain yang mempunyai karakter lanskap yang kompleks seperti Pesisir Barat. Kabupaten yang luasnya hanya 8.91% dari Provinsi Lampung memiliki keunikan lanskap budaya yang tercermin dari adat budaya, tradisi, kearifan lokal, dan potensi-potensi ekowisata yang menarik, sehingga Kabupaten Pesisir Barat layak untuk dikembangkan sebagai lokasi ekowisata. Potensi-potensi yang dimaksud adalah seni sulam Tapis, kampung tradisional, *repong damar*, dan wisata bahari. Selain itu, keberadaan Taman Nasional Bukit Barisan Selatan (TNBBS) yang luasnya 60% dari Kabupaten Pesisir Barat merupakan aset penting yang tidak bisa diabaikan.

2. Pembahasan

2. 1. Tapis Krui sebagai Citra Lampung

Tapis Krui merupakan kekayaan Kabupaten Pesisir Barat yang sekaligus kekayaan khas Provinsi Lampung. Nama Tapis Krui ini seakan mewakili Kabupaten Pesisir Barat dalam hal kualitas tekstil sulaman Tapis Lampung. Hal itu disebabkan karena kekhasan Tapis Krui yang anggun dan garapan yang halus. Bahkan Tapis motif (corak) Inuh ditetapkan hanya kalangan ningrat suku Saibatin yang boleh memakainya.

Selain motif Inuh, ada beberapa motif tapis yang masih dibuat pengrajin Tapis Krui, yaitu Cucuk Rebung, Ketupat, dan Cucuk Handak. Sebenarnya menurut sejarah, motif (corak) Tapis Suku Saibatin ada enam, yaitu Tapis Inuh, Tapis Cucuk Andak, Tapis Semako, Tapis Kuning, Tapis Cekil, dan Tapis Jingga [2, 3]. Namun, masyarakat pengrajin memproduksi sulaman Tapis berdasar pesanan, sehingga motif-motif yang jarang dipesan tidak dibuat lagi. Berdasar pesanan, maka pengrajin tapis kini telah mengembangkan diversifikasi produk dengan melayani pesanan sulaman Tapis dalam bentuk Kuade (dekorasi pelaminan), kemeja dan gaun sulam tapis, serta suvenir Tapis.

Kini harga Tapis tradisional tersebut dapat mencapai lima belas juta rupiah per lembar. Popularitas Tapis Krui ini telah menjadikan Tapis Krui sebagai komoditas ekspor. Oleh karena itu kaum wanita dan para remaja laki-laki maupun perempuan (*muli-mekhanai*) telah menjadikan kerajinan Tapis sebagai sumber pendapatan keluarga. Di Kampung Wisata Tapis Pekon Way Sindi saat ini terdapat 179 keluarga perajin Tapis, yang merupakan bagian dari komunitas pengrajin Tapis Kecamatan Karya Penggawa yang total berjumlah 309 pengrajin (Gambar 3).



Gambar 3. Produk Tapis Way Sindi dan kunjungan turis asing. Sumber: Dokumentasi Kelompok Perajin Tapis “Kerudung Emas” Pekon Way Sindi

Seni kerajinan sulam Tapis Krui terus dipertahankan. Bupati Pesisir Barat telah menetapkan dua sentra kain Tapis di Kabupaten Pesisir Barat, yaitu Kecamatan Pulau Pisang dan Kecamatan Karya Penggawa

[4]. Namun bukan berarti hanya dua kecamatan tersebut yang memiliki pengrajin kain Tapis. Kecamatan Pesisir Tengah juga memiliki pengrajin Tapis yang produktif. Dalam perencanaan pengembangan pariwisata, Pemerintah Kabupaten Pesisir Barat telah membuat perencanaan pembangunan Kampung Wisata Tapis di Pekon Way Sindi Kecamatan Karya Penggawa. Kampung Wisata Tapis dikonsepsikan sebagai *living museum* yang menyajikan wisata khas kampung tradisional dengan atraksi tinggal bersama pengrajin Tapis di rumah adat Lampung. Selain itu Pemerintah Daerah Kabupaten Pesisir Barat juga membangun Gedung Sentra Industri Tapis di Pekon Penggawa Lima Kecamatan Way Krui.

Saat ini Way Sindi telah menjadi objek tujuan wisata budaya yang terkenal. Bahkan turis manca negara telah banyak yang datang untuk menikmati suasana keluarga Kampung Tapis. Way Sindi telah dijadikan bagian dari paket objek wisata Kabupaten Pesisir Barat melengkapi objek wisata lain seperti *Surfing* Tanjung Setia dan Wisata Bahari Pulau Pisang.

2. 3. Kampung Tradisional

Kampung tradisional Lampung cukup menarik untuk dijadikan objek wisata. Kekhasan rumah panggung dan kehidupan tradisional dengan budaya-budaya adat merupakan atraksi wisata yang harus dilestarikan. Ini semua dimiliki Kabupaten Pesisir Barat.

Way Sindi adalah kampung tradisional yang oleh Pemerintah Daerah Kabupaten Pesisir Barat akan dilestarikan menjadi kampung tradisional dengan kekhasan rumah panggung dan kehidupan masyarakat sebagai penyulam Tapis (Gambar 4). Kampung Tradisional di Pekon Way Sindi Kecamatan Karya Penggawa adalah sebuah kampung dengan penduduk yang mayoritas masih memiliki tradisi hidup di rumah panggung dengan kegiatan bertani dan menyulam Tapis. Kehidupan inilah yang kemudian oleh pemerintah daerah dijadikan *living museum*, yaitu sebuah objek wisata budaya berupa konservasi budaya adat Lampung Saibatin. *Living museum* ini dipadukan dengan upaya konservasi seni kerajinan sulam Tapis, sehingga Pemerintah Daerah Kabupaten Pesisir Barat memberi nama Kampung Wisata Tapis Way Sindi.

Di Pekon Way Sindi, mayoritas rumah adalah rumah panggung khas tradisional Lampung Saibatin. Jumlah rumah tradisional di Kampung Way Sindi sekitar 150 rumah. Namun sayang beberapa rumah sudah mengalami pemugaran dengan dinding tembok, meski masih berupa rumah panggung. Kondisi ini tentu harus segera diatasi dengan berbagai strategi dengan melibatkan berbagai pihak.



Gambar 4. Kampung tradisional di Pekon Way Sindi, Kecamatan Karya Penggawa. Sumber: Dokumentasi Pribadi

2. 4. Kearifan Lokal Repong Damar

Salah satu bentuk lanskap budaya di Pesisir Barat yang merupakan sebuah warisan budaya dalam pengelolaan hutan adalah *repong damar*. *Repong damar* merupakan praktik agroforestri masyarakat Pesisir Barat di mana damar merupakan pohon yang dominan di lahan tersebut [5]. Damar Mata Kucing (*Shorea javanica*) adalah kekayaan alam Pesisir Barat yang saat ini menjadi sumber andalan produksi damar nasional. Kebutuhan resin damar nasional 80% berasal dari kabupaten ini [6]. Oleh karena itu, rempong damar menjadi salah satu sumber ekonomi daerah, sekaligus sebagai andalan ekonomi bagi sebagian masyarakat Kabupaten Pesisir Barat.

Total luas kebun damar di Pesisir Barat kurang lebih 7.736 hektare, tersebar di 10 dari 11 kecamatan yang ada di Pesisir Barat. Hanya Kecamatan Pulau Pisang yang tidak memiliki *repong damar*. Produksi resin damar Pesisir Barat mencapai 12.000 ton per tahun. Lahan hutan damar terletak di kawasan hutan rakyat. Pada Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Pesisir Barat kawasan tersebut masuk ke dalam Zona Perkebunan, sedangkan zonasi versi Taman Nasional Bukit Barisan Selatan menyebutnya sebagai Zona Tradisional.

Rempong damar telah dijadikan even wisata yang menarik. Sebelum adanya pandemi COVID-19, setiap tahun diadakan lomba panjat pohon damar dengan nama Festival Ngunduh Damar (Gambar 5). Tahun 2017 kegiatan ini diberi nama Festival Teluk Stabas. Festival Ngunduh Damar adalah lomba memanjat dan menyadap getah damar di hutan damar diikuti para petani penyadap damar Kabupaten Pesisir Barat. Peserta festival tidak hanya laki-laki, tetapi juga para wanita.



Gambar 5. Festival Damar Teluk Stabas 2017. Sumber: <https://www.kompas.com> dan <http://www.duniaindra.com>

2. 5. Wisata Bahari

Pesisir Barat berbatasan langsung dengan Samudra Hindia dan mempunyai garis pantai yang cukup panjang dengan eksotisme pemandangan alam yang menarik mulai dari pasir putih sampai pantai berkarang dan terumbunya. Keindahan pantai ini menjadi daya tarik sebagai objek wisata bahari. Selain itu Pesisir Barat juga mempunyai laut dengan gelombang yang tinggi dan cocok untuk olah raga *surfing* (Gambar 6). Wisatawan, baik domestik maupun mancanegara mengunjungi tempat ini. Kebanyakan dari mereka menikmati pemandangan berupa pantai yang indah, *sunset*, dan olah raga *surfing*.

Pesisir Barat kaya akan hasil lautnya terutama ikan. Salah satu ikan yang terkenal di Pesisir Barat adalah Ikan Pedang atau *Blue Marlin* (Gambar 6). Masyarakat setempat menyebutnya dengan Ikan Tuhuk. Situasi ini membuat Pesisir Barat juga cocok untuk dikembangkan kegiatan wisata memancing.

Beberapa spot wisata yang menarik adalah

1. Tanjung Setia: merupakan *spot* untuk olah raga selancar atau *surfing* serta menikmati pasir putih.
2. Tembakak: merupakan *spot* untuk terumbu karang
3. Labuhan Jukung: *spot* keindahan pantai pasir putih
4. Bangkumat, Biha, Krui, dan Lemong: merupakan kawasan wisata kampung nelayan
5. Pulau Pisang: terkenal dengan kampung laut yang menyajikan panorama alam, pasir putih, terumbu karang, dan bermain dengan lumba-lumba (Gambar 7)



Gambar 6. Ikan Blue Marlin Pulau Pisang dan Surfing Tanjung Setia. Sumber: <https://eloratour.wordpress.com> dan <https://tourismbb.blogspot.com>



Gambar 7. Keindahan pantai Pulau Pisang. Sumber: Dokumentasi Pribadi.

2. 6. Taman Nasional Bukit Barisan Selatan (TNBBS) sebagai Warisan Hutan Hujan Tropis Sumatera

TNBBS merupakan kawasan taman nasional dengan luas 313.572,48 hektare yang terbentang di dua provinsi, yaitu Provinsi Bengkulu dan Provinsi Lampung. Provinsi Bengkulu meliputi Kabupaten Kaur, sedangkan Provinsi Lampung meliputi Kabupaten Tanggamus, Lampung Barat, dan Pesisir Barat. Sebagian besar wilayah Pesisir Barat meliputi kawasan TNBBS. Kondisi ini yang menjadikan Pesisir Barat merupakan daerah unik karena dikelilingi oleh taman nasional.

UNESCO menetapkan kawasan ini sebagai *Tropical Rainforest Heritage site of Sumatra* pada tahun 2004. TNBBS merupakan habitat penting bagi Harimau Sumatera, Badak Sumatera, dan Gajah Sumatera yang populasinya terancam punah (Gambar 8) [7]. Di TNBBS juga terdapat vegetasi langka seperti *Rafflesia arnoldi* dan bunga bangkai *Amorphophallus titanum* serta *Amorphophallus deculsivae* (Gambar 9). Selain habitat yang penting bagi satwa dan tumbuhan, TNBBS juga merupakan area tangkapan air (*catchment area*) untuk DAS Way Semangka dan DAS Seputih.



Gambar 8. Satwa Penting di TNBBS. Sumber: <https://programs.wcs.org/>



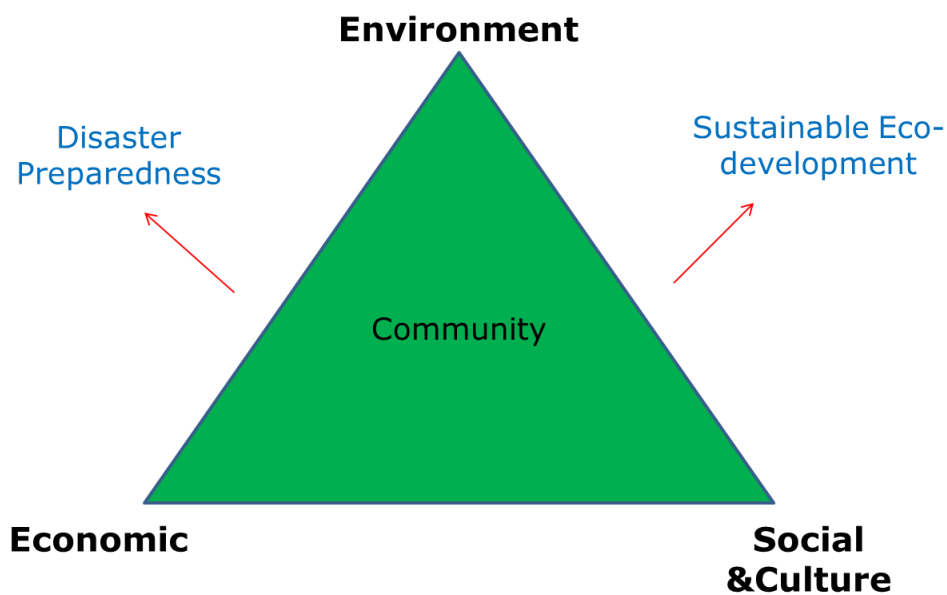
Gambar 9. Flora Langka di TNBBS. Sumber: <https://programs.wcs.org/>

2. 7. Pengembangan Ekowisata di Pesisir Barat

Pesisir Barat mempunyai karakter lanskap yang unik yang merupakan kombinasi dari lanskap alam dan budaya (Tabel 1). Kedua tipe lanskap itu memberikan kontribusi terhadap kehidupan masyarakat lokal. Pengembangan wisata yang berkelanjutan di Pesisir Barat harus memperhatikan komponen alam, sosial budaya, dan ekonomi yang ada di Pesisir Barat serta kesiap-siagaan masyarakat dalam menghadapi bencana yang terdapat di wilayah Pesisir Barat terutama gempa bumi dan tsunami (Gambar 10). Apabila hal tersebut dapat dijalankan secara optimal serta melibatkan masyarakat, maka akan terwujud pembangunan ekowisata Pesisir Barat yang berkelanjutan. Masyarakat harus dilibatkan pada semua aspek mulai dari perencanaan, pembangunan, dan manajemen ekowisata.

No.	Lanskap Budaya	Objek Daya Tarik Wisata	Lanskap Alami	Objek Daya Tarik Wisata
1	Kampung Tradisional	Tapis, rumah tradisional	TNBBS	Flora dan fauna langka serta panorama alam hutan hujan tropis
2	<i>Repong Damar</i>	Perkebunan damar dan praktik petani damar	Laut dan Pantai	Ombak yang tinggi, ikan pedang, ikan lumba-lumba <i>sunset</i> , pantai pasir putih, terumbu karang, dan mangrove
3	Kampung Nelayan	Perkampungan nelayan, aktivitas nelayan		

Tabel 1. Fitur Lanskap Budaya dan Lanskap Alami Pesisir Barat



Gambar 10. Komponen Pembangunan Berkelanjutan. Sumber: Kuliah International Environment and Disaster Management di Kyoto University, 2013.

Selain melibatkan masyarakat setempat, kegiatan ekowisata juga harus ditujukan untuk usaha konservasi terhadap alam terutama konservasi kawasan TNBBS sebagai warisan hutan hujan tropis yang ada di Sumatera. Contoh pembangunan ekowisata yang sukses di dunia yang mengkombinasikan

unsur alam dan budaya adalah Kota Kyoto di Jepang. Setiap tahun wisatawan dari berbagai belahan dunia mengunjungi kota itu. Selain terdapat ribuan *shrine* dan *temple*, Kyoto juga terdapat bangunan-bangunan arsitektur tradisional (Gambar 11). Kyoto merupakan kota yang dikelilingi oleh hutan. Keadaan itu hampir menyerupai wilayah Pesisir Barat yang juga dikelilingi oleh kawasan hutan. Salah satu objek wisata hutan di Kyoto yang sangat terkenal adalah Arashiyama (Gambar 12). Objek wisata yang terkenal di Arashiyama adalah hutan bambu. Pengunjung dapat berjalan kaki menyusuri dan menikmati keindahan hutan bambu pada siang hari maupun malam hari. Selain kegiatan itu pengunjung menikmati panorama alam yang indah melalui kereta api yang disebut *Sagano Romantic Train*. Pesisir Barat bisa mengikuti kesuksesan Kyoto dengan cara melestarikan lanskap budaya dan alam Pesisir Barat melalui kegiatan ekowisata.



Gambar 11. Bangunan Tradisional di Kyoto. Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2013.



Gambar 12. Beberapa obyek wisata di Arashiyama, Kyoto. Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2013.

2. 8. Konsep Pengembangan Lanskap Ekowisata Pesisir Barat

Lanskap ekowisata Pesisir Barat merupakan bangun sinergi multi potensi wisata, berupa kawasan kawasan wisata budaya tradisional, khususnya *lifying museum* (Kampung Tapis) yang berpusat di Kecamatan Karya Penggawa; kawasan ekowisata *rempong damar* yang dipusatkan di wilayah Kecamatan Pesisir Tengah, Way Krui, dan Lemong; dan kawasan wisata bahari di sepanjang pantai dan Pulau Pisang.

Lanskap ekowisata harus memperhatikan kondisi eksisting yang tidak bisa diubah lagi, seperti pusat pemerintahan yang sekarang sedang dibangun di Kecamatan Pesisir Tengah. Wilayah ini sesuai Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) juga merupakan pusat perdagangan barang dan jasa [8]. Demikian juga wilayah Bangkuntat, Biha, Krui, dan Lemong tetap menjadi kampung nelayan.

Dengan memperhatikan potensi dan skenario tata ruang memungkinkan konsep ini mengubah kawasan peruntukan yang sudah ditetapkan berdasar peraturan daerah. Misalnya, Pusat Industri Tapis yang pada Peraturan Daerah Nomor 11 Tahun 2018 tentang Rencana Pembangunan Industri Kabupaten (RPIK) Pesisir Barat Tahun 2018-2037 ditetapkan di Kecamatan Pesisir Tengah dan Kecamatan Pulau Pisang dipindah ke Kecamatan Karya Penggawa dan Kecamatan Way Krui [9]. Konsep ini mengikuti kondisi

eksisting, di mana sentra tapis yang semula di Pulau Pisang menjadi Kampung Tapis ditempatkan di Kecamatan Karya Penggawa dan Sentra Industri Tapis yang semula ditempatkan di sentra IKM Pekon Marang Pesisir Selatan dipindahkan ke Kecamatan Way Krui. Sedangkan wilayah Kecamatan Pesisir Selatan yang semula menjadi pusat industri terpadu, hanya akan menjadi pusat IKM berbasis pertanian, perikanan, dan perkebunan. Demikian juga, wilayah Kecamatan Pesisir Tengah akan bertambah Pusat Kegiatan Lokal (PKL) dengan menempatkan kawasan *aerotropolis* di kawasan sekitar Bandara M. Taufiq Kiemas.

Penataan lanskap ekowisata Pesisir Barat tidak mengubah jaringan transportasi, baik darat, laut, maupun udara. Ini disebabkan karena jaringan transportasi yang ditetapkan melalui Perda RTRW telah sesuai kebutuhan lanskap. Demikian juga dengan lanskap kawasan pertanian dan perkebunan tetap dipertahankan sesuai RTRW.

Konsep lanskap ini akan menuntut penyesuaian RPIK dan RIPPDA, meskipun berubahannya hanya terjadi di beberapa wilayah saja. Sedangkan Perda Nomor 8 Tahun 2017 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Tahun 2017 – 2037 perlu dilakukan perubahan, terutama menempatkan visi menjadikan Pesisir Barat sebagai Kabupaten Ekowisata.

2. 9. Isu-isu Strategis

Pengembangan ekowisata di Pesisir Barat diperlukan penanganan isu sebagai berikut:

- a. Pemerintah Kabupaten Pesisir Barat sebagai *stakeholder* utama perlu melakukan revisi pada Rencana Induk Pariwisata Daerah Kabupaten Pesisir Barat (RIPDA Pesisir Barat) dan Rencana Pembangunan Industri Kabupaten (RPIK).
- b. *Repong Damar* merupakan praktik tradisional masyarakat setempat dalam memanfaatkan hasil hutan dan salah satu bentuk mata pencaharian andalan masyarakat setempat. Selain itu *repong damar* juga merupakan bentuk kearifan lokal masyarakat dalam mitigasi bencana alam seperti tanah longsor [5]. Isu terkait batas *repong damar* dengan kawasan TNBBS dapat dibenahi melalui pendekatan *participatory mapping* antara masyarakat lokal dengan otoritas TNBBS. Pelestarian *repong damar* dapat dilakukan melalui insentif yang diberikan oleh pemerintah setempat kepada masyarakat yang menanam dan melestarikan Pohon Damar. *Repong damar* dapat dilakukan penataan agar lebih menarik dan dapat meningkatkan daya tarik terhadap wisatawan.
- c. Wilayah Kabupaten Pesisir Barat mempunyai daya tarik lanskap yang indah terutama kawasan pesisir. Sedangkan TNBBS merupakan kawasan konservasi yang dapat dioptimalkan melalui pengembangan ekowisata dengan memanfaatkan objek daya tarik yang ada di kawasan tersebut. Sinergisitas pihak TNBBS pemerintah Kabupaten Pesisir Barat dapat mendorong pengembangan ekowisata dan pembangunan berkelanjutan di Kabupaten Pesisir Barat serta

- pelestarian TNBBS. Berkaitan dengan hal tersebut perlu dilakukan revisi tata ruang wilayah yang terfokus pada upaya menjadikan Kabupaten Pesisir Barat sebagai Kabupaten Ekowisata.
- d. Konflik antara satwa liar dengan masyarakat dapat diatasi dengan studi terkait habitat satwa liar yang menyebabkan konflik serta edukasi kepada masyarakat lokal tentang habitat dan arti penting satwa liar tersebut. Pembangunan infrastruktur yang berkelanjutan dalam bentuk *green corridor* atau *ecological corridor* diperlukan terutama pada area-area yang menjadi perlintasan satwa liar (Gambar 13). Alternatif lain yang bisa digunakan adalah dengan memasang rambu-rambu peringatan bagi pengendara yang akan melintasi jalur satwa liar (Gambar 14).
 - e. Kampung tradisional tempat masyarakat membuat Tapis memerlukan dukungan dari pemerintah terutama pada produksi dan pemasaran serta ketersediaan sumber bahan baku lokal. Diperlukan adanya insentif bagi masyarakat untuk mempertahankan arsitektur rumah tradisional.
 - f. Pesisir Barat merupakan daerah yang rawan akan bencana terutama gempa bumi dan tsunami. Manajemen bencana yang baik sebaiknya mulai dari perencanaan persiapan sebelum bencana, saat terjadinya bencana, dan pada saat setelah bencana. Kegiatan yang lain yang perlu dilakukan adalah pelestarian kearifan lokal masyarakat yang berkaitan dengan adaptasi bencana seperti arsitektur tradisional rumah panggung yang adaptif terhadap bencana.
 - g. Kolaborasi Penta Helix antara pemerintah, akademisi, masyarakat, pelaku usaha, dan media sangat ditekankan untuk mewujudkan pembangunan Kabupaten Pesisir Barat sebagai Kabupaten Ekowisata.



Gambar 13. Koridor untuk Satwa Liar. Sumber: <https://www.uniguide.com> dan <https://firstforwildlife.wordpress.com>



Gambar 14. Rambu-Rambu Peringatan Satwa Liar. Sumber: <https://news.mongabay.com> dan <https://westhillbb.com>

3. Penutup

Konsep lanskap Pesisir Barat Kabupaten Ekowisata merupakan konsep idealis yang mengharapkan terwujudnya Kabupaten Pesisir Barat yang mampu membangun secara komprehensif dengan mengnyinergikan kepentingan politik, ekonomi, dan sosial budaya berbasis pariwisata demi terwujudnya kesejahteraan masyarakat. Konsep ini diharapkan mampu meningkatkan kesejahteraan masyarakat dengan tetap mempertahankan kelestarian lingkungan dan budaya tanpa mengabaikan aspek politik pemerintahan. Harapan tersebut diharapkan dapat dicapai dengan mengoptimalkan pemanfaatan potensi alam, budaya, dan sumber daya manusia yang ada. Untuk mewujudkan hal tersebut perlu ada perencanaan yang lebih detail melalui penyusunan Masterplan Pesisir Barat sebagai Kabupaten Ekowisata.

Tidak dapat dihindari, konsep lanskap Pesisir Barat Kabupaten Ekowisata akan berdampak pada tuntutan disesuaikan kebijakan yang telah ada, khususnya disesuaikan RTTW, RIPPDA, dan RPIK. Namun, jika penyesuaian tersebut akan menghasilkan kondisi Pesisir Barat yang lebih baik, maka tidak ada salahnya jika konsep ini dikaji kelayakan implementasinya.

Ucapan Terima Kasih

Terima kasih kepada Dr.Eng. Fritz Akhmad Nuzir, S.T., M.A. dan Forum Lampung Sinergi atas kesempatan yang telah diberikan dalam penyusunan buku ini. Penulis juga mengucapkan terima kasih kepada Pemerintah Kabupaten Pesisir Barat dan Balai Besar Taman Nasional Bukit Barisan Selatan atas informasi yang diberikan dalam penyusunan buku ini.

Referensi

- [1] BPS Kabupaten Bangka Barat, Kabupaten Bangka Barat Dalam Angka 2021. Pemerintah Kabupaten Bangka Barat; 2021.
- [2] Susetyo, BE. Melestarikan Tapis Lampung. Bandarlampung: Aura Publishing; 2019.
- [3] Wahyuningsih E, Supriyanto B, Maliani N, Gunadi IMG. Katalog Kain Tapis: Koleksi Museum Negeri Provinsi Lampung “Ruwa Jurai.” Bandarlampung: Dinas Pendidikan dan Kebudayaan Provinsi Lampung, UPTD Museum Negeri Provinsi Lampung “Ruwa Jurai”; 2015.
- [4] Pemerintah Kabupaten Pesisir Barat. Keputusan Bupati Pesisir Barat Nomor 74/KPTS/III.6/2018 tentang Kawasan Sentra Industri Kecil dan Menengah; 2018.
- [5] Nur’aini H, Zuhud EAM, Sunarminto T. *Conservation of Damar Mata Kucing (Shorea javanica): A Review on the Aspect of Trade System*. J. Manaj. Hutan Trop. 2020; Vol. 26. No. 3. p. 316–324. DOI: 10.7226/JTFM.26.3.316.
- [6] Kolbinur I, Hutagalung SS. Analisis Kebijakan Pelestarian Damar di Kabupaten Pesisir Barat (Studi Terhadap Agenda Setting Damar Sebagai Usaha Perlindungan dan Peningkatan Kesejahteraan Petani Damar). J. Ilm. Adm. Publik dan Pembang. 2019; Vol. 2. No. 3. p. 100.
- [7] Balai Besar Taman Nasional Bukit Barisan Selatan. Revisi Zona Pengelolaan. Kota Agung; 2019.
- [8] Peraturan Daerah Kabupaten Pesisir Barat Nomor 8 Tahun 2017 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Tahun 2017 - 2037
- [9] Peraturan Daerah Kabupaten Pesisir Barat Nomor 11 Tahun 2018 tentang Rencana Pembangunan Industri Kabupaten Pesisir Barat Tahun 2018 - 2037

Warisan Lanskap Kolonisasi sebagai Pembentuk Citra Kota Metro, Lampung

Fritz Akhmad Nuzir, Universitas Bandar Lampung, fritz@ubl.ac.id

Abstrak

Kota Metro di Provinsi Lampung adalah daerah yang terbentuk dari kebijakan perpindahan penduduk dari Pulau Jawa yang dilakukan oleh pemerintah kolonial Hindia Belanda. Program ini selain memindahkan penduduk dari Pulau Jawa ternyata juga “memindahkan” suatu elemen lanskap kota dengan karakter fisik yang khas yaitu deretan Pohon Mahoni. Di Kota Metro, Pohon Mahoni tumbuh dengan baik di sepanjang Jl. A.H. Nasution yang menjadi aksis struktur ruang Kota Metro. Melalui observasi dan dokumentasi virtual yang menggunakan data Google Maps dari tahun 2015, 2018, dan 2019 dengan metode *streetview*, diketahui ada sebanyak 161 batang Pohon Mahoni di sepanjang jalan ini. Dengan mengetahui kondisi terkini dari deretan Pohon Mahoni tersebut, maka dapat diketahui pentingnya untuk segera melakukan upaya pelestarian. Ada empat komponen pelestarian yang perlu diterapkan, yaitu partisipasi masyarakat, pengetahuan dan ketrampilan serta perencanaan yang baik, regulasi dan kelembagaan, serta pembiayaan. Jika pelestarian dapat dilakukan dengan baik, warisan lanskap tidak hanya menjadi jati diri kota yang baik tapi juga akan berperan sebagai katalisator pembangunan sosial-ekonomi melalui pariwisata dan perdagangan, serta tentunya kesehatan warga dan lingkungan alamnya sesuai dengan Tujuan 11 *Sustainable Development Goals* (SDGs).

Kata Kunci: lanskap, kolonisasi, citra kota, Metro, pelestarian

1. Pendahuluan

1. 1. Awal Pembangunan Infrastruktur di Masa Kolonisasi Hindia Belanda

Penjajahan yang dilakukan oleh pemerintah kolonial Hindia Belanda pada awalnya bertujuan untuk menguasai kekayaan alam berupa rempah-rempah yang ada di wilayah nusantara. Pemerintahan yang lebih dikenal dengan nama aslinya yaitu *Vereenigde Oost Indische Compagnie* (VOC) yang berarti Persatuan Perusahaan Hindia Timur kemudian menguasai hampir seluruh wilayah tanah air tanpa terkecuali wilayah Lampung yang berada di ujung selatan Pulau Sumatera. Penguasaan ini kemudian berujung penderitaan bagi penduduk pribumi, ketimpangan kesejahteraan, eksploitasi sumber daya alam, serta masalah kemanusiaan lainnya kemudian menjadi pemicu lahirnya kebijakan pemerintahan

kolonial yang dikenal dengan istilah Politik Etis. Kebijakan ini didukung penuh oleh seorang ahli hukum dan penasihat pemerintah Belanda yang bernama C. Th. van Deventer sehingga kemudian disahkan sebagai program pemerintah yaitu Trias van Deventer yang diambil dari nama ahli hukum tersebut. Walaupun berlandaskan pada alasan kemanusiaan, sebenarnya program ini juga bertujuan untuk mencapai keuntungan ekonomi melalui peningkatan sumber daya manusia dan infrastruktur [1].

Program Trias van Deventer tersebut ditetapkan oleh Ratu Wilhelmina di Belanda pada tanggal 17 September 1901 untuk kemudian diberlakukan di negeri-negeri jajahannya terutama di Hindia Belanda. Program ini berisi tiga kebijakan yaitu: perpindahan penduduk, pendidikan, dan pengairan. Di Pulau Jawa, kebijakan perpindahan penduduk yang kemudian dikenal dengan istilah “kolonisasi” ditujukan untuk mengurangi populasi penduduknya yang sangat besar. Sementara di bidang pendidikan, sekolah guru, sekolah pamongpraja, dan sekolah dokter mulai dibuka dan diperbanyak. Terakhir, kebijakan di bidang pengairan atau irigasi diwujudkan dengan pembangunan bendungan dan saluran irigasi untuk meningkatkan hasil pertanian penduduk pribumi pada waktu itu.

Kolonisasi dilakukan dengan memindahkan penduduk dari Pulau Jawa ke luar Pulau Jawa. Kolonisasi pertama dimulai pada tahun 1905 dengan tujuan Lampung. Rombongan pertama program kolonisasi ditempatkan wilayah Kabupaten Pesawaran, Provinsi Lampung, tepatnya di daerah Gedongtataan. Di daerah kolonisasi tersebut, pemerintah kolonial Hindia Belanda saat itu tetap menerapkan pola pemerintahan lokal yang berbentuk *kepasirahan* atau komunitas masyarakat adat yang memberi keleluasaan pada pemerintah kolonial untuk mengontrol masyarakat dan mengatur kembali struktur masyarakat hukum adat. Melalui pendekatan seperti itulah mereka akhirnya bisa menguasai kawasan yang cukup luas, membentang dari Bakauheni hingga Liwa, Blambangan Umpu, dan Mesuji [2].



Gambar 1. Kedatangan Para Kolonis Pertama di Lampung [3].

Di Kota Metro sendiri, rombongan kolonis pertama didatangkan pada tahun 1936, dimana kemudian salah satu anggota kolonis, Dastro Gono Wardoyo, ditetapkan oleh pemerintah Kolonial Belanda sebagai Kepala Desa Metro. Karena pertumbuhannya yang cepat, pada Rabu, 9 Juni 1937, Metro dijadikan sebagai tempat kedudukan Asisten Wedana dan sebagai pusat pemerintahan Onder District Metro. Belanda menunjuk Mas Sudarto sebagai Asisten Wedana (Camat) pertama Metro. Letak daerah kolonisasi cikal bakal Metro pada waktu itu berada tepat di tengah-tengah wilayah Lampung Tengah (sebelum pemekaran) yaitu tepatnya di antara Adipuro, Kecamatan Trimurjo, Kabupaten Lampung Tengah dengan Rancangpurwo, Kecamatan Pekalongan, Kabupaten Lampung Timur [2].

Sebagai bagian tak terpisahkan dari program pemindahan penduduk ini, pemerintah kolonial Hindia Belanda juga membangun infrastruktur jalan dan permukiman penduduk yang dibangun dengan perhitungan sangat cermat seperti layaknya di Belanda pada daerah-daerah kolonisasi yang baru tersebut. Pada daerah-daerah tersebut dibangun struktur ruang kota yang teratur dan tertata dengan baik sebagai kawasan perkampungan kaum pendatang dari Jawa atau dikenal juga sebagai “kolonis” yang kelak akan membesar (menjadi kota) dengan pertanian sebagai penyangga utama kehidupan warganya. Lahan pertanian ini kemudian dilengkapi dengan sistem pengairan atau irigasi yang menjadi bagian yang lain dalam Trias van Deventer. Tak ketinggalan pula pembangunan sekolah dan fasilitas pendidikan guna peningkatan kapasitas sumber daya manusia.



Gambar 2. Awal Mula Perkampungan dan Pasar di Kota Metro [3].

Program ini selain memindahkan penduduk dari Pulau Jawa ternyata juga “memindahkan” suatu elemen lanskap kota dengan karakter fisik yang khas. Di Pulau Kalimantan misalnya, terdapat Kota Barabai yang dijuluki sebagai "Bandoeng van Borneo" atau Bandung-nya Kalimantan. Selain dikarenakan udaranya yang sejuk dan suasana kotanya yang tenang, julukan ini juga merujuk pada ruas-ruas jalan yang teduh di pusat kota dikarenakan hadirnya deretan Pohon Mahoni yang rindang. Pohon ini oleh orang setempat disebut sebagai pohon Kenari. Pohon-pohon ini ditanam oleh pemerintah Kolonial Belanda dan dipelihara dengan baik oleh penduduk kota Barabai sampai dengan sekarang [4].

Berdasarkan referensi [5], di Kota Mataram, Nusa Tenggara Barat, deretan Pohon Kenari dan Pohon Mahoni juga menghiasi bagian tepi dari ruas-ruas jalan utamanya dan menjadi identitas tersendiri bagi tata ruang kotanya. Pohon-pohon tersebut bahkan dilindungi keberadaannya dengan Peraturan Wali Kota Mataram Nomor 24 Tahun 2009 tentang Penataan Taman dan Dekorasi Kota. Deretan pohon tersebut bahkan dijadikan bagian dari paket wisata kota. Sementara di Pulau Jawa, peninggalan kota Kolonis dengan karakter lanskapnya yang unik dapat dilihat di kota Malang tepatnya di kawasan Ijen. Lanskap kawasan Ijen dihiasi dengan kombinasi dari Palem Raja (*Roystonea regia*), Mahoni (*Swietenia mahagoni*) dan Bungur (*Lagerstroemia speciosa*) yang memiliki umur lebih dari 50 tahun di tepi ruas jalannya sehingga kawasan ini dinilai memiliki nilai aspek sosial budaya paling tinggi [6].



Gambar 3. Deretan Pohon Mahoni di Sebuah Pasar di Kota Barabai pada Masa Kolonisasi [4].

Di Kota Metro, pemerintah kolonial Hindia Belanda membangun berbagai infrastruktur pendukung perkampungan untuk melengkapi daerah tempat tinggal para kolonis yang datang dari Pulau Jawa. Berpusat pada lahan pertanian yang mengandalkan sistem irigasi dari Bendungan Argo Guruh yang terletak di Desa Bumi Agung, Kecamatan Natar, Kabupaten Lampung Selatan, di daerah yang sekarang menjadi Kota Metro juga dibangun pasar, klinik, kantor polisi, kantor telekomunikasi, dan lapangan besar yang menyerupai alun-alun di daerah Jawa. Jalan-jalan juga mulai dibangun sehingga mempermudah akses penduduk [2].

Salah satu ciri khas dari jalan-jalan baru yang dibangun pemerintah kolonial Hindia Belanda tersebut adalah adanya deretan Pohon Mahoni yang ditanam di sepanjang sisi ruas jalan akses utama. Salah satunya adalah di sepanjang ruas Jalan A.H. Nasution yang melintasi Kota Metro hingga saat ini. Ciri khas penanaman pohon-pohon seperti ini juga dapat kita temukan di Pulau Jawa, dimana Pohon Mahoni, pohon Beringin, dan pohon-pohon tua lainnya, sudah banyak ditanam di pinggir jalan sebagai peneduh sejak jaman pemerintahan kolonial Hindia Belanda. Karakter *streetscape* seperti ini adalah salah satu elemen warisan lanskap yang terdapat di Indonesia khususnya di Kota Metro yang pada akhirnya memiliki potensi untuk dapat menjadi identitas atau jati diri kota ini.



Gambar 4. Pembangunan Kawasan Permukiman di Wilayah Kota Metro Sekarang [3].

1. 2. Deretan Pohon Mahoni sebagai Warisan Lanskap Kolonisasi dan Potensinya

Saat ini Kota Metro memiliki jumlah penduduk sebanyak 169.940 jiwa dengan wilayah administrasi seluas 68,74 km² atau 6.874 hektare [7] dan terletak pada bagian tengah Provinsi Lampung. Kepadatan

penduduk di Kota Metro berdasarkan data [8] mencapai 2.466 jiwa/km². Jika pada awalnya didominasi oleh lahan pertanian, maka saat ini luas lahan pertanian di Kota Metro hanya tinggal seluas 2.926 hektare [9], kurang dari setengah luas wilayah perkotaannya. Kondisi yang sama juga bisa dilihat pada keberadaan Ruang Terbuka Hijau (RTH) atau vegetasi perkotaan yang terancam semakin berkurang seiring dengan semakin bertambahnya luasan lahan yang terbangun baik untuk permukiman maupun sebagai area publik, komersil, dan industri. Termasuk ke dalam kategori yang terancam ini adalah deretan Pohon Mahoni yang telah menjadi karakter khas pada ruas jalan utama di Kota Metro dan menimbulkan kenangan tersendiri bagi warga Kota Metro atau yang pernah tinggal beberapa waktu di kota ini serta tidak ditemukan di kota atau kabupaten lain di Provinsi Lampung.

Menurut Lynch [10], citra dari suatu kota dapat dikenali melalui lima elemen yaitu: *path* (jalur), *edge* (batas), *node* (simpul), *district* (kawasan), dan *landmark* (tengaran). *Path* atau jalur adalah rute yang selalu dilalui oleh pengamat. Jalur ini bisa berupa jalan raya, jalan setapak, jalur kereta api, saluran air, dan sebagainya. Bagi sebagian orang, elemen-elemen ini sangat mempengaruhi persepsi visual mereka. Pada saat mereka melalui jalur dalam kota tersebut maka elemen kota yang lain akan secara otomatis berkaitan membentuk citra kota tersebut. Bentuk visual dari suatu ruas jalan dan kawasan di sekitarnya yang masih alami atau telah mengalami perkebunan dari manusia di suatu lingkungan perkotaan dapat disebut sebagai *streetscape* atau bentang jalan.

Contoh bentang jalan yang berkarakter dan kemudian menjadi bagian dari pembentuk citra kotanya yaitu Orchard Road yang berada di Singapura. Jalan ini awalnya adalah bagian dari perkebunan yang kemudian berkembang menjadi daerah pusat perbelanjaan dan wisata hingga sekarang di mana salah satu daya tarik utamanya adalah keberadaan pohon-pohon peneduh yang berukuran besar. Contoh yang lain adalah La Ramblas yang merupakan jalur pedestrian sepanjang 1,2 kilometer yang berada di pusat Kota Barcelona dan menjadi jalan yang selalu ramai dikunjungi oleh wisatawan karena berbagai daya tarik wisatanya berupa atraksi seni dan kios-kios souvenir.



Gambar 5. Orchard Road di Singapura yang Menjadi Pusat Perbelanjaan dan Wisata [11].

Berdasarkan kajian ICOMOS [12], warisan lanskap meliputi kombinasi antara warisan lingkungan alam dan warisan budaya dengan mengacu pada nilai sejarah. Bentang jalan adalah bagian dari lanskap atau bentang alam. Ketika bentang jalan ini dapat menjadi suatu pembentuk citra kota maka bentang jalan ini memiliki nilai lebih yang dapat dipertahankan sebagai warisan lanskap. Sejarah kolonisasi misalnya dapat ditunjukkan melalui warisan lingkungan alam dan warisan budayanya, Misalnya yang dapat ditemui di sepanjang Jalan Ijen, Jalan Semeru, Jalan Agung Suprato, dan Jalan Basuki Rahmat di Kota Malang. Ada bangunan-bangunan dengan desain arsitektur bergaya kolonial dan deretan pohon yang khas di sepanjang Jalan Ijen yang ada sejak masa kolonial Hindia Belanda [6, 13].



Gambar 6. Pemandangan Khas di Sepanjang Jalan Ijen, Kota Malang [13].

Dalam konteks bentang jalan di Kota Metro, warisan lingkungan alamnya bisa dilihat melalui vegetasi khas yang ada yaitu Pohon Mahoni sedangkan warisan budayanya terkait dengan tujuan awal dari keberadaan bentang jalan tersebut yang merupakan bagian dari kebijakan pemerintah kolonial Hindia Belanda. Melalui kehadiran Pohon Mahoni tersebut dapat diketahui bahwa salah satu elemen yang utama dari bentang jalan ini adalah tanaman, atau lebih spesifiknya lagi, tanaman pohon, yang menurut referensi [14], harus direncanakan, didesain, dan dirawat dengan baik demi kenyamanan pengguna jalan. Selain sebagai peneduh dan penyaring polutan, pohon juga memiliki fungsi estetika dan menciptakan identitas visual yang unik dari suatu bentang jalan [15].

2. Pembahasan

2. 1. Deret Pohon Mahoni di Jalan Utama Kota Metro

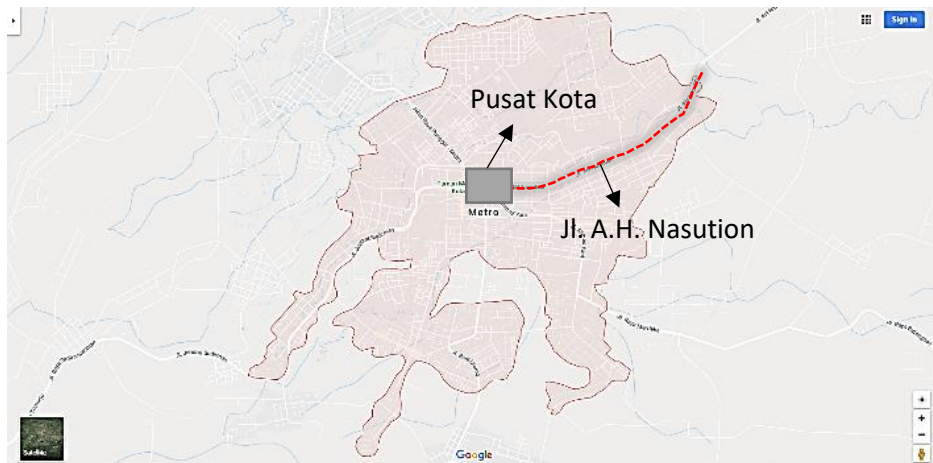
Pohon Mahoni (*Swietenia mahagoni*) termasuk dalam tanaman tropis berusia panjang yang cocok untuk dibudidayakan di Indonesia karena dapat tumbuh di tempat-tempat yang terpapar sinar matahari langsung sehingga dapat dimanfaatkan sebagai tanaman peneduh, untuk bahan obat-obatan dan pestisida alami, bahan mebel dan kerajinan tangan yang baik, serta sebagai elemen *streetscape* yang sangat menonjol dikarenakan karakter fisiknya yang dapat mencapai ketinggian hingga 30 meter dengan diameter batang yang besar [16].

Di Kota Metro, Pohon Mahoni tumbuh dengan baik di sepanjang Jalan A.H. Nasution. Ruas jalan ini membelah struktur ruang Kota Metro sejajar dengan arah barat-timur dan membentang mulai dari ujung jalan paling barat yang terletak di pusat kota yang berbatasan langsung dengan Taman Merdeka dan Jalan Jenderal Sudirman sampai dengan ujung jalan paling timur yang berbatasan langsung dengan wilayah Kecamatan Pekalongan, Kabupaten Lampung Timur. Pola struktur ruang Kota Metro merupakan peninggalan pemerintah kolonial Hindia Belanda yang bercirikan struktur ruang dengan grid yang simetris lengkap dengan *city center* (pusat kota) di bagian tengah yaitu Taman Merdeka dan Masjid Agung Taqwa Kota Metro khas kota-kota di Belanda pada khususnya atau di Eropa pada umumnya. Terlihat pula Jalan A.H. Nasution merupakan ruas jalan yang berada pada posisi aksial atau sumbu dari struktur ruang yang simetris tersebut.



Gambar 7. Deretan Pohon Mahoni di Sepanjang Jl. A.H. Nasution. Sumber: Dokumentasi Pribadi

Tingkat kepadatan lalu lintas yang melintas di Jalan A.H. Nasution semakin meningkat dari tahun ke tahun. Begitu pula tata guna lahan yang semakin beragam dan mulai didominasi oleh kegiatan atau fungsi perekonomian dan perkantoran. Pembangunan fasilitas umum pun semakin meningkat mulai dari jalur pejalan kaki sampai dengan fasilitas pendidikan dan kesehatan. Tren ini pun membawa dampak langsung terhadap kondisi *streetscape* di sepanjang Jalan A.H. Nasution ini.



Gambar 8. Letak Jl. A.H. Nasution di Wilayah Kota Metro [17].

Ada 14 penggal jalan yang diidentifikasi dalam proses observasi dan dokumentasi virtual yang menggunakan data Google Maps dari tahun 2015, 2018, dan 2019 dengan metode *streetview*. Definisi dari penggal jalan adalah ruas jalan di antara satu persimpangan dengan persimpangan berikutnya, seperti yang dapat dilihat pada Gambar 7. Batasan observasi dan dokumentasi virtual ini adalah mulai dari penggal jalan yang terdekat dengan Taman Merdeka sampai dengan penggal jalan di perbatasan dengan daerah Pekalongan. Semua Pohon Mahoni yang diamati terletak di sebelah selatan ruas jalan. Dari hasil observasi dan dokumentasi tersebut, penulis mencatat bahwa ada sebanyak 161 batang Pohon Mahoni di sepanjang jalan ini. Dengan memperkirakan bahwa pepohonan ini ditanam pada masa Kolonisasi maka usia pohon-pohon tersebut telah mencapai lebih dari setengah abad. Tinggi kanopi tertinggi mencapai lebih dari 20 meter dan diameter batangnya rata-rata sekitar satu meter.



Gambar 9. Deretan Pohon Mahoni di sepanjang Jl. A.H. Nasution. Sumber: Dokumentasi Pribadi

2015	2018	2019
Penggal Jalan 1		
		
3 pohon	3 pohon	3 pohon
Penggal Jalan 2		
		
7 pohon	7 pohon	7 pohon
Penggal Jalan 3		
		
10 pohon	10 pohon	10 pohon
Penggal Jalan 4		
		
9 pohon	9 pohon	9 pohon
Penggal Jalan 5		
		
14 pohon	14 pohon	14 pohon
Penggal Jalan 6		
		
14 pohon	14 pohon	14 pohon
Penggal Jalan 7		
		
14 pohon	14 pohon	14 pohon

Penggall Jalan 8		
		
14 pohon	14 pohon	14 pohon
Penggall Jalan 9		
		
9 pohon	9 pohon	9 pohon
Penggall Jalan 10		
		
8 pohon	8 pohon	8 pohon
Penggall Jalan 11		
		
14 pohon	14 pohon	14 pohon
Penggall Jalan 12		
	Tidak ada data.	
15 pohon	15 pohon	15 pohon
Penggall Jalan 13		
	Tidak ada data.	
5 pohon	5 pohon	5 pohon
Penggall Jalan 14		
	Tidak ada data.	
25 pohon	25 pohon	25 pohon

Tabel 1. Dokumentasi deret Pohon Mahoni tahun 2015, 2018, dan 2019 [18].

Untuk validasi dari dokumentasi virtual tersebut, pengamatan langsung dilakukan dengan menyusuri Jl. A.H. Nasution pada tanggal 24 Juli 2021. Diketahui dari 161 batang Pohon Mahoni, ternyata ada tiga pohon yang telah hilang dengan menyisakan bekas-bekasnya saja. Pada Gambar 10, 11, dan 12, penulis membandingkan data Google Maps per tahun 2019 dengan pengamatan langsung tersebut.



Pohon yang di sudut ini masih ada di mode *streetview* Google Maps dengan data tahun 2019



Pohon yang di sudut ini sudah tidak ada pada dokumentasi langsung per tanggal 24 Juli 2021

Gambar 10. Data Google Map; Atas: Foto Pengamatan Langsung Penggal Jalan 7; Bawah lihat Gb. 7.

Pada penggal jalan nomor 7 atau tepatnya di sudut pertigaan antara Jl. A.H. Nasution dengan Jl. Tongkol, ternyata ada satu pohon yang masih ada di mode *streetview* Google Maps dengan data tahun 2019, namun pada dokumentasi langsung per tanggal 24 Juli 2021, pohon ini sudah tidak terlihat lagi. Bagian batang potong seluruhnya tidak ada lagi dan hanya terlihat bekas tempat tumbuhnya.



Pohon ini masih ada di mode *streetview* Google Maps dengan data tahun 2019



Hanya tinggal bagian akar yang terpotong pada dokumentasi langsung per tanggal 24 Juli 2021

Gambar 11. Data Google Map; Atas: Pengamatan Langsung Penggal Jalan 11; Bawah lihat Gb. 7.

Sementara pada penggal jalan nomor 11 atau tepatnya di dekat SPBU Pertamina 21 Yosodadi, ternyata ada lagi satu pohon yang masih ada di mode *streetview* Google Maps dengan data tahun 2019, namun pada dokumentasi langsung per tanggal 24 Juli 2021, pohon ini sudah tidak terlihat lagi. Hanya menyisakan sebagian kecil dari bagian bawah batangnya dan terlihat bekas dipotong.



Pohon ini masih ada di mode *streetview* Google Maps dengan data tahun 2019



Hanya tinggal bagian akar yang terpotong pada dokumentasi langsung per tanggal 24 Juli 2021

Gambar 12. Data Google Map; Atas: Pengamatan Langsung di Dekat RSIM; Bawah lihat Gb. 7.

Dan yang ketiga masih di penggal jalan nomor 11 atau tepatnya di sudut pertigaan dekat Rumah Sakit Islam Metro (RSIM), ternyata ada satu pohon yang masih ada di mode *streetview* Google Maps dengan data tahun 2019, namun lagi-lagi pada dokumentasi langsung per tanggal 24 Juli 2021, pohon ini sudah tidak terlihat lagi. Yang tersisa hanya sebagian kecil dari bagian bawah batangnya dan terlihat bekas dipotong yang cukup rapi. Dari penemuan ini dapat disimpulkan bahwa hasil observasi dan dokumentasi virtual yang merekam ada sebanyak 161 batang pohon perlu direvisi menjadi 158 batang Pohon Mahoni yang masih bertahan di sepanjang Jl. A.H. Nasution, Kota Metro.

Ketiga contoh hilangnya Pohon Mahoni tersebut belum dapat penulis konfirmasi secara lengkap penyebabnya dan sepanjang pengetahuan penulis tidak ada berita di media baik cetak maupun *online* yang mengabarkan tentang kejadian-kejadian pemotongan pohon-pohon tersebut, Hanya ada satu berita di media *online* tertanggal 6 Maret 2021 [19], yang menyinggung tentang dibakarnya satu pohon yang kemungkinan besar adalah pohon yang ada di Gambar 11. Namun pada foto yang ada di media tersebut, pohon yang dimaksud masih terlihat berdiri. Belum lagi permasalahan yang terjadi berulang-ulang namun kurang mendapat perhatian adalah terjadinya tindakan-tindakan vandalisme terhadap batang pohon yang masih hidup, seperti misalnya pemasangan banner atau poster dengan cara dipaku langsung ke batang pohon, pemasangan alat-alat promosi tempat usaha seperti lampu kabel yang dililitkan ke batang pohon, penutupan permukaan tanah yang berdekatan dengan akar Pohon Mahoni dengan lapisan semen, dan sebagainya, juga berpotensi merusak kondisi fisik pohon tersebut.



Gambar 13. Terlihat area sekitar pohon telah ditutup lapisan semen. Sumber: Dokumentasi Pribadi

Hilangnya ketiga pohon tersebut dan berbagai tindakan vandalisme yang terjadi tentunya adalah ancaman terhadap eksistensi warisan lanskap peninggalan Kolonisasi yang ada di Kota Metro. Minimnya informasi tentang kejadian-kejadian tersebut dan belum maksimalnya upaya untuk mengedukasi dan menginformasikan kepada masyarakat mengenai pentingnya keberadaan Pohon Mahoni di Kota Metro menunjukkan bahwa nilai dan potensi dari deretan pohon ini belum sepenuhnya

disadari. Upaya-upaya pengamatan dan pemeliharaan minimal sebagai bagian dari pelestarian lingkungan kota harus secara serius dilakukan. Tentunya ini menjadi tanggung jawab pemerintah setempat. Namun tidak ada salahnya jika warga juga dapat berperan dalam pengamatan dan pelaporan tentang kondisi terkini pohon-pohon tersebut. Dengan mengetahui kondisi terkini dari deretan Pohon Mahoni tersebut, maka dapat diketahui pentingnya untuk segera melakukan upaya pelestarian. Upaya pelestarian ini sangat penting dilakukan sebagai bagian dari penghargaan terhadap warisan lanskap Kolonisasi yang memiliki nilai budaya dan lingkungan yang sangat penting [20].

2. 2. Pelestarian Warisan Lanskap menuju Kota dan Permukiman Berkelanjutan

Upaya pelestarian suatu warisan lanskap memang tidak hanya sekedar berupa pengamatan dan pemeliharaan. Lebih dari itu, dalam konteks perkotaan pelestarian warisan lanskap seyogyanya adalah bagian dari agenda besar untuk mempertahankan identitas dan citra atau jati diri dari kota tersebut serta meningkatkan kualitas lingkungan perkotaan. Yang apabila dapat dilakukan maka potensi yang ada tentunya dapat berdampak baik untuk pembangunan kota yang berkelanjutan. Ada empat komponen pelestarian yang perlu diterapkan, yaitu partisipasi masyarakat, kapasitas pengetahuan dan keterampilan serta perencanaan yang baik, regulasi dan kelembagaan, serta pembiayaan [21].

Partisipasi masyarakat di era digital seperti saat ini bisa dilakukan dengan mengoptimalkan pemanfaatan teknologi yang digemari masyarakat khususnya generasi muda yang notabene mewakili proporsi penduduk yang cukup besar di Kota Metro. Seperti yang dilakukan oleh Play the City Foundation untuk Kota Istanbul yang memperkenalkan sebuah permainan dalam pengambilan keputusan di perkotaan. Teknologi yang sama juga dapat dipergunakan untuk membangun kapasitas pengetahuan dan keterampilan warga setempat, misalnya terkait dengan jenis dan usia Pohon Mahoni, kondisi fisik pohon, nilai dan cerita sejarahnya, fungsi dan estetikanya, guna pada akhirnya bersama-sama dengan elemen kota lainnya menghasilkan perencanaan yang baik untuk pelestariannya [20].



Gambar 14. Beberapa Tipologi Pohon Mahoni di Jl. A.H. Nasution. Sumber: Dokumentasi Pribadi

Regulasi juga perlu dilengkapi dan ditegakkan oleh Pemerintah Kota Metro khususnya yang terkait langsung dengan keberadaan deretan Pohon Mahoni tersebut seperti yang dilakukan di Kota Mataram. Dan juga regulasi atau kebijakan yang rinci dan terukur mengenai panduan-panduan pelestarian serta arahan-arahan agar pembangunan yang dilakukan tidak sampai merusak atau bahkan menghilangkan deretan pohon yang bersejarah tersebut. Kelembagaan yang fokus dan professional dapat menjadi kunci dalam kesuksesan implementasi regulasi dan kebijakan yang dibuat. Yang terakhir komponen pembiayaan tentunya berperan sangat penting. Salah satu contoh yang berhasil bisa dilihat pada upaya Friends of the High Line yang mengelola The High Line, sebuah ruang terbuka publik yang dibangun pada jalur kereta api bersejarah yang melayang di atas jalanan West Side Manhattan di Kota New York. Taman tersebut milik Pemerintah Kota New York, namun Friends of the High Line, yang didirikan oleh komunitas warga setempat, berhasil menggalang dana swasta untuk mendukung lebih dari 90 persen dari anggaran operasional tahunan taman tersebut [22].



Gambar 14. The High Line, Warisan Lanskap Bersejarah di Kota New York [22].

2. 3. Langkah-langkah Pelestarian Warisan Lanskap

Apabila mengacu pada panduan dari UNESCO [22], maka keberadaan warisan lanskap Kolonisasi berupa deretan Pohon Mahoni di Kota Metro sebenarnya telah menunjukkan arahan yang jelas bahwa perencanaan, desain dan pelaksanaan pembangunan perkotaan harus dapat mengintegrasikan masalah lingkungan, sosial dan budaya untuk mencapai keseimbangan antara pembangunan ekonomi, pelestarian sejarah dan budaya, serta kelayakan huni kota tersebut. Jika dapat dilakukan dengan baik, warisan lanskap tadi tidak hanya sekedar menjadi wajah kota yang baik tapi juga akan berperan sebagai katalisator pembangunan sosial-ekonomi melalui pariwisata dan perdagangan, serta tentunya kesehatan warga dan lingkungan alamnya. Untuk mewujudkannya perlu langkah-langkah implementasi yang kongkrit dan bertahap dari seluruh *urban stakeholders*.

Langkah yang pertama adalah melakukan kajian lengkap pada sumber daya kota baik alam, budaya, maupun manusianya. Kedua, menggunakan perencanaan partisipatif dan konsultasi dengan berbagai pemangku kepentingan untuk menetapkan tujuan dan tahapan pelestarian. Langkah ketiga adalah dengan menilai kerentanan warisan lanskap tersebut akibat tekanan sosial, ekonomi, dan dampak perubahan iklim, serta kondisi pandemi yang sedang melanda saat ini. Selanjutnya adalah memadukan nilai dan potensi warisan lanskap ke dalam kerangka kebijakan dan perencanaan pembangunan kota yang lebih luas, seperti RPJMD, KLHS, RTRW, RDTR, dan sebagainya. Disusul dengan langkah kelima yaitu mengutamakan kebijakan dan tahapan pelestarian dalam setiap dokumen acuan pembangunan. Yang berikutnya, menetapkan skema kemitraan publik dan swasta atau *Public and Private Partnership* (PPP) yang sesuai. Dan yang terakhir adalah dengan mengembangkan mekanisme koordinasi dalam berbagai kegiatan antar pelaku yang berbeda melalui kelembagaan yang kuat [22]

3. Penutup

Deretan Pohon Mahoni yang berada di sepanjang jalur utama kota yaitu Jl. A.H. Nasution di Kota Metro adalah warisan lanskap yang merekam sejarah awal mula kota sebagai daerah bentukan kebijakan pemerintah kolonial Hindia Belanda. Tidak diragukan lagi akan potensinya sebagai identitas, citra, jati diri, dan wajah Kota Metro yang selalu muncul dalam kenangan tiap warga Kota Metro atau siapapun yang pernah tinggal atau sekedar singgah di kota tersebut. Tantangannya adalah bagaimana semua pihak yang terkait dalam pembangunan Kota Metro mulai dari pemerintah, akademisi, swasta, media, dan komunitas masyarakat dapat memperlihatkan komitmen dan keseriusannya dalam menjaga, memelihara, melestarikan, dan menjadikan warisan lanskap ini sebagai bagian utama dalam pembangunan berkelanjutan di Kota Metro. Ini dapat tercapai apabila agenda besar pelestarian warisan lanskap ini dapat menghadirkan partisipasi masyarakat, kapasitas pengetahuan dan ketrampilan serta perencanaan yang baik, regulasi dan kelembagaan, serta pembiayaan.

Untuk mencapai itu semua, ada beberapa langkah strategis yang dapat ditempuh. Mulai dari pengkajian secara komprehensif, perencanaan partisipatif, upaya mitigasi dan adaptasi, menjadikan warisan lanskap sebagai prioritas pembangunan, penerapan kebijakan dan panduan pelestarian, *Public and Private Partnership*, serta kelembagaan yang kuat. Apabila langkah-langkah tersebut dapat dilakukan maka sangat besar kemungkinan bahwa pelestarian warisan lanskap di Kota Metro akan membuka jalan menuju pencapaian *Sustainable Development Goals* (SDGs) khususnya pada Tujuan 11 “Menjadikan Kota dan Permukiman Inklusif, Aman, Tangguh dan Berkelanjutan”, melalui Sasaran 11.3 yaitu Pada tahun 2030, meningkatkan urbanisasi yang inklusif dan berkelanjutan dan kapasitas untuk perencanaan dan pengelolaan pemukiman yang partisipatoris, terintegrasi dan berkelanjutan di setiap negara dan Sasaran 11.4 yaitu mempromosikan dan menjaga warisan budaya dunia dan warisan alam dunia.

Ucapan Terima Kasih

Penulis menyampaikan terima kasih khususnya kepada rekan-rekan di Forum Lampung Sinergi, Dr. Citra Persada, M.Sc. sebagai Ketua IAP Lampung, Budi Efriyanto, S.T., M.Sc. sebagai Ketua IAI Lampung, dan Panji Kurniawan, S.T., M.Sc. sebagai Ketua IALI Lampung, serta yang lainnya, yang telah bersama-sama menginisiasi penerbitan monograf ini. Dan juga kepada Prof. M. Yusuf S. Barusman, Rektor Universitas Bandar Lampung atas dukungannya sehingga monograf ini dapat diterbitkan melalui UBL Press. Semoga bermanfaat bagi Kota Metro dan Provinsi Lampung tercinta.

Referensi

- [1] Ricklefs MC. Sejarah Indonesia Modern 1200-2004. 3rd ed. Syawie H, Ricklefs MC, editors. Jakarta: PT Serambi Ilmu Semesta; 2007. 783 p.
- [2] Saroso O, Saifuddin R. Lukman Hakim: Jejak Anak Kolonis. 2nd ed. Bandar Lampung: Perhimpunan Lampung Media Center; 2013.
- [3] Pemerintah Kota Metro. Metro Tempoe Doeloe [Internet]. [cited 2021 Aug 4]. Available from: <https://info.metrokota.go.id/metro-tempoe-doeloe/>
- [4] Solihin A. Sebagian Kecil tentang Sejarah Kota Barabai Kalsel [Internet]. [cited 2021 Aug 5]. Available from: <https://indoborneonatural.blogspot.com/2015/12/sebagian-kecil-tentang-sejarah-tentang.html>
- [5] Anwar K. Pohon Kenari Tua di Kota Mataram yang Bikin Penasaran Rombongan Turis Belanda [Internet]. Tribunnews.com. 2016 [cited 2021 Aug 5]. Available from: <https://www.tribunnews.com/travel/2016/02/05/pohon-kenari-tua-di-kota-mataram-yang-bikin-penasaran-rombongan-turis-belanda?page=all>
- [6] Budiyo D, Thomas H. Lanskap Kota Malang Sebagai Obyek Wisata Sejarah Kolonial. J Lanskap Indones. 2012;4(1):43–50.
- [7] BPS - Statistics of Metro Municipality. Metro Municipality in Figures 2021. Metro: BPS - Statistics of Metro Municipality; 2021. 333 p.
- [8] BPS - Statistics of Metro Municipality. Metro Municipality in Figures 2020. Metro: BPS - Statistics of Metro Municipality; 2020. 169 p.
- [9] BPS - Statistics of Metro Municipality. Metro Municipality in Figures 2018. Metro: BPS - Statistics of Metro Municipality; 2018. 262 p.
- [10] Lynch K. The Image of the City [Internet]. Bridge G, Watson S, editors. Vol. 21. Cambridge, Massachusetts, and London: MIT Press; 1960. 194 p. Available from: <http://www.amazon.com/dp/0262620014>

- [11] Urban Redevelopment Authority. Orchard Road: The Continuing Evolution of Orchard Road [Internet]. 2021 [cited 2021 Aug 15]. Available from: <https://www.ura.gov.sg/Corporate/Planning/Master-Plan/Regional-Highlights/Central-Area/Orchard-Road>
- [12] Goodchild PH. Landscape Heritage, Biosphere Change, Climate Change and Conservation: A General Approach and an Agenda. Heritage at Risk 2006/2007. Paris; 2007.
- [13] Baskara M. Kota Malang - Kota Taman Specifik Indonesische. Maj Ilm Pop Bakosurtanal - Ekspedisi Geogr Indones [Internet]. 2010;92–7. Available from: <http://medha.lecture.ub.ac.id/files/2012/04/Bakosurtanal-EGI-2010-02-Kota-Malang-Kota-Taman-Specifik-Indonesische.pdf>
- [14] Rahman A, Najoran J, Polii MGM. Evaluasi Aspek Fungsi Tanaman pada Lanskap Jalan Kampus Universitas Ratulangi. Cocos. 2015;6(17):10.
- [15] Carpenter PL, Walker TD. Plants in the Landscape. Waveland Pr Inc; 1998. 401 p.
- [16] Sutarni MS. Flora Eksotika Tanaman Peneduh. Jakarta: Penerbit Kanisius; 1995.
- [17] Nuzir FA. The Mahogany Trees as Urban Landscape Heritage and Fine Image of Metro City. JAILCD [Internet]. 2018 [cited 2021 Aug 5];S2-13–6. Available from: <http://ci.nii.ac.jp/naid/40021613262/en/>
- [18] Google. Google Maps [Internet]. 2021 [cited 2018 Aug 6]. Available from: <https://www.google.com/maps/place/Metro,+Metro+City,+Lampung/@-5.1210412,105.2895571,14z/data=!3m1!4b1!4m5!3m4!1s0x2e40bbf7727ecf8d:0x3039d80b220cf40!8m2!3d-5.1178394!4d105.3072646>
- [19] Pohon Mahoni Dijalan AH.Nasution Dibakar Oleh Orang Tak Di Kenal [Internet]. etalaseinfo.com. 2021 [cited 2021 Aug 6]. Available from: <https://lampung.siberindo.co/06/03/2021/pohon-mahoni-dijalan-ah-nasution-dibakar-oleh-orang-tak-di-kenal/>
- [20] Akbar MAH, Nurhayati HSA. Preservation of heritage trees on the de Groote Postweg Lane in Bogor City. IOP Conf Ser Earth Environ Sci. 2018;203(1).
- [21] Asriana N, Sesotyaningtyas M. Pendekatan Historic Urban Landscape Untuk Pelestarian. In: Temu Ilmiah Ikatan Peneliti Lingkungan Binaan Indonesia (IPLBI) 7. Semarang: ah Ikatan Peneliti Lingkungan Binaan Indonesia (IPLBI); 2018. p. 51–7.
- [22] UNESCO. Nafas Baru Kota Bersejarah: Penjelasan tentang Pendekatan Lanskap Kota Bersejarah. Paris; 2013.

Potensi Pengembangan Pekarangan Berkarakter Lampung

Indah Prastiwi, Institut Teknologi Sumatera, indah.prastiwi@arl.itera.ac.id

Abstrak

Jumlah lanskap identitas di Lampung belum memadai dan merata di semua daerah. Hal ini dapat berdampak pada terkikisnya nilai sosial budaya masyarakat. Sehingga perlu adanya kajian mengenai lanskap identitas Lampung. Pekarangan rumah berkarakter merupakan salah satu lanskap yang dapat mendukung terwujudnya wajah dan jati diri kota. Elemen fisik dapat dihadirkan pada pekarangan rumah sebagai media jati diri kota tersebut. Elemen fisik terdiri dari elemen keras dan elemen lunak. Elemen-elemen yang digunakan dapat dipilih berdasarkan nilai sosial budaya serta sejarahnya. Penerapan elemen-elemen tersebut dapat dilakukan pada pekarangan berkarakter di perkotaan maupun pedesaan. Namun aplikasi elemen pada pekarangan perkotaan berbeda dengan pekarangan pedesaan. Pekarangan di pedesaan mengutamakan nilai fungsinya terhadap kebutuhan sehari-hari, sedangkan pekarangan di perkotaan akan lebih mengutamakan nilai estetikanya.

Kata Kunci: jati diri kota, lanskap identitas, pekarangan masyarakat Lampung

1. Penurunan Identitas Kota

Identitas suatu kota sangatlah penting dalam mendukung perkembangan kota terutama dalam bidang pariwisata yaitu sebagai daya tarik kota bagi para pelancong. Identitas kota juga merupakan aspek penting untuk mempertahankan keberlanjutan budaya lokal. Di sisi lain pembangunan di daerah perkotaan cenderung menghilangkan identitas kota tersebut. Pembangunan fisik di perkotaan seringkali hanya mengutamakan aspek fisik dan ekonomi, sedangkan aspek sosial budaya dan sejarah kota dikesampingkan. Sehingga kota kehilangan jati dirinya yang secara tidak langsung dapat berdampak juga pada kehidupan sosial masyarakat karena semakin merasa asing. Padahal pada prinsipnya pembangunan kota dapat diselaraskan dengan pembentukan identitas kota itu sendiri. Jati diri kota dapat dihadirkan dengan menerapkan nilai-nilai sosial budaya masyarakat lokal dan menghidirkannya melalui elemen-elemen fisik maupun psiki [1].

Kota-kota di Indonesia masih banyak yang belum memiliki identitas kota yang kuat untuk dikenali para pelancong atau pengunjung kota tersebut. Kota Bandarlampung merupakan salah satu kota yang menghadirkan identitas kota dengan adanya tugu di setiap persimpangan jalan di pusat kota. Adapun identitas kota lainnya dihadirkan dengan ragam motif dan bentuk pada fasad bangunan ataupun infrastruktur kota seperti lampu jalan, pedestrian, gapura, serta infrastruktur lainnya. Elemen-elemen pembentuk identitas tersebut terbatas di area tertentu saja yaitu pada pusat kota. Sedangkan pada kawasan pinggir kota dan juga kabupaten lainnya di Provinsi Lampung sangat minim elemen pembentuk identitas kota. Kecamatan Natar merupakan salah satu gerbang Provinsi Lampung dimana terdapat Bandara Internasional Raden Inten II. Sebagai gerbang Provinsi Lampung, tentunya identitas kota sangatlah penting untuk dapat mendukung perkembangan pariwisata daerah.

Salah satu elemen fisik yang dapat menjadi wadah jati diri kota adalah Ruang Terbuka Hijau (RTH). Selain itu RTH juga merupakan elemen fisik yang dapat menjadi media elemen psikis seperti aktivitas sosial masyarakat. Pada Undang-undang No. 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang disebutkan bahwa wilayah kota harus memiliki ruang terbuka hijau sebanyak 30% yang terdiri dari 20% RTH publik dan 10% RTH privat. Untuk menghadirkan jati diri kota tidak dapat optimal dengan memanfaatkan RTH publik saja, namun perlu didukung dengan RTH privat. Salah satu jenis RTH privat yang dapat dijadikan wadah jati diri kota adalah pekarangan rumah.

Pekarangan rumah pedesaan di Provinsi Lampung banyak memiliki karakter yang dapat digali untuk dikembangkan sebagai jati diri kota. Pekarangan sendiri menurut [2] merupakan tempat habitat berbagai jenis satwa, sebagai sumber pangan sandang dan papan, sebagai sumber tambahan pendapatan keluarga, tempat dilakukannya aktifitas santai selain di dalam rumah seperti duduk-duduk menikmati udara segar dan sebagai tempat ruang terbuka hijau bagi lingkungan sekitarnya. Pekarangan rumah dapat menjadi satu kesatuan lanskap di Lampung sebagai identitas yang memiliki karakter masyarakat Lampung.

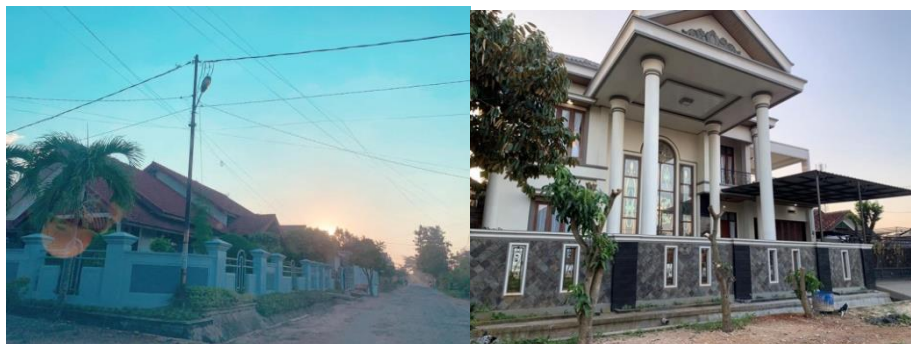
2. Pembahasan

2. 1. Pekarangan Berkarakter Lampung sebagai Lanskap Identitas Kota

Provinsi Lampung terdiri dari dua kota yaitu Kota Bandarlampung dan Kota Metro, serta 13 kabupaten. Di antara 13 kabupaten tersebut terdapat beberapa kabupaten yang sudah berkembang menjadi daerah perkotaan seperti Kabupaten Selatan (Kecamatan Natar), Kabupaten Pringsewu, dan Kabupaten Pesisir Barat. Ibu kota kabupaten lainnya juga sudah banyak yang mulai berkembang menjadi daerah perkotaan. Namun, wilayah di Provinsi Lampung masih didominasi oleh pedesaan. Untuk itu selanjutnya penulis akan membahas tipe pekarangan pada dua kawasan yang berbeda yaitu pekarangan di pedesaan dan perkotaan, serta konsep pekarangan yang berpotensi sebagai salah satu lanskap identitas di Lampung.

a. Pekarangan Rumah di Perkotaan

Mayoritas pekarangan di daerah perkotaan memiliki area yang tidak luas. Hal ini dikarenakan harga tanah lebih mahal dibandingkan harga tanah di desa, selain itu kepadatan penduduk di daerah perkotaan cukup tinggi sehingga daerah pemukiman pun padat dan memiliki luasan yang sempit. Rumah masyarakat Lampung di pusat perkotaan banyak yang menggunakan pagar solid dan tertutup dari area luar. Desain rumah seperti ini memberikan kesan privasi terutama aktivitas di pekarangan rumah tersebut. Pekarangan di daerah perkotaan lebih banyak menggunakan tanaman hias dan menggunakan wadah seperti pot tanaman. Karakteristik elemen pekarangan tersebut dapat menjadi media untuk nilai identitas lanskap pekarangan masyarakat Lampung.



Gambar 1. Tipe Rumah di Perkotaan dengan Pagar Solid/Tertutup. Sumber: Dokumentasi Pribadi.

Letak pekarangan rumah di daerah perkotaan lebih dominan berada di depan rumah agar dapat terekspos sekaligus berfungsi sebagai pembatas visual ke arah rumah. Tidak hanya terletak di depan rumah, pekarangan rumah di perkotaan juga terdapat di area belakang dan samping rumah. Seiring berkembangnya teknologi dan keterbatasan ruang pekarangan rumah pun mulai dikembangkan di atas rumah seperti konsep pada *roof garden*.

b. Pekarangan Rumah di Pedesaan

Hampir semua pekarangan di desa memiliki area yang luas dan memiliki keragaman tanaman yang tinggi. Masyarakat desa lebih banyak menanam tanaman yang dapat memenuhi kebutuhan sehari-hari seperti tanaman obat, sayur, buah, dan tanaman pangan lainnya. Ada pula yang menanam tanaman hias sebagai pelengkap dan penambah nilai estetika di pekarangannya. Selain itu karakter dan pola pekarangan rumah juga dipengaruhi oleh jenis sumber pendapatan, contohnya adalah adanya “halaman” di area pekarangan sebagai tempat menjemur gabah.



Gambar 2. Pekarangan Rumah dengan "Halaman" untuk Menjemur Gabah. Sumber: Dokumentasi Pribadi.

Pada hasil penelitian yang disampaikan oleh [3] terdapat 75% tanaman obat yang digunakan masyarakat di Lampung Timur berasal dari pekarangan dan ladang. Pekarangan yang dimaksud masih dalam arti luas yaitu baik pekarangan rumah maupun pekarangan/ladang. Kemudian menurut [4] tanaman pekarangan yang ada Kabupaten Pringsewu, yaitu terdiri atas tanaman komoditas pangan, hortikultura, perkebunan, dan kelompok tanaman obat- obatan dan untuk bumbu-bumbuan. Pekarangan di desa banyak yang menggunakan tanaman sebagai pagar. Letak pekarangan rumah di pedesaan lebih beragam. Dalam satu area rumah bisa terdapat lebih dari satu pekarangan seperti di depan rumah, belakang maupun samping rumah.



Gambar 3. Penggunaan Tanaman sebagai Pagar pada Pekarangan Rumah. Sumber: Dokumentasi Pribadi.

Pekarangan di desa memiliki potensi untuk dikembangkan menjadi objek wisata yang dapat menonjolkan identitas masyarakat Lampung. Pekarangan di desa dengan keanekaragaman yang tinggi dapat dikembangkan menjadi pekarangan terpadu yang juga dapat sebagai media jati diri masyarakat Lampung. Pekarangan terpadu dapat didesain dengan komponen-komponen utama seperti kolam ikan, tanaman sayur, kandang burung serta dapat dilengkapi dengan tanaman hias [5].

Konsep pekarangan terpadu ini sangat cocok untuk masyarakat Lampung yang memiliki adat kebiasaan mengadakan makan bersama atau *nyeruit*. Baik orang Lampung Pepadun dan Sai Batin keduanya memiliki tradisi memakan *seruit* atau *nyeruit*. Tradisi *nyeruit* merupakan tradisi yang mencerminkan karakteristik suku Lampung. Menurut [6] *seruit* adalah makanan khas provinsi Lampung, yaitu masakan ikan yang digoreng atau dibakar kemudian dicampur sambel terasi dan *tempoyak*. Sedangkan *tempoyak* adalah makanan yang merupakan hasil fermentasi dari buah durian atau mangga. Adapun minuman pendampingnya adalah *serbat* yaitu jus minuman yang terbuat dari buah mangga.

c. Pekarangan Rumah dengan Konsep *Waterfront*

Banyak daerah di Lampung yang dilalui oleh irigasi yang dapat menjadi potensi pengembangan kawasan pemukiman dengan konsep *waterfront*. Selain itu system irigasi di Lampung juga memiliki nilai sejarah, tentunya hal ini juga menjadi potensi sebagai lanskap identitas Lampung. Pada [7] di jelaskan sejarah sistem irigasi yang menjadi awal mula berkembangnya karakteristik suku yang ada di Lampung. Irigasi adalah salah satu kebijakan yang diimplementasikan beriringan dengan kebijakan migrasi ke Lampung. Migrasi penduduk dikenal juga dengan kolonisasi. Lampung menjadi salah satu lokasi penempatan kolonisasi serta target penerapan kebijakan irigasi. Penempatan kolonisasi dengan irigasi di Lampung diantaranya tahun 1905 di Gedong Tataan dan pada Tahun 1935 di Sukadana dan Tegineneng. Daerah perkotaan seperti Kota Metro dan Kota Bandarlampung juga dilalui oleh system irigasi ini, sehingga hal ini tentunya dapat dikembangkan untuk pemukiman berkonsep *waterfront*.



Gambar 4. Pekarangan Rumah Berkonsep *Waterfront*. Sumber: Dokumentasi Pribadi.

d. Pengaruh Tren Berkebun di Masa Pandemi COVID-19

Pandemi COVID-19 yang melanda Indonesia sejak bulan Maret tahun 2020 memberikan berbagai dampak kepada masyarakat. Tidak hanya berdampak buruk pandemi ini juga memberikan pengaruh

terhadap meningkatnya ketertarikan masyarakat untuk berkebun di rumah. Selain menjadi aktivitas bagi masyarakat yang harus bekerja dari rumah, berkebun juga dapat menjadi solusi di tengah ekonomi masyarakat yang terpuruk. Berkebun di pekarangan dapat menjadi peluang bisnis yang menguntungkan. Ketahanan Pangan menjadi aspek utama yang diperhatikan di seluruh penjuru dunia, semua negara termasuk Indonesia melakukan segala upaya untuk terhindar dari krisis pangan [8]. Selain dapat memenuhi pangan, berkebun juga dapat mengurangi *stress* saat harus tinggal lama di rumah [9]. Hal ini sangat diperlukan terutama di masa pandemi COVID-19 yang menuntut masyarakat untuk beraktivitas di rumah saja, Saat ini berkebun menjadi tren dari segala kalangan bahkan menjadi bagian dari *life style* masyarakat perkotaan, tentunya hal ini berdampak positif pada perkembangan *urban farming*.

Berkebun di pekarangan rumah perkotaan memiliki banyak batasan daripada berkebun di pekarangan rumah pedesaan. Batasan tersebut salah satu di antaranya adalah keterbatasan area. Namun saat ini, sudah banyak diterapkan inovasi teknologi pada *urban farming* sebagai jawaban dari permasalahan keterbatasan area pekarangan di kota. Beberapa teknik yang dapat digunakan pada area pekarangan yang sempit adalah *vertical garden*, *wall garden*, hidroponik, dan sebagainya. *Vertical garden* dan *wall garden* memiliki banyak kemiripan, hanya saja untuk *wall garden* ditanam di tembok sedangkan *vertical garden* juga banyak ditanam di pagar atau media dengan rangka besi atau material lainnya [10].

Tanaman yang banyak digunakan di *wall garden* adalah tanaman estetika, namun berdasarkan penelitian sayuran juga dapat diaplikasikan di *wall green* dengan hasil panen yang cukup untuk memenuhi kebutuhan pangan sehari-hari bahkan diperjualbelikan. *Wall garden* dengan model paralon lebih menguntungkan 1,6 kali lipat disbanding model kantong [11]. Metode hidroponik merupakan salah satu metode yang dapat diaplikasikan dengan sederhana dan tidak memerlukan tempat yang luas [12]. Hal ini sangat cocok untuk diterapkan di pekarangan perkotaan. Namun tidak hanya di pekarangan perkotaan, hidroponik juga sangat berpotensi dikembangkan di pekarangan pedesaan. Metode hidroponik di pekarangan pedesaan dapat dikombinasikan dengan kolam dan kandang ternak. Desain pekarangan ini merupakan salah satu contoh desain pekarangan terpadu yang sangat cocok di pedesaan dengan area yang cukup luas.



Gambar 5. Contoh Desain Pekarangan Terpadu dengan Sistem Hidroponik [5].

Penggunaan bahan bekas sebagai media tanam baik pada metode hidroponik atau *vertical garden* pada pekarangan dapat menjadi solusi untuk mengurangi pengeluaran [13]. Media tanam dapat dihiasi dengan ornament identitas Lampung, serta menggunakan tanaman yang memiliki nilai identitas (budaya dan sejarah) Lampung.



Gambar 6. Contoh Pemanfaatan Botol Bekas pada *Vertical Garden* [5].

e. Pekarangan Rumah Berkarakter Budaya Lampung

Seiring meningkatnya pembangunan di suatu kota banyak terjadi pengikisan nilai sejarah dan budaya yang merupakan jati diri kota. Pengikisan jati diri kota tersebut dapat dicegah salah satunya dengan meningkatkan lanskap identitas diantaranya seperti menginisiasi pekarangan dengan karakter Lampung. Pekarangan berkarakter Lampung dapat diadopsi dari pekarangan yang ada di pedesaan dan dipadukan dengan nilai sejarah dan budaya suku Lampung. Perpaduan ini perlu dilakukan mengingat Lampung merupakan salah satu daerah yang menjadi kawasan transmigrasi dari Pulau Jawa. Pekarangan berkarakter perlu dikembangkan seiring meningkatnya pembangunan kota agar kota tidak kehilangan jati dirinya. Pekarangan rumah di daerah perkotaan juga dapat dikembangkan menjadi taman rumah yang memiliki kelebihan pada nilai estetika. Pekarangan berkarakter juga dapat dikembangkan di kawasan pedesaan, karena dapat menjadi potensi wisata desa tersebut. Peran pekarangan untuk masyarakat Lampung sangatlah penting. Pekarangan masyarakat Lampung merupakan sumber pangan dimana masyarakat Lampung memiliki tradisi nyeruit. Selain itu pekarangan bagi masyarakat Lampung juga merupakan salah satu sumber untuk memperoleh bahan untuk digunakan dalam upacara adat baik sebagai jamuan maupun bahan pembuatan alat.

Elemen identitas pada pekarangan berkarakter Lampung diantaranya dapat mengadopsi dari adat dan tradisi yang ada pada masyarakat Lampung. Elemen pekarangan yang dapat menjadi wadah jati diri masyarakat Lampung diantaranya elemen keras maupun lunak yang ada pada pekarangan. Elemen keras diantaranya seperti pot tanaman, jalan setapak, pagar pembatas dan lainnya. Untuk menjadikan elemen tersebut memiliki nilai identitas dapat dengan membuat desain dengan konsep budaya Lampung seperti

penggunaan ragam bentuk dari peralatan tradisional seperti *siger* (mahkota khas Lampung), payung agung khas Lampung, dan lainnya. Selain itu juga dapat dengan menerapkan warna khas dari suku Lampung (merah, kuning, putih) ataupun penggunaan material lokal. Elemen lunak juga dapat menjadi wadah jati diri Lampung, yang dimaksud elemen lunak ini adalah tanaman. Tanaman di pekarangan dapat dipilih berdasarkan nilainya terhadap budaya dan sejarah masyarakat Lampung.

Salah satu contoh elemen lunak yang memiliki nilai budaya adalah Pohon Kayu Ara. Kayu Ara ini digunakan pada acara Begawi Adat Lampung Pepadun Buay Nyerupa. Begawi adalah upacara pemberian gelar naik tahta kepunyaimbangan cakak pepadun [14]. Karena Pohon Kayu Ara sulit diperoleh kini sudah banyak digunakan pengganti Kayu Ara yaitu Pohon Medang dan Bambu. Adapun salah satu tanaman yang memiliki nilai sejarah adalah Pohon Lemasa. Pada [15] disebutkan bahwa orang Lampung berasal dari Sekala Bekhak, yaitu suatu daerah yang dihuni oleh suku Tumi dengan penganut kepercayaan Dinamisme yang dipengaruhi ajaran Hindu Bairawa penyembah pohon Lemasa (Melasa) Kepampang dibawah kepemimpinan Ratu Sekahmong. Pohon Lemasa adalah Pohon Nangka. Pohon Lemasa dapat juga dijadikan elemen identitas di pekarangan berkarakter Lampung yang memiliki nilai sejarah namun tak lagi memiliki nilai keagamaan. Adapun tanaman berbunga yang dapat dijadikan sebagai identitas Lampung adalah Bunga Ashar atau Bunga Pukul Empat. Bunga Pukul Empat adalah bunga khas Lampung karena banyak ditemukan di Lampung serta memiliki ragam warna khas Lampung.

No	Jenis Ornamen	Makna
1	Had Lampung	Aksara atau bentuk tulisan suku Lampung
2	Payung Agung	Tanda kebesaran raja adat
3	Padi	Komoditas lokal terbanyak
4	Lada	Komoditas lokal terbanyak
5	Golok	Senjata tradisional
6	Tombak	Senjata tradisional
7	Siger Lekuk 7	Mahkota pengantin wanita Suku Lampung dari Saibatin
8	Siger Lekuk 9	Mahkota pengantin wanita Suku Lampung dari Pepadun
9	Perahu	Wilayah dan pemukiman masyarakat Saibatin

Tabel 1. Jenis Ornamen Khas Lampung [16].

Berbagai jenis ornamen khas Lampung pada Tabel 1 dapat diaplikasikan pada material keras yang ada di pekarangan sehingga dapat menjadi elemen identitas. Material keras yang dapat diaplikasikan dengan ornament-ornamen tersebut diantaranya pot tanaman, bangku, pagar, jalan setapak, *pergola*, *gazebo*, lampu, dan sebagainya. Selain itu juga untuk menambah nilai identitas masyarakat Lampung pada

pekarangan rumah dapat ditanami tanaman lokal dan tanaman khas Lampung yang memiliki nilai budaya maupun sejarah. Beberapa komoditas lokal seperti padi dan lada harus dipertahankan karena merupakan tanaman yang memiliki nilai sejarah dimana komoditas ini merupakan komoditas yang paling banyak ditemukan di Lampung.

No	Nama Tanaman	Jenis Tanaman	Aplikasi di Pekarangan	
			Perkotaan	Pedesaan
1	Kayu Ara	Pohon	√	√
2	Medak	Pohon	√	√
3	Bunga Ashar	Semak	√	√
4	Bambu	Pohon	√	√
5	Padi	Tanaman Pangan	-	√
6	Lada	Tanaman Pangan	-	√
7	Kakao	Tanaman Pangan	√	√
8	Lemasa	Pohon	√	√

Tabel 2. Aplikasi Material Lunak sebagai Elemen Pekarangan Berkarakter Lampung.

Berdasarkan Tabel 2 hampir semua tanaman khas Lampung dapat diaplikasikan pada pekarangan di pedesaan maupun perkotaan. Untuk tanaman pangan sendiri seperti padi dan lada tidak cocok di pekarangan perkotaan dikarenakan memerlukan area yang luas serta kondisi geografis yang mendukung.

3. Penutup

Keterbatasan ruang di perkotaan merupakan tantangan dalam perwujudan pekarangan dengan identitas masyarakat Lampung. Selain itu keberagaman karakter masyarakat di perkotaan juga menjadi tantangan tersendiri. Tentunya hal ini memerlukan kerja sama antara pemerintah dan masyarakat. Untuk mewujudkan Pekarangan berkarakter Lampung di perkotaan dapat dilakukan kajian lebih lanjut dan sosialisasi kepada masyarakat agar tertarik untuk mengimplementasikan pada pekarangan mereka ataupun mengimplementasikan sebagai taman rumah. Tantangan mewujudkan pekarangan berkarakter Lampung di pedesaan yang paling utama adalah pemahaman masyarakat bagaimana mengembangkan pekarangan berkarakter Lampung agar dapat memberikan manfaat yang banyak bagi masyarakat terutama aspek perekonomian.

Pekarangan berkarakter Lampung di perkotaan dapat dikembangkan dengan memfokuskan pada nilai estetika. Nilai estetika yang dimaksud tidak hanya dengan menggunakan tanaman bunga saja namun juga dapat menggunakan tanaman pangan atau bahkan tanaman obat dengan menggunakan berbagai jenis teknologi menanam. Sedangkan pekarangan berkarakter Lampung di pedesaan dapat dikembangkan dengan menitikberatkan pada nilai fungsinya terhadap pemenuhan kebutuhan sehari-hari dan juga sumber pendapatan dengan tidak mengabaikan nilai identitas dari pekarangan itu sendiri. Pekarangan berkarakter tidak hanya berfungsi sebagai identitas jati diri suatu kota namun juga dapat menjadi alat untuk meningkatkan kualitas lingkungan serta sarana rekreasi maupun wisata.

Untuk mewujudkan pekarangan berkarakter Lampung perlu adanya perpaduan penerapan berbagai ornamen dan juga tanaman khas Lampung agar identitas Lampung dapat ditonjolkan melalui elemen fisik yang ada di pekarangan. Jenis ornament yang dapat diterapkan pada material keras contohnya bentuk *siger*, perahu, payung agung, dan ornamen lainnya. Selain itu juga ragam warna khas Lampung dapat diterapkan pada penggunaan tanaman yang memiliki bunga dengan berbagai macam warna khas Lampung.

Referensi

- [1] Amar. Identitas Kota, Fenomena, dan Permasalahannya. Jurnal Ruang. 2009; Vol 1 No 1: Hal 55-59.
- [2] Arifin HS, Munandar A, Arifin NHS, Kaswanto. Pemanfaatan Pekarangan di Pedesaan. Seri II. Biro Perencanaan Sekjen Deptan bekerjasama dengan Departemen Arsitektur Lanskap, Faperta IPB, Bahan Penyuluhan; 2009.
- [3] Eviza R, Setyaningrum E, Ardian, Wibawa A, Aprilani D. Keragaman Tumbuhan dan Ramuan Etnomedisin Lampung Timur. Proceeding Semirata FMIPA Universitas Lampung. Lampung: 2013; 279-286.
- [4] Safitri M. Urgensi Pemberlakuan Rezim Nasional Perlindungan Sumber Daya Genetik dan Pengetahuan Tradisional dalam Upaya Perlindungan Kearifan Lokal Provinsi Lampung. Jurnal Keadilan Progesif. 2018; Vol 9 No 2: Hal 125-134.
- [5] Prastiwi I. Desain Lanskap Pekarangan Terpadu di Pekon Negeri Ratu, Pesisir Barat. Jurnal Lanskap Indonesia. 2020; Vol 12 No 1: Hal 1-7. DOI: 10.29244/jli.12.1.2020.1-7.
- [6] Kusuma G. Tinjauan Pustaka Makanan Bisa Menjadi Simbol atau Identitas dari Tiap Daerah. 2015. Diakses dari: <https://adoc.pub/ii-tinjauan-pustaka-makanan-bisa-menjadi-simbol-atau-identit.html> [diakses: 2021-07-21].

- [7] Amboro K. Bendung Argoguruh 1935 dan Potensinya sebagai Sumber Pembelajaran Sejarah di Lampung. MUKADIMAH: Jurnal Pendidikan, Sejarah, dan Ilmu-ilmu Sosial. 2021 Vol 5 No.1: Hal 100-110. DOI: <https://doi.org/10.30743/mkd.v5i1.3470>.
- [8] Suryani AS. Dampak Pandemi Covid-19 Terhadap Lingkungan Global. Pusat Pengkajian Pengolahan. 2020. Diakses dari: https://berkas.dpr.go.id/puslit/files/info_singkat/Info%20Singkat-XII-13-I-P3DI-Juli-2020-236.pdf [diakses:2021-08-09].
- [9] Ashari S, Purwantini TB. Potensi dan Prospek Pemanfaatan Lahan Pekarangan untuk Mendukung Ketahanan Pangan. Forum Penelitian Agro Ekonomi. 2012. Vol 30 No 1: Hal 13-30. DOI: <http://dx.doi.org/10.21082/fae.v30n1.2012.13-30>.
- [10] Ghoustanjiwani AP, Kusmara R, Yanuar W. Teknologi *Vertical Garden: Sustainable Design* atau Hanya Sebuah *Trend* dalam *Urban Life Style*?. Seminar Nasional Life Style And Architecture. Bandung: 2011; 580-589.
- [11] Sastro Y, Ammatillah CS, Lestari IP. Pertumbuhan dan Produksi Sayuran Model Mini Wall Garden di Dki Jakarta. Jurnal Pengkajian dan Pengembangan Teknologi Pertanian. 2015 Vol 18 No.1: Hal 95-104.
- [12] Permadi H, Yuliana, Wardhani IS, Nastiti ND, Prasetyo SM. Workshop Pembuatan Hidroponik Wick System sebagai Upaya Ketahanan Pangan Masyarakat Desa Kasri. Jurnal Graha Pengabdian. 2020 Vol 2 No.3: Hal 202-211.
- [13] Santoso SJ, Siswadi, Fajarwanto A. Berkebun di Rumah pada Masa Pandemi dengan Memanfaatkan Sampah Rumah Tangga. Jurnal Ilmiah Pengabdian kepada Masyarakat. 2021 Vol 6 No.3: Hal 251-257.
- [14] Syarifah F, Syah I, Arif S. Kayu Ara pada Acara Begawi Adat Lampung Pepadun Buay Nyerupa Lampung Tengah. Jurnal Pendidikan dan Penelitian Sejarah (Pesagi). 2017; Vol 5 No 5.
- [15] Pahrudin A, Hidayat M. Budaya Lampung dan Penyelesaian Konflik Sosial Keagamaan. Pustaka Ali Imron; 2007.
- [16] Habsary D, Sudjarwo. Hegemoni dan Simbol Daerah. Journal of Tropical Upland Resources. 2019 Vol 1 No.1: Hal 129-136.

Pariwisata Berkelanjutan Lampung Barat

“The Hidden Paradise”

Tri Umaryani, Dinas Kepemudaan Olahraga dan Pariwisata Lampung Barat,
triumaryani75@gmail.com

Endang Guntoro, Dinas Kepemudaan Olahraga dan Pariwisata Lampung Barat,
egc.ugokhanbatin@gmail.com

Abstrak

Kabupaten Lampung Barat yang sebagian besar berada pada kawasan hutan baik Hutan Lindung maupun Taman Nasional Bukit Barisan Selatan merupakan peluang sekaligus tantangan bagi daerah untuk membangun wilayahnya. Kondisi wilayah yang dikelilingi Taman Nasional Bukit Barisan Selatan menjadikan pesonanya bak sepotong surga. Potensi sumberdaya alam dan keragaman hayati serta keunikan budayanya menjadi daya tarik bagi wisatawan untuk berkunjung dan menjadikan Lampung Barat dikenal sebagai tujuan wisata. Kebijakan pengembangan pariwisata yang dilakukan oleh Pemerintah Kabupaten Lampung Barat perlu direncanakan dengan memperhatikan aspek konservasi. Peningkatan angka kunjungan wisatawan ke Kabupaten Barat dapat memberikan dampak negatif bagi aspek keberlanjutan lingkungan jika tidak dikelola secara optimal. Untuk itu perlu dikembangkan model pariwisata berkelanjutan yang memperhatikan aspek masyarakat, lingkungan dan ekonomi. Pembangunan desa wisata yang berkelanjutan akan menjadi pandemic winner pada masa pemulihan pariwisata pasca pandemi.

Kata kunci: *kekayaan alam, konservasi, warisan budaya, pariwisata berkelanjutan*

1. Pendahuluan

Kabupaten Lampung Barat “*The Hidden Paradise*” tepat rasanya sebutan itu disematkan untuk Kabupaten Lampung Barat yang merupakan surga tersembunyi di tanah Lampung. Seringkali kita mendengar kutipan “Tuhan Menciptakan Lampung Barat Ketika Sedang Tersenyum” karena begitu indah pesona alam dan budaya beserta masyarakatnya yang Allah SWT ciptakan untuk bumi Lampung Barat. Kabupaten yang berada di paling barat Provinsi Lampung dibentuk berdasarkan Undang-undang Nomor 6 Tahun 1991 yang merupakan hasil pemekaran dari Kabupaten Lampung Utara. Kabupaten yang akan memasuki usia yang ke-30 ini berada pada daerah dengan wilayah ketinggian yang bervariasi

antara 50 meter dpl hingga > 2.000 meter dpl merupakan pegunungan yang dicirikan dengan bentang alam yang bergelombang dan berbukit-bukit. Wilayahnya terletak di sisi bagian timur dari punggung perbukitan Bukit Barisan Selatan membentang dari utara hingga selatan sepanjang sisi barat pulau Sumatera yang membentuk sabuk api (*ring of fire*) Sumatera.

Di Kabupaten Lampung Barat terdapat beberapa gunung yang membentuk benteng alam yaitu Gunung Pesagi dengan ketinggian 2.127 m, Gunung Seminung (1.804 m), Gunung Sekincau (1.718 m), Gunung Subhanallah (1.744 m) dan beberapa perbukitan seperti Bukit Sepulang, Bukit Rigis, Bukit Palakiah, Bukit Serarukuh. Gunung Pesagi yang merupakan gunung tertinggi di Lampung memiliki hubungan sejarah yang erat kaitannya dengan asal usul masyarakat Lampung. Dalam Buku *The History of Sumatera* karya William Marsden, yang menjabat sebagai *The Secretary to the President and The Council of Fort Marlborough Bengkulu* pada tahun 1779, diketahui asal usul penduduk Lampung [1]. Di dalam bukunya William Marsden mengungkapkan “*Apabila Tuan-tuan menanyakan kepada masyarakat Lampung tentang darimana mereka berasal, mereka akan menjawab dari dataran tinggi dan menunjuk ke arah gunung yang tinggi dan sebuah danau luas*”. Dari tulisan ini bisa disampaikan bahwa gunung yang dimaksud adalah Gunung Pesagi dan danau tersebut adalah Danau Ranau. Sebagian masyarakat masih mempercayai bahwa Gunung Pesagi merupakan tempat yang sakral. Di salah satu desa / pekon yang bernama Pekon Hujung yang terletak di kaki Gunung Pesagi terdapat pemukiman tradisional masyarakat asli Lampung. Di Pekon yang ditetapkan sebagai desa wisata ini terdapat *Rumah Sabuk* yang telah berusia ratusan tahun. *Rumah Sabuk* adalah rumah yang berdinding dan berlantaikan belahan bambu atau biasa disebut *Khesi* dan beratapkan ijuk dengan ukuran bangunan rumah tua mencapai 5,5 meter dan panjang 10 meter. Lokasi ini menjadi latar belakang cerita novelis Habiburahman El Shirazy yang berjudul “Kembara Rindu” yang diterbitkan pada tahun 2019.



Gambar 1. Rumah Sabuk di Pekon Hujung. Sumber: Dokumentasi Pribadi.



Gambar 2. Novel Kembara Rindu Karya Habiburrahman El Shirazy.

Luas wilayah Lampung Barat seluas 2.116,59 km² atau 6,2% dari luas wilayah Provinsi Lampung dengan jumlah penduduk sebanyak 302.83 jiwa yang tersebar di 15 kecamatan dan 131 pekon (sebutan bagi desa di Lampung Barat) dan 5 kelurahan [2]. Dari luas wilayah administrasi Lampung Barat maka seluas 49,9% atau seluas 106.067,24 hektare adalah merupakan kawasan hutan termasuk didalamnya Hutan Lindung dan Taman Nasional Bukit Barisan Selatan. Kondisi ini merupakan tantangan sekaligus peluang bagi Kabupaten Lampung Barat yang saat ini telah mendeklarasikan diri sebagai Kabupaten Konservasi sejak tahun 2009. Berbagai potensi sumber daya alam dan hayati tersebut sangat berpeluang dalam mendukung pengembangan pariwisata di Lampung Barat.

Dari aspek geologi, Kabupaten Lampung Barat dilalui Sesar Semangka dengan lebar zona sebesar ± 20 km dan pada beberapa tempat dijumpai beberapa aktivitas vulkanik dan pemunculan panas bumi yang menyajikan eksotisme pesona Kabupaten Lampung Barat diantaranya Kawah Nirwana Suoh sebagai kawasan wisata geologi yang cukup terkenal dan digemari masyarakat. Posisi Kabupaten Lampung Barat dikelilingi beberapa kabupaten tetangga dan Provinsi Sumatera Selatan. Di sebelah utara berbatasan dengan Kabupaten Oku Sumatera Selatan dan Way Kanan Lampung. Di sebelah timur berbatasan dengan Kabupaten Lampung utara, Tanggamus, dan Lampung Tengah. Di sebelah selatan dan barat berbatasan dengan Kabupaten Tanggamus dan Pesisir Barat. Kabupaten Pesisir Barat sendiri adalah kabupaten hasil pemekaran Kabupaten Lampung Barat. Sebelum adanya pemekaran wilayah, Lampung Barat memiliki potensi geografis yang sangat lengkap terdiri dari laut, gunung, dan danau.



Gambar 3. Danau Ranau dan Gunung Seminung. Sumber: Dokumentasi Pribadi.

Kabupaten Lampung Barat memiliki ibukota kabupaten yaitu Kota Liwa. Kata *liwa* berasal dari kata Al-Liwa yang dalam bahasa Arab berarti bendera. Menurut salah satu versi cerita bahwa pemberian nama Al-Liwa yang sekarang dikenal dengan kota Liwa dimulai dari sejak runtuhnya Kerajaan Sekala Brak Kuno yang dipimpin oleh pemimpin terakhirnya yang bernama Ratu Sekarmong yang dikalahkan oleh pembawa ajaran Islam saat peperangan yang maha dasyat antara bala tentara Kerajaan Sekala Brak yang dipimpin oleh Ratu Sekarmong dengan Maulana Bersaudara yang berasal dari Pagaruyung beserta pengikutnya. Pada saat peperangan tersebut runtuhlah kerajaan Sekala Brak Kuno dan sebagai tanda takluk maka para pengikut Ratu Sakermong menyerahkan bendera kepada Maulana Bersaudara.



Gambar 4. Tugu Selamat Datang di Kota Liwa. Sumber: Eka Fendiaspara.

2. Pembahasan

2. 1. Potensi Budaya Kerajaan Sekala Brak

Dari referensi [3] diketahui tentang keberadaan Kerajaan Adat Sekala Brak di Kabupaten Lampung Barat yang menjadi warisan budaya yang tak ternilai bagi masyarakat Lampung Barat. Awal mula berdirinya Kerajaan Sekala Brak bermula dari kedatangan para Umpu dari Pagaruyung ke kerajaan Sekala Brak kuno yang dihuni oleh suku Tumi. Dirikan dalam Tambo bahwa keturunan Raja Pagaruyung menaklukkan suku Tumi dan mendirikan konfederasi Sekala Brak. Kerajaan adat “Paksi Pak Sekala Brak” terdiri dari Kepaksian Pernong, Kepaksian Buay Belunguh, Kepaksian Buay Bejalan Diway dan Kepaksian Nyerupa. Wilayah Kerajaan Adat Paksi Pak Sekala Brak saat ini secara administratif masuk dalam wilayah Kabupaten Lampung Barat Provinsi Lampung yang diapit oleh tiga gunung yaitu Gunung Pesagi, Gunung Seminung, dan Gunung Tanggamus dan berada pada kawasan yang sangat strategis karena tepat berada di segi tiga perbatasan Lampung, Sumatera Selatan dan Bengkulu. Dirikan dalam “Tambo” bahwa masuknya ajaran Islam di Bumi Sekala Brak dibawa oleh Umpu Ngegalang Paksi beserta empat putra yang berasal dari Pagaruyung. *Umpu* berasal dari kata “*Ampu*” sebutan bagi anak raja di Kerajaan Pagaruyung. Adapun nama empat putra yang Bersama Umpu Penggalang Paksi tersebut adalah:

1. Umpu Belunguh yang nama aslinya juga Belunguh.
2. Umpu Pernong yang bernama asli Pak Lang.
3. Umpu Bejalan Diway yang nama aslinya Inder Gajah.
4. Umpu Nyerupa yang nama aslinya Sikin.

Kerajaan adat Sekala Brak dijaga dan dilestarikan hingga saat ini. Dalam referensi [4] disebutkan bahwa Kerajaan adat Paksi Pak Skala Brak menganut sistem “bersatu tidak bersekutu dan berpisah tidak bercerai”. Masing-masing *paksi* dipimpin oleh “Saibatin” yang bergelar Sultan dan memiliki kedudukan yang sama dan saling menghormati.

1. Saibatin Kepaksian Pernong, Paduka Yang Mulia Saibatin Peniakan Dalom Beliau Pangeran EDWARD SYAH PERNONG Sultan Sekala Brak yang Dipertuan ke-23 bertahta di Gedung Dalom Batu Brak.
2. Saibatin Paksi Buay Belunguh Peniakan Dalom Beliau YANUAR FIRMANSYAH gelar Suttan Junjungan Sakti yang Dipertuan ke-27, bertahta di Gedung Dalom Kenali.
3. Saibatin Kepaksian Nyerupa, Peniakan Dalom Beliau SALMAN PARSI gelar Sultan Piekulun Jayadiningrat, bertahta di Gedung Dalom Tampak Siring Sukau.
4. Saibatin Paksi Buay Bejalan Diway, Paduka Yang Mulia Suttan Jaya Kesuma IV SALAYAR AKBAR PUSPANEGARA gelar Suttan Sekala Bekhak ke-XX, bertahta di Gedung Dalom Paksi Buay Bejalan Diway Puncak Dalom Kembahang.



Gambar 5. Para Sultan Kerajaan Adat Paksi Pak Sekala Brak. Sumber: Dokumentasi Pribadi.

2. 3 Potensi Alam

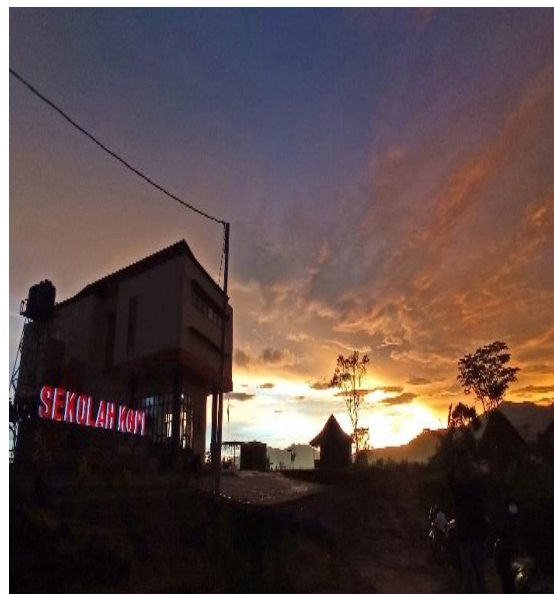
Kabupaten Lampung Barat memiliki potensi dan kekayaan alam yang begitu eksotik dan warisan budaya yang terus dijaga dan lestari serta keramahan masyarakatnya menjadikannya bak sepotong surga. Kota yang berjarak 240 km dari pusat kota ibukota provinsi ini dapat ditempuh dengan waktu 4 sampai dengan 5 jam perjalanan darat. Keberadaan jalur Tol Sumatera memangkas waktu perjalanan menuju Lampung Barat. Memasuki pintu gerbang Kabupaten Lampung Barat tepatnya di Kecamatan Sumber Jaya kita langsung disambut dengan udara yang sejuk dan pemandangan perbukitan yang indah disepanjang perjalanan. Kecamatan Sumberjaya sendiri memiliki sejarah yang istimewa yang erat kaitannya dengan kunjungan “Sang Proklamator” Bapak Ir. Soekarno. Sejarah mencatat pada tahun 1951-1952, eks Laskar Pejuang 45 (Pejuang Siliwangi) dari Tasikmalaya ditransmigrasikan ke Lampung oleh Biro Rekonstruksi Nasional (BRN). Presiden Soekarno berkunjung langsung ke Lampung untuk meresmikannya dan menamakan lokasi tersebut dengan nama “Sumberjaya” yang berarti sumber kejayaan yang terus dipakai hingga kini. Untuk mengabadikan jejak Soekarno di Kabupaten Lampung Barat, pemerintah daerah membangun Patung Soekarno di Kecamatan Sumberjaya tepatnya di Jalan Lintas Liwa - Sumberjaya.

Sebagai daerah penghasil kopi terbesar di Provinsi Lampung, Lampung Barat memiliki taglinenya yaitu “Indonesia Negeriku Lampung Barat Kopiku”. Di sepanjang jalan menuju ibu kota kabupaten akan terhampar perkebunan kopi dan harumnya bunga kopi pada saat tanaman kopi musim berbunga. Daerah ini memiliki luas areal perkebunan yang terhampar di semua wilayah kecamatan sebanyak 53.878,10

hektare yang diusahakan oleh sebagian besar masyarakat Lampung Barat dan tersebar di 15 kecamatan. Kabupaten Lampung Barat membangun Agrowisata Kampoeng Kopi dan Sekolah Kopi untuk mempresentasikan Kabupaten Lampung Barat sebagai Kabupaten Kopi. Agrowisata Kampoeng Kopi berada pada Desa Wisata Rigis Jaya diresmikan pada tahun 2018 oleh Ketua MPR RI saat itu Drs. Zulkifli Hasan. Kopi Robusta Lampung Barat merupakan 10 kopi *specialty* terbaik pada kontes Kopi *Specialty* Indonesia dan perkebunan kopi Lampung Barat merupakan contoh perkebunan terbaik di Propinsi Lampung. Untuk itu selain mengembangkan Agrowisata Kampoeng Kopi, Lampung Barat mengembangkan Sekolah Kopi sebagai sekolah non formal yang dipersembahkan untuk petani dan juga wisatawan untuk mengenal dan belajar kopi dari hulu hingga hilir.



Gambar 6. Tugu Soekarno Sumberjaya. Sumber: Niko.



Gambar 7. Agrowisata Kampoeng Kopi Rigis Jaya (kiri); Sekolah Kopi (kanan). Sumber: Agus W.

Di antara hamparan kebun kopi, jajaran rumah panggung yang berdiri di sepanjang jalan menunjukkan begitu kentalnya masyarakat Lampung Barat dalam menjaga adat istiadat budayanya. Bangunan panggung yang memperhatikan kaidah kaidah kelestarian lingkungan untuk menjadi contoh bagi generasi masa kini. Di Pekon Kenali, Kecamatan Belalau terdapat *Lamban Pesagi* atau Rumah *Pesagi* yang sejak tahun 2014 telah ditetapkan oleh Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan (Kemendikbud) sebagai warisan budaya tak benda dengan *domain* ketrampilan dan kemahiran kerajinan tradisional. *Lamban Pesagi* adalah rumah adat orang Lampung. Arti kata *lamban* adalah rumah dan *pesagi* adalah Persegi. *Lamban Pesagi* merupakan rumah panggung dengan atap perisai yang memiliki teritis panjang berbentuk pelana. dengan dinding rumah cenderung tertutup dan hanya memiliki sedikit bukaan berupa jendela. Hal ini berhubungan erat dengan kondisi geografis Lampung Barat yang bercuaca dingin.



Gambar 8. Jejeran Rumah Panggung.



Gambar 9. Lamban Pesagi. Sumber: Dokumentasi Pribadi.

Potensi alam yang berbukit bukit menyajikan berbagai keindahan bak negeri di atas awan yang tersebar di beberapa kecamatan yaitu Negeri Awan Bakung di Negeri Ratu, Kecamatan Balik Bukit dan Temiangan Hill di Pekon Trimulyo, Kecamatan Gedung Surian. Tempat ini selalu diburu pengunjung untuk berwisata karena keindahan kabut paginya yang terhampar bak permadani menjadi *spot wisata* yang sangat *intragamable*.



Gambar 10. Bukit Bawang Bakung. Sumber: Yogi Astra Yuda.



Gambar 11. Temiangan Hill. Sumber: Temiangan Hill Official.

Kawasan ekowisata Suoh yang berada di Taman Nasional Bukit Barisan selatan yang terbentuk karena adanya fenomena geologi tepatnya berada di dua kecamatan yaitu Kecamatan Suoh dan Kecamatan Bandar Negeri Suoh menjadi salah satu potensi wisata alam yang sangat potensial. Pada kawasan ini terdapat tiga danau yaitu Danau Asam, Danau Minyak dan Danau Belibis serta dua kawah yaitu Kawah Keramikan dan Kawah Nirwana yang terbentuk karena adanya letusan Gunung Ratu pada tahun 1933. Penamaan danau tersebut mencirikan kondisi ketiga danau itu yaitu disebut Danau Asam karena rasanya asam, Danau Minyak karena nampak seperti minyak pada permukaannya, dan Danau Belibis karena banyak dihuni belibis di sekitar kawasan danau tersebut.

Kawasan ini memiliki keunikan geologi dan kekayaan ekologi dan keragaman hayati. Pada Kawah Nirwana yang merupakan kaldera gunung berapi yang masih aktif terdapat mata air panas yang dimanfaatkan para wisatawan untuk terapi kesehatan. Sementara itu pada Kawah Keramikan Suoh merupakan kawah gheothermal yang mengeras sehingga terbentuk seperti semen. Kawah yang berwarna putih kekuningan dan sedikit transparan yang berasal dari pengendapan ion bikarbonat terlihat seperti keramik, oleh karenanya kawah ini disebut Kawah Keramikan.



Gambar 12. Kawah Keramikan Suoh TNBBS. Sumber: BMU.

Visi Kabupaten Lampung Barat yang tertuang dalam Rencana Pembangunan Jangka Panjang Daerah (RPJMD) 2005-2025 adalah menjadikan Kabupaten Lampung Barat sebagai Kabupaten Konservasi. Konservasi yang didefinisikan sebagai upaya pengelolaan sumber daya alam secara bijaksana yang meliputi tindakan pemanfaatan secara berkelanjutan, perlindungan sistem penyangga kehidupan, dan pengawetan keanekaragaman hayati. Kabupaten Konservasi berdasarkan Peraturan Bupati Lampung Barat Nomor 48 Tahun 2009 dimaknai sebagai wilayah administratif yang menyelenggarakan pembangunan berlandaskan pemanfaatan berkelanjutan, perlindungan sistem penyangga, pengawetan

keanekaragaman sumber daya hayati yang ditetapkan dengan kriteria tertentu. Kabupaten Lampung Barat memiliki luas wilayah 2.142,78 km² dengan luasan hutan lindung sebesar 61,50%, luas budidaya 30,88%, dan sisanya daerah pemukiman seluas 7,62%. Secara total hanya sekitar 38,50% (gabungan lahan budidaya dan pemukiman) luas daerah yang dapat dikelola Pemerintah Kabupaten Lampung Barat untuk upaya upaya peningkatan kesejahteraan rakyatnya. Sementara luasan hutan secara konservatif dianggap kekayaan yang tidak dapat diganggu gugat, meskipun jika dikelola secara bijaksana maka dapat dipertimbangkan pemanfaatannya yang berkelanjutan tanpa mengurangi sedikitpun terhadap upaya perlindungan sistem penyangga kehidupan. Menurut [5] konsep keberlanjutan paling tidak mengandung dua dimensi. pertama adalah dimensi waktu karena keberlanjutan tidak tidak lain menyangkut apa yang akan terjadi di masa yang datang, dan yang kedua adalah dimensi interaksi antara sistem dan lingkungan.

Kini Kabupaten Lampung Barat mulai dikenal sebagai tujuan wisata. Meningkatnya angka kunjungan wisatawan ke Kabupaten Lampung Barat dalam tiga tahun terakhir menunjukkan meningkatnya daya tarik wisata Lampung Barat. Seiring dengan meningkatnya daya tarik wisata Lampung Barat maka konsep pengembangan pariwisata berkelanjutan hendaknya menjadi dasar pijakan. Jangan sampai meningkatnya sektor pariwisata akan mengabaikan sektor lain seperti sektor perekonomian yang menjadi budaya masyarakat Lampung Barat. Karena adanya ketergantungan pada satu sektor akan menjadikan ketahanan ekonomi sangat rentan sebagaimana yang terjadi pada daerah-daerah yang saat ini hanya mengandalkan sektor industri pariwisata yang sangat terpuruk dengan adanya pandemi ini. Menurut [6] ketergantungan pada sebuah sektor dan ketergantungan pada kedatangan wisatawan asing dapat diasosiasikan dengan hilangnya sebuah kemerdekaan sosial dan sangat dimungkinkan hilang kemandirian dan sangat tergantung pada sektor pariwisata. Untuk itu perlu dikembangkan model pariwisata berkelanjutan yang memperhatikan aspek masyarakat, lingkungan dan ekonomi salah satunya melalui pembangunan desa wisata yang digadang-gadang akan mampu meningkatkan kesejahteraan masyarakat.

NO.	Kunjungan Wisatawan / rata rata lama tinggal	2018	2019	2020
1	Wisatawan Nusantara	16.372	109.404	182.408
2	Wisatawan Mancanegara	655	881	5
	Jumlah Total	17.027	110.285	182.413
3	Rata Rata Lama Tinggal	1 hari	2 hari	3 hari

Tabel 1. Perkembangan Jumlah Kunjungan Wisatawan. Sumber: Disporapar Lampung Barat.

Perubahan tren wisata masyarakat dari *mass tourism* ke wisata alternatif menjadi salah satu pemicu meningkatnya kunjungan wisata ke Kabupaten Lampung Barat. Wisatawan akan lebih menyukai berkunjung ke desa wisata yang menawarkan keindahan alam dan budaya serta memberikan kenyamanan bagi wisatawan. Untuk itu pengembangan desa wisata diharapkan menjadi salah satu upaya membangkitkan kelesuan pariwisata di masa pandemi seiring dengan adanya perubahan tren wisata masyarakat pasca pandemi. Desa wisata diyakini akan menjadi *pandemic winner*.

Dalam pengembangan pariwisata berkelanjutan pada desa wisata di Lampung Barat harus memperhatikan tiga aspek yaitu masyarakat, ekonomi dan lingkungan. Pembangunan desa wisata harus mampu melibatkan masyarakat lokal dan menciptakan keseimbangan antara wisatawan dan masyarakat baik secara jumlah maupun kualitas. Dari aspek ekonomi pembangunan desa wisata harus mampu memberikan kemudahan pada pengusaha lokal bersekal kecil untuk ikut serta pada usaha pariwisata dan mampu memberikan dampak positif pada sektor lain. Pada pembangunan fasilitas sebagai upaya meningkatkan daya tarik wisata harus memperhatikan dampak yang ditimbulkan terhadap kondisi lingkungan setempat (alam maupun budaya) sehingga pembangunan pariwisata tidak akan menurunkan kualitas lingkungan. Sementara itu dari aspek lingkungan pembangunan desa wisata harus mampu menjamin keberlanjutan dan tidak merugikan generasi mendatang.

Pembangunan yang dilakukan harus tetap memperhatikan lingkungan yang ada sesuai kemampuan daya dukungnya. Pemanfaatan sumber daya alam dilakukan dengan optimal tanpa harus melakukan eksploitasi. Sebagaimana dijelaskan oleh Emil Salim bahwa konsep pembangunan berkelanjutan harus menyerasikan sumberdaya alam dan sumber daya manusia dalam pembangunan [7]. Selanjutnya menurut [8] dalam konsep pembangunan berkelanjutan, tabrakan kebijakan yang mungkin dapat terjadi antara kebutuhan menggali sumber daya alam untuk memerangi kemiskinan dan kebutuhan mencegah terjadinya degradasi lingkungan perlu dihindari serta sejauh mungkin dapat berjalan secara seimbang.

3. Penutup

Wilayah Kabupaten Lampung Barat yang sebagian besar merupakan wilayah konservasi menuntut kearifan kebijaksanaan dalam mengelola sumberdaya yang ada. Pengelolaan pariwisata di Kabupaten Lampung Barat yang berbasis bentang alam dan budaya jika tidak direncanakan dengan hati-hati akan menimbulkan dampak negatif bagi masyarakat dan generasi mendatang. Untuk itu perlu dikembangkan suatu model pengembangan pariwisata berkelanjutan dalam pengembangan pariwisata. Konsep pembangunan yang tanggap terhadap minat wisatawan dan keterlibatan langsung dari masyarakat setempat dengan menekankan pada upaya pengelolaan yang berorientasi jangka panjang. Upaya pengembangan dan pengelolaan sumberdaya yang dilakukan harus diarahkan agar dapat memenuhi

aspek ekonomi, sosial, dan estetika serta dapat menjaga keutuhan dan kelestarian ekologi, keanekaragaman hayati, budaya serta sistem kehidupan.

Selain itu dalam penataan infrastruktur Lampung Barat sebagai kota budaya perlu mengedepankan aspek kearifan budaya. Bangunan-bangunan yang menggambarkan kearifan lokal akan semakin menambah identitas kota. Tidak ada salahnya jika pemerintah juga menggagas regulasi tentang pelestarian bangunan milik masyarakat yang berjajar di sepanjang jalan dan menjadi daya tarik bagi wisatawan yang berkunjung. Regulasi yang mengatur agar masyarakat tidak merubah bangunan asli yg ada saat ini karena hal tersebut merupakan kekayaan yang tak ternilai bagi identitas sebuah kota. Keindahan Lampung Barat sebagai *the hidden paradise* harus terus dijaga dan dilestarikan oleh masyarakat dan pemangku kebijakan untuk diwariskan kepada anak cucu generasi mendatang.

Referensi

- [1] Marsden W. The History of Sumatra: Containing an Account of the Government, Laws, Customs, and Manners of the Native Inhabitants. Cambridge: Cambridge University Press; 2012. (Cambridge Library Collection - Travel and Exploration in Asia).
- [2] Badan Pusat Statistik. Kabupaten Lampung Barat. Kabupaten Lampung Barat Dalam Angka 2020. Lampung Barat; 2020.
- [3] Dinas Pariwisata dan Kebudayaan Kabupaten Lampung Barat. Merajut Kealamian Alam dan Keragaman Budaya Bumi Skala Bekhak (BOOKLET). Lampung Barat; 2020.
- [4] Lampung Post. Kerajaan Paksi Pak Sekala Brak “Kepaksian Pernong Lampung Menjawab Sejarah”. Bandarlampung; 2018.
- [5] Heal G. Valuing the Future: Economic Theory and Sustainability. New York: Columbia University Press; 1998.
- [6] Archer B, Cooper C. The Positive and Negative Impacts of Tourism. Pp. 73 - 91 in W.F. Theobald (ed.) Global Tourism: The Next Decade. Oxford: Butterworth – Heinemann; 1994.
- [7] Salim E. Konsep Pembangunan Berkelanjutan. Jakarta; 1990.
- [8] Sutamihardja. Perubahan Lingkungan Global. Program Studi Pengelolaan Sumber Daya Alam dan Lingkungan Sekolah Pascasarjana. IPB; 2004.

Menggali Potensi Ruang Terbuka Hijau dan Identitas Lanskap Kota Bandar Lampung

Rein Susinda Hesty, Dinas Pertanian Pemerintah Kota Bandar Lampung / Institut Teknologi
Sumatera, reinadzmi27@gmail.com

Abstrak

Penataan ruang kota yang baik adalah usaha mewujudkan suatu kota yang nyaman, estetik dan sehat salah satunya dengan kehadiran ruang terbuka hijau yang maksimal. Ruang terbuka hijau harus mampu menyelaraskan, menyeimbangkan dan menjaga keserasian antara kebutuhan aktivitas masyarakat perkotaan dan kelestarian bentuk dari lanskap alami. Penataan terbuka hijau di Kota Bandarlampung saat ini masih belum bisa memenuhi standar kebutuhan ruang kota itu sendiri. Peningkatan penduduk yang semakin bertambah memiliki pengaruh yang sangat signifikan pada penggunaan lahan perkotaan dengan berdampak pada kebutuhan infrastruktur perkotaan yang juga meningkat, hal ini berimplikasi negatif terhadap kebutuhan ruang terbuka hijau perkotaan. Penambahan ruang terbuka hijau di Kota Bandarlampung sangat dibutuhkan warga kota terutama pada saat pandemi saat ini, selain berfungsi sebagai ekologis kota juga menampung kebutuhan sosial dan ekonomi dalam pemanfaatannya. Ruang terbuka hijau Kota Bandarlampung merupakan bagian hal yang cukup penting dan merupakan strategi kota untuk mengatasi pembangunan serta mengatasi dampak ekologis. Keterlibatan antara pemerintah, masyarakat dan pihak swasta perlu diintegrasikan dalam menggali potensi untuk penambahan ruang terbuka hijau dan selain itu juga dapat menggali informasi terhadap bentuk ruang terbuka hijau yang akan ditambahkan. Peran keterlibatan tersebut akan memiliki keterikatan yang sangat kuat dalam membentuk potensi ruang terbuka hijau dan identitas lanskap terutama di Kota Bandarlampung dengan menciptakan karakteristik tersendiri terhadap lanskap budaya yang ada di Kota Bandar Lampung.

Kata Kunci: identitas lanskap, kenyamanan, Kota Bandarlampung, perencanaan kota, potensi, ruang terbuka hijau

1. Pendahuluan

Kota sebagai pusat kegiatan penduduk akan selalu mengalami pertumbuhan dan perkembangan setiap tahunnya. Seiring dengan meningkatnya jumlah penduduk dan segala aktivitasnya serta penggunaan lahan. Perkembangan kota diikuti dengan berkembangnya kegiatan pembangunan yang dapat berdampak pada menurunnya ruang terbuka khususnya keberadaan ruang terbuka hijau. Ruang terbuka hijau mempunyai peran sebagai kawasan hijau sebagai penyeimbang antara ruang publik dengan lahan

terbangun. Ruang terbuka hijau memiliki beberapa manfaat penting bagi sebuah kota dan merupakan unsur alamiah maupun binaan yang sangat berperan dalam mewujudkan kota yang berwawasan lingkungan. Kota Bandarlampung memiliki karakteristik yang berbeda dalam setiap kecamatannya termasuk keragaman masyarakatnya, hal ini akan memberikan keunikan tersendiri bagi Kota Bandarlampung dalam membuat ruang terbuka hijau pada setiap kecamatannya. Saat ini pandemi COVID-19 dengan segala pesan jamak yang diterima masyarakat seperti 3M dan 5M serta dengan segala protokol kesehatan merupakan suatu proses adaptasi yang harus dilakukan oleh tiap individu dalam menyikapi pandemi ini. Akan tetap tidak dapat dipungkiri bahwa terbatasnya ruang gerak masyarakat perkotaan telah memberikan masalah baru seperti, psikis mental sehingga banyak sekali menjadi perbincangan yang dilakukan oleh berbagai komunitas yang ada.

Pada bulan Juni 2020 [1], Pemerintah Inggris memperkenalkan suatu program yang diberi nama *Green Prescription* kepada pasien pengguna NHS (*National Health Service*) sebagai suatu program resmi yang digagas oleh para dokter di New Zealand untuk memberikan pelatihan dalam mendukung perubahan gaya hidup sesuai dengan tujuan yang akan dicapai terkait dengan kesehatan dan kesejahteraan seperti mengunjungi tempat wisata, bersepeda, berkebun. Kegiatan tersebut dikemas dalam suatu resep yang didesain dalam kurun waktu tertentu untuk kemudian dikonsumsi oleh pasiennya. Pemberian resep tersebut dilakukan untuk mengurangi tekanan terhadap layanan kesehatan yang saat ini mengalami kewalahan karena menangani pasien COVID-19. Efek yang terjadi secara tidak langsung dari program tersebut mengurangi jumlah pasien, penggunaan program tersebut telah dilakukan tahun 1998 yang berhasil dalam menangani kasus kegelisahan dan depresi. Selain itu WHO juga memberikan pernyataan positif antara alam dan manusia dalam *A Review of Evidence Urban Green Spaces and Health* bahwa alam tidak hanya memberikan dampak positif terhadap kesehatan mental tetapi juga sebagai tempat untuk relaksasi dan sosialisasi [2]. Di beberapa negara juga terdapat program yang serupa dengan istilah yang beragam, merujuk pada situs doseofnature.org.uk seperti di Jepang, Korea Selatan, Amerika, Australia, Swedia, Singapura, Kanada, Inggris dan Finlandia [2].

Keterkaitan antara ruang hijau di perkotaan dengan tekanan pandemi ini area hijau publik yang digunakan terutama untuk rekreasi seperti taman kota, kebun binatang, taman dan area alami pinggiran kota dan hutan kota atau kawasan hijau yang berbatasan dengan kawasan perkotaan yang dikelola atau digunakan untuk tujuan rekreasi. Kebutuhan ruang sebagai salah satu unsur penting dalam kehidupan berkelanjutan khususnya pada masyarakat perkotaan mewajibkan kehadiran ruang terbuka hijau yang mampu mengakomodir kebutuhan masyarakat perkotaan dan juga dapat dijadikan sebagai identitas lanskap kota yang mempunyai ciri dan karakter tersendiri.

Kota Bandarlampung memiliki keragaman masyarakat serta keragaman wilayah yang cukup baik dalam menampilkan wajah atau karakter tersendiri. Kota Bandarlampung yang terdiri dari 20 kecamatan dengan 126 kelurahan diharapkan mampu menyediakan lahan untuk keberadaan ruang terbuka hijau

dan menggali potensi ruang terbuka hijau tersebut sebagai identitas lanskap dalam setiap kecamatan maupun kelurahan dengan keragaman budaya dan etnis ataupun sistem sosialnya.

Berdasarkan Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 1 Tahun 2007 pada bab 1 pasal 1 ayat 2 menyatakan bahwa Ruang Terbuka Hijau pada Kawasan Perkotaan disingkat dengan RTHKP adalah bagian dari ruang terbuka suatu kawasan perkotaan yang diisi oleh tumbuhan dan tanaman guna mendukung manfaat ekologis, sosial budaya, arsitektural/estetika dan ekonomi [3]. Dalam tujuannya perlunya penambahan pembangunan ruang terbuka hijau sebagai infrastruktur hijau diwilayah perkotaan ialah meningkatkan kualitas lingkungan hidup perkotaan yang nyaman, indah, segar, bersih dan sehat sebagai sarana lingkungan perkotaan, menciptakan kota yang sehat, layak huni dan berkelanjutan serta menciptakan keserasian lingkungan alami dan lingkungan binaan yang berguna untuk kepentingan masyarakat [3].

Selain itu berdasarkan Konferensi Tingkat Tinggi (KTT) Bumi di Rio de Janeiro, Brazil (1992) dan dipertegas lagi pada Konferensi Tingkat Tinggi Bumi di Johannesburg Afrika Selatan (2002) disepakati bersama bahwa kota kota harus menyediakan ruang terbuka hijau minimal 30% dari total luas wilayah kota untuk keseimbangan ekologis. Artinya penyediaan RTH untuk fungsi ekosistem berguna untuk penyediaan udara bersih, penyerapan karbondioksida sekaligus mengurangi efek rumah kaca dan pemanasan kota [4].

Penetapan luasan ruang terbuka hijau juga disebut sebagai bagian dari pengembangan ruang terbuka hijau kota. Selanjutnya, berdasarkan Undang-undang Nomor 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang Pengaturan tentang ruang terbuka hijau ditegaskan dalam pasal 29 yaitu proporsi 30% ialah ukuran minimal untuk menjamin ekosistem kota baik keseimbangan sistem iklim mikro dan sistem hidrologi, maupun sistem ekologis lainnya, yang kemudian akan meningkatkan ketersediaan air bersih yang diperlukan oleh masyarakat serta sekaligus dapat meningkatkan nilai keindahan kota [5]. Untuk dapat meningkatkan fungsi dan proporsi RTH kota, pemerintah, masyarakat, dan swasta didorong untuk menanam tumbuhan diatas bangunan atau gedung miliknya [5]. Hal ini akan dapat memicu peningkatan kualitas ruang terbuka hijau kota. Selain itu juga pemerintah dapat melakukan inovasi seperti pemberian insentif dari pemerintah bagi masyarakat, kelompok masyarakat, mahasiswa dan pihak swasta atau lainnya yang mampu menyediakan ruang terbuka hijau dengan karakteristik yang unik untuk dapat dijadikan contoh sebagai klasifikasi ruang terbuka hijau privat yang dapat berupa *roof garden*, *wall garden* atau lainnya dengan kriteria tertentu.

Selain itu dalam konteks faktor fisik seiring dengan jumlah pertambahan lahan terbangun di perkotaan hendaknya selalu diiringi dengan perkembangan jumlah ruang terbuka hijau. Sementara dalam konteks faktor manusia yaitu dengan memperhitungkan aspek sosial masyarakat sebagai penghuninya yang dalam hal ini keterlibatan masyarakat sangatlah diperlukan melalui yang dinamakan penggalian persepsi. Dalam konteks perancangan lingkungan [6] hal yang sangat penting juga untuk diperhatikan

adalah persepsi lingkungan yakni interpretasi tentang suatu *setting* oleh individu yang didasarkan pada latar belakang budaya, nalar dan pengalaman individu tersebut. Selanjutnya definisi persepsi adalah suatu proses pengorganisasian penafsiran terhadap stimulus yang diberikan oleh lingkungan sehingga aspek individu dan aspek *setting* fisik sangat berkaitan dalam pembentukan sebuah persepsi oleh seseorang khususnya keterkaitan terhadap penggalan persepsi penambahan bentuk ruang terbuka hijau yang akan dibuat terutama pada wilayah kecamatan yang memiliki etnis budaya yang masih dipertahankan, misalnya di Kota Bandarlampung pada Kecamatan Rajabasa.

Selanjutnya dalam perubahan tata guna lahan perkotaan yang memiliki kecenderungan pergeseran fungsi-fungsi perkotaan ke daerah pinggiran dan juga memicu perkembangan daerah secara acak (*urban sprawl*) karena terjadinya pemekaran wilayah [7]. Salah satu cara untuk dapat mengantisipasi hal tersebut perlu digunakan suatu teori kompartemen [8] yang membagi ekosistem perkotaan menjadi empat ruang berupa ruang dengan sistem produktif, ruang sistem perlindungan, ruang sistem serbaguna dan ruang sistem industri perkotaan. Hal ini dapat dilakukan guna mendapatkan bentuk wilayah perkotaan yang diinginkan dan harus memperhitungkan faktor fisik dan faktor manusia sebagai unsur masyarakat yang menentukan dalam sarana perkotaan.

2. Pembahasan

2. 1. Sekilas Kota Bandarlampung

Kota Bandarlampung merupakan ibukota Provinsi Lampung dan sebagai pusat kegiatan pemerintahan, sosial, politik, pendidikan dan kebudayaan juga sebagai pusat perekonomian daerah Lampung. Kota Bandarlampung terletak di wilayah yang sangat strategis karena merupakan daerah transit kegiatan perekonomian antara Pulau Sumatera dan Pulau Jawa sehingga menguntungkan bagi pertumbuhan dan pengembangan Kota Bandarlampung sebagai pusat perdagangan, industri dan pariwisata. Secara geografis, Kota Bandarlampung terletak pada 5°20'sampai dengan 5°30'lintang selatan dan 105°28' sampai dengan 105°37' bujur timur. Ibukota Provinsi Lampung ini berada di Teluk Lampung yang terletak di ujung selatan Pulau Sumatera. Kota Bandarlampung memiliki luas wilayah 197,22 km² yang terdiri dari 20 kecamatan dan 126 kelurahan. Secara administratif Kota Bandar Lampung dibatasi oleh: sebelah utara berbatasan dengan Kecamatan Natar, Kabupaten Lampung Selatan; sebelah selatan berbatasan dengan Teluk Lampung; sebelah barat berbatasan dengan Kecamatan Gedung Tataan dan Padang Cermin, Kabupaten Pesawaran; dan sebelah timur berbatasan dengan Kecamatan Tanjung Bintang, Kabupaten Lampung Selatan [9].

Kota Bandarlampung terletak pada ketinggian 0 sampai 700 meter di atas permukaan laut dengan topografi yang terdiri dari: daerah pantai yaitu sekitar Teluk Betung bagian selatan dan Panjang; daerah perbukitan yaitu sekitar Teluk Betung bagian utara; daerah dataran tinggi serta sedikit bergelombang terdapat di sekitar Tanjung Karang bagian barat yang dipengaruhi oleh Gunung Balau serta Perbukitan

Batu Serampok di bagian timur selatan; Teluk Lampung dan pulau-pulau kecil bagian selatan. Di tengah-tengah kota mengalir beberapa sungai seperti Sungai Way Halim, Way Balau, Way Awi, Way Simpung di wilayah Tanjung Karang, dan Way Kuripan, Way Balau, Way Kupang, Way Garuntang, Way Kuwala mengalir di wilayah Teluk Betung. Daerah hulu sungai berada di bagian barat, daerah hilir sungai berada di sebelah selatan yaitu di wilayah pantai.

Luas wilayah yang datar hingga landai meliputi 60% total wilayah, landai hingga miring meliputi 35% total wilayah, dan sangat miring hingga curam meliputi 4% total wilayah. Sebagian wilayah Kota Bandarlampung merupakan perbukitan yang diantaranya yaitu: Gunung Kunyit, Gunung Mastur, Gunung Bakung, Gunung Sulah, Gunung Celigi, Gunung Perahu, Gunung Cerepung, Gunung Sari, Gunung Palu, Gunung Depok, Gunung Kucing, Gunung Banten, Gunung Sukajawa, Bukit Serampok, Jaha dan Lereng, Bukit Asam, Bukit Pidada, Bukit Balau, gugusan Bukit Hatta, Bukit Cepagoh, Bukit Kaliawi, Bukit Palapa I, Bukit Palapa II, Bukit Pasir Gintung, Bukit Kaki Gunung Betung, Bukit Sukadana ham, Bukit Susunan Baru, Bukit Sukamenanti, Bukit Kelutum, Bukit Randu, Bukit Langgar, Bukit Camang Timur dan Bukit Camang Barat [9].

2. 2. Ruang Terbuka Hijau Kota Bandarlampung Saat Ini

Kota Bandarlampung pada tahun 2012 memiliki ketersediaan ruang terbuka hijau kota sebesar 12% (2.489 hektare) dari luasan total Kota Bandarlampung. Bentuk dan jenis ruang terbuka hijau di Kota Bandarlampung diklasifikasikan menjadi dua bagian yaitu ruang terbuka hijau publik dan ruang terbuka hijau privat [9]. Ruang terbuka hijau publik merupakan ruang terbuka hijau yang pemeliharaannya dilakukan oleh Pemerintah Kota Bandarlampung. Berikut ini adalah tabel yang menunjukkan bentuk dan jenis ruang terbuka hijau yang terdiri dari taman kota, jalur hijau jalan, median taman, taman, dan lapangan yang pemeliharaan dan penataannya dikelola oleh Bidang Pertamanan pada Dinas Pertanian Kota Bandarlampung (Tabel 1).

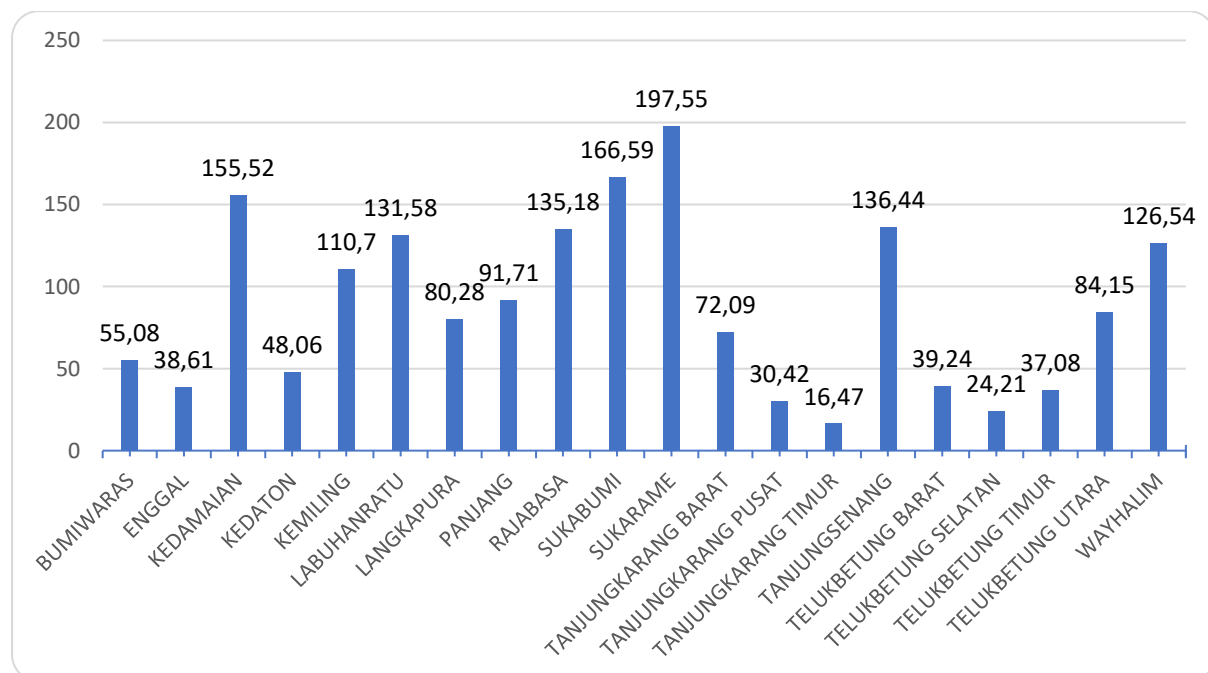
No	Nama Taman	Alamat	Ukuran (m ²)
1	Taman Adipura	Jalan Raden Intan	1089,62
2	Taman Ahmad Dahlan	Jalan Ahmad Dahlan	13,71
3	Taman Bambu Kuning	Jalan Kartini	22,94
4	Taman Blora 1	Jalan Sisingamaraja	89,5
5	Taman Chandra Karang	Jalan Hayam Wuruk	19,4
6	Taman Chandra Teluk	Jalan Ikan Hiu	78,53
7	Taman Pertamina	Jalan Kartini	10,87
8	Taman Tugu Bambu	Jalan Gajahmada	181
9	Taman Djuanda	Jalan Djuanda	186,55
10	Taman Kimaja	Jalan Kimaja	82,55
11	Taman Depan KNPI	Jalan Sriwijaya	11,91
12	Taman Segitiga Kupang	Jalan Salim Batubara	138
13	Taman LPMP	Jalan Gatot Subroto	768

14	Taman Baruna	Jalan Yos Sudarso	31,87
15	Taman Panorama Teluk	Jalan Ikan Bawal	63
16	Taman Pattimura	Jalan Pattimura	92,82
17	Taman Pepadun	Jalan Diponegoro	732
18	Taman Pramuka	Jalan Pramuka	191,95
19	Taman Tugu Raden Intan	Jalan Soekarno Hatta	360,37
20	Taman Refleksi	Jalan Panorama	884,54
21	Taman SaiBatin 1	Jalan Kartini	83,27
22	Taman Saibatin 2	Jalan Malahayati	301,71
23	Taman Segitiga Teluk	Jalan WR Supratman	138
24	Taman Siger	Jalan Diponegoro	565
25	Taman Tugu 66	Jalan Diponegoro	520
26	Taman Tugu Duren	Jalan Raden Imba Kesuma	212,71
27	Taman Tugu Juang	Jalan Raden Intan	873
28	Taman Depan Pelabuhan	Jalan Yos Sudarso	3,2
29	Taman Bahari	Jalan Bahari	3,6
30	Taman Fly Over Gajah Mada-Djuanda	Jalan Gajahmada	50
31	Taman Fly Over Sultan Agung-Ryacudu	Jalan Sultan Agung	80
32	Taman Fly Over Antasari-Tirtayasa	Jalan Antasari	125
33	Taman Fly Over Kimaja-Tanjungsenang	Jalan Kimaja	624
34	Taman Blora 2	Jalan Sisingamaraja	90,33
35	Taman Fly Over Gajah Mada-Antasari	Jalan Gajahmada	45
36	Taman Jalan Baru Panjang	Jalan Soekarno Hatta	123,6
37	Taman Fly Over Kemiling-Pramuka	Jalan Pramuka	628,63
38	Taman Underpass Unila	Jalan ZA Pagar Alam	966
39	Taman PLN	Jalan Diponegoro	57,05
40	Taman Tugu Kerukunan Umat Beragama	Jalan Panjang	64,72
41	Taman Bawah Fly Over Kemiling	Jalan Terminal Kemiling	154
42	Taman Mangga 2	Jalan Ikan Hiu	40
43	Median Taman Teuku Umar	Jalan Teuku Umar	4318,5
44	Median Taman Sultan Agung	Jalan Sultan Agung	8000
45	Median Taman Ryacudu	Jalan Samsuryacudu	9225
46	Median Taman Z.A Pagar Alam	Jalan ZA Pagar Alam	4180
47	Median Taman Ratu Alamsyah Prawiranegara	Jalan Ratu Alamsyah Prawira Negara	3030
48	Median Taman Cik Ditiro	Jalan Cik Ditiro	8240
49	Median Taman M. Noor	Jalan M. Noor	5500
50	Median Taman Kapt. Abdul Haq	Jalan Kapt. Abdul Haq	684
51	Median Taman Yos Sudarso	Jalan Yos Sudarso	3400
51	Median Taman Gajah Mada	Jalan Gajahmada	2400
52	Median Taman Fly Over kemiling	Jalan Cik Ditiro	3200
53	Median Taman Permata Biru	Jalan Permata Biru	1500
54	Lapangan Kalpataru	Jalan Cik Ditiro	48000

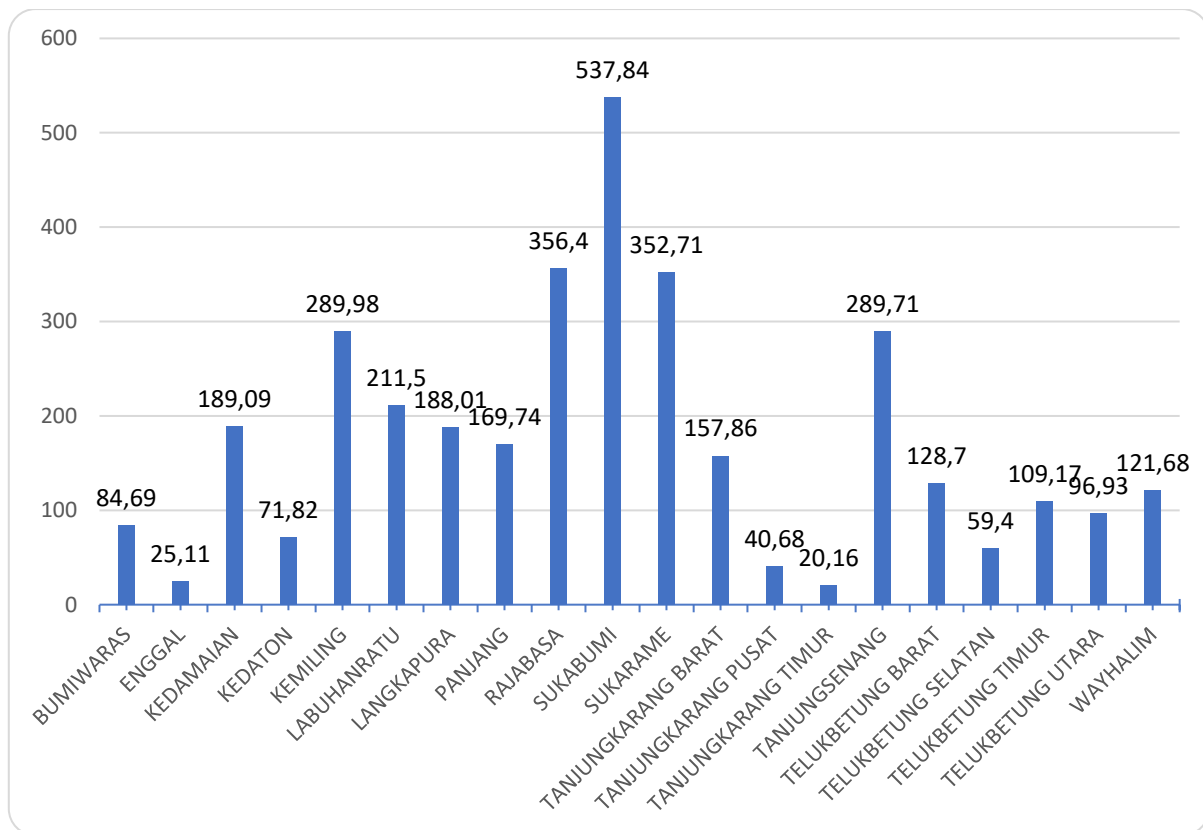
55	Kebun Bibit	Jalan Pramuka	406,33
56	Taman Lereng Al-Furqon	Jalan Diponegoro	624
57	Taman Lereng Lungsir	Jalan Diponegoro	480
58	Taman Lereng Dr Susilo Kiri	Jalan Diponegoro	128
59	Taman Lereng Dr Susilo Kanan	Jalan Diponegoro	90
60	Taman Lereng Kupang	Jalan Salim Batubara	42
61	Taman Lereng Inna Eight	Jalan Pattimura	120

Tabel 1. Bentuk, Jenis dan Luasan Ruang Terbuka Hijau Publik Kota Bandarlampung. Sumber: Bidang Pertamanan, Dinas Pertanian Kota Bandarlampung Tahun 2021.

Tabel di atas menunjukkan bentuk dan jenis ruang terbuka hijau publik yang dikelola oleh Pemerintah Kota Bandarlampung, meskipun masih banyak lagi luasan ruang terbuka hijau publik yang belum terdata saat ini. Jumlah luasan ruang terbuka hijau di Kota Bandarlampung belum menunjukkan angka luasan yang signifikan untuk dapat mencukupi kebutuhan ruang terbuka hijau kota Bandarlampung. Berdasarkan hasil identifikasi perubahan dan penggunaan lahan ruang terbuka hijau pada perkembangan spasial terhadap ruang terbuka hijau di Kota Bandarlampung telah dilakukan penelitian [9] dengan pengamatan tahun 2003, 2010, 2017 untuk mengetahui adanya perubahan penggunaan lahan ruang terbuka hijau dan non ruang terbuka hijau di Kota Bandarlampung, yang cukup luas dengan menggeser penggunaan lahan ruang terbuka hijau dengan luasan perubahan yang cukup berbeda pada setiap kecamatannya.



Gambar 1. Perubahan Penggunaan Lahan Tahun 2003-2010.



Gambar 2. Perubahan Penggunaan Lahan Tahun 2010-2017.

Salah satu penyebab utama adalah pertambahan penduduk yang berimplikasi terhadap kebutuhan permukiman dan sarana perkotaan lainnya. Ruang terbuka hijau menjadi lahan terbangun sehingga penurunan luasan ruang terbuka hijau secara bertahap terus-menerus berkurang yang juga dapat berdampak pada keseimbangan lingkungan perkotaan. Selain hal tersebut, tidak ada konsistennya pemanfaatan ruang yang dilakukan baik oleh pemerintah maupun masyarakat yang berbenturan dengan rencana tata ruang perkotaan.

Beberapa faktor perubahan penggunaan lahan dari ruang terbuka hijau menjadi non-ruang terbuka hijau, masyarakat Kota Bandarlampung lebih mementingkan manfaat aspek ekonomi daripada manfaat ekologis sehingga perubahan penggunaan lahan kota yang ada tidak dapat dielakkan. Perubahan pemanfaatan ruang seperti ruang terbuka hijau selain merupakan efek dari adanya perkembangan wilayah juga sangat erat kaitannya dengan sistem pengendalian pemanfaatan ruang yang tidak dapat berjalan sesuai harapan yang seyogyanya sistem pengendalian pemanfaatan ruang tersebut sebagai upaya mewujudkan tata ruang terutama ruang terbuka hijau yang keberadaannya sangat penting bagi pembangunan kota yang berkelanjutan.



Gambar 3. Taman Tugu Duren.



Gambar 4. Taman Tugu Bambu.

Keberadaan taman yang ada di Kota Bandarlampung pada umumnya memiliki luasan yang tidak begitu besar sehingga dalam pemanfaatan fungsi sosial dan rekreasi kurang memberikan kenyamanan bagi masyarakat perkotaan. Secara umum lokasi taman yang ada di Kota Bandarlampung juga berada di lalu lintas jalan yang cukup ramai. Secara spasial Kota Bandarlampung relatif datar, dengan perkembangan perkotaan memiliki karakteristik yang berbeda, sehingga mempengaruhi pemilihan ruang, dan lokasi aktivitasnya. Peningkatan jumlah penduduk memiliki konsekuensi terhadap perkembangan ekonomi yang menuntut kebutuhan lahan pemukiman, industri, infrastruktur, dan jasa. Selanjutnya, dari hasil permodelan spasial [9] yang telah dilakukan penelitian pada tahun 2018 terkait perubahan penggunaan

lahan ruang terbuka hijau di Kota Bandarlampung, penambahan jumlah penduduk memiliki aspek yang sangat berpengaruh terhadap perubahan ruang terbuka hijau dengan memperhitungkan kehadiran lahan terbangun serta aspek fisik lainnya seperti jalan dan fasilitas lainnya.

2. 3. Masa depan Ruang Terbuka Hijau Kota Bandarlampung

Kedudukan ruang terbuka hijau (RTH) di Kota Bandarlampung sebagai bagian dari Rencana Tata Ruang Kota (RTRK). Ruang terbuka hijau memiliki fungsi dan peran khusus pada masing masing wilayah. Bentuk dan jenis ruang terbuka hijau saat ini memiliki nilai budaya yang cukup identik dengan ditandainya dengan menggunakan bentuk *siger* dan beberapa patung pengantin pada beberapa lokasi yang ada di Bandar Lampung, tetapi sayangnya penggunaan secara sosial belum bisa dirasakan oleh masyarakat karena luasan taman yang belum memadai.



Gambar 5. Taman Tugu Siger.



Gambar 6. Taman Tugu Pepadun.

Memasuki tahun kedua di tahun 2021 pandemi COVID-19, sebagian masyarakat telah mengurangi aktivitas di luar rumah. Berbulan-bulan berada dalam ruangan atau dikenal dengan istilah “*di rumah aja*” tentu saja banyak menimbulkan rasa jenuh bagi masyarakat perkotaan khususnya sebagai makhluk sosial. Riset dari para peneliti [10] di Universitas Warwick dan Universitas Sheffield pada tahun 2018 menjelaskan bahwa interaksi manusia dengan alam sekitarnya bisa menimbulkan perasaan nyaman sehingga membuat kesehatan mental membaik. Belajar dari pandemi ini kita semua memahami dan mulai menyadari bahwa betapa berharganya berada di alam dan pentingnya kawasan hijau sebagai salah satu cara untuk menghilangkan kejenuhan dan kebosanan. Peranan ruang terbuka hijau di Kota Bandarlampung khususnya belum begitu populer dan dirasakan keberadaannya di mana tempat perbelanjaan, *café*, tempat nongkrong lebih mendominasi sebagai sarana hiburan dan pelepas jenuh di Kota Bandarlampung.

Selanjutnya, fungsi utama ruang terbuka hijau adalah membantu menyeimbangkan kondisi ekologis kota karena pohon dan tanaman akan membantu dalam menyerap karbondioksida sekaligus menyimpan air, dalam hal ini tanaman penghijauan yang ada di Kota Bandarlampung saat ini memiliki keanekaragaman jenis pohon penghijauan yang cukup baik, akan tetapi sangat disayangkan kurangnya kesadaran masyarakat terhadap peranan penting dari pohon penghijauan ini banyak sekali pengajuan untuk penebangan pohon yang sebagian besar dilakukan oleh masyarakat Kota Bandarlampung. Untuk mengantisipasi hal ini bidang pertamanan tetap melakukan pengawasan dengan meninjau setiap pengajuan penebangan akan tetapi penebangan liar yang dilakukan masyarakat masih dan beberapa pihak swasta juga masih terus dilakukan, hal ini terjadi karena masih lemahnya legalitas / aturan yang belum ada terkait dengan penebangan / pemangkasan tanaman penghijauan yang ada di Kota Bandarlampung. Akibatnya, saat ini karena fungsi ini cenderung menurun dapat menyebabkan polusi dan jauh dari kesan teduh serta tidak mampu mencegah terjadinya banjir / longsor bahkan angin puting beliung yang kerap terjadi baru baru ini.

Selanjutnya ruang terbuka hijau bisa dimanfaatkan secara ekonomi sebagai tempat wisata alam atau ekowisata bagi penduduk perkotaan [11]. Hal ini dapat mendukung Pemerintah Kota Bandarlampung dengan tidak hanya memanfaatkan lokasi RTH-nya saja tetapi bermanfaat bagi sosial ekonomi dan budaya dan dengan harapan adanya potensi lokal yang dapat digali di Kota Bandarlampung, berikut ini adalah ilustrasi ruang terbuka hijau yang ada di kawasan Setu Babakan di Jakarta Selatan yang memiliki nilai manfaat RTH dengan potensi identitas lokal sebagai pusat budaya Betawi [11].



Gambar 7. Kawasan Hijau Setu Babakan

Pada lingkungan masyarakat perkotaan yang mayoritas penduduk masyarakat di Kota Bandarlampung didominasi oleh masyarakat dengan keanekaragaman budaya, dan latar belakang pendidikan yang berbeda, tingkat usia yang beragam serta caraa berfikir yang cenderung individualistik manfaat ruang terbuka hijau akan memberikan fungsi kenyamanan dan keindahan lingkungan yang tidak hanya bangunan atau tugu saja. Keterlibatan masyarakat dan dukungan masyarakat sangat penting ditingkatkan untuk penambahan ruang terbuka hijau di Kota Bandarlampung. Berikut ini adalah salah satu contoh dari bentuk partisipasi masyarakat di Komplek PLN Kelapa Gading Timur, Jakarta Utara yang diiniasi oleh Karang Taruna dibantu oleh PPSU (Pekerja Penanganan Sarana dan Prasarana Umum) yang membuat ruang terbuka hijau baru dalam bentuk taman lingkungan dengan luas 150 m².



Gambar 8. Kondisi Eksisting Lahan sebelum Dibongkar



Gambar 9. Proses Pembuatan dan Hasil.

Saat ini terdapat lokasi yang dapat dijadikan salah satu potensi penambahan ruang terbuka hijau khususnya pada kawasan permukiman di perkotaan, seperti kita ketahui bersama biasanya pada kawasan perumahan di perkotaan harus menyediakan ruang terbuka hijau yang dapat berupa taman, lapangan olahraga atau sejenis lainnya untuk dapat dijadikan sebagai fasilitas umum sehingga dapat dipergunakan oleh masyarakat. Akan tetapi karena belum maksimalnya data ini sehingga perlu adanya partisipasi masyarakat perkotaan khususnya di Kota Bandarlampung agar dapat menciptakan ruang terbuka hijau yang dirasakan fungsi dan manfaatnya. Berikut ini adalah salah satu lahan yang dapat dijadikan potensi RTH yang ada di Kecamatan Sukarame Bandar Lampung yang saat ini masih terbengkalai dan tidak dimanfaatkan.



Gambar 10. Potensi Lokasi Penambahan RTH di Kecamatan Sukarame

Selanjutnya, selain keterlibatan masyarakat partisipasi dari pihak swasta juga dapat ditingkatkan untuk memenuhi kebutuhan ruang terbuka hijau di Kota Bandarlampung. Keterlibatan pihak swasta atau lainnya sudah dilakukan oleh beberapa pihak seperti pihak dari Bank Lampung yang membantu dalam menyediakan sarana seperti kursi taman yang di letakkan pada beberapa trotoar dan taman di Kota Bandarlampung. Kemudian ada juga membangun beberapa tugu pengantin pada taman yang ada di Kota Bandarlampung. PLN memberikan sumbangan pot tanaman beserta tanaman yang diletakkan di beberapa median taman yang ada di Kota Bandarlampung. Akan tetapi Kota Bandarlampung masih sangat membutuhkan bantuan dari berbagai pihak swasta seperti dalam hal ini adalah untuk penambahan potensi ruang terbuka hijau kota sebagai sarana sosial, ekonomi dan budaya yang pemanfaatannya lebih dapat dirasakan oleh masyarakat terutama saat pandemi ini.

Selain itu juga saat ini Walikota Bandarlampung sedang menginisiasi Program Grebek Sungai di berbagai kecamatan. Program ini merupakan program unggulan Ibu Walikota Bandar Lampung yang dapat dijadikan kesempatan bagi masyarakat untuk bisa berperan aktif dalam pemanfaatan lahan di kosong untuk dapat dijadikan salah satu ruang terbuka hijau. Berikut ini adalah contoh bantuan taman dari BRI Peduli yang ada di Kecamatan Sukarame yang memiliki nilai manfaat yang cukup baik dan dirasakan oleh masyarakat sekitar. Taman ini juga berada pada pinggir aliran drainase yang tadinya hanya berupa lahan kosong yang kemudian atas bantuan pihak lain dapat dijadikan ruang terbuka hijau.



Gambar 9. Taman Bantuan dari BRI Peduli di Kecamatan Sukarame.



Gambar 10. Bagian Dalam Taman BRI Peduli di Kecamatan Sukarame.

Berdasarkan UU No. 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang yaitu sebesar 30% dari luas wilayah kota dengan proporsi sebesar 20% untuk ruang terbuka hijau publik dan 10% untuk ruang terbuka hijau privat. Dibandingkan dengan luasan perkotaan angka tersebut masih jauh untuk mencukupi ruang terbuka hijau kota Bandarlampung yang seharusnya sebesar 5.916 hektare, sedangkan ruang terbuka hijau yang dimiliki Kota Bandarlampung tahun 2017 hanya sebesar 1.503 hektare.

Kota Bandarlampung merupakan kota yang memiliki keunikan tersendiri, dengan kondisi kota saat ini masih sangat memungkinkan untuk dilakukan penambahan ruang terbuka hijau seperti penambahan pohon penghijauan jalur hijau, penambahan taman-taman kantong baik tingkat kelurahan maupun kecamatan, pengadaan taman tematik yang memiliki multifungsi, penataan tanaman penghijauan di bantaran sungai dan lain sebagainya.



Gambar 11. Potensi Penambahan RTH Lokasi di Kecamatan Sukarame dan Kecamatan Kemiling

Dengan manfaat ruang terbuka hijau yang ada apalagi jika ruang terbuka hijau di Kota Bandarlampung tercukupi baik dalam bentuk dan jenis RTH nya yang juga bisa memberikan kenyamanan dan keindahan lingkungan (estetika) bagi Kota Bandarlampung tersendiri atau bahkan pada setiap kecamatannya yang masing masing memiliki nilai keunikan dan daya tarik tersendiri yang dapat diciptakan oleh kelompok masyarakat ataupun pihak swasta maka fungsi ruang terbuka hijau bisa menjadi media eskapisme [11] terutama dalam menghadapi pandemi COVID-19 ini. Ruang terbuka hijau bisa menjadi tempat yang mampu memberikan kenyamanan baik dalam beraktivitas dan menghindari tekanan dengan minimnya resiko karena berada ruangan terbuka [2] yang tentu saja juga tetap memperhatikan protokol kesehatan yang telah dihimbau oleh pemerintah. Kondisi pandemi ini dapat dijadikan kesempatan bagi masyarakat Kota Bandarlampung untuk melakukan gerakan-gerakan perubahan seperti kesadaran dalam menciptakan ruang terbuka hijau baru agar semakin bertambah dan apabila pandemi selesai maka masyarakat pula yang dapat merasakan manfaat akan keberadaan ruang terbuka hijau ini.

3. Penutup

Ruang terbuka hijau perkotaan mempunyai manfaat kehidupan yang sangat tinggi terkait dengan fungsinya dan nilai estetika yang dimilikinya untuk meningkatkan kualitas lingkungan, kelangsungan hidup perkotaan, dan nilai kebanggaan serta identitas kota tersendiri. Keberadaan ruang terbuka hijau Kota Bandar Lampung harus terus dilakukan peningkatan untuk menciptakan kondisi kota yang ideal dan memiliki standar kota yang berkelanjutan meskipun mencukupi akan lebih baik lagi dengan substansi ekologis dan distribusi ruang terbuka hijau yang merata. Keterlibatan masyarakat Kota Bandar Lampung dan pihak lainnya harus lebih ditingkatkan melalui kesadaran akan pentingnya ruang terbuka hijau saat ini melalui komitmen yang nyata dan memikirkan solusi terpadu untuk kelestarian lingkungan, kualitas kenyamanan, dan keamanan serta penataan wilayah di Kota Bandar Lampung.

Ucapan Terima Kasih

Penulis menyampaikan terima kasih kepada Walikota Bandar Lampung, Dinas Pertanian dan semua pihak yang telah membantu dalam penulisan ini, semoga tulisan ini dapat bermanfaat bagi Kota Bandar Lampung dan masyarakat Kota Bandar Lampung.

Daftar Pustaka

- [1] Kementerian Pekerjaan Umum.. Mencari Ruang Terbuka Hijau di Masa Pandemi. [Internet]. 2021. Available from: (http://ciptakarya.pu.go.id/pbl/index.php/detail_berita/617/mencari-ruang-terbuka-hijau-di-masa-pandemi) [diakses: 2021-07-12].
- [2] Vincenza G, Maddalena B, Andrea R, et.al: Association Between Urban Greenspace and Health: A Systematic Review Of Literature. International Journal of Environmental Research and Public health. 2021;18:5137.
- [3] Departemen Dalam Negeri. Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 1 Tahun 2007 Tentang Ruang Terbuka Hijau Kawasan Perkotaan. Jakarta: DEP DAGRI; 2007.
- [4] Joga N, Ismaun I. RTH 30% Resolusi (Kota) Hijau. Jakarta: Bumi Aksara; 2011.
- [5] Undang-undang Republik Indonesia Nomor 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang.
- [6] Atkinson RL. Pengantar Psikologi dalam Arsitektur Lanskap. Bumi Aksara; 1983.
- [7] Hanief F, Dewi SP. Pengaruh Urban Sprawl terhadap Perubahan Bentuk Kota Semarang Ditinjau dari Perubahan Kondisi Fisik Kelurahan Meteseh Kecamatan Tembalang. Jurnal Ruang. 2014; Vol.2, No.1. ISSN 1858-3881.
- [8] Odum EP. Dasar-dasar Ekologi. 3rd ed. Alih Bahasa: T. Samingan. Yogyakarta: Gadjah Mada University Press; 1993.

- [9] Hesty RS. Model Spasial Perencanaan Ruang Terbuka Hijau di Kota Bandar Lampung [Disertasi]. Bogor: Institut Pertanian Bogor; 2018.
- [10] Victoria H, Scott W, Porto JP, Stephen K. The Relationship between Green Space and Mental Wellbeing of Adults: A systematic review. 2018. PloS One 13(9): e203000. Available from: (<http://doi.org/10.1371/journal.pone.0203000>) [diakses:2021-08-08].
- [11] The Conversation. [Internet]. 2020. Available from: <https://theconversation.com/ini-pentingnya-ruang-terbuka-hijau-bagi-masyarakat-perkotaan-saat-pandemi-143903> [diakses: 2021-08-08].

Pilar Lingkungan: Tantangan Transformasi Kota Metro dari Kota Pendidikan Menuju Kota Cerdas Berkelanjutan

Yerri Noer Kartiko, Dinas Lingkungan Hidup Pemerintah Kota Metro, yerrinoerkartiko@gmail.com

Abstrak

Pandemi COVID-19 yang dimulai pada triwulan terakhir tahun 2019 lalu serta penerapan masa tanggap daruratnya berdampak pada jalan pembangunan di seluruh kota di dunia, termasuk Kota Metro saat ini. Apapun rumusan visi misi pembangunan kota, pada praktiknya kota-kota di dunia terdampak dengan tingkat keparahan yang berbeda-beda oleh pandemi COVID-19 ini. Dampak serupa dirasakan pula oleh Kota Metro, yang selalu menyematkan frasa kota pendidikan pada visi pembangunan kota sejak tahun 2000 yang lalu. Selain COVID-19, terdapat tantangan lain yang juga harus mampu terantisipasi oleh Kota Metro mulai saat ini, yaitu: perubahan iklim, bonus demografi dan urbanisasi. Krisis multidimensi yang disebabkan pandemi COVID-19, dapat dijadikan momentum penting untuk transformasi perencanaan dan perancangam serta rumusan visi, misi, arah kebijakan juga strategi pembangunan Kota Metro, dari kota pendidikan menjadi kota cerdas berkelanjutan. Dengan menjadikan kota cerdas berkelanjutan, Kota Metro akan menjadi kota yang andal dalam menjalankan seluruh fungsinya pada berbagai macam keadaan, terlebih pada kondisi anomali dan abnormal dengan tingkat kerentanan, ketidakpastian, kekompleksan, ketidakstabilan, dinamika tinggi yang menyebabkan metabolisme kota mengalami kondisi transient terus menerus. Pembangunan kota cerdas berkelanjutan, bagi Kota Metro dapat dimulai dengan memprioritaskan pilar lingkungan, yang terdiri atas enam tujuan (*goal*) dalam kerangka *Sustainable Development Goals* (SDGs) / Tujuan Pembangunan Berkelanjutan (TPB).

Kata kunci: cerdas, berkelanjutan, pilar lingkungan, pembangunan, SDGs

1. Pendahuluan

Dalam dua tahun terakhir, seluruh negara di dunia sedang menitikberatkan perhatian utamanya pada penanggulangan wabah virus COVID-19. Penyebaran virus COVID-19 menjadi *test case* keandalan sistem pembangunan yang diterapkan oleh setiap negara di dunia. Terdapat beberapa negara yang telah berhasil meredakan keganasan virus ini, kemudian memasuki fase tata baru kehidupan (*new normal*) atau adaptasi kebiasaan baru. Di sisi lain, terdapat beberapa negara yang belum berhasil menghentikan kasus penularan dan penyebaran virus ini, serta masih menerapkan berbagai sistem tanggap darurat dan/atau penanggulangan virus. Indonesia merupakan salah satu negara yang masih berada dalam

kondisi pandemi virus COVID-19 dan tengah menerapkan berbagai mekanisme tanggap darurat serta penanggulangan. Virus COVID-19 mengubah dinamika pembangunan nasional yang kemudian berdampak pula pada pembangunan tingkat lokal, seperti kabupaten atau kota. Kota Metro menjadi salah satu kota di Indonesia, yang tidak luput dari dampak penyebaran virus COVID-19.

Kota Metro merupakan salah satu kota yang berada di Provinsi Lampung. Posisi Kota Metro berada pada bagian tengah Provinsi Lampung, diapit oleh dua jalan lintas Sumatera, yaitu jalur lintas tengah dan lintas timur. Selain dua jalan lintas Sumatera ini, akses jalur jalan darat dapat ditempuh dengan menggunakan jalan tol Bakauheni – Palembang, keluar di pintu tol Tegineneng. Kota Metro berjarak $\pm$ 50 kilometer dari ibukota Provinsi Lampung, yaitu Kota Bandar Lampung, dengan waktu tempuh $\pm$ 1 jam. Secara astronomis, Kota Metro terletak pada $5^{\circ}6'$ s.d. $5^{\circ}8'$ LS dan $105^{\circ}17'$ s.d. $105^{\circ}19'$ BT. Berdasarkan Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 111 Tahun 2016 tentang Peta Tapal Batas, luas wilayah Kota Metro adalah 7.315, 76 hektar ($\pm$ 0,19% Luas Provinsi Lampung). Sedangkan secara geografis, wilayah Kota Metro berbatasan langsung dengan: (a). Kabupaten Lampung Tengah dan Kabupaten Lampung Timur, di sebelah utara; (b). Kabupaten Lampung Timur, di sebelah timur dan selatan; dan (c). Kabupaten Kabupaten Lampung Tengah, di sebelah barat. Berdasarkan data Badan Pusat Statistik, jumlah penduduk Kota Metro pada tahun 2020 adalah $\pm$ 170.000 jiwa, dengan tingkat kepadatan penduduk rerata 2.435 jiwa per kilometer persegi, sedangkan laju pertumbuhan penduduk selama rentang waktu 2018 s.d. 2019 adalah 1,34 %.

Sampai dengan tanggal 8 Agustus 2021, terdapat kasus terkonfirmasi covid-19 sebanyak 2.074 kasus, dengan jumlah kematian sebanyak 126 orang dan masih terdapat sebanyak 89 orang yang sedang mengalami isolasi. Pada praktiknya, bukan hanya virus COVID-19 yang menyebabkan dampak personal, seperti penurunan kondisi kesehatan bahkan kematian namun juga mekanisme tanggap daruratnya pun menimbulkan dampak sosial. Polemik dan politisasi sistem tanggap darurat, memperburuk kondisi ekonomi, tidak jarang menjadi penyebab terjadi konflik horizontal, vertikal dan diagonal. Krisis multisektor, meskipun tidak ada satu pun orang yang berhasil memroyeksikan secara akurat waktu selesainya, harus segera ditanggulangi dengan berbagai macam cara sesegera mungkin, dan yang penting adalah cara pencegahannya di masa mendatang. Peristiwa ini patut dijadikan sebagai sebuah momentum untuk mengubah arah kebijakan dan strategi pembangunan Kota Metro, yang semula berkuat seputar kota pendidikan menjadi kota cerdas berkelanjutan.

Beberapa mekanisme pengendalian aktifitas masyarakat yang diberlakukan dalam masa tanggap darurat pandemi COVID-19 seperti: Pembatasan Sosial Berskala Besar (PSBB) dan/atau Pemberlakuan Pembatasan Kegiatan Masyarakat (PPKM) mengubah metabolisme aktivitas masyarakat di wilayah kota, bahkan kota dituntut untuk mampu memenuhi kebutuhan masyarakatnya sendiri dengan memanfaatkan berbagai macam sumber daya yang ada di dalam wilayah kota itu sendiri.

Penerapan protokol kesehatan, dengan menjaga jarak (*social distancing*), mengurangi pergerakan/mobilitas, menjauhi/ mencegah kerumunan yang pada praktiknya menjadi bekerja dari rumah (*work from home*), sekolah dari rumah (*school from home*) bahkan belanja dari rumah (*shopping from home*), berdampak positif pada perkembangan pesat pemanfaatan berbagai aplikasi digital berbasis internet di berbagai bidang pelayanan publik, seperti: transportasi, perdagangan, pendidikan dan perkantoran. Gaya hidup digital dengan internet sebagai tulang punggungnya seketika menjadi salah satu aspek kebutuhan sekaligus pelayanan dasar.

Peristiwa pandemi COVID-19 ini mendorong setiap orang untuk menerapkan disiplin gaya hidup sehat, seperti konsumsi makanan/ minuman yang bergizi, beragam, seimbang dan aman, mencuci tangan dengan air bersih yang mengalir, aktifitas olahraga yang cukup serta istirahat yang memadai. Konsumsi makanan/minuman yang sehat dimulai dengan ketersediaan bahan-bahan pangan yang sehat. Ketersediaan bahan pangan yang sehat diawali dengan lingkungan yang berkualitas baik, seperti kondisi tanah, air, udara serta energi matahari. Begitu pula dalam melaksanakan aktifitas olahraga, terutama olahraga luar ruangan (*outdoor*) yang memerlukan kualitas lingkungan yang baik. Selain itu, untuk tetap menjaga dan meningkatkan kualitas kesehatan tubuh, baik dalam upaya pencegahan maupun pengobatan, sangat diperlukan kualitas lingkungan hidup yang juga memadai.

Rangkaian peristiwa dan rentetan dampak yang terjadi sebab pandemi virus COVID-19 sebagaimana tersebut di atas menjadi pendorong kuat agar berbagai macam upaya percepatan transformasi pembangunan di Kota Metro dari kota pendidikan menjadi kota cerdas berkelanjutan, harus dilakukan sesegera mungkin. Tidak ada yang mampu memastikan, apakah peristiwa semacam pandemi COVID-19 yang sedang melanda seluruh dunia seperti yang terjadi saat ini, tidak akan terulang kembali di masa mendatang. Begitu pula halnya, tidak ada yang dapat mejamin, peristiwa-peristiwa lain dengan tingkat keparahan yang lebih besar, yang mengancam keberlangsungan kehidupan, tidak terjadi di masa depan. Kota cerdas berkelanjutan menjadi salah satu alternatif pembangunan, agar kota tetap andal menghadapi berbagai macam ancaman kehidupan.

Selain keberhasilan menanggulangi pandemi COVID-19 yang menjadi tugas berat, sebagaimana menurut [1] tantangan yang semakin nyata sedang terjadi pula bagi pembangunan kota adalah perubahan iklim, urbanisasi, degradasi kualitas lingkungan, pertumbuhan jumlah penduduk (bonus demografi), deplesi sumber daya alam, perkembangan kota yang cepat dan dinamis dan penambahan jumlah pendatang (urbanisasi) serta tarikan kepentingan politik antara penguasa dan pengusaha.

Di samping itu, kejadian banjir, kekeringan, ancaman gagal panen, pencemaran air tanah, tumpukan sampah, pengelolaan air limbah domestik, penebangan pohon, kekumuhan dan lebih banyak lagi permasalahan yang harus segera diatasi, menunggu tangan dingin pemerintah kota dalam penyelesaiannya secara sistematis dan sistemik.

Kota sudah seharusnya merespons dan mengapresiasi alam dan lingkungan sebagai satu-satunya tempat manusia berada serta melakukan berbagai macam aktifitas kehidupannya. Respons atau apresiasi ini dapat diwujudkan dalam bentuk pendekatan perencanaan dan perancangan pembangunan kota yang menghargai alam dan lingkungan serta pemanfaatan sumber energi terbarukan,

Perancangan dan penataan kota memiliki peran dan tanggung jawab pada apa yang terjadi di lingkungan kota. Bagaimana kota dibangun, bagaimana bangunan-bangunan dibuat, bagaimana pondasi bangunan menghujam bumi, bagaimana perkerasan menutupi bumi dan membuat bumi tidak dapat bernafas, bagaimana material-material bangunan turut memengaruhi kondisi lingkungan, bagaimana ruang terbuka hijau tidak mampu lagi meresapkan air karena luasnya yang jauh di bawah standar kebutuhan. Dalam [2] Desain Berkelanjutan adalah dasar filosofi dari gerakan mendefinisikan kembali bagaimana seharusnya kota dirancang, dibangun digunakan agar lebih bertanggung jawab terhadap lingkungan dan responsif terhadap manusia.

Pembangunan kota cerdas berkelanjutan, menjadi sebuah keharusan, khususnya bagi Kota Metro, agar mampu menjalankan fungsinya sebagai kota dalam menghadapi berbagai macam tantangan di masa yang akan datang. Membangun kota cerdas berkelanjutan, dapat dimulai oleh Kota Metro dengan memprioritaskan pilar lingkungan dalam kerangka kerja Tujuan Pembangunan Berkelanjutan/ *Sustainable Development Goals* (TPB / SDGs). Cerdas dan pilar lingkungan, bagi Kota Metro, menjadi dua sisi koin sekaligus dua sisi bilah pedang, tidak dapat dipisahkan untuk dapat berfungsi, serta memiliki daya ungkit besar dalam percepatan pencapaian tujuan utama pembangunan, yaitu memajukan kesejahteraan umum, mencerdaskan kehidupan masyarakat, melindungi segenap tumpah darah dan berperan aktif dalam upaya perwujudan ketertiban serta keamanan dunia.

Luas wilayah, letak geografis, potensi sumber daya serta daya saing kompetitif dan komparatif, sangat memungkinkan bagi Kota Metro relatif lebih mudah menerapkan pembangunan kota cerdas berkelanjutan. Sebagaimana disampaikan dalam referensi [3], faktor yang dapat memengaruhi perkembangan kota dapat berupa faktor fisik (lokasi dan geografis) dan faktor non fisik (perkembangan kota dan aktivitas kota). Kota Metro yang berukuran relatif lebih kecil dibandingkan dengan daerah lain di Provinsi Lampung dan topografi wilayah yang datar, memungkinkan laju perkembangan kota dapat lebih cepat. Selain itu, Kota Metro dapat menjadi *trendsetter*, *role model* sekaligus *center of excellence* kota cerdas berkelanjutan bagi daerah-daerah lain di sekitarnya.

2. Pembahasan

Berdasarkan [4] salah satu perbedaan mendasar antara masyarakat desa dengan kota adalah ruang lingkup kebutuhan. Masyarakat kota menaruh perhatian khusus pada pemenuhan kebutuhan yang tidak terbatas hanya pada aspek-aspek sandang, pangan dan papan, namun lebih luas lagi. Semakin banyak jumlah penduduk akan berdampak semakin bertambah banyak dan beragam pula kebutuhannya. Selain

itu, akan semakin bertambah banyak pula pusat-pusat kegiatan pemenuhan kebutuhan. Menurut [5] Seiring dengan perkembangan zaman serta situasi dan kondisi masyarakat, tuntutan pemenuhan kebutuhan semakin meningkat, seperti: *faster* (lebih cepat dalam memperoleh layanan / terkait dengan waktu), *cheaper* (lebih murah terkait dengan biaya mendapatkan layanan / terkait ongkos) dan *better* (kualitas, proses dan *ouput* layanan yang lebih meningkat lagi. Warga kota memiliki pilihan bebas, sedangkan pemerintah menyediakan sarana dan prasarana perkotaan, menjamin ketersediaan, akses dan keterjangkauan terutama yang terkait pelayanan dasar.

Kota cerdas adalah kota yang mampu memenuhi seluruh kebutuhan hidup setiap warga masyarakatnya dengan cara yang seefisien mungkin, cepat dan tepat. Kota yang mampu memanfaatkan sumber dayanya sendiri, berdaya dan tepat guna dalam upaya pemenuhan kebutuhan warganya. Untuk membangun kota cerdas sebagaimana diuraikan di atas, teknologi informasi dan komunikasi, digitalisasi dan otomatisasi pada umumnya menjadi pilihan Pemerintah. Namun demikian, menurut [5] teknologi hanya merupakan salah satu aspek saja. Kota yang telah berhasil memanfaatkan teknologi maju belum tentu menjadi kota cerdas.

Kota cerdas berkelanjutan tidak hanya menggantungkan pemenuhan kebutuhan masyarakatnya pada kemajuan teknologi dan manajemen informasi atau komunikasi yang ditopang oleh jaringan internet dengan *bandwith* serta kecepatan lalu lintas data yang memadai. Kota harus mampu memaksimalkan pemanfaatan seluruh potensi dan sumber daya untuk mengatasi berbagai permasalahan.

Kota cerdas dalam arti berkelanjutan, adalah kota yang memanfaatkan teknologi serta memiliki ketahanan terhadap berbagai macam peristiwa. Pilar lingkungan yang merupakan pilar prioritas pencapaian berkelanjutan di Kota Metro, merupakan *entry point*, memiliki keterkaitan dengan pilar lain dan kemungkinan berhasilnya paling besar dalam mewujudkan Kota Metro sebagai kota cerdas berkelanjutan.

Dalam [4] mengutip pernyataan S.Meno dan Mustamin Alwi (1992), J.H. De Goode menjelaskan bahwa sebuah masyarakat berkembang menjadi kota, apabila memiliki beberapa faktor penunjang, yaitu: jumlah penduduk keseluruhan, penguasaan atas alam dan lingkungan, kemajuan teknologi serta kemajuan dalam organisasi sosial. Dari empat faktor penunjang perkembangan kota sebagaimana diuraikan di atas, dengan mempertimbangkan kondisi umum daerah Kota Metro saat ini, dua faktor, yaitu jumlah penduduk keseluruhan (± 172.000 jiwa) dan kemajuan organisasi sosial telah terbangun dengan baik. Dua faktor lain, yaitu penguasaan atas alam dan lingkungan serta kemajuan teknologi, masih harus diperlukan perhatian lebih khusus oleh Kota Metro.

Mengacu pada [1], terdapat sepuluh atribut kota cerdas berkelanjutan, yaitu: *smart green planing and design*, *smart greem open space*, *smart green transportation*, *smart green waste*, *smart green water*, *smart green building*, *smart green energy*, *smart green community*, *smart green economy* dan *smart green government*.

- a. Prinsip *smart green planning and design* adalah menerapkan perencanaan dan perancangan wilayah berwawasan lingkungan. Seluruh pihak pemangku kepentingan pembangunan kota menaati dan mematuhi terhadap perencanaan dan perancangan pembangunan wilayah yang ramah lingkungan dan serta sesuai dengan daya dukung dan daya tampung spesifik wilayah.
- b. Prinsip *smart green open space* adalah mewujudkan ruang terbuka hijau yang memiliki luas minimal 30 persen dari luas wilayah kota. Dalam hal ini, bukan sebatas eksistensi ruang terbuka hijau, namun juga ruang terbuka hijau yang tetap mampu menjalankan fungsi ekologisnya dan dapat dimanfaatkan sebagai pusat-pusat kegiatan masyarakat untuk meningkatkan ekonomi atau kesejahteraannya.
- c. Prinsip *smart green transportation* adalah memanfaatkan seoptimal mungkin sarana dan prasarana mobilitas tanpa mesin atau tanpa bahan bakar minyak, contoh dengan berjalan kaki atau bersepeda untuk jarak tempuh yang dekat dan car sharing untuk menjangkau tempat kegiatan yang relatif jauh. Secara fisik, atribut ini dapat dilihat dengan tersedianya jaringan trotoar dan infrastruktur sepeda yang aman, nyaman, serta tersedianya transportasi publik terpadu yang mampu memenuhi kebutuhan mobilitas warga dengan baik.
- d. Atribut *smart green waste* adalah peningkatan kapasitas dan kapabilitas kota dalam melakukan pengelolaan sampah dari hulu ke hilir yang ramah lingkungan, dengan mengikutsertakan seluruh elemen masyarakat.
- e. Atribut *smart green water* adalah *zero runoff*, *ekodrainase*, program *reduce*, *reuse*, *recycle*, *recovery*, *recharge*. Indikator keberhasilan dari atribut ini adalah warga mendapatkan akses air bersih yang mudah dan murah, air bersih di musim kemarau selalu terjamin ketersediaannya, dan tidak ada air yang terbuang sebab semua terserap ke dalam tanah kembali melalui sumur resapan, kolam penampung, situ, *ekodrainase*, kolam retensi, embung dan sejenisnya, serta perluasan cakupan pemanfaatan air bersih perpipaan.
- f. Atribut *smart green building* adalah bangunan-bangunan di wilayah kota yang memiliki pencahayaan yang cukup, sirkulasi udara, terpenuhinya pasokan air dan penanganan air limbah domestik dan tercukupi kebutuhan listrik yang memadai.
- g. Atribut *smart green energy* adalah pengalihan penggunaan listrik kepada energi terbarukan secara bertahap, seperti berasal dari sampah, sel surya dan mikrohidro.
- h. Atribut *smart green community* adalah membangun dengan semangat kebersamaan, gotong royong, sukarela, peduli lingkungan, peduli keadaan sosial budaya dan peduli atas perkembangan pembangunan kota yang dilakukan oleh seluruh lapisan dan elemen masyarakat, tanpa terkecuali dan tanpa diskriminasi.
- i. Atribut *smart green economy* dibangun untuk menumbuhkan ekonomi yang lebih ramah lingkungan dengan berpihak pada produk lokal, labelisasi dan sertifikasi produk hijau, pemberian insentif kepada bisnis atau industri ramah lingkungan, hadirnya produksi ramah lingkungan dan penggunaan energi terbarukan.

- j. Atribut *green smart government* pada prinsipnya adalah membangun pemerintah yang ramah lingkungan yang mampu mendorong banyak pihak untuk berpartisipasi, transparan, akuntabel dan berkelanjutan, yang didukung sistem penganggaran daerah yang lebih berpihak pada urusan lingkungan.

Berdasarkan Kajian Lingkungan Hidup Strategis Rencana Pembangunan Jangka Menengah Kota Metro, terdapat 186 indikator SDGs yang menjadi bagian kewenangan Kota Metro, dengan status capaian: 58 indikator tercapai, 32 indikator tidak tercapai dan 96 indikator tidak ada data. Untuk pilar lingkungan sendiri yang menjadi kewenangan Kota Metro terdiri atas 42 indikator, dengan status capaian: 6 indikator tercapai, 6 indikator tidak tercapai dan 35 indikator yang tidak tersedia datanya.

Pilar lingkungan merupakan salah satu dari empat pilar tujuan pembangunan berkelanjutan. Selain pilar lingkungan, tiga pilar lain dalam tujuan pembangunan berkelanjutan, adalah: sosial, ekonomi dan hukum serta tata kelola. Dalam Tujuan Pembangunan Berkelanjutan Indonesia, pilar lingkungan terdiri atas 6 tujuan, yaitu: air bersih dan sanitasi layak (tujuan nomor 6), kota dan pemukiman yang berkelanjutan (tujuan nomor 11), konsumsi dan produksi yang bertanggung jawab (tujuan nomor 12), penanganan perubahan iklim (tujuan nomor 13), ekosistem lautan (tujuan nomor 14) dan ekosistem daratan (tujuan nomor 15). Pilar lingkungan memiliki 77 indikator, dengan rincian 35 indikator tidak termasuk pada ruang lingkup urusan atau kewenangan Kota Metro dan 42 indikator yang menjadi cakupan urusan atau kewenangan Kota Metro.

Dengan mempertimbangkan visi dan misi pimpinan daerah, isu strategis dan permasalahan pelaksanaan rencana pembangunan jangka menengah daerah periode sebelumnya, standar pelayanan minimal, jasa ekosistem, gap capaian dengan target yang telah ditetapkan secara nasional, serta hasil analisis enam muatan kajian lingkungan hidup strategis terhadap isu pembangunan berkelanjutan yang disampaikan dalam forum konsultasi publik, pilar lingkungan menjadi prioritas pembangunan kota Metro. Enam muatan kajian lingkungan hidup strategis sebagaimana dimaksud, adalah: daya dukung dan daya tampung lingkungan, jasa ekosistem, sumber daya alam, risiko lingkungan, risiko perubahan iklim dan keanekaragaman hayati.

Hal-hal yang harus dilakukan oleh Kota Metro untuk memenuhi target yang telah ditetapkan secara nasional pada indikator tujuan pembangunan berkelanjutan pilar lingkungan, adalah sebagai berikut:

A. Tujuan Pembangunan Berkelanjutan Nomor 6: Air Bersih dan Sanitasi Layak

- Peningkatan cakupan pelayanan air minum yang dikelola secara aman dan berkelanjutan, salah satunya dengan layanan air minum melalui perpipaan
- Peningkatan penyelenggaraan sanitasi total berbasis masyarakat, termasuk dengan penjaminan akan ketersediaan dan keterjangkauan akses terhadap sarana serta prasarana sanitasi

- Peningkatan pengawasan dan penegakan hukum kepada industri terkait pengelolaan limbah cair yang wajib memenuhi baku mutu limbah cair sebelum dibuang ke badan air
- Peningkatan upaya perlindungan dan pengelolaan kualitas sumber daya air, termasuk pengawasan pemanfaatannya, baik air permukaan maupun air tanah
- Pembangunan sarana dan prasarana sistem pengelolaan air limbah domestik, baik setempat dan terpusat dengan berbagai skala cakupan, termasuk peningkatan penyelenggaraan pelayanan penyedot lumpur tinja dalam tangki septik secara terjadwal
- Penerapan *smart sustainable fresh and waste water management*

B. Tujuan Pembangunan Berkelanjutan Nomor 11: Kota dan Pemukiman yang Berkelanjutan

- Penerapan *green smart design and planning, smart urbanism, smart green open public space, smart green transportation, smart green solid waste management, smart green building*
- Pengendalian alih fungsi lahan-lahan terbuka hijau, termasuk lahan produktif pertanian pangan dan wilayah-wilayah konservasi
- Penerapan pembangunan dan pemanfaatan gedung vertikal serta *mix-use* lahan atau bangunan
- Peningkatan ketersediaan, akses dan keterjangkauan sarana dan prasarana perumahan layak huni serta kawasan permukiman yang berkelanjutan
- Peningkatan kuantitas dan kualitas lahan ruang terbuka hijau serta kawasan-kawasan konservasi
- Peningkatan upaya-upaya peningkatan kualitas udara ambient, dengan menurunkan beban pencemaran udara melalui peningkatan pengawasan kepada para pelaku usaha
- Pengendalian dan pengawasan penataan serta pemanfaatan ruang wilayah, sesuai dengan peraturan perundang-undangan, khususnya rencana tata ruang wilayah beserta turunannya
- Peningkatan upaya penjaminan keselamatan, keamanan, kenyamanan, ketertiban seluruh lapisan warga masyarakat dalam menjalankan kegiatan kehidupan sehari-harinya.

C. Tujuan Pembangunan Berkelanjutan Nomor 12: Konsumsi dan Produksi yang Bertanggung Jawab

- Penerapan *green smart economy, green smart industry, life cycle assessment, circular economy, sistem manajemen lingkungan* pada industri
- Penerapan peraturan perundang-undangan serta praktik baik pengelolaan sampah, dari hulu ke hilir, dengan berpegang pada prinsip *refuse, reduce, reuse, recycle, recover, remove, repair, refurbish, remanufacture*, termasuk pelaksanaan kebijakan dan strategi daerah dalam pengelolaan sampah yang berbasis pada pemberdayaan aktifitas komunitas.

D. Tujuan Pembangunan Berkelanjutan Nomor 13: Penanganan Perubahan Iklim

- Peningkatan kapasitas dan kapabilitas baik institusi maupun komunitas dalam upaya adaptasi dan mitigasi perubahan iklim
- Pengarusutamaan *low carbon* dan *carbon foot print* serta jejak ekologis dalam pembangunan
- Penyelarasan kegiatan-kegiatan pembangunan dengan aksi-aksi perubahan iklim

- Peningkatan sistem kesiapsiagaan dan tanggap darurat bencana perubahan iklim, dengan mengikutsertakan peran multiaktor dan multisektor

E. Tujuan Pembangunan Berkelanjutan Nomor 15: Ekosistem Daratan

- Peningkatan upaya-upaya konservasi lahan serta perlindungan kawasan-kawasan yang telah ditetapkan sebagai kawasan konservasi dalam rencana tata ruang dan wilayah
- Peningkatan upaya-upaya inventarisasi dan konservasi sumber daya alam berupa keanekaragaman hayati.

Melalui pembangunan kota cerdas berkelanjutan yang bertumpu pada prioritas pilar lingkungan, secara teoritis dan berdasarkan praktik baik yang telah diterapkan kota-kota lain di dunia, Kota Metro diharapkan menjadi kota yang secara terus menerus andal menjalankan fungsinya, terutama dalam menanggulangi berbagai macam peristiwa abnormal yang dipicu oleh perubahan iklim atau bencana-bencana lainnya. Pemerintah bukan *single entity* pemangku kepentingan dalam pembangunan kota. Menurut [6] pembangunan Kota Metro bukan hanya menjadi tugas dan kewenangan pemerintah saja, melainkan tugas dan pekerjaan seluruh elemen masyarakat kota. Manfaat pembangunan Kota Metro harus bisa diterima dan dimanfaatkan oleh seluruh lapisan masyarakat, tanpa terkecuali dan tanpa diskriminasi, saat ini maupun di masa mendatang. Pemerintah Kota Metro dapat berkolaborasi dan bersinergi secara transparan dan terbuka bersama seluruh lapisan masyarakat melakukan perubahan gaya, cara, pola dan budaya positif dalam hidup serta berpartisipasi aktif pada pembangunan kota.

Pola pembangunan yang progresif, produktif dan konstruktif berlandaskan prinsip kolaboratif serta partisipatif dengan mengikutsertakan seluruh elemen warga masyarakat Kota Metro, sebagai *stakeholder and shareholder*. Semua adalah subyek sekaligus obyek pembangunan kota. Terdapat lebih dari satu perguruan tinggi di Kota Metro dengan banyak para peneliti, dosen, mahasiswa, akademisi serta civitas akademika bisa diajak berdiskusi untuk merumuskan, menemukan dan membangun bersama hal-hal solutif dalam menyelesaikan masalah yang sedang dihadapi dalam pembangunan kota.

Di samping perguruan tinggi, terdapat juga banyak para pengusaha lokal yang sukses, dengan jejaring kerja yang sangat luas. Para pengusaha swasta ini, merupakan sumber daya tersendiri bagi Kota Metro untuk memperkuat jejaring kerja dalam mempercepat upaya-upaya penyelesaian masalah penting dan genting yang sedang dan akan dihadapi dalam pembangunan Kota Metro di masa mendatang. Selain itu pula, terdapat banyak tokoh-tokoh politik, baik sedang menjabat maupun berada pada lini manajemen partai atau organisasi, yang memiliki jejaring yang sangat luas sampai tingkat nasional, juga merupakan aset pembangunan kota yang tidak ternilai harganya. Dengan kota cerdas berkelanjutan, diharapkan prinsip-prinsip *sustainability, accessibility, diversity, open space, compatibility/ compactibility, incentives, adaptability, density dan identity* menjadi ikon dan *trademark* baru bagi Kota Metro di masa mendatang.

3. Penutup

Perwujudan pembangunan kota cerdas berkelanjutan dengan memprioritaskan pilar lingkungan sebagai upaya nyata transformasi Kota Metro, dapat dipercepat dengan menjadikan pandemi COVID-19 sebagai momentum penting. Kota cerdas berkelanjutan, tidak hanya menjadikan Kota Metro dapat berswasembada dan tangguh dalam menghadapi berbagai risiko perubahan iklim atau dampak pandemi COVID-19, namun juga menjadi titik untuk menyejajarkan Kota Metro sebagai kota yang sejajar dengan kota-kota lain di dunia dalam menyerap dan menerapkan pola pembangunan kota yang menjadi *mainstream* terkini, sebagai bentuk keikutsertaan Kota Metro dalam pembangunan dunia yang semakin mengarah pada keadilan intra dan antar generasi serta inklusif bagi seluruh lapisan masyarakat, tanpa diskriminasi dan tanpa terkecuali, dalam kondisi dan situasi apapun.

Daftar Pustaka

- [1] Joga N. Kota Cerdas Berkelanjutan. Jakarta: Gramedia Pustaka Utama; 2017.
- [2] Parmonangan M. Kota untuk Semua: Ide Penataan Kota yang Komprehensif. Yogyakarta: ANDI; 2018.
- [3] Catanese AJ, Snider JC. Perencanaan Kota. Jakarta: Erlangga; 1998.
- [4] Jamaludin AN. Sosiologi Perkotaan: Memahami Masyarakat Kota dan Problematikanya. Bandung: Pustaka Setia; 2015.
- [5] Sutriadi R. 10 Langkah Mencerdaskan Kota. Bandung: ITB Press; 2018.
- [6] Wicaksono S. Kota untuk Semua: Hunian yang Selaras dengan Sustainable Development Goals dan New Urban Agenda. Jakarta: Expose; 2020.

CHAPTER 2: IDENTITAS SEJARAH, BUDAYA, DAN KREATIVITAS

1. Peran Kota Lama Menggala Sebagai Kota Perdagangan, Sejarah dan Budaya Sejak Zaman Pra Kemerdekaan Indonesia
(Andyzon Octadynata)
2. Pengembangan Jalur Wisata Heritage di Kawasan Kota Tua Teluk Betung Selatan, Kota Bandarlampung
(Citra Persada, Andyzon Octadynata)
3. Pola dan Gaya Arsitektur Indis sebagai Kekayaan Budaya dalam Mendukung Wisata di Provinsi Lampung: Studi Kasus Arsitektur Bangunan Indis di Kota Metro
(Indro Sulistyanto, Brian Anggitasari)
4. Potensi Industri Kreatif di Kota Metro dan Keberlangsungannya
(M. Rizky Kadafi)
5. Re-visualisasi Teknik Sulam Tapis Pesisir Barat sebagai Identitas Visual Branding
(P.G. Wisnu Wijaya)
6. Potensi Pengembangan Wisata Budaya Kampung Gedung Batin, Blambangan Umpu, Way Kanan
(Rian Adetiya Pratiwi)
7. Perkawinan Jujur (Bridge-Gift Marriage) sebagai Bentuk Perkawinan Masyarakat Adat Lampung
(Risti Dwi Ramasari)
8. Mayuh Tiyuh: Kearifan Lokal dalam Kitab Kuntaro dalam Membangun Kota
(Zainudin Hasan)

Peran Kota Lama Menggala Sebagai Kota Perdagangan, Sejarah dan Budaya Sejak Zaman Pra Kemerdekaan Indonesia

Andyzon Octadynata, Dinas Perumahan, Kawasan Permukiman dan Cipta Karya Provinsi Lampung,
andyz.architect@gmail.com

Abstrak

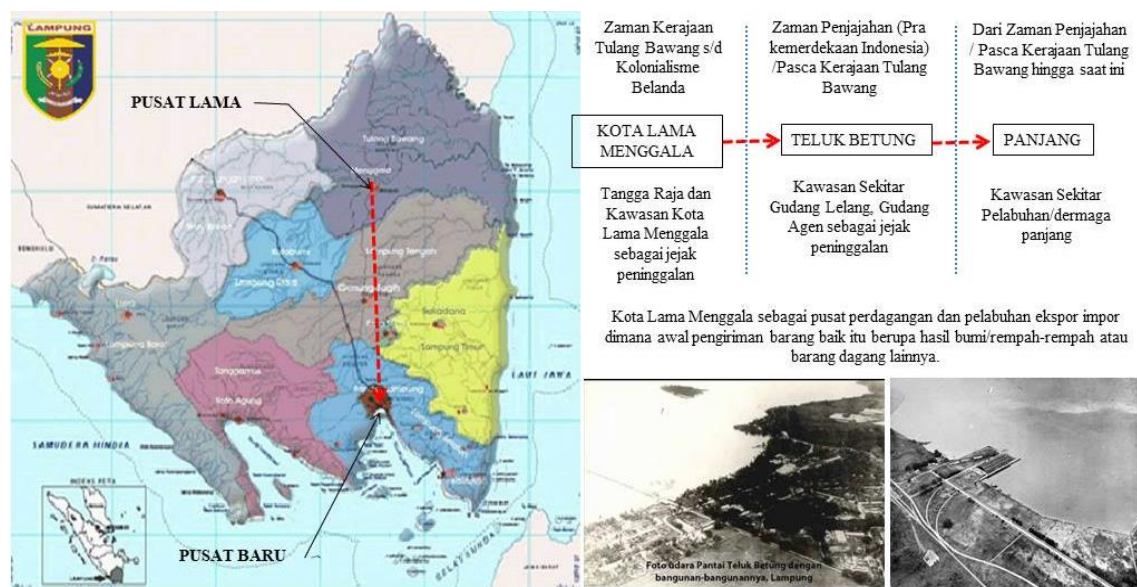
Menggala merupakan ibukota Kabupaten Tulang Bawang. Kota ini adalah sebuah kota lama yang mulai berkembang pada masa kolonialisme Belanda karena keunggulan komparatifnya sebagai kota bandar / kota pelabuhan pedalaman yang mempunyai akses ke laut lepas melalui Sungai Tulang Bawang. Dari kota Menggala inilah jalur perdagangan antar pulau digunakan. Komoditi yang diperdagangkan di kota bandar / kota pelabuhan ini berupa rempah-rempah atau hasil bumi seperti: kopi, lada, dan cengkeh yang dihasilkan dari daerah Lampung dan sekitarnya. Seiring dengan perkembangan teknologi angkutan masa yang lebih mengutamakan kemudahan, untuk transportasi antar kawasan dalam satu pulau moda transportasi air tergantikan oleh moda transportasi darat terutama kereta api. Dengan fenomena tersebut maka peranan Kota Menggala sebagai kota perdagangan dan transit tergantikan oleh Tanjung Karang setelah adanya stasiun kereta api. Dengan demikian secara berangsur-angsur keberadaan Kota Menggala mulai dilupakan. Tulisan ini membahas mengenai peran Kota Lama Menggala sebagai kota perdagangan, sejarah dan budaya sejak zaman Pra Kemerdekaan Indonesia hingga saat ini.

Kata Kunci: Kota Lama Menggala, Kota Perdagangan, Kota Sejarah, Kota Budaya, Kolonialisme Belanda

1. Pendahuluan

Tulang Bawang diyakini memiliki sebuah kerajaan yang makmur dan jaya yang merupakan pecahan dari Kerajaan Sekala Berak yang ada di daerah Lampung Barat sebelum abad pertengahan. Kerajaan Tulang Bawang digambarkan dalam sejarah sebagai salah satu kerajaan tertua di Indonesia selain Kerajaan Melayu, Sriwijaya, Kutai dan Tarumanegara. Pusat Kerajaan Tulang Bawang diperkirakan terletak di hulu Sungai Tulang Bawang antara Kota Menggala dan Kecamatan Pagardewa Kabupaten Tulang Bawang Barat, ± 20 km dari pusat Kota Menggala saat ini [1]. Kerajaan Tulang Bawang memiliki daerah yang subur dan kaya akan hasil bumi seperti kopi, lada, cengkeh dan beberapa rempah-rempah lainnya yang sangat disukai bangsa Eropa pada saat itu. Selain kekayaan alam yang melimpah,

kerajaan ini juga merupakan pusat perdagangan lokal maupun regional. Pada saat siar agama Islam mulai disebarkan oleh pedagang Pasai (Aceh), Palembang, Banten dan Bugis kurun waktu abad ke-15, Kota Menggala sudah menjadi bandar penting di kawasan Sumatera, dan terkenal sampai ke daratan Eropa. Dari bandar ini dikirim berbagai hasil bumi dan hasil hutan, sehingga kegiatan ini menjadikan Kota Menggala dan aliran Sungai Tulang Bawang menjadi jalur sutra perdagangan di masa lampau. Ketertarikan Belanda akan rempah-rempah, membuatnya ingin menguasai kawasan Sungai Tulang Bawang dan Kota Menggala, sehingga mereka mendirikan Benteng Fort Albertus di Menggala yang berfungsi sebagai gudang penyimpanan barang dan menempatkan petugas untuk menjaganya.



Gambar 1. Peran Kota Lama Menggala Sebagai Kota Perdagangan di Provinsi Lampung. Sumber: amarlubai.wordpress.com dan renitaayuni.wordpress.com, telah diedit.

Dari sekedar hanya berdagang, Belanda akhirnya ingin merebut wilayah kekuasaan Kerajaan Tulang Bawang, termasuk Kota Menggala dengan pelabuhan / dermaganya yang menjadi asset penting perdagangan di kawasan tersebut. Terjadi perlawanan dari pimpinan Kerajaan Tulang Bawang dan rakyat Kota Menggala terhadap VOC (*Vereenigde Oost-Indische Compagnie*) pada saat itu. Untuk mendekati hati masyarakat setempat, Bangsa Belanda menata sistem pemerintahan dengan membagi beberapa Klan atau biasa disebut Marga oleh suku Lampung, yang masing-masing Klan atau Marga dipimpin oleh Kepala Marga (*Kebuayan*). Adapun 4 Marga atau *Kebuayan* yang dibagi oleh Belanda pada saat itu terdiri dari Buay Bulan, Buay Tegamoan, Buay Umpu dan Buay Aji.

Akan tetapi sistem pemerintahan *Kebuayan* ini tidak bertahan lama, hal ini dikarenakan terjadi pergolakan antar pimpinan masing-masing *Kebuayan*, kemudian sistem pemerintahan ini diganti dengan sistem Pesirah. Raja Pagar Alam I diangkat sebagai Pesirah Pertama. Pada masa pemerintahan Raja Pagar Alam I, terjadi pembangunan di bidang infrastruktur yang cukup pesat, seperti pembangunan jalan *onderlagh* yang menghubungkan Kota Lama Menggala dengan Kecamatan Terbanggi Besar.

Selain itu juga, Raja Pagar Alam I melakukan penataan kota dengan mengelompokkan bagian kawasan kota berdasarkan suku dan kelompoknya, contoh Kampung Palembang merupakan kumpulan pedagang dari Palembang, Kampung Bugis merupakan kumpulan pedagang dari Bugis, dan seterusnya [2]. Untuk mengembangkan dan memajukan Kota Menggala pada saat itu, serta memudahkan konektivitas perhubungan melalui jalur darat, dibangunlah jalan utama dengan pola linier khas rancangan Belanda sekaligus sebagai jalan penghubung antar kawasan pendukung atau peri-peri Kota Lama Menggala, jalan tersebut dinamakan Strat 0, Strat I, Strat II, Strat III, Strat IV dan Strat V. Keberadaan dan penyebutannya masih berlaku sampai dengan saat ini.



Gambar 2. Jalan di Kota Lama Menggala yang Sudah Ada Sejak Zaman Kolonialisme Belanda

Sumber: Dokumentasi Pribadi.

2. Pembahasan

2. 1 Arah Pengembangan Kota Menggala Berdasarkan RTRW Kabupaten Tulang Bawang

Tujuan arah pembangunan dan pengembangan Kota Menggala ialah menciptakan dan meningkatkan kesejahteraan masyarakat Kota Menggala dengan tetap memperhatikan prinsip kesinambungan pembangunan [2]. Namun pada dasarnya pembangunan tersebut mampu menjawab isu-isu yang terjadi dan berkembang di masyarakat Kota Menggala itu sendiri. Dengan melihat pada isu-isu yang berkembang di masyarakat Kota Menggala saat ini maka tujuan pengembangan Kota Menggala adalah sebagai berikut:

- a. Kota Menggala diarahkan menjadi kota terdepan dan kota teladan sebagai panutan bagi wilayah atau kawasan lain yang ada di Kabupaten Tulang Bawang.
- b. Kota Menggala diarahkan untuk:
 - Melanjutkan arah pengembangan yang telah dilakukan sebelumnya agar pembangunan yang dilaksanakan berkesinambungan.
 - Dapat menyerasikan hubungan antar kawasan baik antara kawasan dalam kota maupun antar kawasan luar kota.

- Mengakomodasi fungsi-fungsi kegiatan yang dapat menggerakkan kehidupan kota yang religius menuju kesejahteraan sosial, keberdayaan maupun kemandirian ekonomi.
- Menjamin pola pembangunan yang berkelanjutan dengan dampak sosial dan lingkungan yang minimal.
- Mendorong semua pelaku pembangunan untuk dapat berpartisipasi dalam menjalankan roda pembangunan.

2. 2 Peran dan Fungsi Kota Menggala Berdasarkan RTRW Kabupaten Tulang Bawang

Pada hakekatnya sebuah kota mempunyai peran dan fungsi yang strategis bagi penghuninya maupun kawasan-kawasan lain yang ada disekitarnya. Peran dan fungsi tersebut juga merupakan satu kesatuan sistem yang terintegrasi dengan sistem teritorial yang lebih luas. Sebagai ibukota kabupaten maka peran dan fungsi yang diemban oleh Kota Menggala adalah sebagai berikut [4]:

a. Peran Kota Menggala

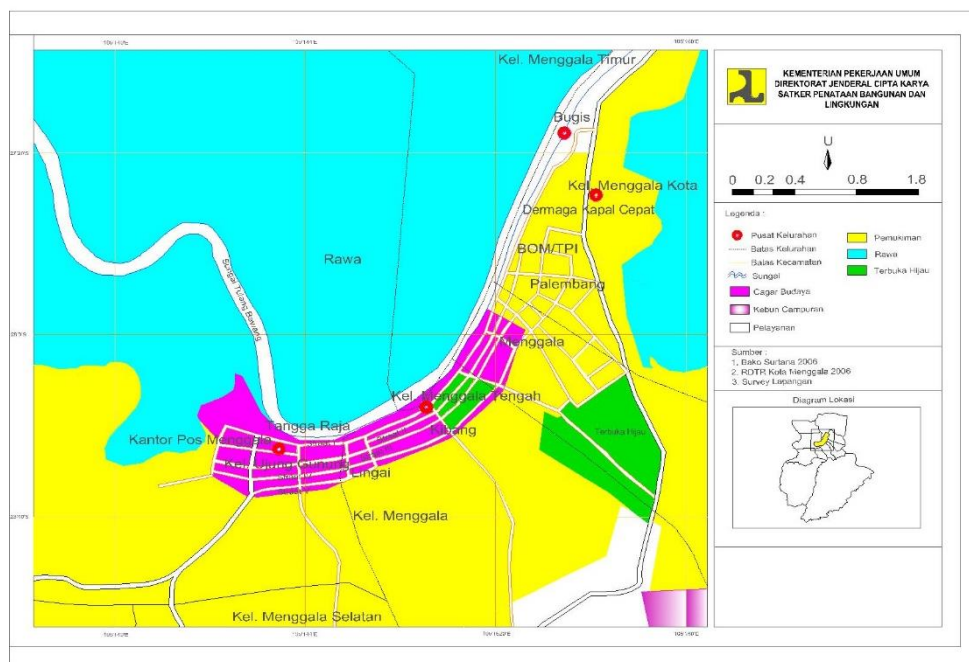
- Sebagai pusat pertumbuhan ekonomi, dalam hal ini Kota Menggala merupakan kota orde II pada tingkat regional, khususnya sebagai pusat pemerintahan dan simpul kegiatan perekonomian.
- Sebagai pusat pelayanan, seiring dengan perannya sebagai pusat pertumbuhan, Kota Menggala (kawasan inti) juga diarahkan sebagai pusat pelayanan umum bagi kawasan pendukung (penyangga) sekitarnya.
- Sebagai orientasi pembangunan, karena merupakan ibukota kabupaten maka Kota Menggala diarahkan sebagai model acuan pembangunan dan pengembangan kawasan.

b. Fungsi Kota Menggala

- Fungsi pemerintahan, fungsi ini menjadikan kota Menggala sebagai pusat pengelolaan pembangunan dan administrasi wilayah Kabupaten Tulang Bawang.
- Fungsi pelayanan umum, lebih spesifik lagi menjadikan kota Menggala sebagai pusat pelayanan pendidikan dan kesehatan serta rekreasi yang bersifat publik.
- Fungsi komersial, mendukung peran ekonominya sebagai pusat pertumbuhan, perlu dikembangkan juga fungsi-fungsi perbelanjaan, perdagangan dan jasa.
- Fungsi simpul transportasi, karena Kota Menggala merupakan kota yang dilalui oleh lalu lintas antar propinsi maka fungsi yang diembannya adalah sebagai daerah transit.
- Fungsi Permukiman, sebagai pusat wilayah dengan kepadatan yang cukup tinggi serta perannya sebagai pusat pelayanan sosial dan ekonomi, maka fungsi yang diarahkan adalah sebagai kawasan permukiman dengan karakteristik perkotaan.
- Fungsi konservasi, merupakan penyeimbang dari pengembangan berbagai fungsi perkotaan agar area lindung yang ada terjaga dengan baik sehingga pembangunan yang akan dilanjutkan dapat terlaksana dengan baik pula.

2.3 Struktur Ruang Kota Menggala

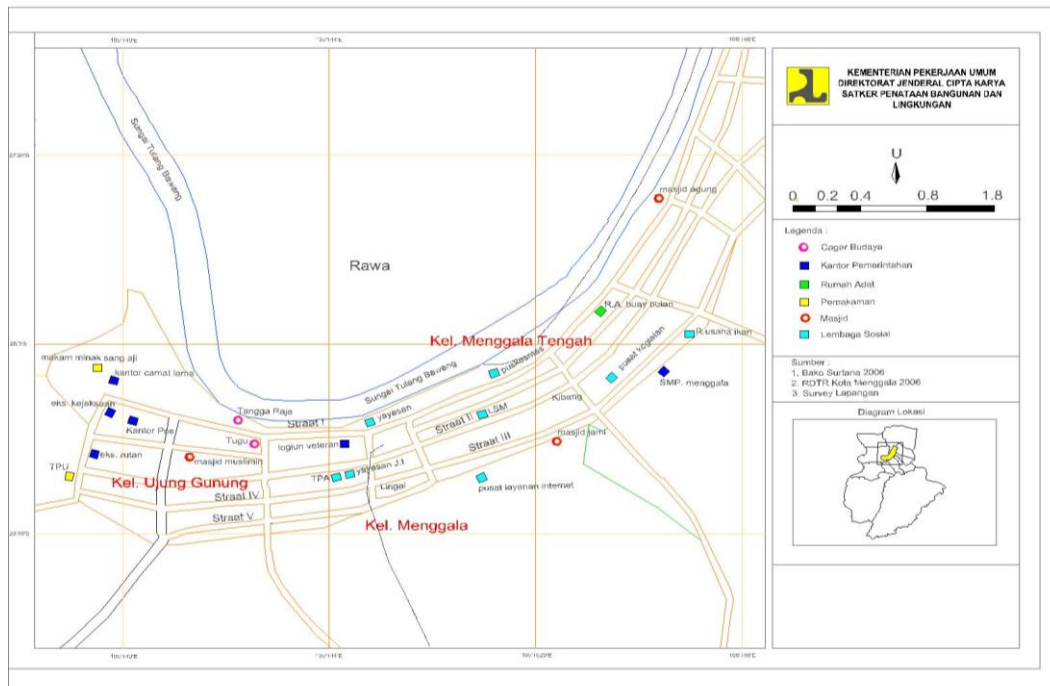
Saat ini belum seluruh ruang wilayah perkotaan Menggala berfungsi sebagai layaknya sebuah kota. Beberapa bagian kota, terutama kawasan Kota Lama Menggala dan kawasan linier sepanjang Jalur Lintas Timur Sumatera di simpang Bujung Tenuk memang telah padat dan mempunyai karakteristik sebuah kota [3]. Namun itu tidak sebanding dengan luasan Kota Menggala yang ada. Struktur ruang kota Menggala yang ada saat ini belum bisa mengisi ruang wilayah yang tersedia (*over-bounded*). Sementara ini secara kontradiktif terdapat sejumlah fungsi-fungsi penting dalam kawasan kota Menggala yang secara tidak langsung membentuk karakteristik kota dengan tidak terencana, sehingga perkembangan yang terjadi tidak terarah dan tidak terintegrasi. Selain itu juga terdapat fungsi-fungsi lain yang berperan penting bagi pembentukan kota yang disiapkan dan dibangun diluar wilayah dalam jarak yang cukup signifikan (*frog-leap development*). Untuk pelaksanaan pembangunan yang akan direncanakan, sebaiknya permasalahan ini harus di evaluasi kembali. Pada level *messso*, fungsi penting yang sekarang ini telah ada dan berkembang adalah fungsi pemerintahan di daerah kota baru Menggala Selatan yang dipersiapkan sebagai pusat pemerintahan ke depannya.



Gambar 3. Peta Kawasan Kota Lama Menggala.

Sumber: Rencana Detail Tata Ruang Kota Menggala 2012, telah disunting dan gambar ulang.

Selain fungsi-fungsi yang telah disebutkan sebelumnya, terdapat beberapa fungsi yang membentuk struktur ruang Kota Menggala antara lain fungsi pendidikan, fungsi kesehatan yang bersifat pelayanan terhadap masyarakat, fungsi rekreasi dan perdagangan yang dapat meningkatkan pertumbuhan ekonomi masyarakat sekitar Kota Menggala [4].



Gambar 4. Peta Sebaran Pusat Pelayanan pada Kawasan Kota Lama Menggala. Sumber: Rencana Detail Tata Ruang Kota Menggala 2012, telah disunting dan gambar ulang.

2. 4. Peran Kota Lama Menggala Sebagai Kota Sejarah Perjuangan Kemerdekaan Indonesia

Pada zaman perjuangan kemerdekaan Indonesia, Kota Lama Menggala memiliki peran penting sebagai pusat pergerakan para pejuang masyarakat sekitar. Hasil wawancara mendalam (*indepth interview*) dengan tokoh masyarakat, pemerintah daerah dan tokoh adat setempat, dahulu terdapat beberapa perkumpulan pemuda yang mempunyai visi dan misi memerdekakan bangsa ini dari penjajahan Belanda, hal ini dapat kita lihat dari peninggalan-peninggalan yang tersisa di kawasan Kota Lama Menggala masih bisa terlihat keberadaannya, seperti Kantor Pos, Gedung Perwatin yang berfungsi sebagai gedung perwalian adat setempat. Kesemuanya itu merupakan aset berharga yang dimiliki Kota Lama Menggala karena dapat menceritakan tentang sejarah keberadaan dan perkembangan Kota Lama Menggala.



Gambar 5. Bangunan Peninggalan Perjuangan Kemerdekaan Indonesia di Kota Lama Menggala.

Sumber: Dokumentasi Pribadi

2. 5. Peran Kota Lama Menggala Sebagai Kota Perdagangan Zaman Pra Kemerdekaan

Secara fungsional, kawasan Kota Lama Menggala dahulunya berperan sebagai pusat perekonomian dan perdagangan yang melayani kawasan regional, nasional dan internasional [5]. Seperti telah dijelaskan sub judul sebelumnya, kawasan ini mempunyai fungsi sebagai bandar perdagangan yang terletak di Sungai Tulang Bawang dan dilalui oleh maskapai-maskapai perdagangan dari berbagai negara dengan tujuan melakukan transaksi perdagangan. Moda transportasi yang digunakan dulu adalah perahu dan kapal. Seiring dengan perkembangan teknologi yang lebih mengutamakan kecepatan, penggunaan moda transportasi sungai telah tergantikan dengan moda transportasi darat. Kondisi ini menjadikan fungsi Kota Lama Menggala sebagai bandar perdagangan mulai memudar. Hal ini diperkuat dengan adanya peraturan daerah yang menetapkan bahwa kawasan Kota Lama Menggala bukan lagi sebagai kawasan perdagangan dalam skala urban semakin memperjelas fungsi kawasan ini [4].



Gambar 6. Dermaga Kapal Cepat yang Terletak di Sungai Tulang Bawang Kota Lama Menggala.

Sumber: Dokumentasi Pribadi

Efek perubahan tersebut adalah menjadikan kota ini seolah mati, karena tidak adanya wadah kegiatan perekonomian dan perdagangan yang dulunya ramai dikunjungi. Melihat peran yang cukup vital kawasan terdahulu, sebagai pusat perekonomian dan perdagangan yang ramai maka peran yang diemban dahulunya adalah sebagai pusat pelayanan perdagangan dan jasa bagi kawasan-kawasan regional yang ada di sekitar kawasan Kota Lama Menggala. Peran tersebut menuntut tersedianya fasilitas-fasilitas pendukung sebuah kawasan perdagangan. Akibat dari perubahan fungsi kawasan, maka peran yang diemban juga mengalami perubahan dari sebagai pusat pelayanan kawasan regional kini menjadi kawasan yang terlayani oleh pusat pelayanan yang baru. Peran yang baru ini memberikan perubahan yang signifikan terhadap pola kegiatan masyarakat setempat. Kegiatan perekonomian dan perdagangan yang dulu berlangsung di kawasan ini membuat masyarakat mempunyai banyak alternatif dalam memilih jenis ruang usaha yang akan dilakukan. Akan tetapi sekarang akibat perubahan itu jenis ruang usaha yang tersedia sangatlah minim. Kondisi Pasar Lama yang ada di Kawasan Kota Lama Menggala ini hanya meninggalkan beberapa unit kios / toko tempat masyarakat berdagang. Perdagangan yang ada sekarang hanya bersifat skala kecil, yaitu hanya melayani kebutuhan pokok kehidupan sehari-hari bagi masyarakat yang ada dalam lingkungan tersebut [6].

2. 6. Peran Kota Lama Menggala Sebagai Kota Budaya

Peran yang dimiliki oleh kawasan Kota Lama Menggala yang termasuk dalam wilayah Kecamatan Menggala saat ini adalah sebagai kawasan permukiman, pariwisata, konservasi lingkungan dan cagar budaya [4]. Pola desain tata ruang yang digunakan dalam perencanaan Kota Lama Menggala dahulu adalah menggunakan pola linier dengan membagi kawasan menjadi beberapa blok atau grid yang dipisahkan oleh jaringan jalan. Karena perencanaannya dahulu dilakukan pada jaman penjajahan Belanda, maka penamaan jalanpun menggunakan bahasa Belanda yaitu *strat* yang berarti jalan, dan penyebutan ini masih berlaku hingga sekarang. Blok-blok kawasan yang diperuntukkan bagi fungsi-fungsi tertentu mengikuti pola sirkulasi jalan yang ada. Blok-blok kawasan yang dibagi tersebut selain berfungsi sebagai area permukiman, usaha perekonomian skala kecil juga sebagai fasilitas perkantoran dan Ruang Terbuka Hijau (RTH).



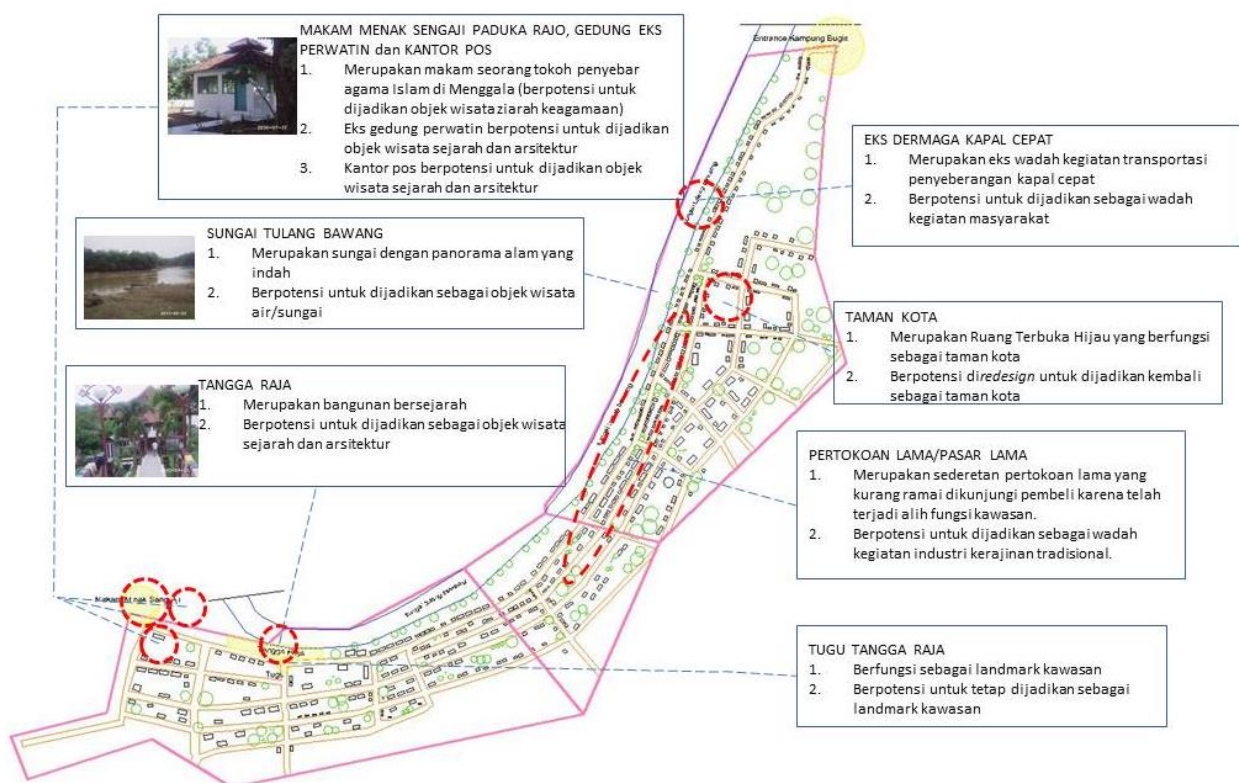
Gambar 7. Bangunan-bangunan Cagar Budaya di Kawasan Kota Lama Menggala. Sumber: Dokumentasi Pribadi

Peran serta fungsi yang ada berkembang dalam kawasan Kota Lama Menggala seperti fungsi yang berkaitan langsung dengan aktivitas masyarakatnya seperti kawasan permukiman, pendidikan, ibadah, perdagangan skala kecil. Selain itu juga terdapat bangunan-bangunan yang memiliki sejarah penting pada kawasan yang dulunya berfungsi dengan baik kini sudah tidak berfungsi lagi, di antaranya adalah eks Gedung Perwatin, Tangga Raja, Rumah R. Koesoema Joeda, Taman Kota, Dermaga Kapal Cepat yang menjadi icon atau *city branding* kawasan Kota Lama Menggala pada masa lampau. Dilihat dari sistem struktur ruang kota yang ada, sebenarnya kawasan Kota Lama Menggala ini mempunyai potensi yang cukup besar untuk dikembangkan lebih lanjut baik itu ekonomi, wisata dan pengembangan lainnya. Hal ini dapat terlihat dari pola jaringan sirkulasi jalan yang ada menampakkan adanya keterpaduan dan integritas antar bagian dalam satu kawasan. Selain itu juga aksesibilitas menuju kawasan ini sangat mudah dicapai dari pusat pemerintahan Kabupaten Tulang Bawang dan kabupaten-kabupaten sekitarnya seperti: Kabupaten Tulang Bawang Barat dan Kabupaten Mesuji.

2. 7. Potensi Kawasan Kota Lama Menggala

Dari beberapa uraian yang telah dijelaskan diatas maka dapat dirumuskan potensi-potensi yang dimiliki oleh kawasan, yaitu:

- Kawasan Kota Lama Menggala adalah merupakan kawasan tua / lama yang mempunyai nilai sejarah dan budaya yang perlu dilestarikan keberadaannya.
- Struktur ruang dalam kawasan Kota Lama Menggala sudah tertata dengan baik sejak jaman Kolonial Belanda.
- Aksesibilitas mudah dicapai dari pusat kota maupun lingkaran luar kota menjadikan kawasan Kota Lama Menggala sebagai kawasan strategis dalam pengembangan Kabupaten Tulang Bawang.
- Terletak dipinggiran Sungai Tulang Bawang yang mempunyai panorama alam yang indah
- Terdapat situs-situs budaya dan sejarah yang masih bisa dilihat hingga sekarang dan memiliki potensi jika dikembangkan kearah wisata.
- Masih adanya kegiatan atraksi seni tradisional dan budaya setempat masyarakat Kota Lama Menggala yang sering dipertunjukan pada hari-hari besar atau hari raya.
- Masyarakatnya kawasan Kota Lama Menggala mempunyai keinginan yang kuat untuk maju dan berkembang.



Gambar 8. Peta Analisis Potensi Kawasan Kota Lama Menggala. Sumber: Hasil Analisis Penulis.

2. 8. Permasalahan Kawasan Kota Lama Menggala

Permasalahan yang terjadi dikawasan Kota Lama Menggala adalah:

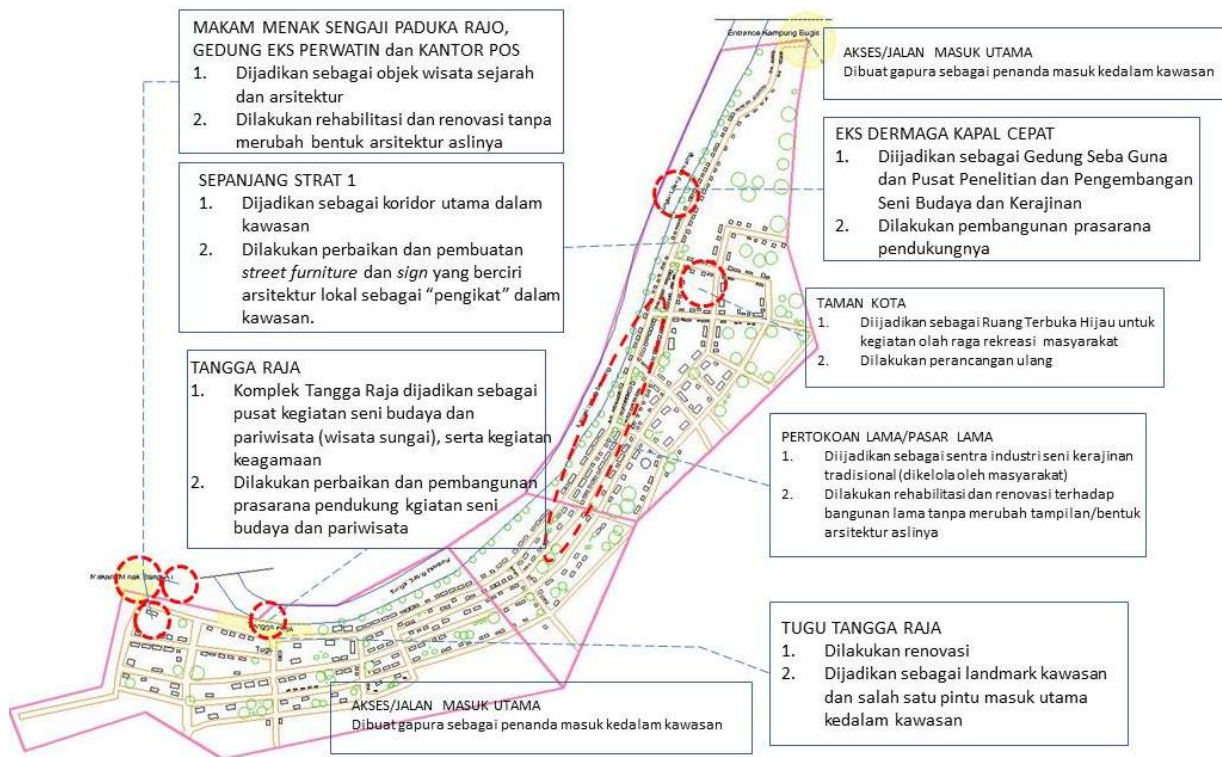
- a. Terjadinya penurunan vitalitas ekonomi yang disebabkan minimnya jenis ruang usaha. Hal ini terjadi karena telah berubahnya fungsi kawasan dari kawasan perdagangan menjadi kawasan hunian. Jenis ruang usaha yang ada sekarang adalah hanya di sektor perikanan, pertanian dan perdagangan skala kecil.
- b. Kurangnya sarana dan prasarana pendukung kegiatan ekonomi, seperti pasar dan pusat perbelanjaan, yang tersisa dari sarana dan prasarana kegiatan ekonomi yang ada sekarang ini hanya sederetan toko-toko di sisi kanan dan kiri sepanjang Strat 1 yang masuk dalam wilayah Kelurahan Menggala Kota
- c. Kurangnya fasilitas-fasilitas ataupun wadah tempat masyarakat melakukan kegiatan sosial dan budaya, seperti sanggar seni yang dulu pernah ada kini telah menghilang. Selain itu juga masih belum tersedianya fasilitas pendukung kegiatan pertunjukan seni.
- d. Kurang tertatanya ruang-ruang pada kawasan inti, sehingga simpul-simpul kegiatan masyarakat tidak terkoordinasi dengan baik.
- e. Penandaan *entrance* sebagai akses ke dalam kawasan Kota Lama Menggala belum terlihat dan kurangnya promosi tentang potensi kawasan Kota Lama Menggala sebagai kawasan cagar budaya dan bersejarah, hal ini berdampak pada minimnya informasi tentang keberadaan kawasan ini.

2. 9. Pendekatan, Strategi dan Rencana Pengembangan Kota Lama Menggala

Dari beberapa uraian permasalahan dan potensi yang dapat dikembangkan ke arah yang lebih baik, maka dapat dirumuskan Pendekatan, Strategi dan Rencana Pengembangan Kota Lama Menggala, sebagai berikut:

- a. Mengembangkan Kawasan Kota Lama Menggala sebagai Daerah Tujuan Wisata (DTW) budaya dan sejarah Kabupaten Tulang Bawang Provinsi Lampung.
- b. Merehabilitasi serta melengkapi sarana dan prasarana bangunan peninggalan-peninggalan zaman Pra Kemerdekaan yang memiliki nilai sejarah dan budaya seperti: Makam Minak Sengaji, Eks. Gedung Perwatin, kantor pos lama, Rumah R. Koesoema Joeda, dan Dermaga Kapal Cepat untuk dijadikan Objek Daya Tarik Wisata (ODTW).
- c. Membangun fasilitas pendukung wisata dan mengembangkan Sungai Tulang Bawang yang memiliki *view* panorama alam yang indah sebagai tempat berkumpul masyarakat, rekreasi dan ruang terbuka publik.
- d. Mengembangkan kegiatan-kegiatan yang bersifat kearifan lokal baik seni tradisional dan budaya masyarakat Kota Lama Menggala yang sering dipertunjukan pada hari-hari besar atau hari raya sebagai upaya dari pelestarian.
- e. Menumbuhkan peran serta masyarakat dalam mengembangkan Sadar Wisata dan Sapta Pesona membentuk Suatu Kelompok Masyarakat Sadar Wisata (Pokdarwis) yang merupakan salah satu

- pendekatan ataupun strategi penting dalam mengembangkan dan mewujudkan Sadar Wisata dan Sapta Pesona
- Meningkatkan pertumbuhan vitalitas ekonomi wilayah bersama-sama dengan Koperasi dan UMKM disektor perikanan, pertanian dan perdagangan.
 - Merencanakan dan membangun sarana dan prasarana pendukung kegiatan ekonomi, seperti pasar dan pusat perbelanjaan skala menengah, sebagai kegiatan ekonomi pada kawasan bersejarah Kota Lama Menggala.
 - Penataan ruang-ruang pada kawasan inti, simpul-simpul kegiatan dan elemen kota pembentuk citra kawasan seperti: *nodes, landmark, district, edges* dan *path*.
 - Membuat Gerbang Kawasan Kota Lama Menggala sebagai icon atau *point of interest* kawasan.



Gambar 9. Peta Analisis Potensi Kawasan Kota Lama Menggala. Sumber: Hasil Konsep Penulis.

2. 10. Peran Instansi / Organisasi Pemangku Kepentingan

Untuk mewujudkan program, Strategi dan Rencana Pengembangan Kota Lama Menggala seperti yang telah dijelaskan pada sub bab sebelumnya dibutuhkan peran dari beberapa instansi / organisasi pemangku kepentingan yang ada di Pemerintah Kabupaten Tulang Bawang, Provinsi Lampung, dan Pemerintah Pusat, dengan penjelasan sebagai berikut:

a. Pemerintah Pusat

Secara umum tugas Pemerintah pusat dititik beratkan kepada fungsi penyusunan pedoman, penyusunan kebijakan dan program, diseminasi dan pelatihan di tingkat pusat, penyediaan rencana tindak baik berupa rencana tindak perencanaan maupun dana stimulan, koordinasi dan supervisi serta evaluasi kebijakan, strategi dan manfaat di tingkat nasional. Instansi yang terkait antara lain Kementerian Pekerjaan Umum (Ditjen Cipta Karya), Kemenkraf, Bappenas, Kemkeu (Ditjen Anggaran).

b. Pemerintah Provinsi Lampung

Tugas pemerintah provinsi meliputi penyusunan usulan program ke pusat, diseminasi dan pelatihan di tingkat provinsi, penyiapan *sharing* dana provinsi, pelaksanaan kegiatan fisik, pelaksanaan koordinasi dan supervisi di tingkat provinsi, rencana tindak ke kabupaten/kota, *monitoring* dan evaluasi program dan manfaat di tingkat provinsi. Instansi yang terkait antara lain Bappeda Provinsi, Dinas Pariwisata Provinsi dan Dinas PU Cipta Karya Provinsi.

c. Pemerintah Kabupaten Tulang Bawang

Tugas pemerintah kabupaten/kota terutama adalah melakukan identifikasi dan penyusunan kegiatan penataan dan revitalisasi kawasan ke tingkat provinsi dan pusat, diseminasi dan sosialisasi kepada masyarakat, penyiapan lahan, koordinasi dan supervisi terhadap proses perencanaan, pelaksanaan dan pengelolaan, penyiapan *sharing* pendanaan, pembentukan organisasi pengelolaan kawasan, dan penyusunan Perda/ SK Kepala Daerah dan sebagainya. Instansi yang terkait adalah Bappeda kabupaten, Dinas PU Cipta Karya kabupaten, Dinas Pariwisata kabupaten.

d. Dunia Usaha/Masyarakat

Dunia usaha dan masyarakat, terutama warga masyarakat penghuni kawasan berpartisipasi dalam bidang penyediaan lahan, proses perencanaan, pelaksanaan dan pengelolaan kawasan. Sedangkan dunia usaha bisa berpartisipasi dalam hal pananaman modal bagi pelaksanaan pembangunan yang akan dan sedang dilakukan.

3. Penutup

Kota Lama Menggala memiliki peranan yang cukup vital dalam dunia perdagangan baik secara Nasional, Regional dan Internasional pada zaman Pra Kemerdekaan Indonesia, hal ini ditandai dengan adanya dermaga kapal yang berada diperairan Sungai Tulang Bawang yang menjadi pusat pertumbuhan ekonomi masyarakat setempat. Kota Lama Menggala juga berperan penting dalam membantu perjuangan Kemerdekaan Indonesia dari Wilayah Sumatera atau Provinsi Lampung, dimana pada saat itu para pejuang kemerdekaan rapat dan berkumpul di Gedung Perwatin, Rumah R. Koesoema Joeda dan Kantor Pos, bangunan-bangunan tersebut menjadi saksi sejarah perjuangan masyarakat Kota Lama Menggala untuk kemerdekaan bangsa ini. Berdasarkan arahan Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Tulang Bawang 2011-2031, Kota Lama Menggala dalam memiliki peran sebagai kawasan cagar budaya

dan konservasi. Banyak bangunan-bangunan tua bersejarah dan memiliki nilai budaya yang menjadi saksi kejayaan Kerajaan Tulang Bawang pada masa lampau serta perjuangan masyarakat Kota Menggala dalam melawan Kolonialisme Belanda pada saat itu. Kota Lama Menggala memiliki banyak potensi yang dapat dikembangkan untuk mengembalikan vitalitas ekonomi seperti pada masa kejayaannya dahulu, yakni zaman Pra Kemerdekaan Indonesia. Strategi atau konsep yang dapat dikembangkan ialah revitalisasi kawasan Kota Lama Menggala dengan beberapa program kegiatan turunannya, seperti: pengembangan wisata Kota Lama Menggala dengan menjadikan beberapa bangunan tua bersejarah atau *heritage* sebagai Objek Daya Tarik Wisata (ODTW). Dengan adanya penelitian dan tulisan ini diharapkan dapat menjadi salah satu ide gagasan ataupun gambaran dalam pengembangan kawasan Kota Lama Menggala, Kabupaten Tulang Bawang Provinsi Lampung.

DAFTAR PUSTAKA

- [1] Pemerintah Provinsi Lampung. Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi Lampung 2009-2029. Lampung: Bappeda Provinsi Lampung; 2020.
- [2] Pemerintah Kabupaten Tulang Bawang. Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Tulang Bawang 2011-2030. Lampung: Bappeda Kabupaten Tulang Bawang; 2020.
- [3] Pemerintah Kabupaten Tulang Bawang. Kajian Tata Ruang Kawasan Strategis dan Cepat Tumbuh Kabupaten Tulang Bawang 2011. Lampung: Bappeda Kabupaten Tulang Bawang; 2020.
- [4] Pemerintah Kabupaten Tulang Bawang. Rencana Detail Tata Ruang Kota Menggala. Lampung: Bappeda Kabupaten Tulang Bawang; 2020.
- [5] Pemerintah Kabupaten Tulang Bawang. Penyusunan Strategi Pengembangan Permukiman dan Infrastruktur Perkotaan (SPPIP) Kota Menggala Kabupaten Tulang Bawang: Bappeda Kabupaten Tulang Bawang; 2012.
- [6] Pemerintah Kabupaten Tulang Bawang. Rencana Pembangunan Kawasan Permukiman Prioritas (RPKPP) Kabupaten Tulang Bawang Provinsi Lampung. Lampung. Lampung: Bappeda Kabupaten Tulang Bawang; 2013.

Pengembangan Jalur Wisata *Heritage* di Kawasan Kota Tua Teluk Betung Selatan, Kota Bandarlampung

Citra Persada, Universitas Lampung, citrapersada65@gmail.com

Andyzon Octadynata, Dinas Perumahan, Kawasan Permukiman dan Cipta Karya, Provinsi Lampung,
andyz.architect@gmail.com

Abstrak

Kota merupakan ekosistem yang unik, yang mencakup lingkungan alami, buatan dan budaya. Pariwisata perkotaan terus berkembang, karena di samping dapat meningkatkan perekonomian, juga dapat melestarikan kebudayaan atau tempat bersejarah yang terdapat di kota tersebut. Kota Bandarlampung memiliki beberapa lokasi bersejarah, diantaranya kawasan Pecinan yang merupakan Kawasan Kota Tua di Kecamatan Teluk Betung Selatan (TBS). Saat ini kawasan TBS adalah pusat perdagangan dan jasa serta menjadi pusat oleh-oleh Kota Bandarlampung. Kawasan ini belum dikembangkan sebagai salah satu tujuan wisata, padahal pada kawasan ini terdapat banyak bangunan dan tempat bernilai sejarah diantaranya: Vihara Thay Hin Bio, Masjid Jami' Al-Anwar, dan Taman Dipangga. Tulisan ini akan membahas tentang: (1) Kajian kebijakan Pemerintah Kota Bandarlampung terhadap Kawasan Kota Tua TBS; (2) Identifikasi potensi dan peluang wisata *heritage* di Kawasan Kota Tua TBS; (3) Rancangan konsep jalur wisata *heritage* di Kawasan Kota Tua TBS. Metode penelitian yang digunakan ialah deskriptif kualitatif. Dibutuhkan komitmen yang kuat dari Pemerintah Kota Bandarlampung untuk penataan kawasan Kota Tua TBS sebagai kawasan wisata *heritage*. Konsep jalur wisata yang diperoleh dari tulisan ini dapat dimanfaatkan Pemerintah Kota Bandarlampung untuk pengembangan kawasan Kota Tua TBS menjadi destinasi wisata *heritage* kota Bandarlampung.

Kata Kunci: jalur wisata, *heritage*, kota tua, deskriptif, Kota Bandarlampung.

1. Pendahuluan

Kota terutama kota besar adalah daerah tujuan wisata yang utama di dunia. Kota merupakan ekosistem yang unik, yang mencakup lingkungan alami, buatan dan budaya. Konsep pariwisata perkotaan berkembang seiring dengan perkembangan pariwisata perkotaan di seluruh dunia. Kota sejarah sebenarnya sudah mulai berkembang sejak abad ke-16, sedangkan konsep kota sejarah sebagai sumber daya pariwisata berkembang seiring dengan perkembangan pariwisata perkotaan. Konsep kota wisata

sejarah merupakan konsep pariwisata perkotaan yang menjadikan peninggalan sejarah sebagai daya tarik wisatanya. Komponen-komponen dari kota wisata peninggalan sejarah ini antara lain lingkungan dengan arsitektur sejarah dan morfologi perkotaan, artefak budaya, serta keindahan artistik yang merupakan bahan baku dari konsep ini [1].

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 [1]. Selain itu konsep kota budaya seringkali diidentikkan dengan kota sejarah atau kota *heritage*. *Heritage tourism* ialah suatu pendekatan wisata yang memanfaatkan warisan atau peninggalan sejarah sebagai daya tarik wisata. *Heritage* hadir sebagai kesatuan dari aspek fisik suatu bangunan, ruang publik dan morfologi kota yang diwariskan untuk generasi saat ini dan yang akan datang. *Heritage tourism* salah satu pendekatan perancangan yang sangat tepat apabila diterapkan pada suatu kawasan kota tua. Wisatawan akan menikmati berbagai jenis peninggalan sejarah dan peninggalan budaya yang terdapat pada suatu daerah. Kegiatan yang ditawarkan dalam *heritage tourism* ini lebih cenderung kepada kegiatan tradisional masyarakat.

Pariwisata perkotaan sangat perlu dikembangkan sesuai dengan potensi yang dimiliki setiap kota di manapun itu tanpa kecuali. Pariwisata perkotaan dapat meningkatkan pendapatan asli daerah dari pajak hotel dan restoran, secara lebih luas meningkatkan PDRB daerah [2]. Selain untuk meningkatkan perekonomian, juga dapat melestarikan kebudayaan atau tempat bersejarah yang terdapat di kota tersebut menurut Klingner (2006) di dalam [2]. Selain manfaat ekonomi dan budaya, manfaat lingkungan juga menjadi perhatian utama dalam pariwisata jenis ini. Tempat bersejarah akan terjaga keberadaannya, lingkungannya akan dipelihara dengan baik, mengurangi polusi udara, karena pariwisata ini lebih menekankan kepada *back to nature* (kembali ke alam).

Kota Tua Teluk Betung Selatan merupakan kota yang terbentuk secara alami dikarenakan aktivitas perdagangan dan jasa, di mana saat itu pedagang asing dan pedagang yang berasal dari penjuru negeri ini singgah dan menetap di wilayah ini. Karena itulah kawasan ini memiliki keberagaman suku, budaya dan agama. Pada abad ke 19 di era kolonial Belanda mulai memasuki daerah Lampung, Kota Tua Teluk Betung Selatan menjadi kawasan yang tak luput dari perhatian pemerintahan kolonial Belanda pada saat itu, sehingga terdapat beberapa bangunan yang mengadopsi gaya arsitektur Belanda yang kemudian dikolaborasikan dengan gaya arsitektur lokal. Menurut [3] dari studi tipologi terhadap bangunan-bangunan di kawasan Pasar Teluk didapatkan ada sembilan bangunan tua yang tipologinya masuk ke dalam langgam vernakuler Belanda. Selanjutnya dikatakan bahwa desain bangunan-bangunan tersebut mendapat pengaruh dari gaya arsitektur kolonial di tahun 1800-an sampai tahun 1900-an. Hampir di seluruh bangunan objek studi, sebanyak tujuh bangunan mendapat pengaruh dari gaya Neo Gothic,

vernakuler Belanda dan Nieuwe Bouwen pada desainnya. Kemudian terdapat dua di antaranya yang mendapat pengaruh gaya Art Deco pada fasadnya.

Hasil penelitian [4] mengidentifikasi 12 bangunan tua dan bersejarah di antaranya Masjid Jami Al-Anwar, Vihara Thay Hin Bio, Losmen Malaya dan beberapa bangunan tua baik rumah tinggal maupun ruko dengan gaya arsitektur unik yang memiliki potensi sebagai Objek Daya Tarik Wisata (ODTW) sejarah dan budaya. Bangunan tersebut tersebar di kawasan Teluk Betung Selatan (TBS), di mana saat ini menjadi kawasan wisata kuliner dan pusat oleh-oleh makanan khas Lampung. Kawasan ini kembali tumbuh dalam 10 tahun terakhir, setelah beberapa dekade sebelumnya sempat hampir tidak berkembang secara fisik. Perkembangan kawasan yang relatif cepat dikhawatirkan mendesak keberadaan bangunan bersejarah dan menyebabkan dampak negatif seperti: perubahan pada bangunan-bangunan atau bahkan menghilangkan bangunan bersejarah tersebut. Oleh sebab itu perlu usaha pelestarian bangunan yang bernilai ekonomi agar dapat melindungi nilai sejarah dan budaya dari bangunan-bangunan tersebut. Tulisan ini akan membahas tentang: (1) Pengkajian posisi kawasan Kota Tua TBS dalam kebijakan pembangunan Kota Bandarlampung; (2) Identifikasi potensi dan peluang wisata kawasan Kota Tua di TBS sebagai wisata *heritage*; (3) Rancangan konsep jalur wisata *heritage* di TBS.

2. Pembahasan

2. 1. Posisi Pariwisata dalam Kebijakan Pembangunan Kota Bandarlampung

Strategi dan arah kebijakan sektor pariwisata dalam RPJMD Kota Bandarlampung 2016-2021 adalah:

1. Mengoptimalkan pemanfaatan dan pengelolaan sektor perindustrian, perdagangan, dan pariwisata sebagai sektor unggulan dan strategis daerah secara berkelanjutan dan ramah lingkungan melalui kebijakan: (a) mendorong peningkatan kunjungan wisatawan nusantara dan wisatawan mancanegara dengan meningkatkan promosi pariwisata Kota Bandarlampung melalui *event-event* baik lokal, nasional dan internasional dan (b) meningkatkan kemitraan dengan pelaku usaha kepariwisataan;
2. Meningkatkan perlindungan dan pelestarian benda, situs, kawasan cagar budaya serta seni budaya daerah melalui kebijakan: (a) melestarikan dan mengembangkan kesenian, sejarah, tradisi dan nilai-nilai budaya lokal, (b) meningkatkan perlindungan, pengembangan dan pemanfaatan cagar budaya daerah.

- Kebijakan Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Bandarlampung 2011-2030

Terkait dengan kedudukan Kota Bandarlampung sebagai Pusat Kegiatan Nasional (PKN) dalam struktur ruang wilayah nasional dengan salah satu fungsi utamanya sebagai pusat perdagangan dan jasa regional, serta dengan mengaitkan isu strategis pembangunan Kota Bandarlampung, maka tujuan penataan ruang wilayah Kota Bandarlampung adalah: “Mewujudkan Kota Bandarlampung sebagai kota pendidikan, perdagangan dan jasa yang aman, nyaman, dan berkelanjutan dengan memperhatikan

kelestarian lingkungan alami dan keanekaragaman hayati serta keserasian fungsi pelayanan lokal, regional dan nasional”. Merujuk pada tujuan penataan ruang Kota Bandarlampung tersebut, maka sektor pariwisata, sebagai industri jasa tentu menjadi bagian penting dalam pembangunan Kota Bandarlampung di masa yang akan datang.

Dalam revisi RTRW 2011-2030 pada tahun 2020 [5], struktur hirarki kawasan di Kota Bandarlampung dibedakan menjadi 2 kelompok utama, yaitu hirarki pusat pelayanan primer (yang terkait fungsi Kota Bandarlampung sebagai Pusat Kegiatan Nasional (PKN) dan Ibukota Provinsi Lampung) dan hirarki pusat pelayanan sekunder (fungsi internal perkotaan). Hirarki internal pusat kegiatan wilayah Kota Bandarlampung meliputi:

- (1) Pusat pelayanan kota merupakan pusat pelayanan ekonomi, sosial, dan/atau administrasi yang melayani seluruh wilayah kota dan/atau regional meliputi Tanjung Karang Pusat, Rajabasa dan Panjang.
- (2) Sub pusat pelayanan kota merupakan pusat pelayanan ekonomi, sosial, dan/atau administrasi yang melayani sub wilayah kota dan pusat lingkungan meliputi Tanjung Karang Timur, Kedaton, Sukarame, Teluk Betung Barat, Teluk Betung Timur, dan Kemiling.
- (3) Pusat lingkungan merupakan pusat pelayanan ekonomi, sosial dan/atau administrasi lingkungan permukiman kota meliputi Enggal, Kedamaian, Way Halim, Langkapura, Labuan Ratu, Tanjung Senang, Sukabumi, Bumiwaras, Teluk Betung Utara, Tanjung Karang Barat dan Teluk Betung Selatan.

Merujuk pada struktur ruang Kota Bandarlampung, maka Kawasan Teluk Betung Selatan masuk ke dalam hirarki pusat lingkungan pelayanan ekonomi, sosial dan administrasi. Padahal saat ini kawasan ini melayani wisatawan dari luar Lampung, skala regional Sumatera maupun nasional khususnya untuk wisata kuliner dan oleh-oleh.

Selanjutnya jika dilihat dari pola ruang kawasan pariwisata dalam RTRW Kota Bandarlampung 2011-2030, di mana kawasan wisata dibagi ke dalam lima zona, yaitu: (1) Zona wisata alam di kawasan Batuputu, Sukadanaham dan Taman Hutan Rakyat Wan Abdul Rachman (TAHURA WAR); (2) Zona wisata bahari di sepanjang pesisir Kota Bandarlampung, khususnya di sekitar Gunung Kunyit, Pantai Puri Gading, Duta Wisata, dan Pulau Kubur di Kecamatan Teluk Betung Timur (sesuai dengan rencana zonasi pesisir Kota Bandarlampung), (3) Zona wisata belanja di sekitar pusat kota, Jalan Ahmad Yani, Jalan Batu Sangkar, Jalan Kotaraja, Jalan Raden Intan, Jalan Kartini, dan kawasan Teluk Betung, (4) Zona wisata hiburan malam di kawasan Bumi Waras dan Panjang di sepanjang Jalan Yos Sudarso, dan (5) Zona wisata budaya di kawasan cagar budaya Situr Keratuan Balau, Negeri Olok Gading, Museum Lampung, dan lainnya. Dari 5 zona wisata tersebut, Kawasan Teluk Betung Selatan, di mana lokasi

kota tua berada, belum menjadi kawasan prioritas dalam RTRW Kota Bandarlampung. Apalagi ketika dalam pola penggunaan ruang, rencana kawasan pariwisata di Kota Bandarlampung ditetapkan seluas 175,94 hektare, hanya berada di Kecamatan Teluk Betung Timur, Kecamatan Tanjung Karang Pusat, Kecamatan Kedaton, Kecamatan Tanjung Karang Barat, Kecamatan Teluk Betung Barat dan Kecamatan Kemiling.

Walaupun begitu, RTRW sudah mengatur kawasan cagar budaya, hanya saja belum dijadikan kawasan strategis untuk pariwisata. Lokasi yang diarahkan sebagai kawasan cagar budaya di antaranya situs purba di wilayah Kedamaian dan Negeri Olok Gading dan beberapa tempat yang direkomendasikan oleh Dinas Kebudayaan dan Pariwisata Kota Bandarlampung harus dilindungi keberadaannya karena nilai historisnya. Khusus untuk kawasan cagar budaya Situs Keratuan Balaw, diatur menurut SK Walikota Bandarlampung No.282/23/HK/2003 tanggal 28 Oktober 2003 tentang Penetapan Rencana Areal Cagar Budaya Situs Keratuan Balaw. Berdasarkan surat keputusan tersebut penetapan rencana Areal Cagar Budaya Situs Keratuan Balaw adalah sebagai berikut: menetapkan Situs Keratuan Balaw yang terletak di Kelurahan Kedamaian, Kecamatan Tanjung Karang Timur, Kota Bandarlampung dan Kawasan Permukiman Tradisional di Kecamatan Teluk Betung. Disamping itu ada potensi cagar budaya lainnya diantaranya: Masjid Jami Al-Anwar di Teluk Betung Selatan, Rumah Adat di Kedamaian Kecamatan Kedamaian dan di Negeri Olok Gading Kecamatan Teluk Betung Barat, Mercusuar di Museum Lampung “Ruwai Jurai” di Gedung Meneng, Monumen Krakatau (Taman Dipangga) di Teluk Betung Selatan, Pusaka Sumur Putri di Teluk Betung Utara, Goa Batu Jajar, Goa Taman Monyet Sumur Putri, Bangker Jepang (di depan Dinas Pendidikan), Bangunan Tua Stasiun Kereta Api di Kecamatan Enggal, Klenteng (Vihara Thay Hin Bio) di Teluk Betung Selatan, Gereja (Bambu Kuning) di Kecamatan Enggal, Penampungan Air (PDAM) dan Jembatan Beton di Teluk Betung Selatan.

- Rencana Induk Pengembangan Pariwisata Kota Bandarlampung 2021-2025

RIPPDA Kota Bandarlampung [6] sudah mengakomodasi kawasan Teluk Betung Selatan dalam satu Kawasan Pengembangan Pariwisata Kota (KPPK) khusus. Dalam RIPPDA Kota Bandarlampung tahun 2021-2025, ada tujuh Kawasan Pengembangan Pariwisata Kota (KPPK) yaitu: KPPK Kemiling, KPPK Puncak Sukadanaham, KPPK Perbelanjaan, KPPK Sumur Puteri, KPPK Teluk Betung Barat, KPPK Kota Tua Teluk Betung Selatan, dan KPPK Teluk Lampung. Kota Tua Teluk Betung Selatan sudah menjadi kawasan tersendiri pada KPPK 6, artinya kawasan ini sudah mempunyai posisi yang kuat untuk dikembangkan dan bahkan bisa menjadi prioritas. Namun rencana saja tidak cukup, perlu komitmen yang kuat dari para pihak untuk dapat mengimplementasikan kebijakan ini. Tentu perlu diawali dengan perencanaan yang lebih detail untuk kawasan ini. Apalagi dalam Indikasi Program RIPPDA Bandarlampung dimuat bahwa: Penyusunan Rencana Detail Tata Ruang (RDTR) / Rencana Tata Bangunan dan Lingkungan (RTBL) kawasan pariwisata akan dilakukan antara tahun 2021-2023.

2. 2. Potensi dan Peluang Wisata *Heritage* di Kawasan Kota Tua Teluk Betung Selatan

- Bangunan *Heritage* sebagai atraksi wisata di Kawasan Kota Tua Teluk Betung Selatan

Kawasan Kota Tua Teluk Betung Selatan memiliki beberapa bangunan tua dan bersejarah yang memiliki potensi sebagai destinasi wisata *heritage*, seperti: Vihara Thay Hin Bio, Masjid Jamii' Al-Anwar, serta bangunan-bangunan yang bergaya arsitektur kolonial Belanda (*indische*) seperti: gedung Bioskop Queen, Losmen Malaya dan beberapa ruko dan rumah tinggal yang berada di sekitaran kawasan tersebut [3, 4]. Bangunan tersebut tersebar di beberapa ruas jalan di kawasan Teluk Betung Selatan (Lihat Gambar 1), di mana saat ini menjadi kawasan wisata kuliner dan pusat oleh-oleh makanan khas Lampung.



Gambar 1. Penyebaran Bangunan Bersejarah di Kawasan Kota Tua Teluk Betung Selatan Kota Bandarlampung. [3, 4]

Selain 12 bangunan bersejarah tersebut, di kawasan Kota Tua TBS juga ada Taman Dipangga. Taman ini dibangun untuk mengenang dahsyatnya letusan Gunung Krakatau tahun 1883. Sejarah mencatat letusan gunung Krakatau terjadi pada tanggal 26 dan 27 Agustus tahun 1883. Kawasan Teluk Betung Selatan terkena dampak tsunami, yang menelan korban 36.000 jiwa pada saat itu. Dalam taman ini ada pelampung kapal yang terlempar saat terjadi tsunami di tahun 1883. Taman ini berlokasi di depan Kantor Polda Lampung. Kondisinya saat ini terdesak oleh kegiatan dan penggunaan lahan sekitarnya, padahal monumen ini memiliki nilai sejarah yang sangat penting bagi Provinsi Lampung dan Kota Bandarlampung (Lihat Gambar 2).



Gambar 2. Taman Dipangga Polda Lampung [4].

- **Produk Wisata Lainnya (Atraksi, Aksesibilitas, Amenitas, Paket Wisata, dan Ancillary)**

Pendekatan pengembangan produk wisata dalam tulisan ini dengan menerapkan konsep 5A yaitu: atraksi (*attraction*), aksesibilitas (*accessibility*), amenities (*amenities*), paket wisata (*availability packages*) dan *ancillary service*.

1. Atraksi (*attraction*), potensi atraksi wisata di kawasan Kota Tua TBS saat ini adalah wisata *heritage*, selanjutnya perlu dikembangkan atraksi lainnya untuk menarik wisatawan nusantara maupun mancanegara datang ke lokasi ini dalam bentuk *event* seni budaya seperti: Lampung Food Festival, Lampung Culture dan Tapis Carnival dan sebagainya.
2. Aksesibilitas (*accessibility*), karena lokasinya yang cukup strategis kawasan ini relatif mudah diakses baik dari dalam maupun luar Kota Bandarlampung. Untuk kenyamanan wisatawan, tentunya perlu disediakan semacam *shuttle bus* di dalam kawasan, maupun dari tempat tinggal wisatawan, baik dari hotel dan dari lokasi pintu masuk Kota Bandarlampung (bandara, pelabuhan atau terminal).
3. Amenitas (*amenities*), beberapa fasilitas untuk akomodasi/ sudah ada di kawasan ini, seperti Hotel Bintang 3 maupun Hotel Bintang 2 (Hotel Sriwijaya, Yunna Hotel), pusat perbelanjaan Chandra, toko oleh-oleh khas Lampung dan pusat jajanan makanan tradisional.
4. Paket Wisata (*availability packages*), paket wisata yang dapat dikembangkan di sini adalah paket wisata sejarah atau warisan (*heritage*), paket wisata kuliner, dan lain lain.
5. *Ancillary Service* yang sudah dimiliki kawasan Kota Tua Teluk Betung Selatan seperti: Bank, ATM Bersama, apotek dan rumah sakit. Penyebaran produk wisata di Kawasan Kota Tua Teluk Betung Selatan dapat dilihat pada Gambar 3.



Gambar 3: Persebaran Produk Wisata di Kawasan Kota Tua TBS.

2. 3. Konsep Pengembangan Jalur Wisata Kawasan Heritage TBS

Kawasan Kota Tua Teluk Betung Selatan memiliki beberapa bangunan tua dan bersejarah yang memiliki potensi sebagai destinasi wisata *heritage*, seperti: Vihara Thay Hin Bio, masjid Jamii' Al-Anwar, serta bangunan-bangunan yang bergaya arsitektur kolonial Belanda (*indische*) seperti: gedung Bioskop Queen, Losmen Malaya dan beberapa ruko dan rumah tinggal yang berada di sekitaran kawasan tersebut. Adapun identifikasi bangunan tua pada kawasan ini adalah sebagai berikut:

- a. Bangunan bergaya Arsitektur *Indische*. Di sekitar Kawasan Kota Tua Teluk Betung Selatan terdapat beberapa bangunan tua yang memiliki gaya Arsitektur *Indische*, seperti: bangunan rumah toko (ruko) yang terletak di Jl. Ikan Hiu, Jl. Ikan Bawal, dan Jl. Ikan Tongkol.
- b. Bangunan bergaya Arsitektur Tiongkok. Vihara Thay Hin Bio memiliki gaya Arsitektur Tiongkok. Terletak di Jl. Ikan Kakap, Kelurahan Pesawahan, Teluk Betung Selatan, Kota Bandarlampung, vihara ini dibangun pada tahun 1850 oleh arsitek bernama Po Heng. Vihara Thai Hin Bio adalah vihara yang merupakan saksi sejarah peradaban bangsa Tionghoa di Teluk Betung, karena vihara ini merupakan yang tertua di Kota Bandarlampung. Bangunan vihara Thay Hin Bio menghadap ke arah barat, terdiri dari empat bagian utama, yaitu halaman depan, ruang utama, bangunan samping,

dan bangunan tambahan. Halaman depan vihara ditandai dengan keberadaan gapura, tiang pagoda untuk membakar kertas dan sepasang patung singa.

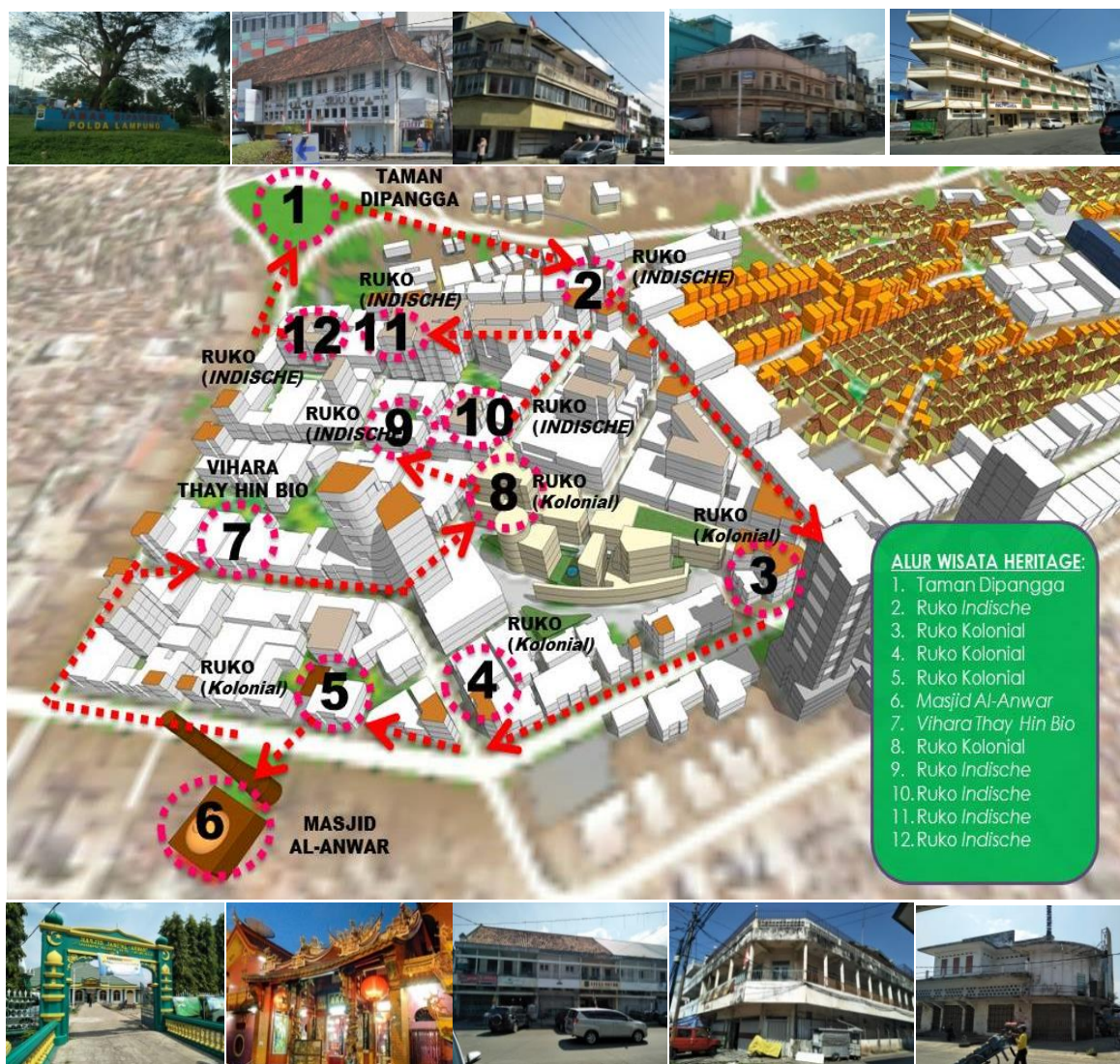
- c. Bangunan Bergaya Arsitektur Kolonial Belanda. Merupakan bangunan pada masa lampau yang memiliki keterkaitan akan sejarah bangsa Indonesia pada saat kolonial Belanda menduduki Indonesia, khususnya di wilayah Kota Bandar Lampung dan kawasan pesisir Teluk Betung Selatan.
- d. Bangunan bergaya Arsitektur Islam. Di kawasan Kota Tua Teluk Betung Selatan terdapat Masjid Jami Al-Anwar yang terletak di Jl. Laksamana Malahayati dan didirikan pada tahun 1839 yang pada saat itu masih berupa sebuah mushola dengan menggunakan tiang bambu dan atap rumbia. Pada tahun 1883 peristiwa meletusnya gunung berapi Krakatau mengakibatkan bangunan ini hancur dihantam gelombang tsunami dan dibangun ulang kembali pada tahun berikutnya.

Bangunan-bangunan tua dan mengandung nilai sejarah tersebut tersebar di beberapa ruas jalan dan mengelompok di kawasan Kota Tua (Lihat Gambar 4). Saat ini bangunan tersebut berada di antara toko-toko oleh-oleh makanan dan cinderamata khas Lampung. Tidak hanya pada hari libur, tetapi hampir setiap hari ramai dikunjungi wisatawan. Hanya saja kawasan ini belum tertata baik, sehingga wisatawan tidak merasa nyaman. Jika kawasan ini ditata akan dapat menahan wisatawan tinggal lebih lama dengan menikmati makanan maupun suasana kawasan yang khas.



Gambar 4. Sebaran Bangunan dan Tempat Bersejarah di Kota Tua TBS.

Di samping perlunya melestarikan bangunan tua dan bersejarah tersebut di atas, juga perlu dirancang pola atau jalur wisata di kawasan ini. Pola pergerakan wisatan yang diatur melalui jalur wisata akan memberikan pengalaman berbeda, karena bisa dibangun suatu rangkaian cerita yang menarik. Pola atau jalur wisata juga dirancang untuk memudahkan wisatawan menikmati obyek wisata. Jalur wisata biasanya berbentuk *loop* atau lingkaran, sehingga jalur pergi dan pulang berbeda. Pengembangan jalur wisata di kawasan Kota Tua Teluk Betung Selatan dapat dimulai dari Taman Dipangga dan berakhir kembali di Taman Dipangga. Jalur pengembangan wisata heritage dimulai dari Taman Dipangga, Jalan Ikan Tenggiri, Jalan W.R Supratman, Jalan Ikan Hiu, Jalan Ikan Bawal, Jalan Laksmana Malahayati, Jalan Ikan Tenggiri, Jalan Ikan Kakap, Jalan Ikan Hiu, Jalan Ikan Tongkol, Jalan Ikan Tenggiri, Jalan Ikan Bawal, dan berhenti kembali di Taman Dipangga. Jalur wisata *heritage* dapat dilihat pada Gambar 5.



Gambar 5. Peta Jalur Wisata Heritage di Kawasan Kota Tua TBS.

3. Penutup

Posisi pengembangan kawasan Kota Tua Teluk Betung Selatan (TBS) dalam kebijakan Pemerintah Kota Bandarlampung belum cukup kuat. Beberapa dokumen perencanaan pembangunan, mulai dari RPJMD, RTRW, RIPPDA dan RDTRK, baru RIPPDA yang menyebutkan bahwa perlu pengembangan kawasan ini menjadi satu destinasi pariwisata Kota Bandarlampung.

Strategi pengembangan produk wisata dengan pendekatan 5A dapat dilakukan untuk mendukung jalur wisata *heritage* di Kawasan Kota Tua TBS sebagai daya tarik wisatawan nusantara (wisnus) maupun wancanegara (wisman) dengan menekankan pada diversifikasi produk wisata, mulai dari makanan, minuman serta hasil kerajinan yang menjadi ciri khas kawasan Kota Tua TBS.

Jalur pengembangan wisata *heritage* dimulai dari Taman Dipangga, Jalan Ikan Tenggiri, Jalan W.R Supratman, Jalan Ikan Hiu, Jalan Ikan Bawal, Jalan Laksmana Malahayati, Jalan Ikan Tenggiri, Jalan Ikan Kakap, Jalan Ikan Hiu, Jalan Ikan Tongkol, Jalan Ikan Tenggiri, Jalan Ikan Bawal, dan berhenti kembali di Taman Dipangga.

DAFTAR PUSTAKA

- [1] Ashworth GJ, Tunbridge JE. The Tourist-Historic City. London: Belhaven; 1990.
- [2] Persada C. Perencanaan Pariwisata dalam Pembangunan Wilayah Berkelanjutan: Teori dan Praktik. Bandar Lampung: Penerbit AURA; 2018.
- [3] Ishar SI, Sadad I. Analisis Spirit of Place Kawasan Pasar Teluk Bandarlampung sebagai Wujud Konservasi Kawasan Kota Tua [Laporan Akhir Penelitian]. Bandarlampung: Universitas Bandar Lampung; 2017.
- [4] Octadynata A, Persada C, Prasetyo E. Rancangan Kawasan Kota Tua Teluk Betung Selatan sebagai Destinasi Wisata Kota Bandarlampung. Losari: Jurnal Arsitektur Kota dan Permukiman, Vol. 5 No. 2 Agustus 2020. URL artikel: <http://jurnal.ft.umi.ac.id/index.php/losari>. Makassar: Universitas Muslim Indonesia; 2020.
- [5] Pemerintah Kota Bandarlampung. Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Bandarlampung 2011-2030. Bandarlampung; 2020.
- [6] Pemerintah Kota Bandarlampung. Rencana Induk Pengembangan Pariwisata Kota Bandarlampung, 2021-2025. Bandarlampung; 2021.

Pola dan Gaya Arsitektur Indis sebagai Kekayaan Budaya dalam Mendukung Wisata di Provinsi Lampung: Studi Kasus Arsitektur Bangunan Indis di Kota Metro

Indro Sulistyanto, Ikatan Arsitek Indonesia Kota Surakarta, indosulistyanto@yahoo.co.id

Brian Anggitasari, Ikatan Arsitek Indonesia Kota Surakarta, brianggita@gmail.com

Abstrak

Benda Warisan Budaya dan Cagar Budaya yang sarat dengan kandungan kesejarahan dan kebudayaan memiliki tingkat signifikan yang tinggi untuk dilestarikan. Kedudukan ini dipertegas dengan hadirnya seperangkat perundang-undangan yang sangat relevan dengan keperluan ini. Yang menjadi induknya adalah Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 1992 tentang Benda Cagar Budaya. Disebutkan dalam konsideran Undang-Undang tersebut bahwa Benda Cagar Budaya penting untuk dilestarikan demi terpeliharanya jati diri setempat. Bagi Kota Metro, jelas bahwa Benda Warisan Budaya dan Cagar Budaya yang menjadi salah satu cikal bakal hasil budaya leluhur, merupakan wujud identitas dan sumber kebanggaan bagi masyarakat yang tidak boleh dihilangkan. Benda Warisan Budaya dan Cagar Budaya perlu dilestarikan, bukan hanya kehidupan sosial budaya saja, melainkan juga segala artifak, petilasan dan benda-benda tinggalan yang gayut dengan kehidupan di masa lalu. Pemahaman tentang penelitian arsitektur dan beberapa hal yang berkaitan dengan Benda Warisan Budaya dan Cagar Budaya menurut gaya arsitekturnya perlu dipahami. Dalam penelitian ini, dibatasi pada pola dan gaya arsitektur pada periode Indis yang selama kurun waktu lalu tumbuh dan berkembang sebagai Benda Warisan Budaya dan Cagar Budaya di Provinsi Lampung, dalam Studi Kasus: Arsitektur Bangunan Indis di Kota Metro. Beberapa bangunan dengan pola dan gaya Arsitektur Indis yang ada di Kota Metro, menjadi sampel dari kegiatan penelitian ini karena berkembangnya gaya dan pola arsitektur bangunannya yang menunjukkan corak Arsitektur Indis, dan sangat mungkin nantinya ditindaklanjuti dengan penelitian Arsitektur Indis pada kota dan kabupaten lain di Provinsi Lampung.

Kata Kunci: Arsitektur Indis, warisan budaya, wisata, Kota Metro

1. Pendahuluan

Luasnya wilayah Provinsi Lampung yang terdiri atas 15 kabupaten dan kota menjadi pertimbangan kegiatan penelitian ini secara spasial memerlukan waktu yang panjang, sehingga pada penelitian kali

ini baru diorientasikan pada beberapa artefak yang ada di Kota Metro. Pertimbangan ini tidak terlepas dari prediksi awal potensi kekayaan Arsitektur Indis banyak didapatkan di kota tersebut, walaupun tidak menutup kemungkinan ditemukannya artefak di beberapa kabupaten yang lain. Kekayaan Arsitektur Indis tidak bisa dipungkiri dari sejarah panjang perdagangan rempah-rempah pada zaman VOC.

Kedudukan penelitian tentang Pola dan Gaya Arsitektur Indis sebagai Kekayaan Budaya dalam Mendukung Wisata di Provinsi Lampung, dengan Studi Kasus: Arsitektur Bangunan Indis di Kota Metro menjadi bagian yang penting untuk dapat melakukan inventarisasi atas elemen-elemen arsitektur yang ada pada setiap Benda Warisan Budaya dan Cagar Budaya periode Indis yang ada di seluruh wilayah Kota Metro. Adalah merupakan suatu kerja yang sangat besar untuk dapat memperoleh keseluruhan elemen arsitektur pada setiap Benda Warisan Budaya dan Cagar Budaya tersebut, namun sebagai langkah awal, maka kegiatan ini dapat menjadi gambaran umum dari keseluruhan Benda Warisan Budaya dan Cagar Budaya periode Indis yang tersebar di Kota Metro, maupun nantinya di seluruh Provinsi Lampung.

Sebagai bagian dari sejarah panjang Provinsi Lampung, maka keberadaan Benda Warisan Budaya dan Cagar Budaya periode Indis yang tersebar di Kota Metro, maupun nantinya di seluruh Provinsi Lampung akan menjadi pertimbangan untuk dipertimbangkan sebagai Benda Cagar Budaya. Menurut Undang-Undang Nomor 5 tahun 1992 tersebut, Benda Cagar Budaya didefinisikan sebagai segala benda baik buatan maupun alam, baik bergerak atau tidak bergerak, baik utuh maupun parsial yang berumur lebih dari 50 tahun atau mempunyai kekhasan tertentu atau bergaya lama (lebih dari 50 tahun), dan yang mempunyai arti penting dalam hal kesejarahan, ilmu pengetahuan dan kebudayaan. Terkait dengan Benda Cagar Budaya adalah Situs, yakni lokasi atau yang diduga sebagai lokasi dari Benda Cagar Budaya *plus* area sekitar tertentu yang menjadi lingkungan pengaman. Keduanya, perlu dilestarikan dan dimanfaatkan untuk keperluan tertentu sejauh tidak bertentangan dengan maksud-maksud pelestariannya.

2. Pembahasan

2. 1. Potensi Pelestarian Benda Warisan Budaya dan Cagar Budaya

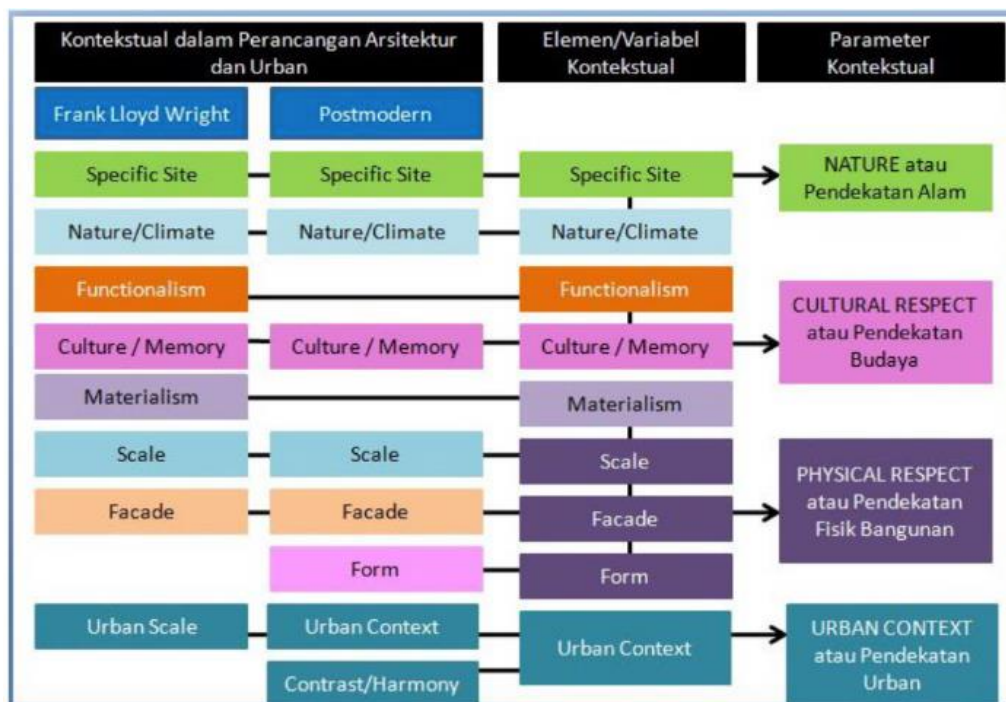
Arsitektur bangunan bernuansa periode Indis di Kota Metro diharapkan dapat meningkatkan harkat dan martabat kemanusiaan dengan ciri yang spesifik, sebagai berikut:

- a. Mampu menciptakan keindahan karya arsitektur yang mewakili zamannya,
- b. Terciptanya estetika bangunan melalui elemen-elemen arsitektur yang ada pada setiap bagian bangunan,
- c. Mampu memberikan perlindungan atas kebutuhan akan privasi sesuai dengan fungsi yang diwadahnya, dan

- d. Mampu memberikan gambaran yang jelas kedudukan program ruang yang memiliki fungsi publik maupun fungsi privat.

Penelitian ini dilakukan dengan penalaran yang bersifat **induktif**. Menurut [1], induksi adalah penelitian berdasarkan pengamatan sampai dengan penyimpulan, sehingga terbentuk generalisasi empirik. Tipe penelitian ini menerapkan tipe penelitian eksplikatif atau deskriptif. Eksplikatif atau deskriptif, yaitu memberikan gambaran data arkeologi yang ditemukan, baik dalam kerangka waktu, bentuk, maupun keruangan serta mengungkap hubungan di antara berbagai variabel penelitian.

Pendekatan yang diterapkan dalam penelitian ini adalah pendekatan dalam ilmu studi arsitektur. Salah satu pendekatan dalam studi arsitektur adalah pendekatan kontekstual. Referensi [2] menjelaskan bahwa terdapat beberapa pendekatan kontekstual dalam perancangan arsitektur yaitu: (1) Pendekatan Budaya (*Cultural Respect*), (2) Pendekatan Alam (*Nature*), (3) Pendekatan Urban (*Urban Context*), dan (4) Pendekatan Fisik Bangunan (*Physical Respect*). Dalam referensi [2] tersebut juga didapatkan bagan terkait pendekatan kontekstual sebagai berikut:



Gambar 1. Bagan Parameter Pendekatan Konseptual [2].

Berdasarkan bagan tersebut, penerapan pendekatan dalam penelitian ini mengacu pada pendekatan fisik bangunan (*physical respect*) yang meliputi variabel *scale*, *facade*, dan *form*. Penerapan pendekatan tersebut dipilih terkait obyek dan tujuan dalam penelitian ini. Selain itu, pendekatan fisik bangunan

dalam pendekatan kontekstual dapat diselaraskan dengan metode analisis secara arkeologi yang digunakan dalam penelitian ini.

2. 2. Kebijakan Revitalisasi Warisan Budaya dan Cagar Budaya

Ada satu anggapan bahwa suatu penataan kembali akan dapat mendorong, mengarahkan serta mengendalikan pembangunan, maka penggunaan ruang dan bangunan diharapkan akan tertata baik. Tetapi yang sering terlupakan adalah bahwa produk penataan kembali belum mencakup aturan terhadap bangunan khusus pada suatu kawasan. Oleh karena itu untuk mewujudkan suatu pengendalian bangunan yang telah direncanakan perlu tindak lanjut dengan peraturan bangunan. Beberapa peraturan Pemerintah Daerah Kota Metro perlu ditindaklanjuti, salah satunya melalui penelitian ini.

Kebijakan revitalisasi tersebut akan menjadi gambaran yang menjadi landasan atas hasil penelitian arsitektur terkini dari bangunan Benda Warisan Budaya dan Cagar Budaya pada periode Indis, yang nantinya akan dijadikan sampel penelitian, dari sejak perencanaan awal, sampai dengan beberapa bagian bangunan, yang karena kondisinya telah mengalami revitalisasi. Penelitian ini tidak sepenuhnya memberi gambaran originalitas, namun paling tidak dapat memberi runtutan atas gaya arsitektur bangunan warisan budaya dan cagar budaya yang masih dapat ditemu-kenali sampai saat penelitian ini dilakukan.

Apapun hasil yang diperoleh dari penelitian ini sangat tergantung dari hasil revitalisasi yang telah dilakukan, termasuk di dalamnya langkah-langkah yang telah dilakukan demi tetap terjaga dan terpeliharanya kelestarian dan mutu lingkungan hidup di sekitar masing-masing Benda Warisan Budaya dan Cagar Budayanya. Kondisi tersebut tentunya akan berpengaruh terhadap upaya untuk menghadirkan dan menampakkan eksisting bangunan Benda Warisan Budaya dan Cagar Budaya itu sendiri maupun terhadap lingkungan seutuhnya.

Permasalahan yang menjadi pertimbangan dari dilakukannya penelitian ini tidak akan dapat dilepaskan dari transformasi fungsi dari masing-masing bangunan Benda Warisan Budaya dan Cagar Budaya, karakteristik khusus masing-masing bangunan (sejarah, arsitektur, sosial, budaya) serta arah dan kebijaksanaan Pemerintah Kota Metro dalam perencanaan dan pembangunan pada lingkungan bangunan Benda Warisan Budaya dan Cagar Budaya selama ini berlangsung, meliputi: penyelenggaraan revitalisasi, persyaratan keselamatan bangunan, persyaratan perijinan bangunan, pengawasan mendirikan bangunan, pembinaan yang selama ini dilakukan. Aset bangunan Benda Warisan Budaya dan Cagar Budaya sebagai gambaran substansi dari penelitian ini, berupa pemahaman arsitektur bangunan bernuansa daerah, pola arsitektur, dan gaya arsitektur Periode Indis yang selama ini tumbuh dan berkembang dari masa ke masa.

Arsitektur bangunan dalam konteks penelitian ini, adalah arsitektur bangunan yang memiliki nuansa budaya daerah di Kota Metro, berupa arsitektur bangunan yang tumbuh dan berkembang yang terwujud dalam peninggalan arsitektur bangunan pada masa Kolonial Belanda khususnya pada periode Indis. Bangunan baik berupa gedung maupun non gedung, dimaknai sebagai wujud fisik hasil pekerjaan konstruksi yang menyatu dengan tempat kedudukannya, sebagian atau seluruhnya berada di atas dan atau di dalam tanah maupun air. Bangunan gedung yang dimaksud dalam penelitian ini adalah bangunan yang berfungsi sebagai tempat manusia melakukan kegiatannya, baik untuk keperluan hunian atau tempat tinggal, kegiatan keagamaan, kegiatan sosial dan budaya, maupun kegiatan khusus yang direncanakan. Sedangkan bangunan non gedung adalah bangunan yang tidak berfungsi sebagai tempat usaha manusia melakukan kegiatannya, yang dapat berupa perabot ruang luar (*outdoor furniture*), jalan sirkulasi untuk pergerakan manusia (*circulation paving*), maupun saluran air (*water drainage*).

Bangunan cagar budaya yang dimaksudkan dalam penelitian ini, adalah susunan binaan yang terbuat dari benda alam, atau benda buatan manusia, untuk memenuhi kebutuhan akan ruang berinding dan atau tidak berinding, serta beratap. Situs cagar budaya, adalah lokasi yang berada di darat dan atau di air yang mengandung benda cagar budaya, bangunan cagar budaya, dan atau struktur cagar budaya, sebagai hasil kegiatan manusia atau sebagai bukti kejadian pada masa lalu. Kawasan cagar budaya, adalah satuan ruang geografis yang memiliki dua situ budaya atau lebih, yang letaknya berdekatan dan atau memperlihatkan ciri tata ruang yang spesifik. Sedangkan warisan budaya bersifat kebendaan, merupakan: benda, bangunan, struktur, situs, kawasan di darat dan atau di air, yang memerlukan upaya pelestarian oleh keberadaannya, karena memiliki nilai penting yang nantinya tercatat dalam Daftar Warisan Budaya Daerah, tetapi belum ditetapkan sebagai cagar budaya, dan diberlakukan sama dengan cagar budaya.

Gaya Arsitektur, dalam penelitian ini dimaknai sebagai ciri khas yang muncul dalam wajah fisik (visual) penampilan suatu bangunan (obyek) arsitektur, akibat dipilihnya suatu wujud bentuk, rupa, teknik desain, dan teknik pengerjaan khusus (dengan teknologi tertentu) yang mengacu pada suatu periode masa budaya arsitektur. Pola arsitektur, dalam penelitian ini dimaknai sebagai kriteria perancangan arsitektur yang sesuai dengan tampilan bangunan dan gaya arsitektur bangunan pada masanya, sesuai dengan kriteria dan bentuk arsitektur saat diciptakannya. Perancangannya dapat berupa: lestari asli, selaras sosok, dan selaras parsial.

2. 3. Kajian Awal Tipologi Bangunan Indis di Kota Metro

Indis berasal dari istilah *Nederlandsch Indie* atau Hindia Belanda. Orang Belanda pertama kali datang ke Indonesia pada tahun 1619. Kehadiran orang Belanda selama tiga abad di Indonesia tentu memberi pengaruh pada berbagai macam aspek kehidupan. Perubahan antara lain juga terlihat pada seni bangunan atau arsitektur. Pada mulanya bangunan dari orang-orang Belanda di Kota Metro, bertolak dari Arsitektur Kolonial yang sesuai dengan kondisi tropis dan lingkungan budaya, yang sering disebut *landhuizi*, yaitu hasil perkembangan rumah tradisional Hindu yang diubah dengan penggunaan teknik, material batu, besi, dan genteng atau seng. Arsitek yang terkenal saat itu adalah Wolff Schoemaker, DW Berrety, dan Cardeel.

Kebudayaan Indis adalah kebudayaan campuran yang didukung oleh segolongan masyarakat Hindia Belanda di Kota Metro. Percampuran budaya tersebut meliputi berbagai unsur kebudayaan. Pada masa awal kehadirannya di daerah Kota Metro, peradaban Belanda mendominasi kebudayaan Indonesia. Kemudian lambat laun menjadi pembauran. Tetapi, sebelum terjadi pencampuran budaya ini, peradaban Indonesia sudah tinggi. Arsitektur Indis merupakan asimilasi atau campuran dari unsur-unsur budaya Barat terutama Belanda dengan budaya Indonesia khususnya yang berkembang di Kota Metro pada waktu itu.

Perkembangan Kota Metro maupun kawasan sebagai bagian dari sebuah kota pada hakekatnya merupakan upaya untuk melanjutkan sekaligus mengarahkan perjalanan sejarahnya agar identitas dapat terus dijaga. Ketika menghadapi kompleksitas kehidupan yang terus meningkat diperlukan paradigma dan teori yang tepat untuk memahami sebuah kawasan sehingga dapat berkembang tanpa meninggalkan identitasnya. Seperti yang kita ketahui bahwa perkembangan kawasan Indis di Kota Metro pada masa lalu sangatlah pesat.

Masyarakat Kota Metro (khususnya pendatang dari Jawa) cukup aktif. Dalam proses pencampuran budaya ini, budaya masyarakat Kota Metro tidak lenyap. Peran kepribadian budaya masyarakat Kota Metro (lokal genius) ikut menentukan dalam memberi warna dalam kebudayaan Indis. Unsur-unsur kebudayaan Belanda tersebut mula-mula dibawa oleh pedagang dan pejabat VOC, kemudian rohaniawan Protestan dan Katolik juga mengikutinya. Peran para cendekiawan dalam mengembangkan kebudayaan Indis sangat besar dalam bidang pendidikan, teknologi pertanian, dan transportasi, khususnya setelah politik liberal dijalankan oleh pemerintahan kolonial. Dalam tahap berikutnya, kaum terpelajar Indonesia mendapat pendidikan Eropa dalam melanjutkan pendidikan di Belanda, menurut berbagai bidang kebudayaan Indis di Indonesia. Hasil perpaduan menunjukkan bahwa ciri-ciri barat (Eropa) tampak lebih menonjol dan dominan. Keadaan alam tropis Kota Metro menentukan dalam mewujudkan hasil karya budaya.

Dengan demikian, dapat dirumuskan bahwa perkembangan arsitektur Indis di Kota Metro berawal dari penguasaan Indonesia oleh VOC. Pada awalnya gaya arsitektur masih menggunakan gaya tradisional

Belanda, namun seiring perjalanan waktu, gaya ini terus berkembang, mulai dari penyesuaian terhadap iklim tropis, hingga penyesuaian terhadap unsur-unsur arsitektur tradisional Indonesia.

Arsitek-arsitek Belanda melakukan berbagai pendekatan untuk rancangan arsitektur di Hindia Belanda. Selain unsur-unsur tropis, juga memasukkan unsur-unsur tradisional Indonesia [3]. Dan dalam mempelajari arsitektur tradisional Indonesia, mereka menekankan agar desain tersebut dapat bersahabat dengan iklim dan kondisi lainnya [4]. Dalam referensi yang sama disebutkan beberapa inovasi dalam desain menanggapi iklim tropis adalah:

- a. Membuat beranda terbuka di depan, belakang, atau sekeliling bangunan;
- b. *Overhang* yang lebar untuk melindungi permukaan dinding dan jendela dari sinar matahari langsung dan hujan;
- c. Ketinggian *plafond* 4 meter dan ventilasi alamiah diatas pintu dan jendela; dan
- d. Taman tropis dengan pepohonan yang cukup.

Sedangkan penggunaan dari unsur seni tradisional, diterapkan pada ragam hiasnya. Arsitek Belanda menghargai detail-detail yang penuh ekspresi dan mengagumkan pada seni tradisional Indonesia sehingga dijadikan sebagai bahan ide untuk membangun arsitektur modern di Hindia Belanda [5]. Pada referensi ini disebutkan bahwa ragam hias pada bangunan berarsitektur Indis dapat dilihat dari:

- a. Bentuk atap dan hiasan *kemuncak*

Bentuk atap dapat menggunakan bentuk model Belanda, dapat pula menggunakan bentuk atap tradisional Indonesia seperti *joglo*, *limasan*, *pencu*, rumah kampung, dan sebagainya. Sedangkan untuk material menggunakan material yang terdapat di lingkungan seperti genteng, bambu, daun pohon palem, rerumputan, dan sebagainya. Sedangkan hiasan *kemuncak* dapat berupa:

- 1) Penunjuk arah tiupan angin (*windwijzer*)
- 2) *Tadhah Angin*: di Belanda, ragam hias pada *tadhah angin* memiliki makna simbolik. Namun pada bangunan Indis di Indonesia, ragam hias itu sudah kehilangan maknanya dan hanya berfungsi sebagai hiasan.

- b. Ragam Hias Pasif dari Material Logam

Ragam hias yang melengkapi bagian rumah dari bahan besi, misal untuk pagar serambi (*stoep*), penyangga atap emper bagian depan dan belakang rumah (*kerbil*), penunjuk arah mata angin, lampu halaman, lampu dinding, dan kursi kebun.

- c. Tubuh Bangunan

Ragam hias yang terdapat pada tubuh bangunan seperti kolom bangunan dan lubang angin. Ragam hias pada lubang angin dapat berupa ukiran. Sedangkan pada kolom bangunan menggunakan gaya Doria, Ionia, dan Corinthia yang susunannya terdiri atas kepala, tubuh, dan kaki tiang.

Perjalanan sejarah membawa Kota Metro menjadi ajang perpaduan berbagai budaya arsitektur. Arsitektur tradisional masyarakat Kota Metro (yang dipengaruhi budaya pendatang dari Jawa) yang istimewa karena konstruksi kayunya, arsitektur China yang memperkaya arsitektur lokal dengan konstruksi dan gaya bangunan bermaterial batu bata yang tebal dan masif. Serta arsitektur Eropa, *Landa*, yang kokoh-kaku, tinggi besar, serta elegan dengan gaya *priyayi* moderen.

Memandang arsitektur di Kota Metro bisa jadi dari bentuk kebendaannya, *nomina*, yaitu mengenali arsitektur secara *wadag*, berdasarkan acuan langgam, *style*, bentuk geometrisnya. Arsitektur sebagai sebuah perkakas budaya fisik untuk memenuhi fungsi-fungsi kegiatan orang Metro selama ini. Arsitektur kota menjadi pemenuhan tuntutan warganya sekaligus menggambarkan pencapaian teknologi konstruksi membangun dan estetika visual. Di sini budaya masa terakomodasikan secara layak, sesuai selera warga kotanya yang semakin maju dan terbuka. Sejarah menunjukkan bahwa arsitektur Eropa, atau lebih tepatnya menggunakan istilah Arsitektur Indis, terlanjur menjadi ikon bagi kota budaya ini.

Perkembangan menarik terjadi pada dekade 80-an, wacana Arsitektur Kolonial ramai diperbincangkan mengenai perlunya merawat, atau menghilangkan langgam Arsitektur Indis tersebut. Akan tetapi kearifan para seniman, sejarawan – dan tentu saja pemerintah waktu itu – yang mendorong serta sangat menekankan betapa pentingnya melestarikan artifak arsitektur masa lalu, termasuk Arsitektur Indis buatan para penjajah itu. Sebagaimana diketahui Arsitektur Indis berkembang pesat semenjak Politik Etis dideklarasikan penguasa negeri Belanda tahun 1901. Politik balas budi Belanda terhadap rakyat Hindia Belanda agar selain rakyat hidupnya menjadi lebih layak, dalam batasan kesejahteraan pribumi, juga agar tetap setia mengabdikan pada Belanda. Orang pribumi yang menjadi pegawai Belanda seolah mendapat rejeki terutama meningkatnya posisi status sosial mereka. Hingga datang Jepang mengakhiri semua itu, termasuk budaya Indis [6].

2. 4. Kajian Pola dan Gaya Arsitektur Bangunan Indis di Kota Metro

Mencermati denyut kehidupan di Kota Metro dengan berbagai keramaian warga kota yang beraktivitas, sejalan dengan tumbuh dan berkembangnya beberapa bagian wilayah kota, tidak dipungkiri adanya bangun-bangunan ‘lama’ yang ada di tengah berkembangnya bangunan dengan penampilan modern, sejalan dengan berkembangnya desain arsitektur modern di Kota Metro. Sejumlah bangun-bangunan ‘lama’ tersebut bisa jadi menjadi saksi bisu dari perjalanan sejarah Kota Metro.

Diperlukan kearifan untuk bisa melakukan kajian / penelitian yang menyebutkan bahwa beberapa bangunan di Kota Metro adalah bangunan berarsitektur Indis atau bergaya kolonial, akan tetapi dari ciri-ciri yang nampak, mudah diidentifikasi [7]. Dari beberapa kajian teoretik sangat mungkin keberadaan beberapa bangunan ‘lama’ tersebut berciri Arsitektur Indis apabila dilihat dari pola dan gaya arsitektur bangunannya.

Sepertinya keberadaan rumah-rumah berarsitektur kolonial / Indis ini belum semua terinventarisasi oleh Pemerintah Kota Metro, sehingga data lengkap yang pasti mengenai hal ini juga belum ada. Kondisi ini yang menjadi tantangan selanjutnya, apakah beberapa bangunan yang berciri Arsitektur Indis ini, nantinya layak untuk menjadi warisan budaya Kota Metro.

Sebagai fenomena historis, gaya hidup dan budaya Indis sangat erat hubungannya dengan faktor politik kolonial. Situasi pemerintahan kolonial mengharuskan penguasa bergaya hidup, berbudaya, serta membangun gedung dan rumah tinggalnya (*landhuizen*) menggunakan ciri yang berbeda dengan rumah pribumi. Kebanyakan bangunan-bangunan itu berfungsi selain sebagai tempat tinggal pejabat sipil dan militer, juga bangunan fasilitas sosial, dan perkantoran administrasi [5].

Sebagai ibukota kolonisasi tentunya memiliki peran yang sangat strategis sebagai pusat pemerintahan di mana Asisten Wedana berkedudukan. Tidak sulit menemukan beberapa bangunan bergaya Indis di Kota Metro, karena dari tampilan luar sangat berbeda dengan arsitektur saat ini. Ada beberapa bangunan yang dapat ditengarai sebagai bangunan dengan pola dan gaya arsitektur Indis di Kota Metro, yang memerlukan kajian / penelitian lebih lanjut, sehingga diperoleh sejarah keberadaannya, dan kontribusinya bagi upaya menelusuri jejak sejarah, sehingga tidak menjadi bangunan tanpa makna.

a. Bangunan di Jalan Diponegoro No. 6, Imopuro, Kecamatan Metro Pusat, Kota Metro

Saat ini berupa bangunan yang tidak terpelihara dengan baik, terlihat kotor, kusam, dan terkesan lapuk termakan oleh zaman. Tidak ada yang menarik dari rumah tua ini kecuali dilihat dari sisi sejarahnya, kondisi ini mendorong untuk dilakukannya kajian sejarah maupun pola dan gaya arsitektur, agar keberadaan bangunan sebagai aset budaya Kota Metro dapat terkuak lebih dalam.



Gambar 2. Pola dan Gaya Arsitektur Indis Terlihat dari Batu Alam pada Dinding dan Pola Penghawaan berupa Lubang Angin di atas Kusen-kusen Pintu dan Jendelanya.

Sejarah panjang dari bangun bangunan ini mempunyai runutan sejarah berperan banyak bagi Kota Metro, sebagai tempat tinggal pejabat pemerintahan kolonial Hindia Belanda. Walaupun masih perlu ditelusuri lebih jauh pejabat setingkat apa dan dari golongan orang Belanda atau warga pribumi yang dahulu menempati pada waktu itu. Namun saat ini kita bisa membayangkan peran pentingnya.

Pola dan gayaArsitektur Indis sangat nampak dari rumah tinggal ini, karena sangat berbeda dengan beberapa bangunan tradisional masyarakat Kota Metro saat itu. Salah satu pola dan gaya Arsitektur Indis dari bangun bangunan ini adalah bagian pondasi rumah selalu menggunakan batu alam yang disusun hampir setinggi pinggang orang dewasa (120 centimeter).

Walaupun masih harus mengalami penelitian lebih lanjut sebagai bangunan dengan gaya dan pola Arsitektur Indis, bentuk atap bisa menunjukkan strata pemakainya. Bentuk atap pelana dan hiasan *kemuncak* akan menunjukkan tingkatan kekuasaan penghuninya. Bentuk atap teras sangat menyesuaikan dengan pola atap pelana bangunan utamanya. Masih banyak hal yang perlu untuk didalami dari “isi” di dalam bangunan, yang berhubungan dengan program ruang, pola lantai, struktur dinding dan penyekatnya, pola plafond, walaupun secara eksterior ketinggian bangunan sudah mendukung sebagai bangun bangunan dengan pola dan gaya arsitektur indis.

b. Bangunan di Jalan Jenderal Sudirman No. 137, Kota Metro

Sejarah keberadaan bangunan ini masih perlu diteliti dan kontribusinya sebagai bangunan yang memberi warna bagi sejarah Kota Metro. Namun pada posisinya yang berada kawasan strategis kota, sangat dimungkinkan bahwa keberadaannya mempunyai kedudukan yang penting pada zamannya. Bentuk atap limasan, menunjukkan strata yang tinggi sebagai bangunan dengan pola dan gaya Arsitektur Indis. Hiasan *kemuncak* atap masih terlihat sisa-sisanya, perlu penelitian lebih lanjut tentang bentuk hiasan *kemuncak* ini. Demikian pula kemungkinan hiasan pada ujung-ujung *jurai*. *Listplank* masih terlihat bentuknya dari papan satu lapis, tanpa talang, sehingga air hujan langsung tercurah.



Gambar 3. Pola dan Gaya Arsitektur Indis yang Simetris Menampakkan Ciri Khas sebagai Bangunan Indis untuk Strata yang Tinggi.

Dengan pola dan gaya arsitektur yang sama di Kota Metro, bangunan ini menampilkan pola dan gaya Arsitektur Indis, dengan ciri khasnya terpasang batu alam sebagai variasi penghias dinding di bagian depan bangunan. Batu alam yang ditempel di bagian depan melingkar sampai ke teras bangunan. Sangat mungkin dahulu teras ini beratap, namun saat ini atap terasnya tidak terlihat lagi. Pintu terletak tepat di tengah teras, diapit jendela simetris di sisi kanan kiri, serta bentuk jendela yang geometris dilengkapi teritis agar air hujan tidak langsung masuk ke dalam.

Bangunan ini dilengkapi *paviliun* (bangunan tambahan) di sisi kiri dan kanannya. Pada bagian atas pintu dijumpai sebuah cermin kecil, menandakan bangunan ini pernah dimiliki oleh keluarga Tionghoa. Melihat halaman yang luas, sangat mungkin sebelumnya merupakan taman di bagian depan bangunan, demikian pula dengan halaman simetris di kiri dan kanan bangunan.

c. Bangunan Pola dan Gaya Arsitektur Indis Jengki

Ada juga salah satu bangunan Kantor RSUD Jenderal Ahmad Yani, Kota Metro. Keunikan bangunan ini dibandingkan bangunan sekitarnya adalah keberadaan lubang-lubang angin berbentuk bulat pada bagian atas dan keberadaan *teritis* di atas pintu dan jendela menjadi salah satu ciri bangunan berarsitektur kolonial. Keunikan bangunan ini dibandingkan bangunan di sekitarnya adalah keberadaan lubang-lubang angin berbentuk bulat pada bagian atas dan keberadaan *teritis* di atas pintu dan jendela menjadi salah satu ciri bangunan berarsitektur kolonial. Lubang-lubang angin ini sangat mirip dengan bentuk lubang "*bestion*" di benteng-benteng pertahanan Belanda, untuk mengintai atau menempatkan senjata.



Gambar 4. Lubang Angin Bundar Menjadi Ciri Khas Arsitektur Indis dengan Pola Asimetris pada Desain Pintu dan Jendela.

Untuk saat ini belum diketahui juga bagaimana riwayat bangunan ini. Beberapa bagian dari penyusun bangunan ini perlu diteliti lebih lanjut, mengingat adanya material-material baru, khususnya pada pintu dan jendela. Keberadaan kolom-kolom bulat pada samping bangunan, menjadi saah santu pintu masuk untuk diteliti, mengingat salah satu ciri khas Arsitektur Jengki adalah ketidak laziman pada zamannya, dengan pola-pola yang asimetris dan kaku / formal. Perlu ditelusuri lagi sejarah keberadaan pola dan gaya Arsitektur Jengki ini, termasuk periodisasi kehadirannya sebagai bangunan Indis, mengingat panjangnya sejarah keberadaan Arsitektur Jengki di Eropa, yang mengadopsi villa di pegunungan.

d. Rumah Sakit Bersalin Santa Maria

Sejarah panjang dari keberadaan Rumah Sakit Bersalin Santa Maria ini menjadi saksi bisu dari pelayanan kesehatan di Kota Metro, Kesemuanya masih terdokumentasi dengan baik. Rumah Sakit Ibu dan Anak (RSIA) lebih dikenal dengan sebutan Rumah Bersalin (RB) Santa Maria. Halaman yang terlihat sangat rapi dan bersih. RB Santa Maria yang terletak di tengah-tengah Kota Metro, di sebelah Gereja Hati Kudus dan tepat di seberang pojok kanan Taman Merdeka, adalah rumah sakit tertua yang didirikan pada tahun 1938 dengan nama St. Elisabeth atas prakarsa suster-suster Fransiskan di bawah penanganan Pastor M. Neilen, SCJ, sekaligus sebagai imam Gereja pertama yang tinggal di Kota Metro setelah dibukanya stasi misi kedua di luar Tanjungkarang, pada tanggal 1 Februari 1937.

Sesuai dengan yang tertulis dalam sejarah Rumah Sakit Umum Ahmad Yani, bahwa pada tahun 1953 sejak fungsi pelayanan kesehatan sudah dapat ditingkatkan melalui penggabungan bangsal umum pada pelayanan kesehatan Katolik (sekarang RB.Santa Maria) sebagai rawat inap bagi pasien, dan pada tahun 1970 bertambah lagi sarana bangsal perawatan umum dan perawatan bersalin. Selanjutnya, pusat pelayanan kesehatan inilah yang menjadi cikal bakal RSUD Ahmad Yani, dan Santa Maria menjadi fokus perawatan bersalin. Namun, jauh sebelum itu, keberadaan Rumah Sakit Santa Maria, mengalami pasang surut, bahkan sempat dikuasai oleh Jepang.



Gambar 6. Bangunan RB Santa Maria di Kota Metro.

Masih ada beberapa bangunan lain di Kota Metro yang masih memerlukan kajian yang lebih dalam lagi sehingga dapat dipertimbangkan sebagai Benda Cagar Budaya, dan keterkaitannya dengan sejarah Kota Metro. Dalam beberapa kasus ditemukan perubahan dari penampilan fisik bangunan, karena menyesuaikan dengan perkembangan teknologi dan bahan bangunan, maupun arsitektur kekinian. *Listplank*, penutup atap, teras, dan sangat mungkin tata ruang dalam telah mengalami modifikasi, karena tuntutan pemakainya. Namun secara umum pola dan gaya Arsitektur Indis masih terlihat dan dapat dijadikan pertimbangan untuk menjadi Benda Cagar Budaya, apabila kajian menunjukkan jejak sejarah yang penting, khususnya bagi kawasan di sekitarnya maupun Kota Metro.

Pada dasarnya dalam kajian pola dan gaya Arsitektur Indis harus dapat digunakan untuk menelaah desain beberapa bangunan itu merupakan produk kebudayaan Indis yang terlahir akibat akulturasi arsitektur Eropa dan lokal, yang menyesuaikan kondisi geografis di tanah koloninya. Tak hanya pada desain dan konstruksi, penentuan lokasi juga turut mengikuti unsur lokal.

Corak Indis tidak hanya ditemukan pada gaya arsitekturnya saja, tetapi juga pada gaya hidup pada masanya, dan sebagian lestari hingga kini. Sebenarnya banyak hal yang bisa digali dari budaya Indis, dan tidak hanya beberapa bangunan yang masih bisa ditengarai sampai saat ini, namun kebudayaan Indis masih dijumpai dan terpelihara di Kota Metro dan itu bisa menjadi pintu kajian. Tidak saja pola dan gaya arsitektur indis, namun budaya yang sampai saat ini ikut mewarnai budaya Kota Metro.

3. Kesimpulan

Hasil penelusuran keberadaan bangunan Indis yang ada di Kota Metro memiliki nilai sejarah dan arsitektur yang tinggi, sehingga akan bisa dijadikan wisata tentang sejarah masa lampau suatu kawasan yang utuh tentang desain bangunan dan lingkungan dengan corak Indis yang kental, walau telah mengalami perubahan berkaitan dengan fungsi dan pemanfaatannya. Oleh sebab itu keberadaanya harus dilestarikan. Sehingga keberadaan bangunan-bangunan Indis di Kota Metro tidak tergusur oleh pembangunan di Kota Metro yang semakin berkembang dengan pesat.

Latar belakang munculnya bentuk bangunan Indis, disebabkan oleh dua faktor. Faktor pertama terkait dengan strata sosial yang dibuat oleh bangsa Eropa di masa kolonial. Bangsa Eropa merasa mereka berada di lapisan teratas, maka untuk mengukuhkan kedudukanya di hadapan bangsa Pribumi yang dianggapnya lebih rendah, bangsa Eropa membangun bangunan tempat tinggalnya dalam bentuk yang khusus. Faktor kedua terkait dengan upaya adaptasi orang-orang Eropa dengan keadaan iklim setempat. Seperti yang diketahui, orang-orang Eropa terbiasa tinggal di daerah iklim dingin, sehingga bangunan tempat tinggal mereka dibuat tertutup agar ruangan di dalam terasa hangat. Dengan kondisi iklim, lingkungan yang ada di Indonesia bangunan dilakukan penedekatan desain yang berbeda, dan diaplikasikan dengan ekspresi desain desain berukuran tinggi, tembok yang tebal, ruangan yang luas, dan jendela yang tinggi untuk mendapatkan tingkat kenyamanan di dalam ruang.

Konsep dasar bangunan Indis dengan merancang *voorgalerij*, beranda luas di depan rumah yang sebenarnya adalah ruang duduk terbuka tanpa dinding di ketiga sisinya. *Voorgalerij* ini adalah sebuah kebanggaan menyerupai pameran di setiap rumah, besar maupun kecil. Karena tidak memiliki dinding depan kecuali mungkin tangga dan pilar batu, ruangan ini dapat dilihat jelas dari jalan. Selanjutnya, jika memperhatikan bagian depan bangunan Indis di Kota Metro. Kolom-kolom yang terbuat dari bata-bata merupakan elemen khas pada bangunan bergaya *Indis Empire* yang berkembang dari pertengahan abad ke-19 hingga awal abad ke-20. Sementara itu kolom depan yang terbuat dari besi merupakan ciri dari bangunan yang berasal dari akhir abad ke-19. Banyak juga bangunan yang aslinya kolomnya terbuat dari batu-bata diganti dengan besi, namun itu semua masih perlu diperdalam pada kajian selanjutnya.

Ucapan Terima Kasih

Terimakasih kepada Forum Lampung Sinergi yang telah memprakarsai penerbitn buku ini, sehingga tulisan ini bisa berkontribusi di dalamnya. Juga Tim Editor yang telah berkenan memberikan koreksi atas materi tulisan ini.

Referensi

- [1] Sukenda H. Metode Penelitian Arkeologi. Jakarta: Pusat Penelitian Arkeologi Nasional; 1999. pp. 1-410. ISBN 979-8041-20-8.
- [2] Widati T. Pendekatan Kontekstual dalam Arsitektur Frank Llyod Wright. Jurnal Perspektif Arsitektur. Vol. 10 No. 01. Palangka Raya: Universitas Palangka Raya; 2015.
- [3] Sukawi. Pengaruh Arsitektur Indis Pada Rumah Kauman Semarang (Studi Kasus Rumah Tinggal Jalan Suroyudan 55 Kampung Kauman). Jurnal Tesa Arsitektur-Undip, 7(1). Semarang: Universitas Diponegoro; 2009.
- [4] Muljadinata AS. Penerapan Konsep Arsitektur Tropis Bioklimatis pada Rumah di Jl. Padi Utara Raya K-48 Semarang [laporan akhir penelitian]. Semarang: Unika Soegijapranata; 2020.
- [5] Soekiman D. Kebudayaan Indis. Semarang: Yayasan Bentang Budaya; 2000.
- [6] Suryo D. Transformasi Masyarakat Indonesia dalam Historiografi Indonesia Modern. STPN Press: Yogyakarta; 2009.
- [7] Amboro, K. Menemukan Jejak Arsitektur Indis di Metro. ummetro.ac.id; 2018.

Potensi Industri Kreatif di Kota Metro dan Keberlangsungannya

Muchammad Rizky Kadafi, IIB Darmajaya, mohkdv@gmail.com

Abstrak

Berbicara tentang kota kreatif atau “*creative city*”. Salah satu aspek penting dalam membentuk karakter kota kreatif adalah mendorong sektor ekonomi khususnya industri kreatif. Sektor ini merupakan inovasi strategis dalam memenangkan persaingan ekonomi di Era *Industry 4.0* dan *Society 5.0*. Kota Metro memiliki potensi besar dalam mengembangkan sektor industri kreatif terutama pada bidang seni dan desain. Optimisme menggali kembali potensi industri kreatif yang ada pada Kota Metro. Konsep *pentahelix* merupakan aspek penting dalam kolaborasi yaitu bagaimana unsur subjek atau *stakeholder* industri kreatif, yaitu: *Academician, Business, Community, Government* dan *Media* menjadi *movement* nyata sebagai kunci untuk mengembangkan potensi kearifan lokal dan industri kreatif di Kota Metro. *Sustainable Development* pada industri kreatif di Kota Metro harus berjalan selaras dengan aspek-aspek utama seperti sumber daya manusia. Ekosistem, apresiasi, dan ‘ruang’. Keempat aspek ini tidak dapat dipisahkan karena merupakan penguatan percepatan dan sinergi antar elemen *pentahelix* disektor-sektor potensial 17 sub sektor industri kreatif.

Kata Kunci: industri kreatif, *pentahelix*, ekosistem, Kota Metro

1. Pendahuluan

Kota, selaku suatu ruang hidup, tetap bertumbuh dalam bermacam situasinya. Struktur ruang kota tetap mengalami bermacam wujud koreksi serta sekalian jadi ruang reflektif dari proses menyesuaikan diri penghuninya terhadap suasana keterbaruan. Kontestasi ruang mendesak hadirnya ruang- ruang baru; mengguncang eksistensi bentukan format lama yang tidak lentur menyikapi pergantian. Pengetahuan dasar yang berupa pola pikir, gagasan dan citra masyarakat dijadikan suatu pedoman yang akhirnya akan mempengaruhi bagaimana ia berkehidupan di suatu daerah [1]. Pengetahuan yang terbangun oleh masyarakat di Kota Metro tentang gagasan menjadi suatu kota kreatif tidak bisa meninggalkan bagaimana pola berfikir, adat budaya dan kearifan lokal terdahulunya.

Di titik kritis ini, pembacaan tentang kota kreatif yang marak terdengar dikuping kanan seharusnya sudah mulai digaungkan pada ‘wacana canggih’ yang tak hanya sebatas omong-omong saja. Interpretasi tentang kota kreatif dan potensi industri kreatif hendak dirayakan pada lembaran tulisan ini. Gagasan

tema yang dicoba digarap buat membingkai bermacam anggapan serta interpretasi tentang kenyataan di Kota Metro dalam wujud letupan- letupan kreativitas. Suatu optimisme kolektif yang dibentuk secara simultan bebarengan dengan seluruh indikasi transformasi perkotaan di tengah laju pertumbuhan peradaban. Secerca pengharapan yang disemaikan dalam diseminasi pemikiran- pemikiran ini sangat diharapkan jadi embrio untuk ide- ide pergantian yang baik.

2. Pembahasan

2. 1. “+62 725” dan *Creative Industries*

Berbicara tentang kota kreatif atau “*creative city*”. Salah satu aspek penting dalam membentuk karakter kota kreatif adalah mendorong sektor ekonomi khususnya industri kreatif. Industri ini sangat memanfaatkan kreativitas, keterampilan serta talenta individu untuk mewujudkan kesejahteraan serta lapangan pekerjaan dengan menciptakan dan mengeksplorasi daya kreasi dan daya cipta individu tersebut. Terlebih di tengah masa data yang kronis dengan bermacam kemudahan, hingga pertumbuhan industri kreatif mempunyai kesempatan yang sangat besar untuk dibesarkan selaku basis perekonomian rakyat.

Dewasa ini, Provinsi Lampung menjadi sebuah 'pintu gerbang' Pulau Sumatera. Kota Metro memiliki potensi besar dalam mengembangkan sektor industri kreatif terutama pada bidang seni dan desain. Hal ini dapat terlihat pada geliat aktifitas pelaku seni, desain dan UMKM berbasis ide, gagasan dan kreatifitas yang hadir ditengah masyarakat dalam beberapa waktu terakhir. Sektor ini merupakan inovasi strategis dalam memenangkan persaingan ekonomi di Era *Industry 4.0* dan *Society 5.0*. Adanya geliat yang positif dari pelaku-pelaku industri kreatif disuatu kota menjadi salah satu aspek penting dalam membangun karakter *creative city*. Masa depan industri kreatif begitu menjanjikan serta bisa jadi sumber ekonomi dengan nilai yang besar, sebab dalam industri ini ada konten gagasan, seni, inovasi, teknologi, dan kekayaan intelektual yang menjadi senjata penentunya. Dalam perihal ini dobrakan yang digaungkan beberapa tahun terakhir dari seniman, desainer dan pelaku UMKM di Kota Metro sangat besar potensinya sehingga kekuatan ini bisa jadi faktor penentu energi saing di *Society 5.0*.

Industri kreatif ialah *core* ekonomi Indonesia, yang dimana menyumbang devisa sangat besar untuk perekonomian nasional serta tumbuhnya daya serap tenaga kerja baru. Dalam Peraturan Presiden (Perpres) Nomor 97 Tahun 2019 tentang Badan Pariwisata dan Ekonomi Kreatif [2] terdapat 17 sub sektor penopang yaitu: di bidang aplikasi dan *game developer*, arsitektur, desain interior, desain komunikasi visual, desain produk, fashion, film, animasi, dan video, fotografi, kriya, kuliner, musik, penerbitan, periklanan, seni pertunjukan, seni rupa, dan televisi dan radio. Sub sektor industri kreatif tersebut dalam beberapa tahun terakhir sangat berkembang di Kota Metro. Ada beberapa yang geliat aktifitasnya begitu terasa seperti terbentuknya komunitas Silatouraksi yang mencakup puluhan pelaku-pelaku UMKM di bidang desain produk, kriya, fashion, dan kuliner. Silatoruaksi aktif

melakukan proses edukasi tentang pengembangan ekonomi kreatif di masyarakat dan menjadi media ruang kolektif dari produk-produk lokal potensial di Kota Metro. Begitu juga dengan Sanggar Wisnu yang bergerak di sektor *sculpture*, *craft* dan souvenir. Karya-karya dari I Made Karma dapat ditemui pada Tugu Badak Sumatera Lampung Timur, Tugu 9 Gajah Lampung Tengah, dan kerajinan-kerajinan gajah kayu.



Gambar 1. Proses Penciptaan Karya Seni Kriya Keramik oleh Member Selasart Forum. Sumber: Dokumentas Pribadi

Dengan juga hadirnya forum kolektif *art & design* yaitu Selasart Forum yang bergeliat di Sembilan sub sektor yaitu arsitektur, desain interior, desain komunikasi visual, video, fashion, fotografi, kriya keramik, seni pertunjukan dan seni rupa. Selasart memulai debut dengan International Visual Art Exhibition 2021, Webinar International dan program pengabdian seni untuk masyarakat; resesik sampah visual, art workshop dan charity. Terbentuknya Indonesia Creative Cities Network (ICCN) *chapter* Lampung atau Jejaring Kota/Kabupaten Kreatif Indonesia adalah simpul organisasi yang berkomitmen untuk mewujudkan sepuluh Prinsip Kota Kreatif. Serta adanya sektor Ekonomi Kreatif (EKRAF) dari DISPORAPAR Kota Metro, yang turut serta membangun dan aktif melakukan pelatihan, pembinaan serta pendampingan bagi para pelaku industri kreatif yang ada di Kota Metro. Bagaimana dalam tujuannya menambah pengetahuan dan pengembangan usaha kreatif agar lebih memahami inovasi-inovasi didalamnya. Adapun sub sektor yang banyak tergabung dan menjadi unggulan ekonomi kreatif Kota Metro pada sektor *fashion*, kuliner, musik, kriya, seni rupa dan seni pertunjukan.

Para seniman, desainer, komunitas, dan pemerintah dengan adanya kondisi yang sedang dijalur baiknya ini dapat mengubah kekuatan individu yang terfragmentasi kemudian bertransformasi menjadi kekuatan kolaboratif dengan berjejaring, tentunya akan memberikan implikasi yang besar dalam pengembangan kearifan lokal. Terjalannya gerakan-gerakan kolektif akan membangun suatu atmosfer yang konkrit bagi kegiatan membangun identitas kota. Potensi-potensi yang dihasilkan dapat membentuk citra dalam

menggagas dan merancang Kota Metro sebagai kota kreatif atau “*creative city*” yang berkomitmen mendukung kemajuan industri kreatif dan kearifan lokal.

2. 2. Sustainable Development

Kota merupakan sarana bagi para penduduknya untuk berkegiatan, berinovasi dan berkreasi. Kreativitas elemen penting dalam pembangunan ekonomi kota. Untuk menumbuhkan perilaku kreatif dalam perekonomian kota dibutuhkan dukungan secara simultan dari seluruh elemen, baik pemerintah, pelaku ekonomi, maupun masyarakat [3]. Keberhasilan mengembangkan citra Kota Metro sebagai kota kreatif sangat tergantung pada sumber daya manusia yang ada yaitu seniman, desainer, pelaku usaha dan komunitas kreatif. Peran *multi* pihak yang tak boleh tertinggal adalah pemerintah, akademis dan media. Permasalahan yang terjadi saat ini adalah kurangnya sinergi dari berbagai elemen-elemen ini yang dirasa belum optimal dalam berkolektif. Kolektifitas menjadi kunci nyata bagaimana adanya pembicaraan dalam ranah akademisi dan publik untuk pembangunan berkelanjutan di sektor industri kreatif Kota Metro.

Pembangunan berkelanjutan industri kreatif secara global juga mendapat ujian dalam beberapa waktu terakhir yang disebabkan oleh situasi pandemi COVID-19. Hal ini juga turut berdampak negatif pada industri kreatif di Indonesia. Berdasarkan Sustainable Development Goals Report Tahun 2020 [4] diperkirakan sebanyak 71 juta orang akan masuk ke dalam jurang kemiskinan ekstrem. Selain itu, banyak masyarakat yang kehilangan pendapatan, peningkatan jumlah pengangguran, dan sebanyak 90% (1.57 miliar) siswa tidak bersekolah karena penutupan sekolah. Fenomena ini menjadi permasalahan bersama dan penguat langkah dari elemen-elemen *pentahelix* untuk dapat lebih berperan aktif dan berkolaborasi dalam upaya percepatan pemulihan industri kreatif secara optimal. Perubahan pola pikir yang konkrit dalam menyikapi suatu tantangan menjadi sebuah peluang.

Geliat industri kreatif mengalami permasalahan yang diguncang dengan adanya penurunan Produk Domestik Bruto (PDB) yang disebabkan oleh situasi pandemi COVID-19. Akan tetapi masih bisa sedikit bernafas dengan adanya pemaparan Menteri Pariwisata dan Ekonomi Kreatif dalam beberapa waktu terakhir “Walau memicu krisis ekonomi bangsa, pandemi Virus Corona atau COVID-19 rupanya turut berandil besar dalam perkembangan ekonomi kreatif nasional. Menurut data Focus Economy Outlook 2020, sektor ekonomi kreatif mendominasi dengan memberikan pendapatan sebesar Rp 1.100 triliun terhadap Produk Domestik Bruto (PDB) di Indonesia sepanjang tahun 2020” [5].

Sub sektor industri kreatif yang menjadi penyumbang terbesar Produk Domestik Bruto (PDB) adalah 41% untuk kuliner, fesyen sebesar 17% dan kriya sebesar 14,9% [6]. Dari ketiga sub sektor kuliner, fesyen dan kriya di Kota Metro juga merupakan penopang pendapatan industri kreatif terbesar di Kota Metro. Hal ini menjadi tren positif bagi para pelaku usaha industri kreatif sebagai pengembangan pemulihan kembali taraf perekonomian dengan adanya penguatan kebijakan percepatan dan sinergi

antar elemen *pentahelix* di sektor-sektor potensial tersebut. Penyerapan tenaga kerja pada ketiga sub sektor tersebut juga menjadi tulang punggung bagi masyarakat Kota Metro.

2. 3. Ekosistem, Apresiasi dan 'Ruang'

Pada sisi luar dari industri kreatifnya, terdapat sisi masyarakat Kota Metro yang mempunyai sifat *gemeinschaft* atau diketahui dengan asosiasi sosial dimana tiap-tiap individu berarah ke komunitas sosial daripada kemauan individual mereka. Peran masyarakat ini saling bahu-membahu menunjang usaha yang dipelopori oleh masing-masing pelaku usaha ekonomi kreatif di kota tersebut.

Peran pemerintah, akademis dan media pun belum terjalin dengan sinergi yang maksimal. Ekosistem diatas belum sepenuhnya saling berkolaborasi secara kolektif dalam menjalankan roda industri kreatif. Konsep *pentahelix* merupakan aspek penting dalam kolaborasi yaitu bagaimana unsur subjek atau *stakeholder* industri kreatif, yaitu: *Academician, Business, Community, Government* dan *Media* menjadi ikatan yang harus bersatu padu berkoordinasi serta berkomitmen untuk mengembangkan potensi kearifan lokal dan industry kreatif Kota Metro agar menjadi semakin berkembang dan pembangunan yang berkelanjutan (*sustainable development*).

Dengan terbentuknya ekosistem akan menumbuhkan geliat berkesenian dan 'pasar' ditengah-tengah masyarakat Kota Metro. Untuk itu dibutuhkan kebijakan afirmatif (*affirmative actions*) guna mewujudkan lingkungan yang kondusif bagi tumbuh kembangnya industri kreatif. Hal lain, penting untuk meningkatkan kesadaran dan penghargaan publik kepada potensi industri kreatif. Dalam hal ini, pemerintah perlu memaksimalkan kebijakan untuk memutuskan jalan masuk kepada pembiayaan mikro, secara khusus bagi UMKM, dan menunjang penciptaan, pengkajian dan inovasi.

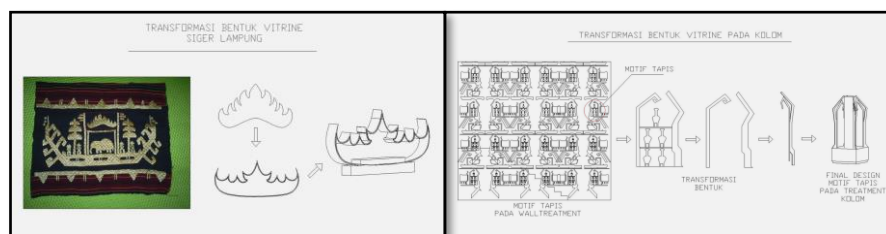
Ekosistem yang baik akan menumbuhkan kesadaran masyarakat di Kota Metro untuk lebih mengapresiasi karya dan produk dari desainer, seniman dan UMKM yang kuat secara kearifan lokalnya. Seiringan dengan perkembangan industri kreatif di Kota Metro, apresiasi dari masyarakat terhadap produk lokal juga mengalami pembaruan yang semulanya sangat menyukai produk yang dibuat oleh pabrik luar negeri, kini lebih menyukai produk yang lebih sederhana. *Homemade* di kalangan masyarakat menjadi populer dan *trend setter*, dimana pelaku industri kreatif berbasis modal yang tidak begitu besar dan banyak lebih menarik konsumen karena produknya yang original menggunakan material kearifan lokal, metode penciptaannya juga menggunakan sistem manual atau *hand made*. Hal ini menjadi citra baik bagi para pelaku industri kreatif untuk lebih mengeluarkan karya dan produk secara *customized*. Kecintaan terhadap karya dan produk menjadi meningkat dan terpupuk. Apresiasi yang positif ini menjadi sarana dalam meningkatkan penilaian, penikmatan, empati, hiburan serta edukasi. Sarana dalam menimbulkan timbal balik positif antara pencipta dan penikmat karya seni. Langkah ini menjadi angin segar bagi seniman, desainer dan pelaku UMKM untuk dapat terus berjuang

ditengah badai pandemi COVID-19 yang saat ini tak kunjung selesai. Kemandirian dari elemen-elemen ini sangat baik untuk diapresiasi.

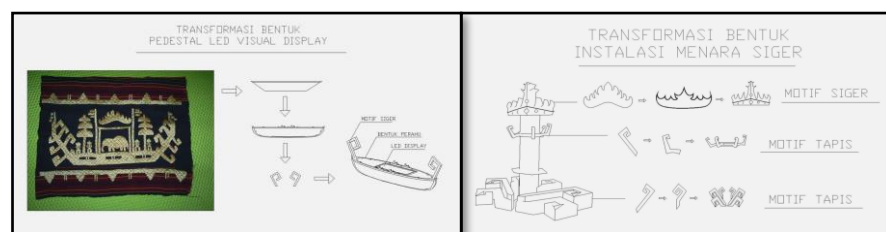
Ekosistem dan apresiasi perlu didukung oleh elemen yang begitu penting bagi seniman, desainer, dan pelaku UMKM di Kota Metro yaitu elemen ‘ruang’. Elemen ini merupakan bagian yang riskan apabila tidak terpenuhi. 'Ruang' adalah elemen yang mempertemukan karya seni dan desain kepada publik secara luas. 'ruang' merupakan sebuah inkubasi gagasan dan proses penciptaan pengetahuan baru di dunia industri kreatif.

‘Ruang’ sebagai pertemuan antara seniman dengan pegiat seni atau seniman yang lain, antara satu gagasan dengan gagasan yang lain, antara satu pengalaman dengan pengalaman yang lainnya. Namun fenomena yang terjadi saat ini di Kota Metro adalah 'ruang-ruang' bagi seniman dan desainer sangat minim serta kurang adanya perhatian khusus terhadap sektor ini. Bagaimana seharusnya ada suatu 'ruang' yang mempertemukan karya seni dan desain dengan publik secara luas.

‘Ruang’ ini juga harus dibubuhi oleh elemen kearifan lokal. Bagaimana kolaborasi antara modernitas dan kearifan lokal akan menghasilkan sesuatu yang lebih ber ‘value’. Penulis disini akan mencoba menghadirkan beberapa alternatif desain untuk kebutuhan ‘ruang’ baik itu yang pembaca interpretasikan sebagai galeri, *art space*, *creative hub* ataupun juga sebagai *creative market*. Penulis membuat suatu perancangan sarana dan prasarana yang mendukung industri kreatif di Kota Metro sebagai berikut:



Gambar 2. Transformasi Bentuk *Display Vitrine Tapis* dan *Vitrine Siger*. Sumber: Dokumentasi Pribadi.



Gambar 3. Transformasi Bentuk *Display Pedestal LED Visual Display* dan *Instalasi Menara Siger*. Sumber: Dokumentasi Pribadi.

Display visual yang diaplikasikan harus sepatutnya lebih interaktif dan informatif (tidak sekadar panel), akan lebih mengutamakan totalitas *sense* agar lebih mudah dipahami dan diingat oleh pengunjung khususnya pengunjung anak-anak. Dan wujud *display pedestal* 3D LED supaya lebih menarik pengunjung antusias dalam memahami seluruh pengetahuan-pengetahuan yang terkandung didalamnya dan menghasilkan citra ‘ruang’ yang bersifat edukasi, konservasi, dan hiburan.

Dengan mengusung konsep “*Tapis Fun Education*” dan gaya desain minimalis, hal ini dengan menerapkan bentukan-bentukan motif kain Tapis dan dikembangkan menjadi bentuk baru serta diterapkan pada display untuk kebutuhan karya seni dan produk. *Visual* perancangan dari kain Tapis digunakan dengan alasan bahwa kain tapi merupakan simbol dari adat Pepadun dan Saibatin Provinsi Lampung, sebab segala hal yang terkandung di Provinsi Lampung baik dari norma, adat istiadat, sejarah, kepercayaan dan kebudayaan terkandung didalam motif kain Tapis tersebut. Warna putih melambangkan kesucian atau kemurnian, yang sangat sinergi dengan kesakralan adat Saibatin dan adat Pepadun yaitu sebagai Provinsi Sang Bumi Ruwa Jurai yang dapat diartikan "Bumi yang Dua dalam Kesatuan”.



Gambar 4. *Main Entrance*. Sumber: Dokumentasi Pribadi.

Main entrance atau pintu masuk utama merupakan sesuatu obyek yang pertama kali tampak oleh pengunjung. Pada komponen *main entrance*, pengunjung akan memandang suatu kemegahan dari seni instalasi pilar *Siger* Provinsi Lampung berwarna emas. *Siger* merupakan simbol utama adat Saibatin dan Pepadun dari Provinsi Lampung. *Siger* juga merupakan mahkota yang digunakan oleh wanita Lampung.



Gambar 5. Visualisasi Interior dan *Display*. Sumber: Dokumentasi Pribadi.

Terdapat *display pedestal LED*. *Display* ini merupakan display yang informatif dan interaktif, hal ini dilengkapi dengan *display sistem Touch Screen*. Pengunjung anak-anak yang lebih senang dengan kegiatan dua arah dan *fun education* akan merasa efektif saat menggali pengetahuan yang ada pada sarana ini.



Gambar 6. Visualisasi Interior dan *Display*. Sumber: Dokumentasi Pribadi.

Pada zona ini, pengunjung disuguhkan dengan pengalaman ruang diorama letusan Gunung Krakatau. Pengunjung yang melewati didepan panel LED yang berukuran 3m ini, *sensor display* akan mengeluarkan suara letusan Gunung Krakatau dan mengeluarkan asap-asap. Pengalaman ruang yang dihadirkan terhadap pengunjung merupakan bagaimana pengunjung bisa menikmati sensasi dikala terjadinya letusan Gunung Krakatau.



Gambar 7. Visualisasi Interior dan *Display* Lt.2. Sumber: Dokumentasi Pribadi.

Area ini berisikan tentang karya-karya seni kontemporer yang dibuat oleh seniman-seniman asal Lampung. Area ini dapat diisi dengan karya seni instalasi, kriya kayu, kriya kulit, lukisan, video dan fotografi.



Gambar 8. Visualisasi Interior dan *Display* Lt.2. Sumber: Dokumentasi Pribadi.

Area ini merupakan area kebudayaan adat Saibatin dan Pepadun. Pada Area ini terdapat penjelasan tentang kebudayaan adat Saibatin dan Pepadun, meliputi alat musik tradisional, busana daerah, falsafah hidup, adat istiadat, dan sastra Lampung. Menurut penulis ‘ruang’ adalah bagian yang tidak bisa ditinggalkan begitu saja dari pertumbuhan dan pembangunan keberlanjutan industri kreatif. Hal ini merupakan ‘ruang’ sebagai sarana bagi seniman, desainer, dan pelaku UMKM dalam memperkenalkan, mengasah talent, proses saling bertukarnya pengetahuan dan memperluas jejaring dalam dunia industri kreatif.

3. Penutup

Kota Metro memiliki potensi besar dalam mengembangkan sektor industri kreatif terutama pada bidang seni dan desain. Sektor ini merupakan inovasi strategis dalam memenangkan persaingan ekonomi di Era *Industry 4.0* dan *Society 5.0*. Adanya geliat yang positif dari pelaku-pelaku industri kreatif disuatu kota menjadi salah satu aspek penting dalam membangun karakter creative city. Masa depan industri kreatif begitu menjanjikan serta bisa jadi sumber ekonomi dengan nilai yang besar dan menyerap tenaga kerja serta menjadi tulang punggung suatu kota.

Hal yang menjadi tantangan bagi seniman, desainer, komunitas, akademisi, pemerintah dan media yang ada Kota Metro adalah bagaimana menciptakan peran kolaborasi yang inovatif dalam persaingan yang begitu cepat pada Era *Industry 4.0* dan *Society 5.0*. Serta bagaimana menciptakan ekosistem, apresiasi dan kebutuhan ‘ruang’ bagi seluruh komponen pelaku yang berada didalam industri kreatif Kota Metro.

Ucapan Terima Kasih

Terimakasih yang sebesar-besarnya untuk Allah SWT yang telah meridhoi penulisan artikel buku ini dan atas ridho Nya penulis dapat menyelesaikannya dengan baik. Terimakasih teruntuk keluarga, orang tua, istri Rika Agustina dan anak M. Mufassir Alquran yang telah mensupport penulis yang tiada hentinya. Dan terimakasih teruntuk keluarga besar Selasart Forum yang telah menjadi keluarga kedua dan memberikan pengetahuan baru di dalam dunia seni dan desain di Kota Metro.

Referensi

- [1] Kadafi MR. Bentuk Arsitektur Interior Rumah Adat Kampung Bena, Kabupaten Ngada, Provinsi Nusa Tenggara Timur [Thesis]. ISI Yogyakarta; 2019.
- [2] Peraturan Presiden tentang Badan Pariwisata dan Ekonomi Kreatif. 2019. Available from: <https://peraturan.go.id/common/dokumen/ln/2019/ps97-2019.pdf> [diakses:2021-07-23].

- [3] Carta M. Creative City: Dynamics, Innovation, Action. Barcelona: LIST; 2007.
- [4] Guterres A. Sustainable Development Goals Report. New York: United Nations Publications; 2020.
- [5] Uno S. Siaran Pers Menparekraf Optimistis 2021 Jadi Tahun Pemulihan Ekonomi Kreatif. 2021. Available from: <https://kemenparekraf.go.id/berita/Siaran-Pers-:-Menparekraf-Optimistis-2021-Jadi-Tahun-Pemulihan-Ekonomi-Kreatif-Global> [diakses:2021-07-26].
- [6] KEMENPAREKRAF. Potensi Besar Ekonomi Kreatif. 2021. Available from: <https://pedulicovid19.kemenparekraf.go.id/potensi-besar-ekonomi-kreatif/> [diakses:2021-07-24].

Re-visualisasi Teknik Sulam Tapis Pesisir Barat sebagai Identitas *Visual Branding*

PG Wisnu Wijaya, Institut Teknologi Sumatera, wisnu.wijaya@dkv.itera.ac.id

Abstrak

Kabupaten Pesisir Barat memiliki kesadaran akan potensi alam dan budaya sebagai destinasi wisata. Pengembangan berbagai destinasi wisata baru di Pesisir Barat menjadi sebuah tawaran. proses memperkenalkan diri dan upaya untuk mendatangkan wisatawan dilakukan dengan melakukan promosi yang efektif. Identitas visual diharapkan mampu menjadi representasi semangat budaya dan pariwisata di Lampung. Logo dianggap sebagai senjata promosi yang efektif untuk meningkatkan *brand awareness* dan memperkenalkan identitas yang diwakilinya, Peran kain Tapis di Krui Pesisir Barat merupakan salah satu bentuk pelestarian budaya. Di daerah Krui, Tapis berkembang dengan adanya beberapa pengusaha dan perajin kain Tapis yang masih terbilang produktif, di Desa Ulok, Kecamatan Way Cindy. Proses menyulam ‘*Nyucuk*’ biasanya dilakukan pada saat pembuatan motif dalam kain Tapis Krui. Setelah dasar kain selesai ditenun, barulah pembuatan ragam hias ini dilakukan. Proses ini sama halnya dengan proses menyulam. Hasil kebudayaan ini mencoba dicerminkan ke dalam sebuah identitas visual yang mampu mencerminkan citra Kabupaten Pesisir Barat. Dengan adanya beragam motif dan teknik ini menjadi salah satu keunggulan yang dapat dicerminkan melalui *branding* sebagai bentuk daya tarik terhadap keunggulan Kabupaten Pesisir Barat.

Kata kunci: Tapis Krui, Sulam, *Tekat*, Perancangan, *Visual Identity*, *Branding*

1. Pendahuluan

Identitas dapat diartikan sebagai segala sesuatu yang dapat membuat entitas (*entity*) dapat diuraikan dan dapat dikenali, yang memiliki kualitas dan karakteristik yang dapat membedakannya dengan sesuatu lainnya. Identitas dititikberatkan sebagai suatu hal yang dapat memberikan perbedaan yang bersifat mencirikan sesuatu, dengan maksud utamanya agar sesuatu tersebut dapat dikenali. Identitas dapat mewakili citra mulai dari diri sendiri, organisasi, perusahaan maupun negara. Identitas juga dapat berasal dari sejarah, filosofi / visi / cita-cita, misi / fungsi, tujuan, strategi atau program. Rustan dalam bukunya [1] menulis tentang tiga tahapan penilaian manusia terhadap sesamanya dalam konteks identitas perusahaan yang disebut *identity mix*. Yang terdiri dari:

1. Visual. Contohnya: logo, tipografi, warna, packaging, seragam, signage, bangunan.

2. Komunikasi. Contohnya: iklan, laporan tahunan, *press release*, *customer service*, *public relation*.
3. Perilaku. Contohnya: *corporate value*, *corporate culture*, norma. Identitas yang ditampilkan dengan konsisten akan memberi gambaran pada publik bahwa entitas tersebut konsekuen dan profesional.

Dalam referensi [2], Didit Widyatmoko mengungkapkan jika pada abad XXII logo berupa tanda atau inisial perajin yang ditorehkan pada gerabah, semacam kendi dan mangkuk, juga dilukiskan pada benda-benda porselen. Semuanya dengan tujuan untuk menunjukkan identitas produsen dan jaminan kualitas produk. Dewasa ini, keilmuan desain komunikasi visual mulai memperlebar fungsi dan peranan logo untuk mampu beradaptasi dengan perkembangan media dan juga teknologi. Logo saat ini bukan hanya sebagai penanda dan identitas produk saja, namun logo harus mampu menjadi *spirit* dan dapat secara kuat merepresentasikan karakteristik yang diwakilinya. Logo dalam kerangka *branding*, mampu menjadi wajah yang dapat memperkuat karakteristik dan meningkatkan nilai jual. Bidang promosi turut menjadikan logo sebagai simbol komunikasi visual yang mudah dikenali dan dapat meningkatkan *brand awareness*. Dengan demikian, banyak pihak yang menjadikan logo sebagai salah satu elemen penting dalam meningkatkan rasa kehadiran kepada *target market*.

TAHAPAN CITY BRANDING MANAGEMENT



Gambar 1. Dokumen ICCN

Strategi tahapan *city branding* ini adalah acuan standar yang digagas oleh Indonesia Creative City Network (ICCN) dalam memberikan panduan untuk mengimplementasi kekuatan *visual identity* sebagai usaha membangun citra kota. Tahapan ini merupakan sebuah gambaran di mana dalam usaha membangun citra kota perlu adanya sinergitas dari pentahelix. Tahapan ini sudah barang tentu patut dilaksanakan dalam membangun *branding* Pesisir Barat. Pada pembahasan kali ini identitas visual menjadi penting sebagai landasan guna memberikan citra Pesisir Barat. Jika kita lihat Lampung sendiri

melalui destinasi pariwisatanya sudah memiliki identitas visual berupa Lampung Treasure of Sumatera sebagai wajah pariwisata Lampung, namun sayangnya *brand* ini belum mampu memunculkan *awareness* terhadap *art* masyarakat Lampung. Belum tersosialisasinya *tagline* ini terlihat dari pemahaman masyarakat, utamanya dalam memanfaatkan identitas visual yang diterapkan dalam wisata yang ada di kabupaten / kota di wilayah Lampung.

Jika melihat ulang kembali beberapa daerah di Indonesia banyak menggunakan motif-motif khas yang dijadikan ikon sebagai identitas visual daerahnya, seperti Solo, Pekalongan, dan lain-lain. Sementara di Lampung belum nampak pemanfaatan motif daerah sebagai ikonisasi guna membangun identitas visual. Walaupun beberapa daerah sudah mulai mencoba mengeksplorasi motif khas seperti Kabupaten Lampung Barat dengan “*Cilugam*”, yang merupakan motif yang terdapat pada salah satu kain hiasan dinding yang ada di wilayah tersebut. Dalam artian Lampung sebenarnya memiliki kekhasan dalam artefak *intangible*-nya yang terdapat dalam kain Tapis Lampung.

Kain Tapis merupakan kain tenun yang menjadi salah satu produk budaya sekaligus identitas etnis bagi masyarakat Lampung. Sejarah kain tapis Lampung bermula dari adanya dua suku Lampung beradat Pepadun yang berada di daerah pedalaman dan suku Saibatin (masyarakat pinggiran) yang menetap di daerah pesisir pantai. Salah satu ciri perbedaan kedua kelompok etnis ini dapat diketahui dari kerajinan tenunnya. Masyarakat Lampung beradat Pepadun mengenal kain Tapis sedangkan masyarakat Saibatin mengenal kain kapal, dan kain *inuh* dalam aktivitas adat istiadatnya.

Proses menyulam ‘*Nyucuk*’ biasanya dilakukan pada saat pembuatan motif dalam kain Tapis Lampung. Setelah dasar kain selesai ditenun, barulah pembuatan ragam hias ini dilakukan. Proses ini sama halnya dengan proses menyulam, namun yang menjadi pembeda dalam ragam hias ini menggunakan benang pengikat pada bagian bawah kain yang membuat hasilnya unik dan lebih rumit. Proses *nyucuk* pada kain Tapis biasanya menggunakan benang emas sebagai pembentuk motif atau ragam hias yang akan digunakan dalam kain tenunnya. Pada proses inilah tingkat kerumitan tertinggi.

Peran kain Tapis di Pesisir Barat merupakan salah satu bentuk pelestarian budaya dan diupayakan sebagai salah satu bentuk produk kepariwisataan. Di daerah Krui, Tapis berkembang dengan adanya beberapa pengusaha dan perajin kain Tapis yang masih terbilang produktif. Para pengrajin di Desa Ulok, Kecamatan Way Cindy, masih menggunakan teknik sulam Tapis manual. Menurut penuturan Bu Nuraini salah seorang pengrajin kain Tapis di daerah Krui, proses pengerjaan kain Tapis yang menggunakan sistem manual bisa memakan waktu hampir tiga bulan dengan harga jual mencapai empat sampai lima juta sesuai kerumitan motif dan sistem sulam yang digunakan, Kain Tapis Krui memang terkenal akan kerapihan dan kekuatan sistem sulam yang digunakan. Pada saat proses *nyucuk*, ragam hias yang menggunakan benang emas dikaitkan dengan benang *penyawat* untuk merekatkan antara benang-benang emas tersebut. Dari serangkaian benang tersebut maka akan terbentuk sebuah ragam hias yang telah dikonsepkan oleh penyulam.

2. Pembahasan

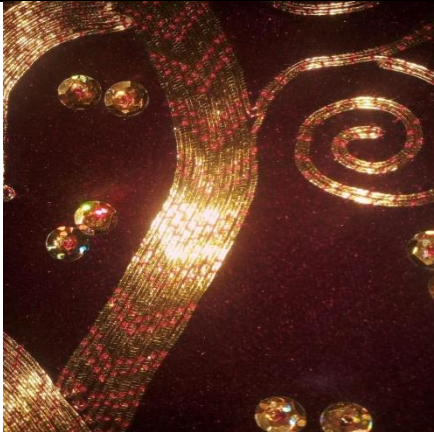
2. 1. Identifikasi Motif Tekat

Bentuk dasar hiasan atau corak dari sebuah bidang sehingga membentuk pola atau gambar secara estetik, biasanya digunakan pada karya kerajinan seperti: ukiran, kain, anyaman, dan lain-lain.. A.N.J.Th.A.Van Der Hoop, dalam bukunya *Indonesische Siermotieven* mengelompokkan ragam hias menurut sifatnya sebagai berikut: Geometris, yaitu ragam hias ilmu ukur; Hewan, yang dianggap lebih tinggi dan lebih rendah dalam tingkatannya; Tanaman dan Tumbuhan, beberapa ragam hias yang tidak termasuk dalam golongan geometris ataupun naturalis [3].

2. 2. Tekat

Sistem dalam mengkaitkan benang emas ini disebut dengan *tekat*. Teknik ini memiliki tingkatan sesuai kemahiran pengrajin dalam melakukan proses *nyucuk*, Sistem dalam mengaitkan benang emas oleh benang *penyawat* sehingga membentuk pola dalam motif kain Tapis. *Tekat* secara harfiah dapat juga diartikan sebagai cara memperindah suatu objek, baik berupa hiasan maupun motif. *Tekat* merupakan sebutan untuk memberikan sentuhan estetika terhadap sebuah benda. Di Krui sendiri terdapat beberapa *tekat* yang menjadi karakteristik teknik penyulaman ragam hias kain Tapis yaitu *tekat spordis*, *tekat biku-biku*, *tekat mata pete*, *tekat sayak gelamai* dan *tekat awan bejumpa*. Dari masing-masing *tekat* memiliki metode perhitungan-perhitungan jarak dan benang yang akan disusun menjadi sebuah ragam hias. Dengan adanya *tekat* ini menjadi pembeda baik dari tingkat kerumitan, keunikan serta harga jual dari kain Tapis tersebut.

No	Detail Kain Tapis	Jenis Tekat
1		<i>Tekat spordis</i>

2			<i>Tekat biku-biku</i>
3			<i>Tekat mata petei</i>
4			<i>Tekat sayak gelamai</i>
5			<i>Tekat awan bejumpa</i>

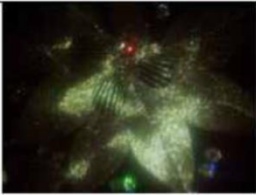
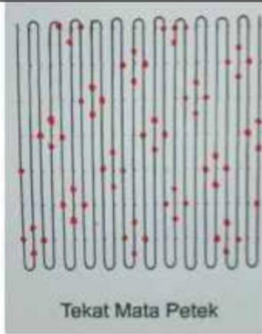
Tabel 1. Jenis *Tekat* pada Kain Pesisir Barat.

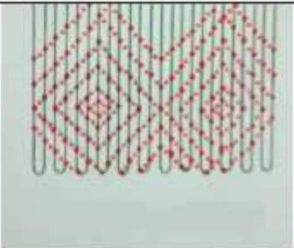
Sejarah teknik menjahit diperkenalkan oleh pendatang Tionghoa yang masuk ke wilayah tersebut dan berdasarkan sejarah kain *Nampan Pucuk* yang digunakan pada saat upacara adat. Hal ini sangat dipengaruhi oleh Tiongkok. Pada tekstil *kebung* dan *tikhai tekat*, motifnya menunjukkan pola abstrak yang menyerupai flora dan fauna. Contohnya adalah pola yang mirip dengan kaki cumi atau kambing (tergantung siapa yang melihatnya) dan pola flora yang menyerupai rumput laut yang mengambang di laut. Symbolisme rumput laut mengacu pada Saibatin sebagai wilayah pesisir dan masyarakatnya dekat dengan laut. Pola-pola ini menunjukkan bahwa inspirasi motif ini berasal dari alam sekitar.

Menurut referensi [4], Tolbiah menyebutkan ada dua jenis *tekat*. *Tekat lakan* artinya menggunakan kain kempa untuk dioleskan pada kain dasar dan dihias dengan tambahan benang emas. *Tekat* benang emas artinya benang emas dioleskan pada kain dasar. Menurut Bella, benang emas *tekatan* menggunakan mesin jahit manual yang telah ditolak. Beberapa dibuat dengan tangan seperti Tapis.

2. 3. Karakteristik Tekat

Pada tabel ini dijelaskan ciri khusus yang membedakan pola penyulaman atau tekak pada kain Tapis yang di wilayah Pepadun dan Saibatin. Beberapa memang terdapat kesamaan pola namun dalam proses penyusunanya terdapat kekhasan karakter dari masing-masing *tekat* yang dihasilkan.

No	Detail Kain Tapis	Janis Tekat	Deskripsi
1		 Tekat Sporadis	<i>Tekat sporadis</i> (metode pengikat benang tidak beraturan) Teknik menyulam tingkat dasar
2		 Tekat Biku-Biku	<i>Tekat biku-biku</i> Teknik menyulam dengan menggunakan pola garis zig zag secara repetitif
3		 Tekat Mata Petek	<i>Tekat mata petek</i> Teknik menyulam dengan pola segi empat dengan jarak yang teratur namun tidak saling berhimpit
4		 Tekat Sayak Gelamai	<i>Tekat sayak gelamai</i> (pola ini merupakan hasil stilisasi dari bentuk belahan kue khas Krui) Teknik menyulam dengan pola belah ketupat dan saling berhimpitan

5			<i>Tekat awan</i> bejumpa (Pola terjalin merupakan stilisasi bentuk bentuk awan) Teknik menyulam dengan tingkat kerumitan yang tinggi, pola tersusun dari bentuk belah ketupat dari medium kecil samapai membesar dan saling berhimpitan
---	---	--	---

Tabel 2. Jenis Tekat pada Kain Pesisir Barat.



Gambar 2. Dokumen Pribadi

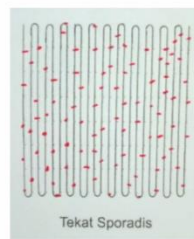
2. 4. Re-visualisasi

Tahap pertama dalam re-visualisasi ini diambil dari beberapa kain Tapis dan Kain Kebung yang terdapat di Pesisir Barat. Beberapa *sampling* dari kain-kain ini kemudian dipetakan menjadi beberapa bagian yang mencirikan teknik *tekat* sesuai tingkatan kesulitan dan kerumitannya seperti *tekat spordis*, *tekat biku-biku*, *tekat mata pete*, *tekat sayak gelamai* dan *tekat awan bejumpa*. Kemudian proses kedua mengidentifikasi pola dengan garis-garis benang sebagai pembentuk pola *tekat* yang ada pada 5 jenis *tekat* tersebut. Proses ini dilakukan secara manual dengan bantuan alat gambar sehingga dapat teridentifikasi secara detail pola repetisi yang hadir di dalam setiap *tekat*.

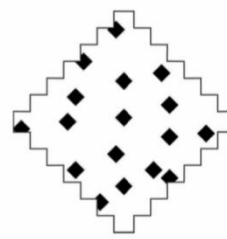
Tekak SPORADIS



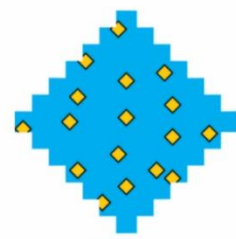
Data Visual



Layout manual

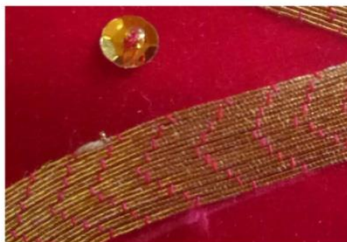


Layout digital



Contoh warna

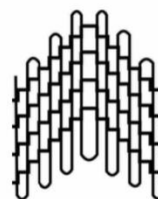
Tekak BIKU-BIKU



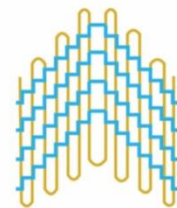
Data Visual



Layout manual



Layout digital

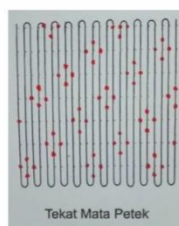


Contoh warna

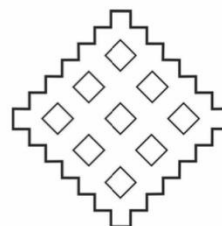
Tekak MATA PETE



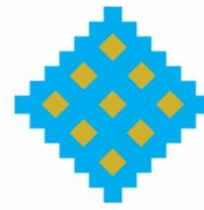
Data Visual



Layout manual



Layout digital

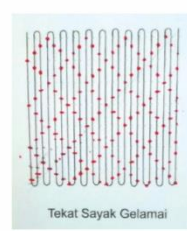


Contoh warna

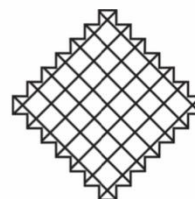
Tekak SAYAK GELAMAI



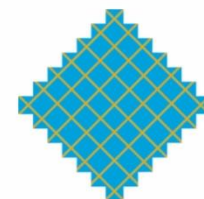
Data Visual



Layout manual

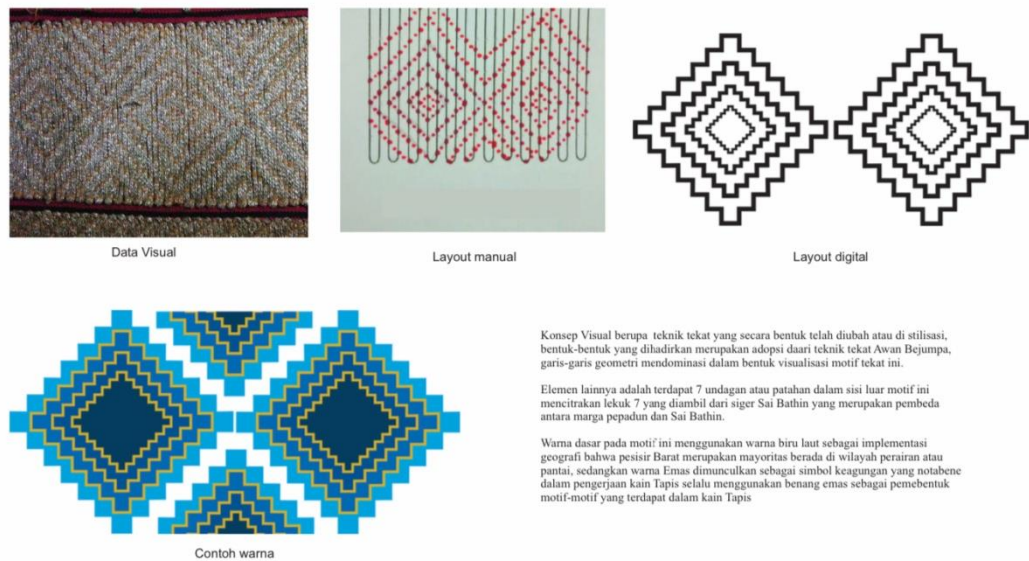


Layout digital



Contoh warna

Tekat AWAN BEJUMPA



Gambar 3. Re-visualisasi dari Berbagai *Tekat*. Sumber: Dokumen Pribadi

Kedua tahapan di atas mencoba merekonstruksi pola *tekat* tersebut ke dalam sketsa dasar untuk mendapatkan detail penyusunan benang-benang. Setelah mendapatkan gambar detail terkait pola penyusunan benang tahapan, pada ketiga dilakukan proses transformasi pola susun benang menjadi sebuah ikonisasi dalam tampilan digital. Proses ini mencoba menerjemahkan pola susun benang tersebut sehingga mendapatkan sebuah ikon secara solid. Lalu pada bagian ke-empat, pola dasar tersebut dengan teknik stilisasi dalam format yang lebih komprehensif dengan memasukkan unsur warna pada pola susun kait benang. Hal ini dalam upaya memudahkan secara identifikasi visual dalam memunculkan karakteristik pada setiap *tekat* sehingga dapat kita diterjemahkan menjadi sebuah visualisasi dalam bentuk motif.

3. Penutup

Brand atau merek bertujuan menciptakan objek dengan pendekatan identifikasi profil yang diwujudkan dengan menyematkan nama, tanda, lambang, sehingga membantu target *audiens* untuk mengingat dan tertarik terhadap obyek yang dicitrakan. Secara umum, *brand* merupakan seperangkat aset (dan liabilitas) yang terkait nama merk, simbol yang merupakan turunan dari nilai. Selain itu di dalam *brand* memiliki pesan atau makna yang membedakan dan digunakan untuk mengidentifikasi suatu produk [5]. Sedangkan menurut Kotler, mengidentifikasi dan mendiferensiasi (membedakan) produk, layanan, atau barang satu dengan yang lainnya [6].

Re-visualisasi *tekat* Pesisir Barat merupakan upaya untuk memberikan sebuah karakter khas dari sebuah kota. Dengan adanya *brand* menjadi ikon atau tanda diharapkan Pesisir Barat memiliki *positioning* yang kuat dibanding kabupaten / kota di daerah lain di Lampung. *Brand* memiliki peran yang sangat kuat dalam mencitrakan motif *tekat* khas Krui sebagai sebuah komoditas yang memiliki nilai tawar tinggi dibandingkan produk seni lainnya. *Branding* yang memberikan pengaruh bahwa kain Tapis merupakan sebuah karya tradisional yang diciptakan oleh para pengrajin yang konservatif, konsisten dalam menjaga tata kerja tradisi yang sarat dengan nilai-nilai kebudayaan dan kearifan lokal.

Pada tahap ini identitas visual berupa motif *tekat* ini merupakan sebuah upaya dalam merancang sebuah branding melalui motif khas daerah Pesisir Barat. Namun perlu diperhatikan pada proses ini masih dalam tahap pengembangan ikon sebagai tanda identitas belum mencakup visual secara keseluruhan. Jika kita melihat proses merancang *branding* kota pada tahapan yang digagas oleh ICCN sudah barang tentu proses ini masih perlu dilanjutkan pada tahapan selanjutnya. Kendati demikian tahapan awal ini setidaknya memberikan gambaran bagaimana dalam proses merancang *branding* tidak serta merta hanya memunculkan sebuah ikon namun juga bagaimana ikon atau identitas visual tersebut dapat diimplementasikan dan diterima oleh masyarakat.

Akhirnya proses ini merupakan sebuah upaya dalam memberikan pengetahuan bahwa membangun *image* melalui identitas visual bukan hanya mereproduksi motif khas daerah secara masif namun lebih kepada bagaimana motif itu dapat dimaknai sebagai cerminan jati diri dari Kabupaten Pesisir Barat yang mampu merepresentasikan wajah Kabupaten tersebut sehingga memiliki kekhasan dan keunikan yang tercermin pada identitas visualnya. Seraya memberikan pedoman dalam hal ini perlu runtutan yang jelas dalam proses mengembangkan branding ke depannya untuk di wilayah kabupaten / kota yang ada di Lampung.

Referensi

- [1] Rustan S. Mendesain Logo. PT. Gramedia Pustaka Utama; 2009.
- [2] Budiman A. Studi Logo Event (Acara) di Daerah (Kajian Ikonografi: Studi Kasus Logo Karya Z. Hanafi di Sumatera Barat). Bahasa Rupa. Vol. 1 No1: 52; 2017.
- [3] Affendi Y. Tenun Indonesia. Jakarta: Perum Percetakan Negara Republik Indonesia; 2017.
- [4] <https://www.angin.id/wp-content/uploads/2019/12/Saibatin-Decorative-Textile-1.pdf>.
- [5] Aaker DA. Building Strong Brand. The Free Press; 1996.
- [6] Kotler K. Manajemen Pemasaran 1. Edisi Ke-13. Jakarta: Erlangga; 2009.

Potensi Pengembangan Wisata Budaya Kampung Gedung Batin, Blambangan Umpu, Way Kanan

Rian Adetiya Pratiwi, Institut Teknologi Sumatera, rian.pratiwi@arl.itera.ac.id

Abstrak

Kampung Gedung Batin merupakan salah satu kampung tua di Kecamatan Blambangan Umpu, Way Kanan. Kampung Gedung Batin memiliki sumber daya alam dan budaya yang potensial untuk dikembangkan. Kampung Gedung Batin telah ditetapkan sebagai Kampung Wisata Lestari Eko Budaya Gedung Batin pada tahun 2007 oleh Sekretaris Jenderal Departemen Pariwisata. Hingga saat ini, Kampung Gedung Batin masih memiliki delapan rumah tua dengan arsitektur tradisional Lampung, namun sebagian besar wisatawan lokal yang datang lebih banyak yang tertarik kepada objek wisata alaminya saja yaitu Sungai Way Besai. Wisatawan umumnya datang untuk menikmati fasilitas rekreasi air yaitu rekreasi *water tubing* dan *bamboo rafting* di Sungai Way Besai. Kampung Gedung Batin memiliki potensi lain yang bisa dikembangkan, tidak hanya lanskap alaminya saja tetapi juga nilai sejarah yang tercermin dari bangunan dan peninggalan fisik serta budaya masyarakatnya. Ancaman yang mungkin terjadi adalah degradasi nilai sejarah dan budaya di Kampung Gedung Batin akibat pengembangan wisata yang pesat. Usaha pengembangan wisata alam maupun wisata budaya sebaiknya melibatkan seluruh masyarakat yang telah di edukasi sehingga potensi dari Kampung Gedung Batin dapat dikembangkan tanpa merusak tatanan nilai yang ada.

Kata Kunci: wisata budaya, Kampung Gedung Batin, lanskap budaya

1. Pendahuluan

Kabupaten Way Kanan dengan ibukotanya Blambangan Umpu memiliki luas wilayah 3.921,63 km² dan terdiri dari 14 kecamatan. Kabupaten Way Kanan berbatasan dengan Provinsi Sumatera Selatan di bagian Utara, Kabupaten Lampung Utara di bagian Selatan, Kabupaten Tulang Bawang di sebelah Timur, dan Kabupaten Lampung Barat di sebelah Barat [1]. Kampung Gedung Batin merupakan salah satu dari tiga belas kampung di wilayah Kecamatan Blambangan Umpu setelah pemekaran [2]. Kampung Gedung Batin masih menjalani sistem *lebu* (kerajaan) yang hingga saat ini masih memiliki empat *lebu* yang masing-masing dipimpin oleh empat *punyimbang marga* (pemimpin marga), yakni *Lebu Bujung*, *Lebu Tengah*, *Lebu Talang*, dan *Lebu Bujung Unggak* [3]. Kampung Gedung Batin

yang merupakan kampung tertua di Kabupaten Way Kanan ini telah diresmikan sebagai Kampung Wisata Lestari Eko Budaya Gedung Batin pada tahun 2007 oleh Sekretaris Jenderal Departemen Pariwisata. Hingga saat ini, Kampung Gedung Batin masih memiliki delapan unit rumah tua dengan arsitektur tradisional Lampung serta beragam peninggalan budaya dan perabotan antik yang masih asli [4]. Menyandang status sebagai Kampung Wisata Lestari Eko Budaya, Gedung Batin saat ini sudah memiliki program rekreasi *water tubing* dan *bamboo rafting* di Sungai Way Besai yang berada di sepanjang permukiman (Gambar 1). Berkembangnya fasilitas rekreasi di sekitar Sungai Way Besai membuat jumlah pengunjung Kampung Gedung Batin semakin meningkat. Saat ini pengunjung sangat antusias untuk mendapatkan pengalaman rekreasi air di Sungai Way Besai. Namun, Kampung Gedung Batin memiliki potensi lain yang bisa dikembangkan, tidak hanya lanskap alamnya saja tetapi juga nilai sejarah dan budayanya. Potensi ini diharapkan dapat berkembang seiring dengan meningkatnya jumlah kunjungan wisatawan ke Kampung Gedung Batin.



Gambar 1. Kampung Gedung Batin dan Sungai Way Besai [5].

2. Pembahasan

Lanskap budaya merupakan suatu area fisik yang di dalamnya terjalin hubungan timbal balik antara manusia dan lingkungan hidupnya yang membentuk suatu pola lanskap dengan karakter tertentu [6]. Karakter lanskap budaya dibentuk dari perpaduan elemen fisik (*tangible*) pembentuk lanskap dan elemen non-fisik (*intangible*) berupa proses dalam lingkungan [7]. Hubungan antara manusia dan lingkungan hidupnya akan memberi pengaruh kepada lingkungan fisik membentuk suatu lanskap budaya [8]. Kondisi saat ini di Kampung Gedung Batin adalah banyak wisatawan yang datang untuk menikmati atraksi alam yaitu *water tubing* dan *bamboo rafting* di Sungai Way Besai. Fasilitas dan utilitas yang berkembang mayoritas berada di sekitar sungai saja, saat ini sudah terdapat taman tematik di sekitar sungai (Gambar 2) [9]. Wisatawan yang datang ke Kampung Gedung Batin umumnya berkunjung untuk dapat menikmati sarana rekreasi air yang sudah cukup terkelola dengan baik. Pada tahun 2017 telah dilaksanakan festival *bamboo rafting* di Sungai Way Besai, dan akan diagendakan menjadi acara tahunan di Kampung Gedung Batin [10] untuk menarik wisatawan.



Gambar 2. Taman di tepi Sungai Way Besai [9].

Perkembangan wisata lanskap alami Kampung Gedung Batin yang cukup baik dengan kunjungan wisatawan yang beragam baik wisatawan lokal maupun mancanegara dapat menjadi ancaman dari segi nilai-nilai budaya. Cepatnya pembangunan dan akulturasi budaya modern tidak dapat dihindari, terlihat dari taman yang ada di tepi Sungai Way Besai yang tidak lagi mencirikan budaya khas lokal. Strategi yang dapat dilakukan untuk menyeimbangkan hal tersebut adalah dengan mengembangkan wisata budaya yang menonjolkan nilai-nilai lokal Kampung Gedung Batin. Kampung Gedung Batin, serupa dengan permukiman tradisional Lampung Pepadun pada umumnya memiliki tata letak dan orientasi memanjang di tepi sungai yang membentuk karakter yang kuat [3]. Rumah-rumah di Kampung Gedung Batin berbaris tanpa pembatas fisik yang nyata, hal ini dipengaruhi oleh faktor kekerabatan. Sebagian besar masyarakat Kampung Gedung batin memiliki hubungan keluarga, sehingga dianggap lebih mudah jika tidak memiliki batas antar rumah [3]. Hingga saat ini di Kampung Gedung Batin masih terdapat delapan rumah tradisional yang masih asli, baik rumah milik *punyimbang* maupun rumah masyarakat biasa (Gambar 3).



Gambar 3. Rumah Tua di Kampung Gedung Batin. Sumber: Dokumentasi Pribadi.

Kampung Gedung Batin juga memiliki cerita sejarah yang panjang, dapat dibuktikan dengan adanya makam tua yang bertanda abad 13 dan 17 (Gambar 4). Selain itu berdasarkan penuturan *punyimbang*, Kampung Gedung Batin dahulu merupakan kampung percontohan pada masa penjajahan Belanda. Peninggalan Belanda hingga saat ini masih dapat ditemui di kampung, berupa sisa reruntuhan bangunan kantor dan meriam tua (Gambar 5). Barisan rumah-rumah panggung tradisional serta perabotan di

dalamnya yang masih asli, didukung dengan cerita sejarah dan budaya yang masih dilaksanakan oleh masyarakat membentuk karakter lanskap budaya yang kuat. Berdasarkan penuturan dari *punyimbang adat* Kampung Gedung Batin, aktivitas budaya yang masih dilakukan di kampung meliputi kegiatan pernikahan, *adok gelar*, *begawi*, dan sebagainya. Kegiatan tersebut umumnya dilakukan di halaman rumah pemilik acara. Pada setiap kegiatan tersebut, seluruh *punyimbang adat* kampung akan selalu ambil bagian dalam pelaksanaannya. Aktivitas sosial serta keramah-tamahan masyarakat ini dapat menjadi salah satu daya tarik wisata di Kampung Gedung Batin.



Gambar 4. Makam Tua Tahun 1305 [11].

Kegiatan pariwisata secara langsung maupun tidak langsung akan memberikan dampak bagi lingkungan, ekonomi, serta sosial [12]. Tempat yang berdaya tarik wisata memiliki keunikan, keindahan, dan nilai keanekaragaman alam, budaya, dan hasil buatan manusia dan menjadi sasaran wisatawan. Wisatawan umumnya akan beraktifitas sesuai dengan fasilitas dan atraksi yang tersedia di destinasi wisata [13]. Pariwisata budaya merupakan pariwisata yang memiliki nilai budaya, adat istiadat masyarakat, tradisi, serta warisan budaya [14]. Salah satu modal wisata yang akan menarik minat wisatawan adalah atraksi wisata budaya yang mencakup elemen benda seperti arsitektur tradisional setempat, situs arkeologi, serta elemen tak benda seperti kehidupan sehari-hari, keramah-tamahan, serta makanan [15]. Wisatawan akan cenderung mencari hal yang autentik dari sebuah destinasi wisata budaya [16]. Kampung Gedung Batin memiliki semua aspek tersebut, hanya saja kurang maksimal dalam merepresentasikannya. Salah satu upaya yang dapat dilakukan untuk meningkatkan daya tarik objek budaya dan minat wisatawan untuk lebih mengenal nilai-nilai budaya yang ada di Kampung Gedung Batin melalui pengenalan kepada wisatawan.



Gambar 5. Peninggalan Reruntuhan Kantor Belanda di Kampung Gedung Batin (Kiri) [3]; Meriam Peninggalan Belanda (Kanan) Sumber: Dibyho Harsono (2016) dalam [3]

Kerangka pengembangan destinasi wisata meliputi objek yang memiliki daya tarik wisata dan atraksi, aksesibilitas, amenitas, serta kelembagaan [17]. Kondisi saat ini di Kampung Gedung Batin sudah terdapat beberapa fasilitas penunjang wisata alam berupa taman, namun fasilitas pendukung wisata budaya belum ada. Syarat yang dibutuhkan untuk pengembangan desa wisata budaya meliputi: aksesibilitas, objek yang menarik, kesiapan masyarakat dan perangkat desa, keamanan, serta akomodasi dan fasilitas [16]. Aksesibilitas menuju Kampung Gedung Batin saat ini dalam kondisi yang cukup baik dan sudah ada penanda menuju ke lokasi (Gambar 6).



Gambar 6. Penanda Menuju Kampung Gedung Batin [18].

Kampung Gedung Batin dapat dicapai melalui jalan utama Kecamatan Blambangan Umpu Way Kanan, kemudian melalui akses jalan lokal melewati kebun karet. Kampung Gedung Batin ditandai dengan tugu penanda kawasan kampung wisata lestari (Gambar 7). Kampung Gedung Batin juga memiliki kelompok sadar wisata "Buai Adam" (Gambar 8), namun keberadaannya belum optimal sehingga diperlukan pembinaan lebih untuk dapat memaksimalkan fungsinya sebagai pendukung utama wisata di kampung. Kelompok sadar wisata dapat berperan aktif dalam membuat program wisata hingga menjalankan serta mempromosikan program wisata. Kelompok sadar wisata harus memiliki pemahaman tentang pentingnya menjaga keberlanjutan lingkungan dan budaya sehingga dapat memajukan komunitas dan masyarakat sekaligus menjaga lingkungan dan nilai-nilai budaya.



Gambar 7. Tugu Penanda Kampung Gedung Batin. Sumber: Dokumentasi Pribadi.

Wisatawan yang datang ke Kampung Gedung Batin saat ini hanya menginap di rumah warga saja. Hal ini masih bisa dikembangkan lagi dengan menyediakan *homestay* berbayar dengan harga terjangkau sehingga dapat membantu perekonomian masyarakat sekitar. Dengan menyediakan akomodasi, masyarakat sebagai *host* juga dapat memperkenalkan budaya melalui bahasa, tata cara hidup sehari-hari, serta makanan khas. Pembinaan masyarakat juga sebaiknya meliputi penanaman kesadaran akan pentingnya tindakan konservasi terutama terhadap rumah-rumah tradisional yang masih asli. Tindakan konservasi yang baik bertujuan untuk meningkatkan kondisi bangunan sehingga tetap dalam kondisi layak namun masih memiliki fungsi untuk menampung kegiatan manusia dan tetap menjaga nilai-nilai sejarahnya [19].



Gambar 8. Papan Penanda Kelompok Wisata Buai Adam. Sumber: Dokumentasi Pribadi.

Fasilitas penunjang lain yang bisa mendukung pengembangan wisata di Kampung Gedung Batin adalah media interpretasi. Media interpretasi berupa *signage* berguna untuk memberikan pengetahuan dan edukasi bagi wisatawan serta dapat pula memberikan informasi sebaran fasilitas di kampung. Media interpretasi non-personal yang paling direkomendasikan untuk wisatawan adalah media berupa papan interpretasi dan peta [20]. Media interpretasi berupa peta dapat diaplikasikan untuk menunjukkan sebaran fasilitas dan objek atau atraksi wisata yang ada di Kampung Gedung Batin, sehingga akan memudahkan wisatawan yang datang. Selain itu, media interpretasi tambahan berupa papan interpretasi dapat dipasang pada objek-objek yang bernilai sejarah seperti pada meriam serta bangunan peninggalan Belanda sehingga wisatawan yang datang masih dapat memperoleh informasi meskipun tidak didampingi oleh pemandu wisata. Contoh media interpretasi peta dapat dilihat pada Gambar 9.



Gambar 9. Contoh Media Interpretasi Peta [21].

Interaksi antara wisatawan dan masyarakat lokal yang terjadi secara terus-menerus dapat menimbulkan dampak sosial budaya yang bersifat positif maupun negatif. Dampak negatif wisata adalah perubahan tidak diinginkan yang dapat menghilangkan eksistensi nilai budaya lokal [15]. Warisan budaya lokal dan komunitas tidak dapat tergantikan dan merupakan fondasi penting untuk pembangunan masa kini dan masa yang akan datang [22], sehingga sangat penting untuk tetap dijaga. Hal yang dapat dilakukan antara lain adalah dengan mengembangkan potensi budaya yang ada serta melibatkan seluruh masyarakat lokal. Masyarakat yang memiliki kesadaran akan pentingnya menjaga budaya serta sejarah komunitas, akan lebih menghargai dan menjaga budaya miliknya.

3. Penutup

Hilangnya nilai budaya lokal yang dapat terlihat secara langsung pada Kampung Gedung Batin adalah penggunaan material modern yang secara visual tidak sesuai dengan karakter tradisional kampung secara keseluruhan. Selain itu karena terbatasnya pengetahuan masyarakat terkait nilai dan keaslian arsitektur tradisional, banyak terjadi perubahan material bangunan asli. Harapannya jika pengembangan wisata baik wisata alami maupun berbasis budaya melibatkan seluruh masyarakat, keberlanjutan lanskap alami dan nilai-nilai budaya yang ada di Kampung Gedung Batin dapat dikembangkan tanpa merusak tatanan nilai yang ada.

Referensi

- [1] Badan Pusat Statistik. Provinsi Lampung Dalam Angka Lampung Province in Figures 2021. 2021.

- [2] Bagian Hukum Setkab. Way Kanan. Peraturan Daerah Kabupaten Way Kanan Nomor 1 Tahun 2020 tentang Pemekaran Kecamatan Blambangan Umpu dan Pembentukan Kecamatan Umpu Semenguk Kabupaten Way Kanan. n.d.
- [3] Pratiwi RA, Gunawan A, Munandar A. Pola Lanskap Permukiman Tradisional Lampung Pepadun: Studi Kasus Tiyuh Gedung Batin. Berk Arkeol 2019;39:139–58. <https://doi.org/10.30883/jba.v39i2.467>.
- [4] Pemerintah Provinsi Lampung DP dan EK. Gedung Batin n.d. <https://dinaspariwisata.lampungprov.go.id/halaman/detail/gedung-batin> (accessed July 15, 2021).
- [5] Kampung Wisata Gedung Batin 2021. <https://www.google.com/maps/place/Kampung+Wisata+Gedung+Batin/@-4.6182485,104.5823401,478m/data=!3m1!1e3!4m5!3m4!1s0x2e389461f33b8b2b:0x6b64f14a197fd439!8m2!3d-4.6183779!4d104.5823739> (accessed July 29, 2021).
- [6] Wardiningsih S, Syahadat RM, Ramadan BC, Putri AETD, Putra PT. Nilai Penting Lanskap Budaya Minapadi Desa Bunisari. Ikraith-Humaniora 2018;2:95–100.
- [7] Nur Awalia R, Nurhayati, Kaswanto . Kajian Karakter Pembentuk Lanskap Budaya Masyarakat Adat Kajang di Sulawesi Selatan. J Lanskap Indones 2017;9:91–100. <https://doi.org/10.29244/jli.2017.9.2.91-100>.
- [8] Longstretc R, editor. Cultural Landscape, Balancing Nature and Heritage in Preservation Practice. Minneapolis: University of Minnesota Press; 2008.
- [9] Katerina. Bamboo Rafting Seru di Gedung Batin Way Kanan 2017. <https://www.travelerien.com/2017/10/bamboo-rafting-seru-di-gedung-batin-way-kanan.html> (accessed July 22, 2021).
- [10] Detik com. Wisata Gedung Batin, Melihat Rumah Tua Berusia Ratusan Tahun 2019. <https://www.youtube.com/watch?v=GhcrCw1LuZo> (accessed July 23, 2021).
- [11] Katerina. Kuliner Pijok-Pijok Khas Way Kanan di Kampung Gedung Batin 2017. <https://www.travelerien.com/2017/10/kuliner-pijok-pijok-khas-way-kanan-di-kampung-wisata-gedung-batin.html> (accessed July 23, 2021).
- [12] Adriani H, Hadi S, Nurisjah S. Perencanaan Lanskap Kawasan Wisata Berkelanjutan Di Kecamatan Cisarua, Kabupaten Bogor. J Lanskap Indones 2016;8:53–69. <https://doi.org/10.29244/jli.2016.8.2.53-69>.
- [13] Ingkadijaya R, Damanik J, Ahimsa-Putra HS, Nopirin. Aktivitas Wisata Pilihan Keluarga Perkotaan. Khasanah Ilmu - J Pariwisata Dan Budaya 2016;7:39–44.

- [14] Kristiningrum ND. Heritage Tourism dan Creative Tourism: Eksistensi Pasar Seni (Central Market) di Malaysia Sebagai Salah Satu Pasar Bersejarah. *J Hub Int* 2014;VII:43–54.
- [15] Suwena IK, Widyatmaja IGN. Pengetahuan Dasar Ilmu Pariwisata. Bali: Udayana University Press; 2010.
- [16] Priyanto P. Pengembangan Potensi Desa Wisata Berbasis Budaya Tinjauan Terhadap Desa Wisata Di Jawa Tengah. *J Vokasi Indones* 2016;4. <https://doi.org/10.7454/jvi.v4i1.53>.
- [17] Wilopo KK, Hakim L. Strategi Pengembangan Destinasi Pariwisata Budaya (Studi Kasus pada Kawasan Situs Trowulan sebagai Pariwisata Budaya Unggulan di Kabupaten Mojokerto). *J Adm Bisnis S1 Univ Brawijaya* 2017;42:58.
- [18] Pradya I. Menikmati Kesahajaan Kampung Wisata Gedung Batin - Way Kanan 2016. <http://www.duniaindra.com/2016/08/menikmati-kesahajaan-kampung-wisata.html> (accessed July 29, 2021).
- [19] Hidayati R. Cara Pemanfaatan Bangunan Kuno dan Bersejarah Sehingga Layak Menjadi Bangunan Cagar Budaya. Universitas Indonesia, 2009.
- [20] Monika L, Rahmafitria F, Supriatna U. Perencanaan Media Interpretasi Non-Personal Sejarah di Wana Wisata Kawah Putih Kabupaten Bandung. *J Pendidik Ilmu Sos* 2018;27:61–75.
- [21] Fajar ML. Kebun Raya Ga Gitu Doang 2013. <http://lifaen.blogspot.com/2013/10/kebun-raya-ga-gitu-doang.html> (accessed July 29, 2021).
- [22] International Council on Monuments and Sites. ICOMOS International Cultural Tourism Charter: Principles and Guidelines for Managing Tourism At Places Of Cultural And Heritage Significance. *Tourism* 2008:1–9.

**Perkawinan Jujur (*Bridge-Gift Marriage*)
sebagai Bentuk Perkawinan Masyarakat Adat Lampung**

Risti Dwi Ramasari, Universitas Bandar Lampung, risti@ubl.ac.id

Abstrak

Perkawinan dalam hukum adat adalah suatu ikatan antara seorang laki-laki dengan seorang perempuan untuk membentuk rumah tangga yang dilaksanakan secara adat dan agamanya dengan melibatkan keluarga kedua belah pihak, saudara maupun kerabat. Dalam kekerabatan masyarakat, khususnya masyarakat adat Lampung yang menganut sistem kekerabatan patrilineal, sistem perkawinannya adalah sistem perkawinan jujur (*Bridge-Gift Marriage*). Perkawinan *jujur* merupakan bentuk perkawinan dimana pihak laki-laki memberikan *jujur* kepada pihak perempuan. Tujuan perkawinan *jujur* adalah untuk memindahkan keanggotaan kerabat wanita, si wanita dilepas dari kelompok kerabatnya dan masuk ke dalam lingkungan kerabat suaminya, dan juga anak-anak yang akan dilahirkan dari perkawinan itu akan menarik garis keturunan dari pihak bapaknya, menjadi anggota dari masyarakat hukum bapaknya.

Kata Kunci: perkawinan, adat Lampung, patrilineal, *jujur*

1. Pendahuluan

Manusia dalam menempuh pergaulan hidup dalam masyarakat, tidak dapat terlepas dari adanya saling ketergantungan antara manusia dengan yang lainnya. Hal itu dikarenakan, sesuai dengan kedudukan manusia sebagai makhluk sosial, yang suka berkelompok atau berteman dengan manusia lainnya. Hidup bersama merupakan salah satu sarana untuk memenuhi kebutuhan hidup manusia, baik kebutuhan yang bersifat jasmani maupun yang bersifat rohani. Demikian pula bagi seorang laki-laki ataupun seorang perempuan yang telah mencapai usia tertentu, maka ia tidak akan lepas dari permasalahan tersebut. Ia ingin memenuhi kebutuhan hidupnya, dengan melaluinya bersama dengan orang lain yang bisa dijadikan curahan hati penyejuk jiwa, tempat berbagi suka dan duka [1].

Setiap manusia memiliki hak untuk melangsungkan perkawinan yang mana hal tersebut sesuai dengan Undang-Undang Dasar 1945 Pasal 28B ayat (1) bahwa setiap orang berhak membentuk keluarga dan melanjutkan keturunan melalui perkawinan yang sah. Undang-Undang Nomor 16 Tahun 2019 Tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1974 Pasal 1 tentang Perkawinan yang berbunyi

bahwa perkawinan adalah ikatan seorang pria dan seorang wanita sebagai suami istri dengan tujuan membentuk keluarga atau rumah tangga yang bahagia dan kekal berdasarkan Ketuhanan Yang Maha Esa. Perkawinan merupakan salah satu peristiwa yang sangat penting dalam kehidupan masyarakat kita. Sebab perkawinan tidak hanya menyangkut pria dan wanita calon mempelai saja, melainkan orang tua kedua belah pihak, saudara-saudaranya, bahkan keluarga mereka masing-masing.

Perkawinan bagi manusia merupakan salah satu budaya yang beraturan yang mengikuti perkembangan budaya manusia dalam kehidupan masyarakat. Dalam masyarakat sederhana budaya perkawinannya sederhana, sempit dan tertutup, dalam masyarakat yang maju (modern) budaya perkawinannya maju, luas dan terbuka [2]. Perkawinan dalam hukum adat adalah suatu ikatan antara seorang laki-laki dengan seorang perempuan untuk membentuk rumah tangga yang dilaksanakan secara adat dan agamanya dengan melibatkan keluarga kedua belah pihak, saudara maupun kerabat [3].

Dari referensi yang sama [3] diketahui bahwa A. van Gennep, seorang ahli sosiologi Perancis menamakan semua upacara-upacara perkawinan itu sebagai "*rites de passage*" (upacara-upacara peralihan). Upacara-upacara peralihan yang melambangkan peralihan atau perubahan status dari mempelai berdua, yang asalnya hidup terpisah, setelah melaksanakan upacara perkawinan menjadi hidup bersatu dalam suatu kehidupan bersama sebagai suami istri. Semula mereka merupakan warga keluarga orang tua mereka masing-masing, setelah perkawinan mereka berdua merupakan keluarga sendiri, suatu keluarga baru yang berdiri sendiri dan mereka pimpin sendiri.

Perkawinan adat dalam masyarakat hukum adat juga melahirkan hukum adat kekerabatan, yakni hukum adat yang mengatur bagaimana kedudukan pribadi seseorang sebagai anggota kerabat, kedudukan anak terhadap orang tua dan sebaliknya. Hukum adat kekerabatan mengatur tentang pertalian sanak berdasarkan pertalian adat (seketurunan), pertalian perkawinan dan pertalian adat. Adapun tujuan perkawinan bagi masyarakat hukum adat bersifat kekerabatan, adalah untuk mempertahankan dan meneruskan keturunan menurut garis kebabakan atau keibuan atau keibu-bapakan, untuk kebahagiaan rumah tangga keluarga/kerabat, untuk memperoleh nilai-nilai adat budaya dan kedamaian, dan untuk mempertahankan kewarawan. Oleh karena sistem keturunan dan kekerabatan antara suku bangsa Indonesia yang satu dan lain-lain berbeda-beda, maka tujuan perkawinan adat bagi masyarakat adat juga berbeda antara suku bangsa yang satu dan daerah yang lain, begitu juga dengan akibat hukum dan upacara perkawinannya [4].

Pada masyarakat hukum adat dikenal dengan tiga struktur masyarakat, yakni parental, matrilineal dan patrilineal. Dalam sistem parental, anak menghubungkan diri dengan kedua orang tuanya (kerabat ayah ibu secara bilateral) misalkan masyarakat Jawa dan Kalimantan. Sistem matrilineal, anak menghubungkan diri dengan ibu (kerabat ibu, garis keturunan perempuan secara unilateral), misalkan masyarakat Minangkabau. Sedangkan sistem patrilineal, anak menghubungkan diri dengan ayah (kerabat ayah-garis keturunan laki-laki secara unilateral) misalnya Bali, Batak dan Lampung.

Menurut kekerabatan masyarakat patrilineal, bentuk perkawinannya adalah perkawinan *jujur*. Perkawinan *jujur* adalah perkawinan dengan pemberian / pembayaran perkawinan (*jujur, belis*) oleh pihak laki-laki kepada pihak perempuan. Maksud dari pembayaran / pemberian *jujur* atau *belis* oleh pihak laki-laki kepada pihak perempuan adalah sebagai pertanda atau lambang diputuskannya hubungan kekeluargaan si istri dengan orang tuanya, saudara-saudaranya dan bahkan masyarakatnya [5]. Berdasarkan hal tersebut diatas, yang akan kita bahas dalam penulisan ini adalah “Perkawinan Jujur (*Bridge-Gift Marriage*) Sebagai Bentuk Perkawinan Masyarakat Adat Lampung”.

2. Pembahasan

Sesuai dengan semboyan Provinsi Lampung, Sai Bumi Ruwa Jurai, atau Satu Bumi Dua Jiwa, masyarakat di provinsi ini dibagi dalam dua suku, yaitu Suku Lampung Pesisir dan Suku Lampung Pepadun. Meskipun sama-sama menjadi masyarakat asli, namun kedua suku ini memiliki perbedaan yang cukup mencolok, baik dalam bahasa maupun tata cara dan adat istiadat lainnya [6].

2. 1. Suku Lampung Pesisir

Sesuai dengan namanya, masyarakat Suku Lampung Pesisir tinggal di sepanjang pesisir Lampung. Diyakini, masyarakat suku Pesisir ini menjadi cikal bakal dari suku Lampung di Indonesia. Hal ini ditandai dengan hadirnya Kerajaan Sekala Berak yang merupakan kerajaan tertua di Lampung dan bermukim di Lampung Barat. Sampai saat ini, Kerajaan Sekala Berak masih berdiri dengan memiliki empat *Kepaksian* (sub-kerajaan) yang tersebar di seluruh Lampung.

Bahasa yang digunakan oleh masyarakat suku Pesisir adalah bahasa Lampung dengan dialek “A”. Pelafalan yang digunakan oleh masyarakat ini lebih jelas, hampir setara dengan pelafalan Bahasa Indonesia pada umumnya. Untuk adat istiadat, masyarakat suku Pesisir cenderung lebih selektif. Hal ini tercermin dalam sistem kerajaan dan pemberian gelar adat pada masyarakat. Hanya masyarakat yang memiliki garis keturunan kerajaan atau bangsawan yang berhak untuk mendapatkan gelar adat dan menjadi Raja.

Hiasan yang digunakan oleh masyarakat suku Pesisir juga berbeda dengan yang dikenakan oleh masyarakat suku Pepadun. Mahkota perempuan (*Siger*) Lampung Pesisir memiliki tujuh lekuk dengan hiasan bunga pada bagian atas, yang menandakan tujuh sungai yang ada di Lampung. Ada juga yang mengatakan bahwa *Siger* masyarakat suku Pesisir terpengaruh oleh budaya masyarakat Pagaruyung, Sumatera Barat. Ada juga *Siger* yang memiliki tali yang menjuntai menutupi wajah. *Siger* ini digunakan

oleh masyarakat suku Pesisir-Melinting di Lampung Timur. Pada acara-acara adat dan pernikahan pun warna baju yang digunakan oleh masyarakat ini adalah warna merah.

2. 2. Suku Lampung Pepadun

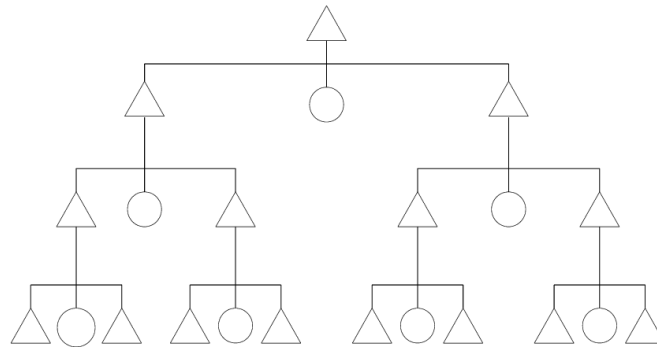
Berbeda dengan masyarakat suku Pesisir, masyarakat suku Lampung Pepadun tinggal di daerah tengah atau daratan. Masyarakat dengan suku ini terkonsentrasi di wilayah pedalaman dan dataran tinggi. Sistem kekerabatan yang digunakan oleh masyarakat Suku Pepadun adalah sistem patrilineal.

Dialek bahasa yang digunakan oleh masyarakat suku Pepadun adalah Bahasa Lampung dengan dialek “O”. Pelafalan yang diucapkan oleh masyarakat ini adalah pelafalan dengan irama atau intonasi yang mengayun dan menekan. Tak jarang pengguna bahasa dialek “O” ini diidentikkan sebagai masyarakat yang kurang ramah karena cara berbicaranya. Namun, ada beberapa daerah masyarakat Lampung Pepadun yang juga menggunakan bahasa dialek “A” dalam bahasa percakapan sehari-hari.

Untuk adat istiadat dalam masyarakat suku Pepadun tidak serumit masyarakat suku Pesisir. Masyarakat dengan suku ini dapat mendapatkan gelar adat meskipun hanya berasal dari kalangan masyarakat biasa. Untuk mendapatkan gelar adat tersebut harus dilaksanakan upacara adat Cakak Pepadun. Hal yang sama juga dilaksanakan untuk masyarakat di luar suku Pepadun yang akan menikah dengan masyarakat adat Lampung Pepadun. Sebelum melangsungkan pernikahan antar suku ini terlebih dahulu dilaksanakan upacara Begawi atau meminta gelar adat.

Hiasan yang digunakan oleh masyarakat suku Pepadun juga berbeda. Siger yang digunakan oleh perempuan suku Pepadun berjumlah sembilan lekuk yang bermakna sembilan marga yang membentuk Abung Siwo Megou. Baju yang dikenakan oleh masyarakat ini pada upacara adat atau pernikahan juga didominasi dengan warna putih.

Baik suku Lampung Pesisir maupun suku Lampung Pepadun, masyarakat suku Lampung menganut bentuk kekerabatan patrilineal, yakni suatu adat masyarakat yang mengatur alur keturunan berasal dari pihak ayah [7]. Patrilineal berasal dari dua kata bahasa Latin, yaitu *pater* yang berarti ayah, dan *linea* yang berarti garis. Jadi, patrilineal berarti mengikuti garis keturunan yang ditarik dari pihak ayah.



Gambar 1. Kekerabatan Patrilineal yang Mengatur Alur Keturunan Berasal dari Pihak Ayah.

Dalam kekerabatan masyarakat, khususnya masyarakat adat Lampung yang menganut sistem kekerabatan patrilineal, perkawinan bertujuan untuk mempertahankan garis keturunan bapak, sehingga anak laki-laki (tertua) harus melaksanakan bentuk perkawinan ambil istri (dengan pembayaran uang *jujur*), di mana setelah perkawinan, istri ikut (masuk) dalam kekerabatan suami dan melepaskan kedudukan adatnya dalam susunan kekerabatan bapaknya. Secara sederhana dapat dikatakan, bahwa di Indonesia dapat dijumpai tiga bentuk perkawinan [8], antara lain:

1. Bentuk perkawinan jujur (*bride-gift marriage*)
2. Bentuk perkawinan semendo (*suitor service marriage*)
3. Bentuk perkawinan bebas (*exchange marriage*).

Pada masyarakat adat Lampung Pesisir, perkawinan terbagi menjadi dua macam, yaitu pertama, perkawinan dengan menggunakan uang *jujur* atau yang menggunakan upacara adat. Upacara adat yaitu pesta perkawinan adat Lampung dengan melampui semua jenis seremoni adat, mengundang para keluarga dan seluruh pemuka adat di daerah tersebut. Artinya di sini antara calon pengantin dan pihak keluarga laki-laki dan keluarga wanita sudah sama-sama setuju dengan perkawinan yang dilakukan. Perkawinan ini biasanya sama seperti perkawinan pada umumnya, yaitu menggunakan adat lamaran terlebih dahulu.

Kedua, perkawinan dengan menggunakan adat *sebambangan* (kawin lari), yaitu larinya pria dan wanita untuk melakukan perkawinan tanpa peminangan secara formil. Dalam adat *sebambangan*, seorang pria membawa wanita yang disukai ke rumahnya atau ke rumah kerabatnya. Kemudian si pria meninggalkan sepucuk surat untuk orangtua si wanita. Surat itu berisi pemberitahuan bahwa si wanita tersebut telah dibawa lari olehnya berikut identitas si laki-laki. Pihak laki-laki meninggalkan sejumlah uang di rumah si wanita yang dalam bahasa Lampung disebut *tengepik*. *Tengepik* yaitu amplop berisi uang dan surat pemberitahuan yang ditinggalkan di rumah si gadis pada saat *Sebambangan*. Uang tersebut diletakkan di bawah tempat tidur dan lemari pakaian sang wanita.

Masyarakat adat Lampung Pesisir hingga kini masih memegang teguh adat pemberian uang sebelum pelaksanaan perkawinan atau yang disebut dengan *jujur*. Uang *jujur* ini dimaknai sebagai pemberian wajib kepada calon istri pada saat lamaran. Upacara ini adalah suatu tanda penyerahan harta kekayaan pihak laki-laki kepada pihak perempuan. Harta itu berupa uang dan terkadang diiringi dengan harta lain seperti perhiasan, sandang dan pangan, perkakas rumah tangga seperti almari, tempat tidur beserta isinya. Itu semua merupakan contoh dari barang bawaan pada saat lamaran yang diserahkan kepada orangtua atau wali calon pengantin perempuan yang disaksikan oleh kerabat-kerabatnya.

Masyarakat adat Lampung yang terbagi ke dalam dua golongan adat yaitu beradat Lampung Pesisir dan beradat Lampung Pepadun. Dalam dua adat tersebut, pada dasarnya bentuk perkawinan yang diterapkan adalah sama yakni perkawinan *jujur*. Hanya saja pada masyarakat adat Lampung Pepadun penerapan hukum adat masih kental dilakukan, baik pada masyarakat yang tinggal di perkotaan ataupun pedesaan. Sementara pada masyarakat adat Lampung Pesisir dewasa ini penerapannya sudah berkurang, terutama pada masyarakat yang sudah tinggal di perkotaan.

Perkawinan jujur merupakan bentuk perkawinan dimana pihak laki-laki memberikan *jujur* kepada pihak perempuan. Benda yang dapat dijadikan sebagai *jujur* biasanya benda-benda yang memiliki kekuatan magis. Pemberian *jujur* diwajibkan adalah untuk memberikan keseimbangan magis yang semula menjadi goyah, oleh karena terjadinya kekosongan pada keluarga perempuan yang telah pergi karena menikah tersebut. Ciri-ciri umum perkawinan *jujur* adalah patrilokal, artinya istri wajib bertempat tinggal di kediaman suami atau keluarga suami [3].

Tujuan perkawinan *jujur* adalah untuk memindahkan keanggotaan kerabat wanita, si wanita dilepas dari kelompok kerabatnya dan masuk ke dalam lingkungan kerabat suaminya, dan juga anak-anak yang akan dilahirkan dari perkawinan itu akan menarik garis keturunan dari pihak bapaknya, menjadi anggota dari masyarakat hukum bapaknya. Karena itu dapat dikatakan bahwa pemberian *jujur* dapat berfungsi:

- a. Secara yuridis, pemberian jujur adalah untuk mengibah status keanggotaan calon pengantin Wanita,
- b. Secara ekonomi, membawa pergeseran dalam harta kekayaan, dan
- c. Secara sosial, penyerahan jujur mempunyai arti pihak si wanita mempunyai kedudukan yang dihormati [5].

Perkawinan *jujur* mengandung ketentuan pokok sebagai berikut:

1. Perkawinan dilakukan dengan seseorang dari luar marganya (*clan*),
2. Perkawinan bersifat asimetris,
3. Istri dilepaskan dari lingkungan familinya/kelurga/marganya sendiri,
4. Kepada istri dan keluarganya diberikan sejumlah uang dan barang (*jujur*),
5. Istri dimasukan dalam lingkungan kerabat suaminya,

6. Istri mengikuti dan menetap dalam lingkungan kerabat suaminya,
7. Hak dan kekuasaan suami dalam keluarga dan derajat sosial lebih tinggi dari istri,
8. Anak-anak masuk kerabat suami,
9. Suami menguasai harta kekayaan, tidak ada harta bersama [9].

Pemberian/pembayaran *jujur* dimaksudkan untuk melepaskan istri dari lingkungan kerabatnya pindah ke lingkungan kerabat suaminya. Maka dengan berpindahnya istri ke kerabat suaminya, maka pada kerabat istri terdapat kevakuman magis. Karena itu kevakuman itu dapat diperbaiki dengan menyerahkan pembayaran *jujur* sebagai pengganti atau pengisi kevakuman itu. Pemberian *jujur* dapat diartikan pada hakikatnya adalah suatu pemberian ke dalam suasana religius-magis guna memelihara tetapnya keseimbangan hubungan kedua belah pihak. Jadi bukan pembayaran sebagai harga pembelian si istri. Pemberian/pembayaran *jujur* biasanya dilakukan menjelang perkawinan secara tunai (kontan). Tetapi ada kemungkinan *jujur* (mas kawin) dibayar dikemudian hari.

Dibandingkan dengan ciri khas perkawinan *jujur* untuk masyarakat Lampung, ada bentuk perkawinan *semendo* (*suitor service marriage*), contohnya pada masyarakat Minangkabau. Pada bentuk perkawinan *semendo*, calon mempelai pria dan kerabatnya tidak memberikan *jujur* kepada pihak perempuan. Sejak perkawinan suami dan istri tetap dalam keluarga kerabat masing-masing. Tetapi anak keturunannya masuk keluarga istrinya / kerabat istrinya dan si bapak tidak mempunyai kekuasaan terhadap anak-anaknya. Sedangkan untuk perkawinan bebas (*exchange marriage*) tidak menentukan secara tegas dimana suami atau istri harus tinggal, hal ini bergantung pada keinginan masing-masing pihak, yang pada akhirnya ditentukan oleh kesepakatan para pihak tersebut. Pada umumnya bentuk perkawinan bebas bersifat endogami, artinya suatu anjuran untuk kawin dengan warga kelompok kerabat sendiri, bentuk ini banyak dijumpai di Jawa, Kalimantan dan sebagainya.

3. Penutup

Masyarakat Lampung yang menganut sistem kekerabatan patrilineal, bentuk perkawinannya menggunakan bentuk perkawinan *jujur* (*bride-gift marriage*) yakni dengan pemberian sejumlah uang atau barang *jujur* dari pihak mempelai laki-laki kepada keluarga atau kerabat pihak mempelai wanita. Perkawinan *jujur* memiliki akibat-akibat yang harus dijalani oleh suami dan istri, yakni:

1. Istri keluar dari hak dan kewajiban serta tanggung jawab dari keluarganya dan masuk pada hak dan kewajiban serta tanggung jawab pada keluarga suami yang telah men-*jujur*-nya,
2. Anak-anak yang dilahirkan menarik garis keturunan ke atas melalui ayahnya dan mewarisi dari ayahnya,
3. Anak-anak, baik laki-laki maupun perempuan masuk klan ayahnya.

Daftar Pustaka

- [1] Mulyadi A. Hukum Perkawinan Indonesia. Semarang: Bina Ilmu; 1997.
- [2] Ramasari RD. Analisis Kedudukan dan Hak Anak Hasil Perkawinan Campuran antara Warga Negara Indonesia dan Warga Negara Asing. Fakultas Hukum Universitas Bandar Lampung. Jurnal Keadilan Progresif 2018; Vol. 9, No. 1.
- [3] Wignjodipoera S. Pengantar dan Asas-asas Hukum Adat. Jakarta: Gunung Agung; 1998.
- [4] Hadikusuma H. Hukum Perkawinan Indonesia. Menurut Perundangan, Hukum Adat, Hukum Agama. Bandung: Mandar Maju; 1990.
- [5] Samosir D. Hukum Adat Indonesia, Eksistensi dalam Dinamika Perkembangan Hukum di Indonesia. Bandung: Nuansa Aulia; 2013.
- [6] <https://kebudayaan.kemdikbud.go.id/lampung-sai-bumi-ruwa-jurai/>
- [7] Nurmansyah G, Rodliyah N, Hapsari RA. Pengantar Antropologi: Sebuah Ikhtisar Mengenal Antropologi. Bandar Lampung: Aura Publishing; 2019.
- [8] Soekanto S. Intisari Hukum Keluarga. Bandung: Citra Aditya Bakti; 1992.
- [9] Sanusi A. Pengantar Ilmu Hukum dan Pengantar Tata Hukum Indonesia (PIH dan PTHI). Bandung: Tarsito; 1984.

Mayuh Tiyuh, Kearifan Lokal dalam Kitab Hukum Kuntara Raja Niti untuk Membangun Kota

Zainudin Hasan, Universitas Bandar Lampung, zainudinhasan@ubl.ac.id

Abstrak

Kitab Kuntara Raja Niti adalah kitab hukum masyarakat adat Lampung yang berlaku di lingkungan masyarakat adat Lampung Pepadun. Kitab Kuntara Raja Niti sampai hari ini masih menjadi pedoman bagi sebagian para punyimbang adat dalam mengatur kepentingan adat para warga adatnya. Dalam Kitab Kuntara Raja Niti terdapat kaidah-kaidah hukum tentang pemerintahan, pandangan hidup, Nilai-nilai etis, Norma-norma, dan berbagai tata cara larangan kesalahan serta hukumannya baik yang bersifat perdata maupun pidana dan mengenai tata tertib adat istiadat masyarakat adat Lampung. Dalam Kitab Kuntara terdapat beberapa keharusan dan larangan, salah satu bentuk larangannya menyangkut sepuluh hal dalam *Mayuh Tiyuh* yang merupakan kategori aturan wajib sebuah *Negeri*, dalam hal ini kota. Bentuk larangan yang diatur dalam Pasal 2 Kitab Kuntara Raja Niti. *Mayuh* yang dalam bahasa Lampung berarti buruk, jelek, hina, tercela, dan tidak baik yang pengertiannya sama dengan *gangguw*, *ngebatok*, *halai*, *mak wawai*. *Tiyuh* berarti Kampung atau *Negeri*. Dalam *Mayuh Tiyuh Kuntara Raja Niti* memiliki sepuluh hal yang harus dihindari oleh sebuah *Negeri* antara lain: *kamak di mukak di bulakang*, *mak bupungkalan*, *mak busesat*, *mak bulanggar mak bumusigit*, *mak ngegantung kalekup*, *mak begeduk*, *hun kuruk tiyan mak ngenah dandan batin*, *mak bukahandak*, *kurang kanian*, dan *punyimbang lom tiyuh mak sai tungkul*. Kesepuluh *Mayuh Tiyuh* tersebut merupakan kearifan lokal masyarakat adat Lampung yang bisa dijadikan sebagai pedoman bagaimana untuk membangun citra sebuah kota yang baik. Dari pedoman tersebut penulis merekomendasikannya menjadi sepuluh nilai untuk membangun citra kota Bandar Lampung. Kesepuluh hal tersebut antara lain adalah: Pertama, kota yang harus selalu bersih. Kedua, taman kota yang indah dan terawat. Ketiga, mengembangkan wisata sejarah. Keempat, revitalisasi Islamic Centre dan pusat keagamaan. Kelima, keamanan dan ketertiban kota yang terjamin. Keenam, melibatkan ulama dan cendekiawan dalam membangun kota. Ketujuh, menciptakan kepemimpinan yang bersih dan bebas korupsi. Kedelapan, meningkatkan Indeks Pembangunan Manusia kota Bandar Lampung. Kesembilan, mewujudkan kota yang mandiri, dan yang kesepuluh harmonisasi antara pemimpin, tokoh adat, tokoh pemuda, dan tokoh masyarakat.

Kata Kunci: kearifan lokal, Kuntara, *mayuh tiyuh*, membangun kota

1. Pendahuluan

Apa yang terlintas di pikiran Anda apabila saya tanyakan, sebutkan sebuah kata atau kalimat yang mencerminkan tentang Kota Bandar Lampung? Apakah Tugu Gajah, kopi, durian, Siger, *begal*, Kota Tapis, *Tanah Lada* atau *Sai Bumi Ruwa Jurai*? Mana yang paling dominan terlintas di pikiran Anda? Lalu apa yang terlintas di pikiran Anda ketika saya tanyakan hal serupa tentang kota Bandung, Jogjakarta, Solo, Pekalongan, Garut, Makassar, atau Jakarta? Macetkah? Batik? Dodol? penghasil kerajinan? rawan konflik? dan lain sebagainya? Kemudian apa yang Anda pikirkan ketika saya tanyakan tentang Amsterdam, Roma, Paris, Kairo, New York, Mekkah, Hiroshima, Shanghai, Dubai dan lain sebagainya. Tentu saja pikiran bawah sadar Anda akan secara cepat mengindentikan citra kota (*city branding*) tersebut terhadap apa yang ada di benak Anda misalnya mengidentikkan Kairo sebagai Kota Pelajar dengan kampusnya yaitu Al Azhar, Paris sebagai kota romantis dengan menara Eiffel yang indah, kota Mekkah sebagai tempat ibadah dan ziarah dengan Kakbahnya, Dubai kota gemerlap dengan bangunan-bangunan pencakar langitnya dan seterusnya. Identiknya pikiran Anda tentang *city branding* tersebut tidak lepas dari informasi yang Anda dapat sehari-hari baik dari buku-buku maupun media cetak dan elektronik atau pengalaman langsung Anda ketika berada di sana berdasarkan pengetahuan, pengamatan dan pengalaman. Semua akan cepat Anda jawab dalam hanya hitungan detik.

Sebuah citra kota (*city branding*) umumnya terbentuk secara alamiah dan dalam jangka waktu yang panjang (*evolitif*) berdasar berbagai faktor yang menyertai tumbuh kembangnya sebuah kota. Peristiwa bersejarah yang pernah terjadi atau sebuah fungsi yang sangat signifikan yang melekat pada kota biasanya menjadi faktor utama pembentuk citra kota. Namun demikian, tidak berarti upaya membangun atau memperkuat citra sebuah kota semata-mata bergantung pada takdir sejarah [1]. Berdasarkan pengertian *city branding* di atas, proses pembentukan citra sebuah kota memerlukan waktu yang relatif panjang baik dari sisi faktor latar belakang sejarah, warisan masa lalu maupun secara alami yang didukung oleh faktor-faktor pada saat berkembangnya sebuah kota.

Membangun citra sebuah kota tidak hanya semata-mata membangun dari segi fisik seperti membangun lambang kota dengan proyek-proyek mercusuar atau dengan semboyan-semboyan indah. Membangun citra kota adalah dengan cara membangun semangat, fisik, ruh dan mental kota, isi kota dan apa saja yang ada dan terlibat di dalamnya. Membangun citra sebuah kota tidak cukup sekedar membangun tugu, patung atau mempopulerkan semboyan-semboyan indah, bagus, agamis dan lain sebagainya seperti contoh: bertapis, berseri, beriman, bertaqwa, berjaya, dan lain-lain. Patung, tugu, kata-kata atau slogan indah secara teori namun kosong ruh budaya sejarah dan hampa realisasi hanya akan menjadi sampah jalanan saja.

Bandar Lampung bukanlah kota yang baru berdiri, usianya sudah ratusan tahun. Tahun ini Kota Bandar Lampung telah memasuki usianya yang ke 339 tahun (17 Juni 1682- 17 Juni 2021) bukan usia kota yang terbilang baru, usianya telah melampaui usia Republik ini, jauh sebelum merdeka kota ini telah

bergeliat menjadi bagian dari jalur perdagangan hasil perkebunan rempah-rempah, pertumbuhan ekonomi, tumbuh dan berkembangnya akulturasi budaya, daerah tujuan transmigran, tujuan wisata dan daerah transit, persinggahan, dan pertemuan. Pulau Sumatera yang terdekat dengan Pulau Jawa sangat strategis yang ke depan peluangnya sangat besar untuk menjadi kota metropolitan baru sebagai penyangga ring satu kota Jakarta yang sudah mulai renta dan penuh sesak.

Untuk satu dekade ke depan, apabila dibandingkan dengan kota-kota lain di Pulau Sumatera, Kota Bandar Lampung mempunyai prospek yang paling cerah dari segi pembangunan, laju pertumbuhan ekonomi, sektor pendidikan dan pertumbuhan usaha. Bersamaan dengan itu lambat laun Kota Bandar Lampung akan menjadi sorotan tersendiri bagi investor dan pihak luar tentang kota ini. Sehingga dengan tanpa menghilangkan cita rasa dan ciri khas lokal Lampung itu sendiri *city branding* kota Bandar Lampung wajib dibentuk dan dipoles sedemikian rupa berlandaskan nilai-nilai historis, filosofis, sosiologis dan kearifan lokal masyarakat Lampung.

Pencitraan sebuah kota perlu dilakukan secara fokus, terarah dan hendaknya konsep *city branding* tidak memulai dari nol atau dari awal, akan tetapi dengan meneruskan citra yang pernah atau sudah ada yang telah menjadi ciri khas dari sebuah kota tersebut. *Blue Print* pembangunan kota yang dibuat harus selalu terarah, terencana, konsisten, dan berkesinambungan. Jalan lain untuk membangun *city branding* adalah dengan cara mengikis citra negatif kota, seperti macet, kotor, kumuh, banyak sampah, banyak gelandangan pengemis, kota yang tidak aman dan citra-citra negatif lain melalui cara-cara yang terprogram, terukur, dan terus-menerus. Proses membangun *city branding* diawali dengan menggali identitas kota yang bersumber dari potensi daerah dan keunikan yang dimiliki [2].

Perencanaan sebuah kota harus juga ditunjang dengan citra atau *brand* sebagai kekhasan sebuah kota yang bertujuan di samping meningkatkan nilai jual tetapi juga menjadi daya tarik tanpa melepaskan jati dirinya dalam merebut sumber daya potensial sehingga pada gilirannya nanti diharapkan mampu menggerakkan perkembangan kota itu sendiri, baik dari segi pergerakan ekonomi, budaya, warisan sejarah, sektor pariwisata dan lain sebagainya.

2. Pembahasan

Pencitraan sebuah kota sebaiknya memang tidak dimulai dari nol. Citra kota hendaknya dimulai dari nilai-nilai positif kearifan lokal yang memang telah ada, mengakar dan hidup ditengah-tengah masyarakat Lampung. Citra tersebut dibangun dari norma-norma dan nilai-nilai dasar yang sudah ratusan tahun tertulis dalam sebuah kitab hukum masyarakat adat Lampung yang bernama Kitab Kuntara Raja Niti. Salah satu hasil karya perundang-undangan yang dimiliki masyarakat Lampung di masa lalu dan masih dipakai hingga saat ini. Kitab Kuntara Raja Niti bukan semata mengatur acara adat sebagai seremonial, melainkan juga hubungan antara manusia satu dan lainnya, antar tetangga, antar

masyarakat, antar lingkungan sekitarnya, juga hubungan antara rakyat dan pemimpinnya. Dalam perundang-undangan Kitab Kuntara, masyarakat juga diatur untuk bersikap baik pada bumi dan alam sekitar [3].

Kitab Kuntara Raja Niti adalah kitab masyarakat adat Lampung yang berlaku di lingkungan masyarakat adat Lampung Pepadun. Kitab Kuntara Raja Niti sampai hari ini masih menjadi pedoman bagi sebagian para punyimbang adat dalam mengatur kepentingan adat para warga adatnya. Dalam Kitab Kuntara Raja Niti terdapat kaidah-kaidah hukum tentang pemerintahan, pandangan hidup, nilai-nilai etis, norma-norma, dan berbagai tata cara larangan kesalahan serta hukumannya baik yang bersifat perdata maupun pidana dan mengenai tata tertib adat istiadat masyarakat adat lampung. Dalam Kitab Kuntara Raja Niti terdapat beberapa keharusan dan larangan, salah satu bentuk larangannya menyangkut sepuluh hal dalam *Mayuh Tiyuh* yang merupakan kategori aturan wajib dalam sebuah *Negeri*.

Manuskrip Kuntara Raja Niti yang asalnya didapatkan di kediaman Hasan Basri, yang bergelar Raden Imba atau secara adat disebut Dalom Kusuma Ratu. Ia merupakan keturunan Ratu Darah Putih, asal muasal dari Raden Intan II. Kediannya di Desa Kuripan, Penengahan, Lampung Selatan. Manuskrip tersebut bernama lengkap kitab Kuntara Raja Niti dan Jugul Muda. Ditulis sekitar abad ke-17. Meski menjadi kitab rujukan adat, manuskrip ini sekarang lebih mirip dengan benda kuno yang dikeramatkan. Karena lebih banyak disimpan daripada dibuka untuk dikaji. Kitab yang bersampul cokelat lusuh, tersimpan pada sebuah kotak khusus yang tidak sembarang orang bisa membukanya. Kitab itu terdiri dari dua bagian, bagian pertama ditulis dengan aksara Lampung gaya abad 17. Satu bagian lagi ditulis dengan huruf Arab gundul. Sedang bahasa yang digunakan pada seluruh teks adalah bahasa Jawa pertengahan dengan logat Banten. Masing-masing bagian memuat keseluruhan isi dari kitab Kuntara Raja Niti [4].



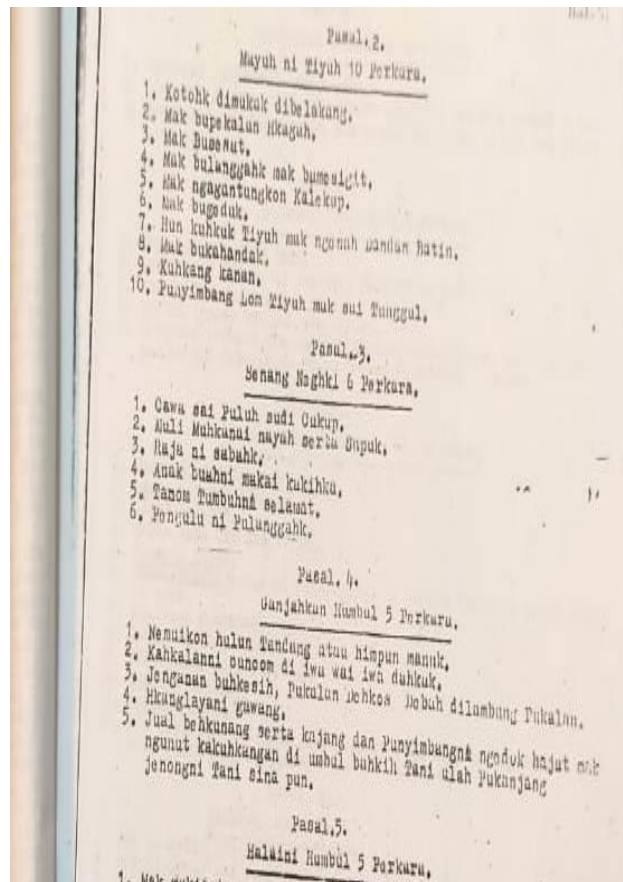
Gambar 1. Gambar Manuskrip Salah Satu Bagian dalam Kitab Kuntara Raja Niti Asli.

Selain manuskrip yang bertuliskan huruf Arab, terdapat juga Kitab Kuntara Raja Niti yang telah disalin dan diketik ulang menggunakan huruf latin dengan masih menggunakan Bahasa Lampung. Kitab Kuntara Raja Niti yang ada pada penulis adalah kitab salinan yang disalin oleh Sutan Jaya Penatih Teruna yang kemudian disalin ulang kembali oleh Sutan Ratu Gumanti yang berasal dari Gunung Sugih Marga Unyi Lampung Tengah pada tanggal 24 Februari 1984. Berdasarkan keterangan di dalam kitab salinan tersebut, bahwa Kitab Kuntara Raja Niti tersebut telah disahkan dan disetujui oleh beberapa punyimbang adat untuk dapat digunakan serta diperbanyak guna dapat disebarluaskan dan diimplementasikan dalam hukum adat Lampung. Buku Kitab Kuntara Raja Niti yang ada pada penulis saat ini adalah hasil pemberian dari Sutan Anom Jaya Sampurna, salah seorang punyimbang adat dari Tiyu Hanakau Jaya Marga Sungkai Bunga Mayang.



Gambar 2. Bagian Depan Kitab Kuntara Raja Niti yang Telah Disalin Ulang.

Di dalam Kitab Kuntara Raja Niti, hasil salinan terakhir Sutan Ratu Gumanti terdapat 248 pasal yang mengatur permasalahan tentang perbuatan-perbuatan yang dilarang, aturan-aturan dalam upacara pelaksanaan adat istiadat, dan hukuman serta denda bagi yang melanggar hukum adat. Pada pasal pertama dan kedua Kitab Kuntara Raja Niti mengatur tentang larangan, khususnya pada Pasal 2 diatur tentang aturan 10 perkara yang dilarang dalam sebuah *Tiyuh* atau *Negeri*, agar *Negeri* yang diharapkan dapat memberikan keamanan, kenyamanan, ketertiban, kesejahteraan dan kebahagiaan bagi yang berada di dalamnya. *Mayuh Tiyuh* yang diatur di dalam Pasal 2 tersebut merupakan bentuk kewajiban yang tidak boleh dilanggar, karena apabila dilanggar maka akan membuat sebuah *Negeri* tersebut menjadi buruk dan jauh dari keberkahan.



Gambar 3. Isi Pasal 2 Kitab Kuntara Raja Niti, Hasil Salinan Sutan Ratu Gumanti.

Berikut ini adalah bentuk larangan yang diatur dalam Pasal 2 Kitab Kuntara Raja Niti. *Mayuh* yang dalam bahasa Lampung berarti buruk, jelek, hina, tercela, dan tidak baik yang pengertiannya sama dengan *gangguw*, *ngebatok*, *halai*, *mak wawai*. Sedangkan *Tiyuh* berarti Kampung atau *Negeri*. Dalam *Mayuh Tiyuh Kuntara Raja Niti* memiliki sepuluh hal yang harus dihindari oleh sebuah *Tiyuh* atau *Negeri*. Pertama, *kamak di mukak di bulakang*; kedua, *mak bupungkalan*; ketiga, *mak busesat*; keempat, *mak bulanggar mak bumusigit*; kelima *mak ngegantung kalekup*; keenam, *mak begeduk*; ketujuh, *hun kuruk tiyan mak ngenah dandan batin*; kedelapan, *mak bukahandak*; kesembilan, *kurang kanian*; dan kesepuluh, *punyimbang lom tiyuh mak sai tungkul* [5].

Sepuluh *Mayuh Tiyuh* tersebut memiliki arti bahwa tercelanya *Negeri* atau Kota disebabkan karena sepuluh hal: pertama, kotor di depan dan kotor di belakang; kedua, tidak ada fasilitas umum; ketiga, tidak ada balai adat; keempat, tidak ada masjid; kelima, tidak ada kantong; keenam, tidak ada beduk; ketujuh, orang lain masuk negeri tidak melihat tanda-tanda adanya tokoh adat; kedelapan, tidak ada kemauan atau kurang prakarsa kemajuan; kesembilan, kurangnya makanan; dan kesepuluh, para pemimpin di dalam *Negeri* tidak se-*iya se-kata* atau selalu ada perselisihan.

2. 1. *Kamak di Mukak di Belakang*

Pertama tentang *kamak di mukak di belakang* bahwa kotor di depan dan kotor di belakang adalah bentuk pertama tercelanya sebuah negeri atau kota karena kondisi kota yang kotor. Daerah atau tempat yang kotor akan menimbulkan banyak sumber penyakit, tempat yang kotor cenderung kumuh, merusak pemandangan, dan merupakan tanda kemalasan orang-orang yang ada di sekitarnya. Larangan *kamak di mukak di bulakang* menunjukkan bahwa sebuah kota harus memiliki lingkungan yang harus selalu bersih dan terjaga. Larangan kotor di depan dan belakang menunjukkan bahwa dari segi penampilan lingkungan sekitar kota wajib bersih dan merupakan tanggung jawab semua pihak bukan hanya petugas kebersihan.

Pandangan pertama ketika kita memasuki sebuah kota adalah kebersihan kota. Kebersihan sebuah kota pada gilirannya akan mempengaruhi hal lain seperti kesehatan, keindahan, dan mental masyarakat. Kota yang bersih, bebas sampah tentu saja akan membuat keadaan kota tampak lebih sehat, lebih indah, dan membuat masyarakat menjadi lebih nyaman. Untuk itu, gerakan nilai *Mayuh Tiyuh* yang pertama adalah bagaimana membuat Kota Bandar Lampung selalu bersih, indah dan sehat.

2. 2. *Mak Bupukalan*

Mayuh Tiyuh yang kedua yaitu, *mak bupukalan*. *Pukalan* adalah representasi fasilitas umum dan ruang publik yang harus dimiliki oleh negeri atau kota. Pembangunan fasilitas umum wajib dimiliki oleh sebuah kota untuk warga masyarakatnya beraktivitas sehari-hari. Pentingnya penyediaan fasilitas umum sebagai ruang publik dan tempat beraktivitas masyarakat merupakan satu bentuk memberikan rasa nyaman dan bahagia bagi orang-orang yang menggunakannya. Kota yang tidak memiliki fasilitas umum menunjukkan kekurangan dan ketercelaan. Hal ini berdampak pada perkembangan mental dan psikologis kehidupan masyarakat yang ada di dalamnya. Fasilitas umum dalam hal ini seperti taman, ruang terbuka hijau, danau atau embung, jalur pedestrian atau jalur pejalan kaki, serta sarana prasarana drainase yang baik. Sehingga gerakan nilai kedua dalam *mayuh tiyuh* adalah bagaimana mewujudkan Kota Bandar Lampung menjadi kota yang memiliki fasilitas umum yang indah dan terawat.

2. 3. *Mak Busessat*

Mayuh Tiyuh yang ketiga yaitu *mak busessat*. *Mak busesat* artinya tidak memiliki balai adat. Balai adat (*sessat*) merupakan lambang adat istiadat, budaya, kebersamaan, musyawarah, kekeluargaan, gotong-royong, dan lambang budaya komunalistik sebuah negeri. Kota yang tidak mempunyai *sessat* menunjukkan kota tersebut tidak beradat, tidak ada pula tata titi adat. Kota yang tidak ada adat budaya menunjukkan tempat yang tidak memiliki identitas, dan tidak memiliki nilai dan norma. Tidak ada

sessat berarti tidak ada kegiatan adat, adat yang lemah menunjukkan kehidupan yang individualis, dan hilangnya pranata sosial dalam sebuah kota. *Sessat* adat juga menunjukkan hubungan horizontal antara manusia dengan lingkungannya khususnya masyarakat adat, *Sessat* adat juga merupakan bentuk implementasi nilai sosial *piil pesenggiri, nengah nyappur, sakai sambayan, nemui nyimah, dan bejuluk beadek* masyarakat adat Lampung yang wajib dijaga.

Adanya *sessat* juga sebuah bentuk kepedulian kota terhadap warisan budaya dan aktivitas budaya yang tercermin dari bangunan-bangunan konservasi budaya yang wajib dijaga oleh generasi penerus. Jangan sampai bangunan-bangunan bersejarah, kampung-kampung tua di Kota Bandar Lampung tergusur atau dirobohkan oleh bangunan-bangunan baru atas nama pembangunan. Padahal dalam bangunan-bangunan bersejarah tersebut terdapat warisan budaya yang dapat menjadi wisata sejarah apabila dikelola dengan baik. Konsep kota wisata sejarah atau warisan budaya 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, *event* sejarah dan akumulasi artefak budaya, keberhasilan artistik yang merupakan bahan baku dari konsep ini. Konsep pariwisata perkotaan ini harus memperhatikan upaya-upaya konservasi terhadap peninggalan sejarah di kota [6]. Sehingga nilai *Mayuh Tiyuh* yang ketiga dalam membangun citra Kota Bandar Lampung adalah mengembangkan wisata sejarah dan warisan budaya kota.

2. 4. Mak Bulanggar Mak Bumusigit

Mayuh Tiyuh yang keempat yaitu *mak bulanggar mak bumusigit*. *Langgar* atau masjid adalah tempat ibadah, masyarakat Lampung yang identik dengan nilai-nilai Agama Islam menunjukkan tentang hubungan vertikal antara manusia dengan Tuhannya. Artinya masyarakat Lampung wajib menjalankan syariat Islam dan taat dalam menjalankan ibadah seperti menjalankan sholat lima waktu secara berjamaah maupun melakukan aktifitas lain di masjid sehubungan dengan peningkatan keimanan dan ketakwaan kepada Tuhan Yang Maha Pencipta.

Bagi umat Islam, masjid adalah pusat peradaban, Masjid bukan hanya semata-mata dijadikan sarana ibadah *mahdhah* melainkan juga sebagai sarana dan sekaligus kekuatan dalam membangun dan menanamkan nilai-nilai kebaikan dan pembaharuan kehidupan umat manusia. Kota yang tidak memiliki masjid sebagai pusat kegiatan religi masyarakat menunjukkan kekeringan cahaya iman dan jauhnya dari nilai-nilai religius sehingga akan menjauhkan masyarakatnya dari keselamatan dunia dan keselamatan di akhirat. Maka nilai *mayuh tiyuh* yang keempat untuk membangun kota Bandar Lampung adalah dengan melakukan revitalisasi Islamic Center. Bagaimana membuat Islamic Center di Kota Bandar Lampung menjadi lebih hidup dan bergeliat.

2. 5. Mak Ngegantung Kalekup

Mayuh Tiyuh yang kelima yaitu *mak ngegantung kalekup*. *Kelekup* atau *kentongan* adalah tanda bunyi dari bahan kayu yang kegunaannya sebagai alat pemberitahuan, pemberitaan, informasi, kehidupan sosial masyarakat yang guyub, saling memperhatikan, dan peduli terhadap lingkungan. *Kelekup* juga merupakan lambang keamanan dan ketertiban lingkungan. Bahwa lingkungan harus selalu terjaga keamanannya dan ketertibannya agar orang-orang yang tinggal dapat merasakan kenyamanan dan ketenangan dalam beraktifitas dan tinggal di dalamnya. Keamanan dan kepastian hukum akan berdampak pada pertumbuhan ekonomi kota. Bahwa nilai *mayuh tiyuh* kelima ini adalah menjamin keamanan dan ketertiban sehingga Kota Bandar Lampung menjadi kota yang tertib dan aman.

2. 6. Mak Begeduk

Mayuh Tiyuh yang keenam yaitu *mak begeduk*. *Geduk* atau *beduk* adalah lambang panggilan untuk sholat, panggilan sholat menunjukkan aba-aba, tanda, dan teguran. Hal ini dapat dimaknai bahwa selain harus memiliki geduk yang sebenarnya ada di masjid sebagai informasi panggilan ibadah sholat, geduk juga berarti bahwa sebuah *Negeri* harus memiliki ulama atau ahli agama, ahli ilmu dan cendikiawan yang selalu mengingatkan seorang pemimpin untuk senantiasa berada di jalan kebaikan dan kebenaran. Perlunya ahli agama atau ulama dalam sebuah *Negeri* agar kehidupan masyarakat yang ada di dalamnya dapat sesuai dengan aturan-aturan agama, selalu mendapatkan petunjuk sehingga penduduk *Negeri* atau kota selamat di dunia dan akhirat. Alim ulama, ilmuwan dan cendikiawan harus dilibatkan dalam proses pembangunan kota, agar kota arah pembangunannya tidak melenceng dari nilai-nilai iman dan taqwa (Imtaq) serta ilmu pengetahuan dan teknologi (Iptek) yang terus berkembang. Nilai *mayuh tiyuh* yang ke-enam dalam membangun citra Bandar Lampung adalah dengan selalu melibatkan ulama dan cendikiawan dalam membangun kota.

2. 7. Hun Kuruk Tiyah Mak Ngenah Dandan Batin

Mayuh Tiyuh yang ketujuh yaitu *hun kuruk tiyah mak ngenah dandan batin*. *Negeri* atau sebuah kota harus memiliki pemimpin yang terlihat berwibawa, jujur, bersih dan selalu hadir untuk rakyatnya kapan saja dan di mana saja. Sehingga kehadiran seorang pemimpin selalu dirasakan oleh masyarakat yang dipimpinnya baik di dalam maupun di luar. Kepemimpinan yang baik merupakan faktor yang mempengaruhi keberhasilan sebuah *Negeri* atau kota. Seorang pemimpin yang mempunyai kecakapan pribadi yang memungkinkan ia untuk dapat dicontoh, panutan, menginspirasi, dapat memotivasi para pengikutnya dan disegani oleh pemimpin-pemimpin lain dari luar. Nilai *mayuh tiyuh* yang ketujuh adalah mewujudkan kepemimpinan kota yang bersih dan bebas korupsi.

2. 8. Mak Bukahandak

Mayuh Tiyuh yang kedelapan yaitu *Mak bukahandak*. *Mak bukahandak* artinya adalah tidak memiliki kemauan. Orang-orang dalam sebuah kota harus dibangun pendidikan, intelektualitas dan jiwanya. Pembangunan tidak hanya sekedar membangun fisik kota, namun juga harus dibangun intelektualitas dan jiwanya sehingga orang-orang didalamnya memiliki semangat dan cita-cita, produktif, pekerja keras dalam berusaha, dan kreatif. Intelektualitas, semangat kerja keras harus didasari dengan adanya kemauan, kemauan yang menimbulkan tekad, ketekunan, daya tahan, berani dan pantang mundur. Orang-orang yang berada dalam sebuah kota yang tidak memiliki semangat dan cita-cita membuat Indeks pembangunan manusianya sulit untuk maju. Untuk mencapai kemauan sebuah kota yang dicita-citakan wajib memiliki orang-orang yang berpendidikan yang tinggi karena pendidikan yang baik akan mempengaruhi pola pikir, kemampuan, kinerja dan kemajuan sebuah Kota. Nilai *Mayuh Tiyuh* yang kedelapan adalah meningkatkan Indeks Pembangunan Manusia Kota Bandar Lampung.

2. 9. Kurang Kanian

Mayuh Tiyuh yang kesembilan yaitu *kurang kanian*, Kekurangan *kanian* atau makanan adalah lambang kemiskinan. Sandang, pangan dan papan yang tercukupi merupakan lambang kesejahteraan suatu kota. Kekurangan makanan merupakan lambang kemelaratan dan lemahnya suatu kota, pentingnya suatu kota yang memiliki sumber penghasilan atau pendapatan yang melimpah untuk dapat memenuhi sendiri kebutuhan wilayahnya sehingga sangat dianjurnya memiliki cadangan penghasilan pangan sendiri pada setiap tempat. Karena kemampuan daerah untuk memenuhi kebutuhan pangannya sendiri merupakan indikator kesejahteraan ekonomi masyarakat. Nilai *Mayuh Tiyuh* yang kesembilan adalah mewujudkan kota Bandar Lampung yang mandiri.

2. 10. Punyimbang Lom Tiyuh Mak Sai Tungkul

Mayuh Tiyuh yang kesepuluh yaitu *punyimbang lom tiyuh mak sai tungkul*. Seorang pemimpin bersama-sama tokoh adat, tokoh pemuda, dan tokoh masyarakat harus selalu bersinergi wajib duduk bersama menyelesaikan masalah dengan cara musyawarah mufakat. Setiap permasalahan wajib diselesaikan segera dengan musyawarah mufakat untuk menghindari perselisihan dan silang pendapat. Perpecahan dan pertikaian karena perbedaan pendapat harus dihindari karena persatuan dan kesatuan akan membuat menjadi kuat sehingga dimungkinkan terjadinya kerjasama. Dan kerjasama akan menghasilkan kekompakan, hasil yang maksimal, dan semakin memperkuat persatuan solidaritas yang tentu saja akan membuat sebuah kota menjadi lebih tertib, aman, maju dan sejahtera.

3. Penutup

Pencitraan sebuah kota perlu dilakukan secara terus menerus, kontinyu, berkesinambungan, sistematis dan massif. Pencitraan kota perlu sebuah proses yang bertahap, berjangka panjang, komprehensif, dan membutuhkan konsistensi dalam penerapannya. Jadi bukan sebuah ikhtiar yang sporadis dan musiman belaka. Meskipun begitu harus diingat pula bahwa langkah mewujudkan *city branding* harus tetap realistis dan membumi. *City branding* sebuah kota yang khas dan harus mengena bagi siapa saja yang berkunjung ke kota ini. Kota yang bisa menjadi Kota Modern dengan tidak mengesampingkan kearifan lokal masyarakat adat Lampung yang sudah ratusan tahun lebih dulu tumbuh dan berkembang di tengah-tengah masyarakatnya.

Mayuh Tiyuh adalah sepuluh larangan dalam sebuah kearifan lokal masyarakat adat Lampung yang ada di dalam Kitab Kuntara Raja Niti. Kesepuluh larangan tersebut antara lain adalah: *kamak di mukak di bulakang, mak bupungkalan, mak busesat, mak bulanggar mak bumusigit, mak ngegantung kalekup, mak begeduk, hun kuruk tiyan mak ngenah dandan batin, mak bukahandak, kurang kanian*, dan *punyimbang lom tiyuh mak sai tungkul*. Sepuluh *Mayuh Tiyuh* tersebut memiliki arti bahwa tercelanya *Negeri* atau kota disebabkan karena sepuluh hal. Pertama, kotor di depan dan kotor di belakang; kedua, tidak ada fasilitas umum; ketiga, tidak ada balai adat; keempat, tidak ada masjid; kelima, tidak ada kantong; keenam, tidak ada beduk; ketujuh, orang lain masuk negeri tidak melihat tanda-tanda adanya tokoh adat; kedelapan, tidak ada kemauan atau kurang prakarsa kemajuan; kesembilan, kurangnya makanan; dan kesepuluh, para pemimpin di dalam *Negeri* tidak se-iya se-kata atau selalu ada perselisihan.

Dari kesepuluh *Mayuh Tiyuh* tersebut penulis merekomendasikan tentang sepuluh nilai *Mayuh Tiyuh* dalam Kitab Kuntara Raja Niti untuk membangun citra kota Bandar Lampung. Kesepuluh hal tersebut antara lain adalah: Pertama, Kota yang harus selalu bersih. Kedua, Taman kota indah dan terawat. Ketiga, mengembangkan wisata sejarah. Keempat, revitalisasi Islamic centre dan pusat keagamaan. Kelima, keamanan dan ketertiban kota yang terjamin. Keenam, melibatkan ulama dan cendekiawan dalam membangun kota. Ketujuh, menciptakan kepemimpinan yang bersih dan bebas korupsi. Kedelapan, meningkatkan Indeks Pembangunan Manusia kota Bandar Lampung. Kesembilan, mewujudkan kota yang mandiri. Dan yang kesepuluh, harmonisasi antara pemimpin, tokoh adat, tokoh pemuda, dan tokoh masyarakat dalam proses membangun kota.

Kesepuluh *Mayuh Tiyuh* tersebut merupakan kearifan lokal masyarakat adat Lampung yang bisa dijadikan sebagai pedoman bagaimana untuk membangun citra sebuah kota yang lebih baik. Kesepuluh *Mayuh Tiyuh* ini mungkin merupakan rekomendasi yang tampak terlihat klasik namun sebagai pesan nenek puyang yang wajib dilaksanakan untuk mendapatkan keberkahan sebagai warisan orang-orang terdahulu sehingga para pemimpin dan rakyat yang ada didalamnya terhindar dari *tulah* dan malapetaka.

Ucapan Terima Kasih

Terima kasih saya ucapkan kepada Suntan Anom Jaya Sampurna Tiyuh Hanakau Jaya Kecamatan Sungkai Utara yang telah menyalin dan memperbanyak Kitab Kuntara Raja Niti ini, sehingga dapat berada di tangan saya dan dapat saya uraikan isinya kedalam sebuah artikel tulisan.

Referensi

- [1] Muchamad BN. Konsep Ekspresi Kota sebagai Pendekatan Membangun atau Memperkuat Citra Kota; 2013.
- [2] Lestari RB. Membangun Citra Sebuah Kota dalam Persaingan Global melalui *City Branding*. Jurnal Ilm. STIE Multi Data Palembang. 2016; Vol. 5, No. 1, pp. 68–79.
- [3] Ayuhda C, Karsiwan. Nilai-Nilai Kearifan Lokal Kitab Kuntara Raja Niti sebagai Pedoman Laku Masyarakat Lampung. J. Soc. Sci. Educ. Soc. Pedagog. 2020; Vol. 1, No. 1, p. 12.
- [4] Susilowati. Manuskrip Kitab Kuntara Raja Niti Khazanah yang Hampir Punah. Available from: <https://pardasuka-jatiagung.blogspot.com/2019/01/manuskrip-kitab-kuntara-raja-niti.html?m=1> [diakses 2021-07-20]
- [5] Teruna StJP, Gumanti StR. Kitab Kuntjara Raja Niti (Aturan Hidup Orang Lampung Pepadun); 1947.
- [6] Pebriyanti NLPE. Strategi Pengembangan Kawasan Strategis Warisan Budaya di Daerah Pesisir Buleleng-Bali. LOSARI J. Arsit. Kota dan Pemukim. 2020; doi: 10.33096/losari.v5i2.94.

CHAPTER 3: EKSPLORASI POTENSI INFRASTRUKTUR KOTA

1. Sistem Transportasi: Angkutan Umum yang Dibutuhkan di Kota Bandar Lampung
(Aditya Mahatidanar Hidayat)
2. Menemukan Jati Diri Kota Gunung Sugih
(Budi Efriyanto)
3. Identifikasi Tipologi Bangunan Restoran Cepat Saji di Sepanjang Ruas Jl. Z.A Pagar Alam,
Jl. A.Yani, Jl. P. Antasari – Bandar Lampung
(Dewi Fadilasari, Diana Lisa)
4. Potensi Wisata dan Pertumbuhan Ekonomi Daerah dalam Pembangunan Infrastruktur: Studi
Kasus Perancangan Koridor Ryacudu-ITERA
(Eduwin Eko Franjaya)
5. Elemen Pembentuk Identitas Kawasan, di Antara Visi Kota Versus Konversi Lahan,
Kabupaten Pringsewu
(Panji Kurniawan)

Sistem Transportasi: Angkutan Umum yang Dibutuhkan di Kota Bandarlampung

Aditya Mahatidanar Hidayat, Universitas Bandar Lampung / Masyarakat Transportasi Indonesia,
adityamahatidanar@gmail.com

Abstrak

Lampung adalah sebuah Provinsi di Indonesia dengan ibu kota Bandarlampung yang merupakan pusat pemerintahan. Kota Bandarlampung membutuhkan sistem transportasi yang semakin serius. Perbaikan bidang transportasi yang dilakukan adalah membangun jalan layang (*fly-over*) dan jalan bawah tanah (*underpass*) untuk mengatasi kemacetan di persimpangan, tetapi ini hanya memindahkan kemacetan lalu lintas yang ada. Kemacetan yang terjadi disebabkan oleh banyaknya pengguna kendaraan pribadi menyebabkan beberapa ruas jalan tersebut mengalami kejenuhan akibat penumpukan kendaraan. Selain itu, angkutan umum tidak disediakan sebagai sarana transportasi utama bagi masyarakat.

Angkutan umum di Bandarlampung saat ini mengalami penurunan dan terkesan lebih tidak terurus lagi oleh Pemerintah Kota Bandarlampung. Permasalahan selanjutnya yang ada dalam penyelenggaraan angkutan umum di Kota Bandarlampung adalah kenyataan bahwa sistem jaringan trayek masih tumpang tindih dan tidak mencakup berbagai kawasan di Kota Bandarlampung.

Memperbaiki sistem angkutan umum seperti penggunaan BRT dan penggunaan kereta api sebagai penghubung Kota Bandarlampung dengan kabupaten lainnya adalah aspek lain dari layanan angkutan umum adalah perannya dalam pengendalian lalu lintas yang hemat energi dan pengembangan suatu daerah. Beberapa hal yang menjadi pertimbangan dalam pengembangan adalah, yaitu tarif atau harga tiket, waktu kedatangan, ketersediaan petugas didalam, fasilitas kenyamanan, keamanan, dan kebersihan didalam angkutan umum

Kata Kunci: transportasi, angkutan umum, Bus Trans Bandar Lampung, sistem

1. Pendahuluan

Lampung adalah sebuah Provinsi di Indonesia dengan ibu kota Bandarlampung yang merupakan pusat pemerintahan saat ini. Lampung sangat diuntungkan dari letak geografisnya karena merupakan pintu gerbang utama antara Sumatera dan Jawa. Lampung memegang peranan penting dalam jalur transportasi dan operasi distribusi logistik antara Jawa dan Sumatera dan sebaliknya. Pendapatan ekonomi utama Provinsi Lampung, terutama dari sektor komersial, ditempatkan di Kota Baru Lampung

sebagai pusatnya. Pusat perbelanjaan baru seperti "Mall Bumi Kedaton", "Plaza Lotus", "Lampung Mall" dan "Transmart" telah dibuat. Kehadiran pusat perbelanjaan baru menunjukkan daya beli masyarakat Lampung yang semakin meningkat. Dari sisi lalu lintas, Kota Bandarlampung membutuhkan infrastruktur transportasi yang semakin serius. Memang dalam beberapa tahun terakhir ini pemerintah Kota Bandarlampung telah melakukan banyak pekerjaan untuk memperbaikinya antara lain memperbaiki jalanan yang berlubang, membangun jalan layang (*fly-over*) dan jalan bawah tanah (*underpass*) untuk mengatasi kemacetan di persimpangan, tetapi ini hanya memindahkan kemacetan lalu lintas yang ada.

Saat ini, kemacetan merupakan masalah utama di tiap ibu kota suatu provinsi, begitupun juga dengan Kota Bandarlampung. Setiap tahun, masalah kemacetan lalu lintas semakin menjadi-jadi. Hal itu dikarenakan kurang tepatnya penanganan yang dilakukan oleh Pemerintah Kota Bandarlampung ataupun instansi terkait dalam hal ini Dinas Perhubungan dalam melaksanakan kebijakan yang tepat dalam bidang transportasi. Setiap kota seharusnya memiliki Masterplan Transportasi yang paling tidak diperbaharui setiap 5 tahun dengan mengevaluasinya tiap tahun. Kebijakan yang dilakukan Pemerintah Kota Bandarlampung masih belum diketahui. Pengembangan angkutan umum yang diinginkan belum terwujud. Untuk merealisasikan angkutan umum di Bandarlampung, Pemerintah telah membuat studi atau kajian yang hingga saat ini ada beberapa kajian pengembangan transportasi perkotaan yang terkait dengan Bandarlampung, diantaranya:

- a) Masterplan Transportasi Bandar Lampung tahun 2019 [1] yang dibuat oleh Bappeda Kota Bandarlampung berserta Balitbangda Provinsi Lampung berbicara tentang transportasi perkeretaapian yang akan menjadi sarana transportasi baru yang efektif dan efisien di Kota Bandarlampung, tetapi tidak berbicara tentang transportasi umum terkait pembenahan "angkot" dan Bus Trans Bandar Lampung.
- b) Tatanan Transportasi Lokal (Tatralok) Kota Bandar Lampung tahun 2016 [2] yang terbaru hanya berisi tentang bagaimana perkembangan jaringan jalan yang baru, dan sistem angkutan umum terbaru. Untuk pengembangan jaringan jalan sudah dilaksanakan, tetapi untuk pengembangan sistem angkutan umum terbaru hingga saat ini belum dilaksanakan.

Sangat amat disayangkan dari kedua dokumen tersebut tidak adanya hal yang detail membahas terkait pengembangan angkutan masal terbaru dengan inovasi terbaik untuk Kota Bandarlampung. Lebih jauh lagi keduanya seperti hanya fokus membahas terkait pengembangan jaringan jalan. Dalam ilmu transportasi, pengembangan jaringan jalan memang perlu dilakukan untuk menghubungkan antar daerah yang akan membuat daerah itu berkembang lebih baik, sebagai prasarana transportasi. Tetapi perlu diseimbangkan dengan pengembangan sarana transportasi yang baik juga dalam hal ini adalah kendaraan.

Kendaraan yang memenuhi standar pelayanan adalah kendaraan yang digunakan oleh masyarakat sebagai sarana mobilitas. Baik kendaraan itu kendaraan pribadi maupun angkutan umum, yang terpenting kendaraan tersebut dapat memberikan standar pelayanan. Namun, jika kebanyakan orang memilih untuk bepergian dengan mobil pribadi, kemacetan lalu lintas akan terjadi di mana-mana. Seperti yang dapat dilihat pada Tabel 1 berikut ini adalah beberapa titik kemacetan yang ada di Kota Bandar Lampung.

No	Nama Jalan	Keterangan
1	Jalan ZA Pagar Alam	Depan Swalayan Surya, depan Darmajaya, depan Pizza Hut)
2	Jalan Teuku Umar	Depan PTPN, simpang Urip S, depan Koga, depan makam pahlawan, depan Kodam Garuda Hitam dan seterusnya
3	Jalan Raden Intan	Sekitaran Apotik Enggal
4	Jalan Imam Bonjol	Zona Pasar Bambu Kuning
5	Jalan Antasari	Setiap <i>u-turn</i>
6	Jalan Brigjen Katamso	Depan Simpur Center dan Pasar Tengah

Tabel 1. Titik Kemacetan di Kota Bandar Lampung. Sumber: Survey PSKD UBL Tahun 2018.

Kemacetan yang terjadi disebabkan oleh banyaknya pengguna kendaraan pribadi serta beberapa jaringan jalan yang menimbulkan tundaan seperti adanya *u-turn* yang terlalu berdekatan. Para pengguna kendaraan pribadi, baik itu mobil atau motor menyebabkan banyak komplikasi yang mengakibatkan beberapa ruas jalan tersebut mengalami kejenuhan akibat penumpukan kendaraan. Selain itu, angkutan umum tidak disediakan sebagai sarana transportasi utama bagi masyarakat. Kebanyakan sebagian besar penduduk Kota Bandar Lampung masih melakukan perjalanan dengan sepeda motor. Perlu dicatat bahwa sepeda motor memiliki berbagai manfaat transportasi, seperti penghematan biaya dan kemudahan akses, walaupun dalam hal pertimbangan keselamatan yang masih kurang, tetapi dengan memperhitungkan kebutuhan akan kecepatan dan kenyamanan dalam menggunakannya menjadikan kedua hal alasan untuk menggunakan sepeda motor saat ini dalam menghindari kemacetan di Kota Bandar Lampung. Dapat dilihat pada Tabel 2 adalah beberapa alasan masyarakat menggunakan kendaraan pribadi.

No	Alasan Menggunakan Kendaraan Pribadi
1	Mudah di akses (jarak ke halte/tempat henti kendaraan) dan tidak perlu menunggu
2	Tidak tersedianya angkutan umum di ruas jalan ataupun pemukiman oleh trayek angkutan umum saat ini
3	Rawan kejahatan seperti pencopetan, ataupun tindak asusila
4	Lebih flexible dalam melakukan perjalanan
5	Lebih nyaman

Tabel 2. Presepsi Masyarakat Kota Bandar Lampung Menggunakan Kendaraan Pribadi. Sumber: Masyarakat Transportasi Indonesia (MTI) Wilayah Lampung Tahun 2020.

Saat ini, Lampung memiliki transportasi yang lengkap melalui darat, laut, dan udara. Bandarlampung memiliki beberapa moda transportasi khususnya angkutan umum darat, antara lain Bus Rapid Trans (BRT) yang lebih kita kenal dengan Bus Trans Bandar Lampung, taksi, dan angkot. Namun, karena kekurangan kendaraan dan terjadinya tumpang tindih rute trayek angkutan maka menimbulkan kondisi lalu lintas menjadi semakin padat dan tidak stabil. Permasalahan yang timbul ini sebaiknya segera diatasi oleh pemerintah Kota Bandarlampung.

2. Pembahasan

Pada umumnya suatu kota berkembang memiliki beberapa moda angkutan umum masal seperti Bus dengan sistem *Bus Rapid Transit* (BRT), Kereta Listrik dengan sistem *Light Rapid Transit* (LRT) atau *Mass Rapid Transit* (MRT). Kota Bandarlampung yang saat ini sudah bisa dibilang sebagai Kota Metropolitan (penduduk lebih dari 1 juta jiwa) sudah saatnya bisa meniru beberapa kota metropolitan lainnya. Jika diambil contoh salah satu kota di Indonesia, baiknya Kota Bandarlampung dapat meniru Kota Yogyakarta. Kota Yogyakarta saat ini memiliki BRT yang bernama Trans Jogjakarta, yang mirip dengan apa yang sudah dilakukan oleh pemerintah Kota Bandarlampung dengan membuat Trans Bandar Lampung. Trans Jogjakarta saat ini sudah menjadi andalan masyarakat Kota Yogyakarta dan sekitarnya dalam melakukan perjalanan dalam kota. Beberapa keunggulannya adalah sistem jaringan jalan yang luas (artinya mencakup semua kawasan di Kota Yogyakarta) dan aksesibilitas yang mudah.

Kondisi geografis yang merupakan perbukitan dan penanataan Kota Bandarlampung saat ini kurang cocok untuk menerapkan sistem kereta listrik seperti LRT dan BRT. Penggunaan sistem transportasi dengan kereta dapat menggunakan kereta api konvensional yang sudah tersedia saat ini untuk menghubungkan Kota Bandarlampung dengan beberapa daerah disekitarnya seperti Natar, Kota Bumi dan juga Bandara Radin Intan. Pengembangan trayek perlu dilakukan dengan kondisi rel kereta yang sudah ada, mungkin ke arah Kalianda (Lampung Selatan). Dalam 10 tahun terakhir sebenarnya pemerintah Kota Bandarlampung sudah menerapkan sistem transportasi BRT. Bus Rapid Transit yang bernama Bus Trans Kota Bandar Lampung adalah sebagai salah satu bentuk fasilitas yang ditawarkan oleh Pemerintah Kota Bandarlampung untuk memenuhi kebutuhan pergerakan masyarakat.

Bus Trans Bandar Lampung saat ini mengalami penurunan dan terkesan lebih tidak terurus lagi oleh Pemerintah Kota Bandarlampung, yang saat ini hanya memiliki satu trayek saja yang awal pendiriannya memiliki sepuluh trayek utama dilayani dengan bus jenis BRT dan empat trayek *feeder* yang dilayani dengan jenis angkutan kota yaitu :

Trayek utama:

1. Rajabasa – Panjang(Via Jl. Soekarno-Hatta)
2. Rajabasa – Sukaraja(Via Jl. P. Diponegoro)

3. Perum. Korpri – Sukaraja (Via Jl. Wolter Monginsidi)
4. Tanjungkarang – Ir. Sutami(Via Jl. P. Antasari)
5. Kemiling – Sukaraja (Via Jl. Sudirman)
6. Rajabasa – Pasar Cimeng(ViaKemiling)
7. Srengsem – Citra Garden (Via Jl. YosSudarso)
8. Kemiling – Way Kandis(Via Jl. PagarAlam)
9. Sukarame – Citra Garden (Via Jl. P, Emir M. Noor)
10. Tanjungkarang – Bandara R. Intan(Via Jl. Haji Mena)

Trayek *feeder* (pengumpan):

1. Kemiling – Labuhan Dalam

(Jl. Imam Bonjol – Jl. Pagar Alam (Gg. Pu) – Jl. Purnawiarawan – Jl. Untung Surapati - Jl.Ra. Basyid)

2. Kemiling – Ir. Sutami

(Jl. Imam Bonjol – Jl. Sisingamangaraja – Jl. Cut NyakDien – Jl. Ra. Kartini – Jl. Kotaraja – Jl. Pemuda Jl. Hayam Wuruk – Jl. Ryacudu – Jl. Sa. Tirtayasa)

3. Way Kandis – Batu Putuk

(Jl. Sentot Alibasya – Jl. Sultan Agung – Jl. Arif Rahman Hakim – Jl. Ichwan Ridwan Rais - Jl. Hayam Wuruk – Jl. Dr. Harun Ii – Jl. Dr. Harun – Jl. Hos Cokro Aminoto – Jl. Nusa Indah – Jl. P.Diponegoro – Jl. Cut Mutia – Jl. Basuki Rahmat – Jl. Wr. Supratman – Jl. Setia Budi – Jl. W.A. Rahman)

4. Sukarame– Sukaraja

(Jl. Karimun– Jl. Legundi – Jl.Urip S. – Jl. Pajajaran – Jl. Antasari – Jl. Gajah Mada – Jl. Juanda – Jl. Dr. Susilo – Jl. P. Diponegoro – Jl. Dr. Cipto Mangun kusumo – Jl. Ahmad Dahlan – Jl. Salim Batubara – Jl. Yos Sudarso)

Banyaknya armada Bus Trans Bandar Lampung yang beroperasi sebanding dengan jumlah penumpang Bus Trans yang setiap bulan mengalami penurunan. Permasalahan pada Bus Trans Bandar Lampung terjadi dikarenakan kurangnya animo masyarakat terhadap Bus Trans Bandar Lampung. Pendapat atau sikap dari konsumen sangat penting dalam tinggi rendahnya minat dalam menggunakan jasa, hal ini disebabkan karena sikap konsumen terhadap suatu produk atau jasa dapat bervariasi bergantung pada orientasinya. Sikap konsumen akan pelayanan jasa angkutan bus dilihat dari tujuan indikator, yaitu tarif atau harga tiket, waktu kedatangan bus, ketersediaan petugas di dalam bus, fasilitas di dalam bus,

keamanan di dalam bus, kebersihan di dalam bus dan jumlah armada yang dimiliki oleh perusahaan pengelola bus tersebut.

Menurut [3], kota-kota yang berpenduduk lebih dari satu juta jiwa membutuhkan angkutan umum dan angkutan umum yang berat. Angkutan umum dapat dibagi menjadi dua kategori: angkutan yang disesuaikan dan angkutan umum. Paratransit adalah sistem transportasi umum yang memungkinkan tarif dan karakteristik rute disesuaikan dengan keinginan pengguna jasa, dan umumnya tidak ada rute atau jadwal tetap seperti taksi. Pelayanan transportasi yang harus disediakan untuk masyarakat adalah angkutan umum yang menyediakan jasa angkutan seperti bus, mengangkut penumpang dalam jumlah besar dengan rute, waktu, dan harga yang tetap. Salah satu keunggulan angkutan umum adalah dapat mengangkut banyak orang dan jalurnya tetap dihubungkan dengan pengendalian lalu lintas berupa efisiensi penggunaan jaringan jalan. Jalan tersedia bagi banyak orang yang menggunakan transportasi umum. Selain itu, volume lalu lintas relatif teratur karena terus menurunnya jumlah kendaraan di jalan. Oleh karena itu, diperlukan pengelolaan angkutan umum yang tepat agar masyarakat beralih menggunakan angkutan umum untuk menciptakan kenyamanan saat bepergian. Standar pelayanan angkutan umum yang sesuai menurut Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 98 Tahun 2013 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam Trayek [4] adalah sebagai berikut:

1. Keamanan

- a. Identitas kendaraan dan awak kendaraan.
- b. Lampu Penerangan baik didalam maupun di luar kendaraan.
- c. Lapisan pada kaca kendaraan memiliki 30% kegelapan untuk mengurangi cahaya matahari langsung.

2. Keselamatan

- a. Pengemudi wajib memiliki kompetensi baik pendidikan ataupun pelatihan menggunakan kendaraan.
- b. Memiliki peralatan keselamatan seperti alat pemecah kaca, alat pemadam api ringan , alat kesehatan dan informasi tanggap darurat.
- c. Memiliki fasilitas penyimpangan dan pemeliharaan kendaraan sebagai tempat perbaikan dan perawatan kendaraan.

3. Kenyamanan

- a. Fasilitas pengatur suhu ruangan.
- b. Fasilitas kebersihan.
- c. Tempat duduk yang nyaman.

4. Keterjangkauan

Tarif yang dikenakan pada pengguna jasa untuk sekali perjalanan:

- a. Non ekonomi, harga tiket sesuai dengan pelayanan yang ditentukan oleh operator dan persaingan pasar.
- b. Ekonomi, dapat diberikan dengan subsidi oleh pemerintah sebagai penentu tarif.

5. Kesetaraan

- a. Tempat duduk prioritas bagi penyandang cacat, manusia usia lanjut, anak-anak dan wanita hamil.
- b. Ruangan yang dikhususkan bagi penumpang dengan penggunaan kursi roda.

6. Keteraturan

- a. Informasi pelayanan.
- b. Waktu berhenti di halte.
- c. Jarak tiba antar kendaraan (*headway*).

Jika Pemerintah Kota Bandarlampung dapat menerapkan angkutan umum yang sesuai dengan spesifikasi tersebut diharapkan dapat menarik masyarakat untuk menggunakan angkutan umum sehingga dapat mengurangi kemacetan yang terjadi saat ini. Apalagi yang kita ketahui saat ini bahwa kapasitas jalan yang ada di Kota Bandarlampung beberapa sudah hampir mengalami kejenuhan lalu lintas. Alternatifnya adalah dengan merencanakan perbaikan volume lalu lintas di beberapa ruas dengan memberikan angkutan umum yang aman dan nyaman serta efisien.

Menurut hasil kajian [5, 6] bahwa permasalahan utama yang ada dalam penyelenggaraan angkutan umum di Kota Bandarlampung adalah kenyataan bahwa sistem jaringan trayek didominasi oleh angkot dan hierarki trayeknya tidak jelas. Beberapa permasalahan terkait dengan penyelenggaraan angkutan umum di Kota Bandarlampung hingga saat ini adalah sebagai berikut:

1. Banyaknya angkot yang melakukan penyimpangan rute dan beralih fungsi menjadi kendaraan angkutan sewa.
2. Tumpang tindih trayek antara Bus Trans Bandar Lampung dan Angkot, contohnya di sepanjang Jalan Radin Intan, Jalan Kartini, Jalan Teuku Umar, dan Jalan Z.A. Pagar Alam.
3. Pungutan resmi dan tidak resmi yang terjadi di beberapa titik seperti bawah Mall Ramayana dan Terminal Kemiling.
4. Konflik dengan trayek lintas batas yang terjadi antara angkot milik Kabupaten Pesawarn dan Kota Bandar Lampung yang terjadi di perbatasan.
5. Konflik dengan angkutan online seperti Gojek, Grab, dan Maxim.

3. Penutup

Pengelolaan transportasi di Kota Bandarlampung harus dilaksanakan dengan serius oleh instansi atau dinas terkait. Selain itu peran penting Pemerintah Provinsi Lampung juga harus dilibatkan dalam perencanaan wilayah dan kota, karena Bandarlampung merupakan ibu kota dari Provinsi Lampung. Ada beberapa cara dapat dilakukan untuk memperbaiki keadaan transportasi di Kota Bandarlampung, yaitu :

1. Memperbaiki sistem angkutan umum untuk kepentingan mobilitas masyarakat adalah operasi harian jarak pendek dan menengah, transportasi antar daerah. Aspek lain dari layanan angkutan umum adalah perannya dalam pengendalian lalu lintas yang hemat energi dan pengembangan suatu daerah. Kemampuan untuk mengangkut lebih dari satu orang sekaligus pada jalur tetap membuat penggunaan jalan lebih efisien karena lebih banyak orang yang menggunakan area jalan yang sama. Ini juga mengurangi jumlah kendaraan di jalan, meningkatkan arus lalu lintas.
2. Pengaturan lalu lintas tidak dapat dikesampingkan dalam konteks pengaturan lalu lintas. Dalam pengaturan lalu lintas atau yang sering disebut juga rekayasa lalu lintas [7], ada dua kunci penanganannya untuk daerah perkotaan, yaitu volume lalu lintas dan kapasitas jalan. Jika ingin mengatasi volume lalu lintas, bisa dilakukan dengan cara membatasi penggunaan kendaraan pribadi baik itu mobil ataupun motor, misalnya dengan menerapkan rute-rute khusus yang melarang mobil pribadi melintasinya, atau pun dengan melakukan penerapan *road pricing* seperti lajur khusus *3 in 1* untuk mobil pribadi. Penerapan itu harus juga diimbangi langsung dengan ketersediaan angkutan umum yang aman, nyaman dan efisien, agar nantinya diharapkan terjadinya *shifting* dari pengguna kendaraan pribadi ke pengguna angkutan umum. Tetapi, jika pemerintah ingin mengendalikan penanganan dari aspek kapasitas jalan. Maka pemerintah harus menyiapkan *extra cost* untuk itu, dengan membangun kembali jaringan jalan baru, ataupun dengan melakukan pelebaran jalan. Intinya kegiatan yang berhubungan dengan pembangunan infrastruktur yang tentunya tidak murah. Sementara itu, yang kita ketahui situasi keuangan pemerintah saat ini masih sangat buruk. Selain itu, kebijakan pemerintah Kota Bandar Lampung saat ini masih cenderung memprioritaskan bidang pendidikan dan kesehatan masyarakatnya.

Memilih untuk menyesuaikan volume lalu lintas adalah pilihan yang lebih bijaksana. Banyak kota di Indonesia yang masih enggan mengalokasikan anggaran pembangunan angkutan umum untuk perbaikan dan pembiayaan pembangunan jalan. Selain itu, pengembangan model sistem angkutan umum, seperti distribusi pelayanan trayek dalam kota, pengenalan trayek baru, dan pembenahan trayek lama. Menyediakan *park and ride* di beberapa titik masuk Kota Bandarlampung juga dirasa perlu untuk membatasi volume lalu lintas dari kendaraan pribadi yang masuk ke Kota Bandarlampung.

Beberapa saran sudah diberikan ke pemerintah Kota Bandarlampung saat ini. Hanya saja dibutuhkan komitmen yang kuat dari pemerintah untuk menjalankan kebijakan tersebut. Apalagi sudah banyak contoh kota-kota di negara lain yang memiliki kondisi kota yang nyaman sebagai salahsatu dampak dari pengembangan sistem angkutan umum. Jangan sampai nantinya Kota Bandarlampung tidak memiliki angkutan umum yang dapat melayani masyarakat lagi di masa depan.

Ucapan Terima Kasih

Puji syukur dipanjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa, karena atas rahmat-Nya artikel ini dapat selesai pada waktunya. Artikel ini saya persembahkan untuk istri saya Rizki Tri Wahyuni dan anak saya Mikhayla Tavisha Arky. Terimakasih juga kepada para editor yang telah membantu menyempurnakan tulisan ini. Artikel ini tentu masih jauh dari sempurna, untuk itu dimohonkan masukan berupa kritik dan saran, agar kedepannya bisa menjadi lebih baik. Sekali lagi, artikel ini saya dedikasikan untuk masyarkat Lampung khususnya para pelaku transportasi yang masih menggunakan angkutan umum sampai saat ini. Semoga angkutan umum di Bandar Lampung berkembang lebih baik lagi. Terimakasih kepada Universitas Bandar Lampung, khususnya Program Studi Teknik Sipil yang telah memberikan banyak masukan dan pendapat terkait penulisan artikel ini, selain itu saya ucapakan terimakasih juga untuk Masyarakat Transportasi Indonesia (MTI) wilayah Lampung yang telah berbagi data terkait perkembangan transportasi di Kota Bandar Lampung saat ini.

Referensi

- [1] Bappeda. Masterplan Transportasi Bandar Lampung. Bappeda Bandar Lampung; 2019.
- [2] Dishub. Tatanan Transportasi Lokal Bandar Lampung. Dishub Bandar Lampung; 2016.
- [3] Warpani PS. Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Bandung: ITB; 2002.
- [4] Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 98 Tahun 2013 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam Trayek.
- [5] Malik IBI. Pembenahan Transportasi Bandar Lampung. Jurnal Teknik Sipil UBL; 2010.
- [6] Malik IBI. Kebijakan Transportasi Kota Bandar Lampung. Jurnal Arsitektur UBL; 2010.
- [7] Direktorat Bina Sarana Lalu Lintas dan Angkutan Kota. Rekayasa Lalu Lintas. Jakarta: Direktorat Jenderal Perhubungan Darat; 1999.

Menemukan Jati Diri Kota Gunung Sugih

Budi Efriyanto, Ikatan Arsitek Indonesia Provinsi Lampung, befriyanto@yahoo.com

Abstrak

Kota-kota di seluruh wilayah Republik Indonesia (dan seluruh belahan dunia) berusaha menemukan dan membentuk jati dirinya. Secara umum fenomena tersebut dilatarbelakangi oleh keinginan masyarakat penduduk kota maupun gairah individu kepemimpinan yang berusaha memberikan kepuasan kepada masyarakat penghuni kota dan/atau pengunjungnya dan bertujuan untuk mampu bersaing dengan kota/daerah sekitarnya dalam memasarkan dirinya.

Tulisan ini bertujuan untuk mendiskusikan tentang jati diri kota yang dibentuk oleh elemen-elemen fisik kota, dengan lokasi pembahasan Kota Gunung Sugih. Pada bagian pendahuluan tulisan ini akan mengulas tentang makna jati diri kota dengan penekanan pada elemen-elemen fisiknya dan dilanjutkan dengan pembahasan menemukan jati diri Kota Gunung Sugih dengan mengamati elemen-elemen fisik tersebut.

Dalam melakukan pembahasan, selain melakukan kajian teoretis dari beberapa jurnal dan bahan tulisan lainnya, penulis mengamati ruang dan visual Kota Gunung Sugih melalui peta dan melakukan perjalanan pengamatan secara langsung untuk mengidentifikasi elemen-elemen fisik pembentuk kota. Penulis juga melakukan beberapa kali diskusi / wawancara dengan seorang responden terpilih (berdasarkan keahliannya dalam hal tata ruang dan transportasi) yang telah bekerja lama di Gunung Sugih / Lampung Tengah hingga saat ini.

Kata Kunci: Kota Gunung Sugih, jati diri kota, elemen fisik kota, bersaing, kepuasan, masyarakat penghuni kota

1. Pendahuluan

Dewasa ini, kota-kota seolah berlomba mendandani wajahnya dan berusaha keras untuk memasarkan dirinya. Mereka ingin menjadi yang terbaik dan memiliki ciri khas tertentu sehingga menjadi kebanggaan penduduknya dan sekaligus menarik perhatian untuk dikunjungi untuk berbagai tujuan misalnya sebagai destinasi wisata, tempat menanamkan investasi, rumah industri kreatif, pusat pendidikan dan menjadi magnet berbagai kegiatan ekonomi.

Kota-kota dan negara-negara di seluruh belahan dunia tengah dihadapkan pada globalisasi ekonomi, budaya dan trend besar lainnya yang membawa pada suatu keadaan bahwa tempat-tempat tersebut mendapat tantangan perubahan dalam ekonomi, budaya dan sosial. Salah satu akibatnya adalah terjadinya persaingan yang sangat nyata terhadap kota-kota dan negara dalam berbagai tingkatan dan kegiatan [1]. Persaingan tersebut berlangsung secara nyata dan cepat dan membuat kota-kota bertransformasi untuk mempertahankan eksistensinya. Keinginan kota-kota untuk memiliki ciri khas dan terjadinya transformasi dalam persaingan dengan kota / daerah lainnya yang terjadi dalam kurun waktu tertentu dan menjadikan dirinya dikenali adalah proses alami terbentuknya jati diri kota.

Dalam istilah yang lain, jati diri kota juga dapat disebut sebagai identitas kota. Suatu kota dapat dikenal bila identitas kota tersebut diketahui dan dipahami secara baik dan menyeluruh melalui penelusuran ciri-ciri, tanda-tanda atau jati diri, baik elemen fisik (*tangible*) maupun psikis (*intangible*), dengan senantiasa memperhatikan kondisi faktual tatanan dan fungsi kehidupan kota, nilai-nilai historis serta nilai-nilai lokal setempat sebagai keunikan dan karakteristik tersendiri, tanpa mengabaikan apresiasi masyarakat dan lingkungannya [2].

Dalam pendapat lainnya kota merupakan sebuah pusat seperti magnet yang menarik bagi sekitarnya, menjadikan ruang tidak sebatas kepadatan material semata. Citra lingkungan kota terbentuk melalui legibilitas, persepsi, struktur dan identitas. Pada bentuk legibilitas, citra kota ditangkap sebagai suatu sensasi visual yaitu warna, bentuk, suara dan bau. Persepsi merupakan suatu arti dan makna lingkungan kota yang dipahami secara praktis dan emosional melalui pengamatan kota. Lingkungan kota sebagai struktur yaitu terbentuknya pola spasial dan relasi antara pengamat dan ruang yang diamati dan identitas yaitu bentuk identifikasi terhadap sebuah obyek [3].

Meskipun dibentuk oleh terjadinya perubahan/perkembangan elemen *tangible* dan *intangible* yang berlangsung dalam kurun waktu tertentu, namun secara visual rangkaian elemen fisik citra kota merupakan bentuk alami jati diri atau identitas kota. Dalam buku 'The Image of the City' [4], Kevin Lynch menyimpulkan lima elemen pembentuk citra kota yaitu *paths* (jalan / akses), *edges* (ujung / batas), *districts* (wilayah), *nodes* (titik simpang) dan *landmarks* (penanda). Mengamati lima elemen tersebut dapat membantu kita dalam menemukan jati diri sebuah kota. Dengan memahami / menjelaskan kelima elemen tersebut maka kita dapat menggambarkan sebuah kota secara umum yang juga dapat diartikan sebagai sebuah jati diri atau identitas kota tersebut, sebagai contoh misalnya Kota "B", mengamati jalan / akses dan pembentuk batas kotanya yang "berwarna", wilayah-wilayahnya yang direncana, tertata dan ditransformasi secara tematis, titik-titik simpangnya yang dinamis dan penanda-penanda kawasan yang unik maka kita dapat mengatakan bahwa jati diri Kota "B" adalah "Kota Kreatif" dan contoh-contoh lainnya dengan mengamati elemen-elemen yang sama.

2. Pembahasan

Gunung Sugih merupakan salah satu kecamatan di Kabupaten Lampung Tengah (secara keseluruhan terdiri atas 28 kecamatan). Secara perbandingan luas wilayah, Kecamatan Gunung Sugih yang luasnya 164,01 km² memiliki 4% dari total luas wilayah di Kabupaten Lampung Tengah yaitu 4.545,50 km² [5] (BPS Kabupaten Lampung Tengah 2021). Secara administratif, kecamatan Gunung Sugih merupakan ibukota Kabupaten Lampung Tengah dan ditetapkan sebagai salah satu kawasan perkotaan yang memenuhi kriteria definisi sebagai wilayah 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 [6].

Sebagaimana kota-kota lain di wilayah Provinsi Lampung, Gunung Sugih sebagai sebuah kawasan tumbuh bermula di wilayah yang dialiri sungai. Tumbuhnya kawasan di sekitar aliran sungai tidak terlepas dari kedekatan dan kemudahan moda transportasi tradisional Lampung. Sungai yang melintasi Gunung Sugih yaitu sungai Way Seputih, sungai ini membentang sejauh 193 km dan melintasi 12 kecamatan. Dalam perkembangannya Kota Gunung Sugih tumbuh dan berkembang tidak mengikuti pola-pola tradisional Lampung yang masih bisa terlihat hubungan antar ruang dengan ruang-ruang utama misalnya masjid besar, alun-alun (lapangan terbuka), dan permukiman penduduk yang tertata. Mengutip pernyataan narasumber yang merupakan salah satu Kepala Dinas di Pemerintah Kabupaten Lampung Tengah, beliau berpendapat bahwa Gunung Sugih telah tumbuh tanpa rencana. Beliau menyampaikan pendapat dengan membuat perbandingan dengan pola ruang yang ada di Jabung, salah satu Kecamatan di Kabupaten Lampung Timur yang ditunjukkan dalam peta masih mempertahankan pola penataan ruang tradisional Lampung yang lebih jelas memperlihatkan hubungan antar ruang, kedudukan masjid besar, alun-alun dan permukiman penduduk berbanjar berhadapan.

Ditinjau berdasarkan lima elemen pembentuk citra kota, maka Kota Gunung Sugih dapat dilihat sebagai berikut:

- a) *Paths* (jalan / akses) di Kota Gunung Sugih terdiri dari dua ruas utama yaitu Ruas Jalan Nasional Terbanggi Besar – Gunung Sugih – Tegineneng (garis merah dalam Gambar 1) dan Ruas Jalan Provinsi Gunung Sugih – Padang Ratu (garis kekuningan dalam Gambar 1). Akses utama untuk masuk dan keluar dari Kota Gunung Sugih adalah dua ruas tersebut di atas yang cenderung membentuk garis lurus linear dan memanjang dan bertemu di satu simpul yang ditandai dengan Tugu Pepadun. Bangunan-bangunan gedung berkembang ke arah sebelah barat jalan nasional dan cenderung berakhir pada akses jalan provinsi yang mengarah ke Padang Ratu, sehingga perkembangan kota seolah-olah dibatasi oleh dua ruas jalan tersebut. Terdapat sebuah lagi akses masuk / keluar Kota Gunung Sugih yaitu Ruas Jalan Provinsi Gunung Sugih – Kota Gajah yang pada satu simpul terkoneksi dengan Ruas Jalan Kabupaten Punggur – Majapahit yang terkoneksi langsung dengan Ruas Jalan Provinsi Metro – Kota Gajah, yang merupakan akses menuju Kota

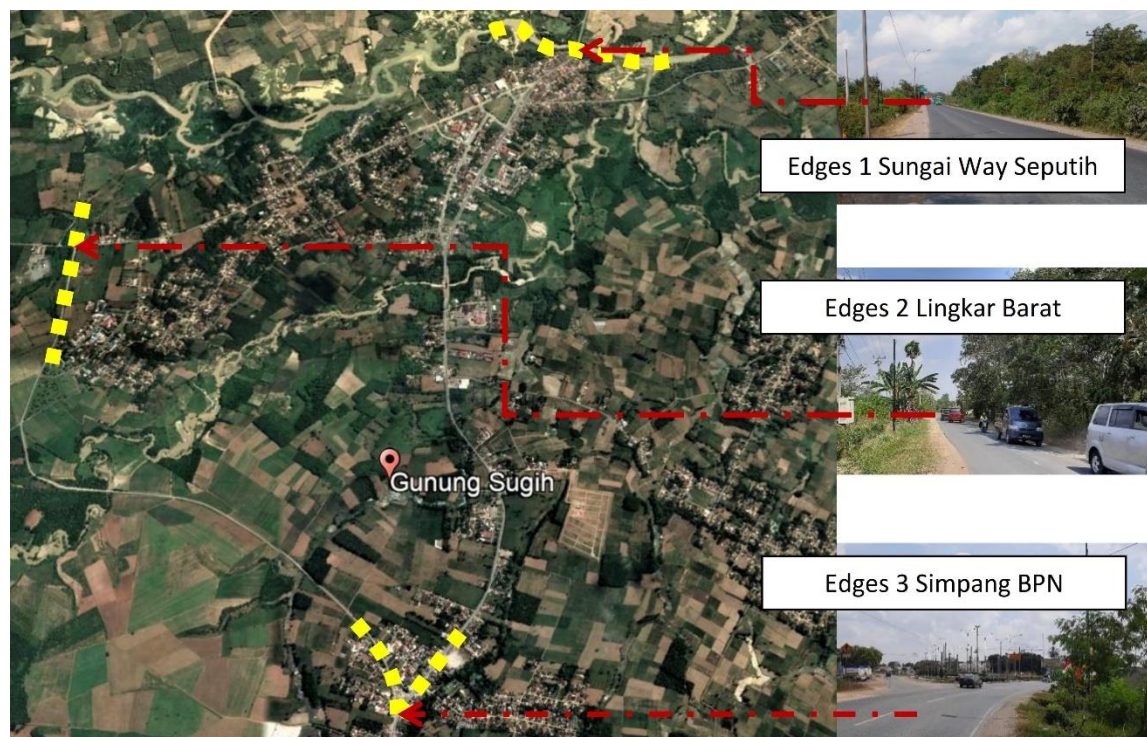
Gunung Sugih dari Kota Metro dan sekitarnya. Pola pengaturan akses di dalam Kota Gunung Sugih adalah mengikuti pola akses utama dan tersusun atas grid yang sederhana membagi wilayah yang ada di antara dua akses tersebut.



Gambar 1. Paths (jalan / akses) Kota Gunung Sugih.

- b) *Edges* (ujung / batas) yaitu dari arah utara batas Kota Gunung Sugih adalah Sungai Way Seputih. Berjarak tidak begitu jauh sebelum memasuki kawasan kota di sebelah kanan jalan terdapat kantor pelayanan Samsat Gunung Sugih yang selalu ramai di hari-hari kerja (Senin sampai dengan Jumat). Dari arah selatan batas Kota Gunung Sugih adalah sebuah persimpangan dua jalan yang biasa disebut Simpang BPN, di sekitar kawasan batas kota tersebut terdapat masjid, Taman Gajah Siwo Mergo dan tentu saja Kantor ATR BPN. Dari arah barat batas Kota Gunung Sugih adalah Jalan Lingkar Barat (rencana yang belum seluruhnya selesai) yang tidak jauh dari lokasi tersebut adalah simpang perkantoran Pemerintah Kabupaten Lampung Tengah. Dari arah timur batas Kota Gunung Sugih cenderung lebih bisa dirasakan pada jalan nasional yang membentang dari arah utara –

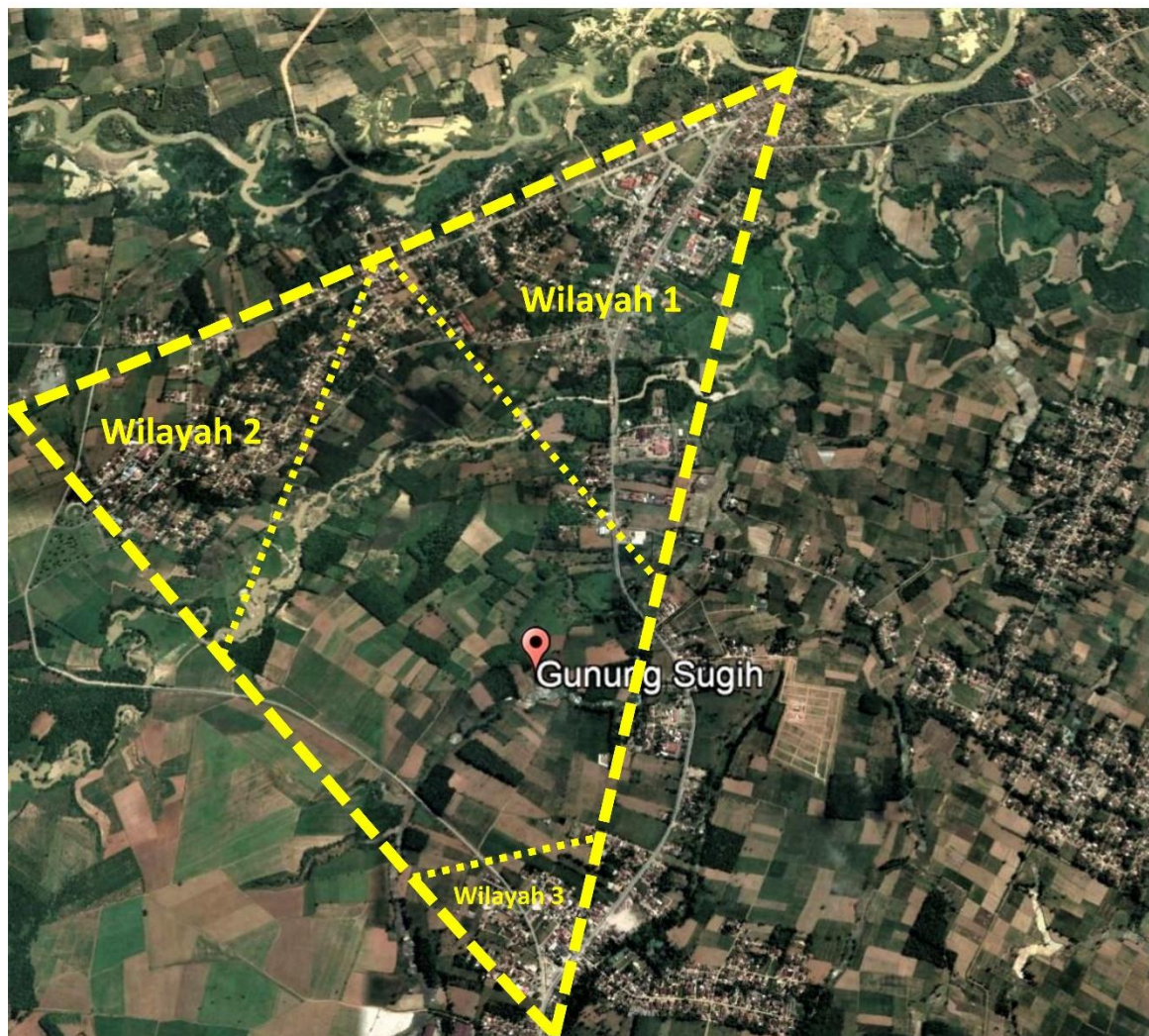
selatan meskipun dalam kenyataannya di bagian timur kota terdapat 2 bangunan dengan fungsi penting yaitu Gedung DPRD Kabupaten Lampung Tengah dan Kantor Dinas Perhubungan dan sebuah simpul penghubung Kota Gunung Sugih dan Kota Metro. Pembiasan batas ini cenderung membentuk Kota Gunung Sugih sebagai sebuah segitiga dan dengan kecenderungan perkembangan ruang dan fungsi dibatasi dua akses utama seperti telah dijelaskan dalam bagian sebelum ini.



Gambar 2. Edges (ujung / batas) Kota Gunung Sugih.

- c) *Districts* (wilayah) secara unik Kota Gunung Sugih telah berkembang dari batas-batasnya dan membentuk segitiga-segitiga di dalam satu segitiga besar wilayah kota. Wilayah 1 merupakan wilayah yang sejak awal berkembang dan menjadi pusat kota dengan fungsi pelayanan pemerintah. Di dalamnya terletak bangunan-bangunan kantor utama Pemerintah Kabupaten Lampung Tengah di antaranya Kantor Bupati (baik yang lama maupun baru), rumah-rumah dinas Bupati (Komplek Nuwo Balak), Wakil Bupati dan Sekretaris Daerah, Gedung Kepolisian Resort Gunung Sugih dan Kantor Kejaksaan Negeri Gunung Sugih. Di Wilayah 1 ini juga dibangun secara bertahap dari sejak tahun 2003 sampai dengan saat ini sebuah taman kota yang memiliki berbagai fungsi yang bertujuan memberikan citra yang lebih menyenangkan dan juga menjadi magnet kota. Wilayah 2 merupakan pendukung dari Wilayah 1 yang diperuntukkan khususnya sebagai sebuah Komplek Perkantoran Pemerintah Kabupaten Lampung Tengah yang di dalamnya terletak kantor-kantor pemerintahan dan menjadi pusat pelayanan publik bagi seluruh masyarakat Kabupaten Lampung Tengah yang sifat pelayanannya belum dilimpahkan ke wilayah yang lebih rendah baik di kantor

kecamatan atau kampung / kelurahan. Wilayah 3 berkembang paling akhir dan menjadi ikon baru Kota Gunung Sugih dengan dibangunnya sebuah taman kota dengan simbol sembilan gajah menarik kereta kencana yang dinamai Taman Gajah Siwo Mergo. Kehadirannya menjadi ikon baru dan menjadi wahana yang menjawab kebutuhan masyarakat saat ini dalam hal berekreasi dan khususnya kegiatan ber-swafoto.



Gambar 3. Districts (wilayah) Kota Gunung Sugih.

d) *Nodes* (titik simpang) di Kota Gunung Sugih yaitu:

- 1) Simpang BPN yang merupakan simpul dari dua jalan yaitu Ruas Jalan Nasional Gunung Sugih – Tegineneng dan Lingkar Barat Gunung Sugih – Bandar Jaya.



Gambar 4. Simpang BPN.

- 2) Simpang Tugu Pencak Silat merupakan simpul dari Ruas Jalan Nasional Terbanggi Besar – Gunung Sugih dan Jalan Pemda Lampung Tengah.
- 3) Simpang Tugu Pepadun yaitu simpul dari Ruas Jalan Nasional Terbanggi Besar – Gunung Sugih dan Ruas Jalan Provinsi Gunung Sugih – Kotagajah.



Gambar 5. Simpang Tugu Pepadun.

- 4) Simpang Padang Ratu yaitu simpul dari Ruas Jalan Nasional Terbanggi Besar – Gunung Sugih dan Ruas Jalan Provinsi Gunung Sugih – Padang Ratu.



Gambar 6. Simpang Padang Ratu.

- 5) Simpang Komplek Pemda yaitu simpul dari Pemda Lampung Tengah dan Ruas Jalan Provinsi Gunung Sugih – Padang Ratu.

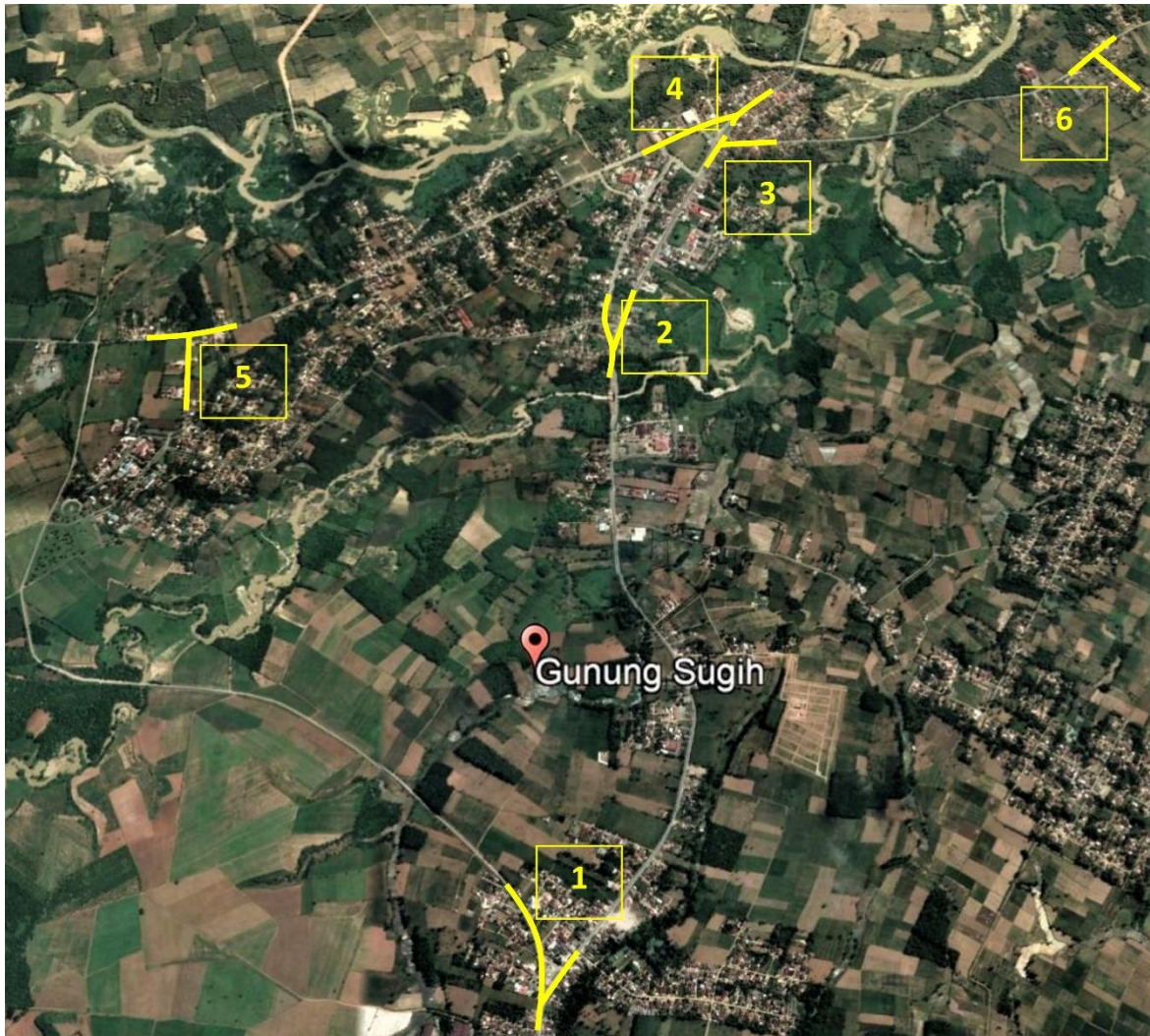


Gambar 7. Simpang Komplek Pemda.

- 6) Simpang Punggur yaitu simpul dari Ruas Jalan Provinsi Gunung Sugih – Kotagajah dan Ruas Jalan Kabupaten Punggur – Majapahit yang terkoneksi dengan Ruas Jalan Provinsi Metro – Kota Gajah.



Gambar 8. Simpang Punggur.



Gambar 9. Nodes (titik simpang) di Kota Gunung Sugih.

- e) Landmarks (penanda) di Kota Gunung Sugih adalah beberapa bangunan fisik yang dirancang dengan makna-makna simbolis tradisional Lampung Tengah yang digagas oleh beberapa kepala daerah dalam periode-periode yang berbeda, yang oleh karenanya bisa terjadi ke-tidak sinambungan cerita dan konteks. Pembangunan bangunan penanda di Kota Gunung Sugih dimulai dari era kepemimpinan Bupati Andy Achmad Sampurna Jaya (2000-2010) pada tahun 2001 yaitu dibangunnya Taman Kepiah Emas, Tugu Pepadun dan Tugu Pencak Silat. Pembangunan berikutnya dilaksanakan di era kepemimpinan Bupati Mustafa (2016-2021) pada tahun 2017 yaitu Taman Tugu Canang dan Taman Gajah Siwo Mergo.



Gambar 10. Landmarks (penanda) di Kota Gunung Sugih.



Gambar 11. Tugu Pepadun dan Taman Kopia Emas.



Gambar 12. Tugu Canang dan Taman Gajah Siwo Mergo.

3. Penutup

Berdasarkan pengamatan yang dilakukan penulis dan kesesuaian dengan teori dan referensi yang menjelaskan lima elemen fisik kota maka dapat disimpulkan bahwa elemen-elemen tersebut secara keseluruhan telah ada di Kota Gunung Sugih. Beberapa elemen dapat diketahui dengan mudah / jelas dan dirasakan keberadaannya yaitu elemen *paths* (jalan / akses), *nodes* (titik simpang) dan *landmarks* (penanda). Hasil pengamatan terhadap tiga elemen tersebut menunjukkan bahwa Kota Gunung Sugih adalah sebuah kota yang terbuka dan mudah dijelajahi. Bangunan-bangunan *landmarks* (penanda) yang sehari-hari ramai dikunjungi penduduk asli dan luar Gunung Sugih menunjukkan adanya kepuasan terhadap keberadaan bangunan-bangunan tersebut. Permasalahan rancangan bangunan-bangunan yang tidak berkesinambungan secara konteks dan cerita ternyata tidak serta merta menghadirkan keengganan menikmatinya dan tertutupi oleh skala monumental dan kesamaan tema tradisional.

Adapun elemen *districts* (wilayah) dan *edges* (ujung / batas) Kota Gunung Sugih lebih sulit diketahui dan dirasakan keberadaannya sehingga kondisi tersebut menunjukkan bahwa perkembangan Kota Gunung Sugih kurang terencana dan terantisipasi. Perkembangan kota meninggalkan ruang kosong di tengah-tengahnya sebagai bagian yang terputus. Hal tersebut menunjukkan ada potensi penataan ruang yang tidak seimbang. Akhirnya dapat disimpulkan bahwa Kota Gunung Sugih perlu memiliki suatu rencana tata ruang dan masterplan yang kuat, akomodatif dan mampu mengantisipasi perkembangan kota dengan baik. Keberadaan tema tradisional Lampung Tengah yang bisa diterima dapat terus dipergunakan dan dikembangkan dalam penyusunan rencana dan masterplan tersebut sehingga benang merah penataan ruang bisa dijaga dan pembentuk jati diri semakin jelas dan memiliki visi.

Referensi

- [1] Mihalis K. Branding the City through Culture and Entertainment. Aesop 05 Vienna; 2005.
- [2] Amar. Identitas Kota, Fenomena dan Permasalahannya. Jurnal "Ruang". 2009; 55.
- [3] Nugroho BA, Sabana S, Sanjaya T. Identitas Kota: Pembangunan Imaji Kota melalui Karya Seni di Ruang Publik. Jurnal Rupa. 2018; 44-45.
- [4] Lynch K. The Image of the City. Cambridge: MIT Press; 1960.
- [5] BPS Kabupaten Lampung Tengah. Lampung Tengah Dalam Angka 2021. Gunung Sugih: CV. Jaya Wijaya; 2021.
- [6] Bappeda Kabupaten Lampung Tengah. Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Lampung Tengah 2011-2031. Final Report, Gunung Sugih: Bappeda Kab. Lampung Tengah, 2010.

CHAPTER 4: EKSPLORASI POTENSI INFRASTRUKTUR KOTA

1. Sistem Transportasi: Angkutan Umum yang Dibutuhkan di Kota Bandar Lampung
(Aditya Mahatidanar Hidayat)
2. Identifikasi Tipologi Bangunan Restoran Cepat Saji di Sepanjang Ruas Jl. Z.A Pagar Alam, Jl. A.Yani, Jl. P. Antasari – Bandar Lampung
(Dewi Fadilasari)
3. Potensi Pengembangan Pekarangan Berkarakter Lampung
(Indah Prastiwi)
4. Elemen Pembentuk Identitas Kawasan, di Antara Visi Kota Versus Konversi Lahan, Kabupaten Pringsewu
(Panji Kurniawan)
5. Menggali Potensi RTH Kota sebagai Identitas Lanskap Kota Bandar Lampung
(Rein Susinda Hesty)

Identitas Kota Bandar Lampung pada Fasad Bangunan Restoran dan *Coffee Shop* Waralaba di Sepanjang Ruas Jl. P. Antasari, Jl. A.Yani, dan Jl. Z.A Pagar Alam – Bandar Lampung

Dewi Fadilasari, Universitas Malahayati, d.fadilasari@gmail.com

Diana Lisa, Universitas Lampung, diana.lisa@eng.unila.ac.id

Abstrak

Kota Bandarlampung merupakan pusat pemerintahan bagi Provinsi Lampung dan tetap menjadi pusat perekonomian, pusat kegiatan sosial budaya serta pusat pendidikan bagi Provinsi Lampung hingga saat ini. Hal ini menyebabkan Kota Bandarlampung membutuhkan identitas kota yang kuat, yang terimplementasi pada bangunan-bangunan khususnya yang terletak di jalan-jalan utama dan pusat keramaian Kota Bandarlampung. Terlebih bangunan publik sebagai penanda suatu kota. Identitas kota merupakan elemen yang sangat penting yang harus ada di setiap kota, dikarenakan identitas kota merupakan pembeda dan pembentuk karakteristik kota. Tujuan dari penulisan ini adalah untuk mengkaji identitas Kota Bandarlampung yang terdapat pada fasad bangunan-bangunan restoran dan *coffee shop* waralaba yang terdapat di beberapa jalan utama Kota Bandarlampung, yaitu Jl. P. Antasari, Jl. A. Yani dan Jl. Z. A. Pagar Alam. Penelitian ini dilakukan dengan metode observasi terhadap bangunan-bangunan restoran dan *coffee shop* waralaba yang menjadi objek studi. Hasil dari observasi menunjukkan bahwa sebagian besar implementasi identitas kota pada fasad bangunan komersial khususnya gerai restoran dan *coffee shop* waralaba hanya berupa penambahan elemen ornamen *siger* saja yang terkesan “yang penting ada”. Hanya beberapa gerai saja yang sudah menerapkan ornamentasi lain pada fasad bangunannya. Dibutuhkan suatu panduan yang lebih mendetail mengenai elemen, ornamentasi, dekorasi, dan simbol arsitektur Lampung apa saja yang dapat diterapkan pada bangunan sebagai penguat identitas kota, serta alternatif desainnya, bagaimana pengimplementasiannya pada bangunan serta alternatif material yang dapat digunakan.

Kata Kunci: identitas kota, fasad, restoran, *coffee shop*, waralaba, bangunan komersial

1. Pendahuluan

Pada saat ini, kota-kota saling bersaing satu sama lain dalam bidang pariwisata, sebagai pusat kegiatan, dan banyak lagi, sebagai akibat dari kemajuan teknologi yang pesat dan pergeseran dari lingkungan lokal ke lingkungan dunia [1]. Sehingga, identitas kota menjadi sangat penting. Identitas adalah ciri

pembeda yang dapat terlihat, dan melekat kuat di benak mereka yang baru pertama mendatanginya [2]. Menurut Muge, identitas selalu unik dan tidak dapat ditiru. Pemandangan aspek perkotaan seperti bangunan monumental, ruang publik, dan fitur unik lainnya membentuk citra kota. Identitas suatu kota dapat dipahami dengan baik melalui tanda-tanda yang melekat pada elemen fisik (*tangible*) maupun elemen psikis (*intangible*) pada kota tersebut [3]. Menurut Amar, elemen-elemen tersebut melekat pada tatanan kota, kehidupan kota, sejarah kota, keunikan budaya setempat. Identitas kota adalah sesuatu yang berbeda antara kota yang satu dengan lainnya, sehingga mudah dikenali [4,5]. Budaya juga dapat menjadi ciri khas suatu kota [6]. Sebagai pembeda, pembentuk karakteristik kota, maka identitas kota merupakan elemen yang sangat penting yang harus ada di setiap kota. Bagi Provinsi Lampung, penerapan identitas masyarakat Lampung ini sudah ditetapkan di dalam Peraturan Daerah Provinsi Lampung Nomor 27 Tahun 2014 tentang Arsitektur Bangunan Gedung Berornamen Lampung.

Fasad bangunan mempengaruhi suasana dan berkaitan dalam pembentukan citra kota [7]. Konsep sebuah bangunan dapat terlihat dari fasadnya yang dapat ditangkap dengan mudah bagi mereka yang “menikmati” tampak luar bangunan tersebut. Fasad merupakan tampilan luar bangunan yang memberikan kesan pertama terhadap penikmatnya [6]. Fasad adalah elemen arsitektur tertua yang paling umum, dan selalu menjadi pusat perhatian. Fasad dapat didefinisikan secara historis sebagai susunan simbol yang terhubung ke wajah luar dinding yang khas [8]. Sebagai pembentuk tampilan visual, fasad dapat menyampaikan fungsi serta nilai kebudayaan setempat. Dalam proses perancangan, komponen dan komposisi fasad menjadi sangat penting karena dapat menghadirkan nilai estetika, karakteristik dan identitas suatu kawasan dan kota [9]. Adapun kriteria penataan fasad antara lain: 1) prinsip komposisi; 2) pemilihan material, warna, tekstur; 3) proporsi; dan 4) elemen dekoratif [10]. Pada tulisan ini, fasad dipahami sebagai tampilan luar bangunan yang menghadap langsung ke jalan, yang dapat mencerminkan identitas suatu kota.

Pada saat ini, beragam restoran dan *coffee shop* dengan *brand* internasional dan nasional menjamur di seluruh kota-kota di Indonesia. Hal ini terjadi seiring dengan semakin meningkatnya pertumbuhan ekonomi yang diiringi dengan meningkatnya daya beli masyarakat. Selain itu, dengan semakin maraknya trend untuk bersantap dan “*kongkow*” di luar rumah semakin meningkatkan kebutuhan akan keberadaan restoran maupun *coffee shop* tersebut. Sehingga, dengan tingginya minat masyarakat maka bisnis *franchise* restoran dan *coffee shop* ini disebut sebagai salah satu bisnis yang menjanjikan, dimana pertumbuhannya cukup tinggi per tahunnya. Adapun pertumbuhan dari keberadaan restoran cepat saji itu per tahunnya adalah sebesar 10 – 15% [11]. Sedangkan berdasarkan keterangan dari Kementerian Perindustrian pada triwulan III 2017 bahwa industri makanan dan minuman mengalami kenaikan sebesar 4% dibanding pada periode yang sama pada tahun sebelumnya [12].

Pada kisaran 20 tahun yang lalu, rata-rata restoran dan *coffee shop* waralaba tersebut mendirikan gerai-gerainya di dalam mall atau pusat-pusat perbelanjaan. Sehingga persaingan menjadi lebih ketat mengingat di dalam suatu area mall yang terbatas akan terdapat beragam brand restoran dan *coffee shop*

baik lokal maupun internasional. Namun, saat ini pendirian gerai-gerai restoran dan *coffee shop* ini tidak lagi membidik lokasi yang berada di dalam mall atau pusat-pusat perbelanjaan. Mereka lebih memilih bangunan tunggal (*stand-alone*) yang memiliki lokasi strategis, berada di pusat keramaian, dekat dengan area permukiman dan berada pada jalan-jalan utama atau jalan yang dikenal sebagai koridor-koridor komersial. Koridor komersial merupakan jalan yang pada sisi kanan dan kirinya dipenuhi oleh properti-properti dengan fungsi komersial yang biasanya berupa perkantoran, pertokoan maupun aktivitas komersial lainnya [13]. Ada beberapa keuntungan yang diperoleh dengan mendirikan gerai secara *stand-alone* yang berlokasi di koridor komersial, antara lain: kemudahan akses bagi konsumen, memudahkan untuk layanan pesan antar, memudahkan untuk menyediakan fasilitas *drive through*, memudahkan untuk menerapkan jam operasional hingga 24 jam, *branding* gerai bisa dilakukan dan terekspos secara maksimal, desain bangunan yang khas dari setiap *brand* memiliki daya tarik tersendiri bagi pengunjung.

Trend pertumbuhan restoran dan *coffee shop* waralaba ini juga merambah kota Bandarlampung. Selain beroperasi di dalam pusat-pusat perbelanjaan, restoran dan *coffee shop* waralaba ini juga berdiri di beberapa jalan utama yang ada di kota Bandar Lampung. Adapun beberapa jalan-jalan utama Bandarlampung yang menjadi target tempat berdirinya restoran dan *coffee shop* waralaba ini antara lain Jl. P. Antasari, Jl. A. Yani dan Jl. Z.A. Pagar Alam. Ketiga jalan tersebut merupakan jalan-jalan yang selalu ramai, dengan karakteristik jalan yang sedikit berbeda. Jalan P. Antasari merupakan jalan dua jalur, di mana sebagian besar bangunan yang berada disepanjang jalan ini adalah bangunan-bangunan komersial dan bangunan jasa seperti, kantor pembiayaan, kantor pos juga rumah sakit. Jalan ini juga dekat dengan area permukiman dan sekolah. Jalan A. Yani merupakan jalan satu arah yang terletak di pusat kota Bandarlampung. Bangunan yang berada di sepanjang koridor jalan ini adalah bangunan dengan fungsi komersial, pendidikan, perkantoran dan juga jasa. Jalan ini menghubungkan dua jalan utama, yaitu Jalan Raden Intan dan Jalan Kartini. Di sekitar jalan ini terdapat sekolah dan area permukiman. Jalan Z. A. Pagar Alam merupakan jalan dua jalur, dimana disepanjang jalan ini berdiri bangunan-bangunan dengan fungsi komersial, perkantoran, dan pendidikan (universitas dan sekolah), pelayanan serta jasa.

Seperti telah disinggung pada paragraf sebelumnya, bahwa keuntungan dari pendirian gerai restoran dan *coffee shop* waralaba dipinggir jalan utama adalah *branding* gerai dan desain bangunan dari setiap *brand* dengan karakteristiknya tersebut, bisa terekspos secara maksimal. Desain bangunan restoran dan *coffee shop* waralaba ini biasanya sudah memiliki standar atau acuan desain tersendiri. Sehingga, dimanapun gerai tersebut berada akan memiliki keseragaman desain. Namun, bagaimana dengan korelasinya terhadap identitas kota dimana bangunan restoran dan *coffee shop* waralaba tersebut berdiri? Mengingat bangunan semacam itu yang berdiri sendiri (*stand-alone*) di jalan utama akan terlihat “mencolok” dibandingkan dengan bangunan lainnya. Sehingga tujuan dari dilakukannya penelitian ini adalah untuk mengidentifikasi bagaimana pengimplementasian identitas kota Bandar

Lampung (yang tercantum di dalam Peraturan Daerah Provinsi Lampung Nomor 27 Tahun 2014 tentang Arsitektur Bangunan Gedung Berornamen Lampung) yang melekat pada fasad bangunan-bangunan restoran dan *coffee shop* waralaba tersebut. Penelitian ini dilakukan dengan metode observasi terhadap bangunan-bangunan restoran dan *coffee shop* waralaba yang terdapat di sepanjang Jl. P. Antasari, Jl. A. Yani dan Jl. Z. A. Pagar Alam. Diharapkan tulisan ini dapat mengkaji identitas kota Bandar Lampung yang terdapat pada fasad bangunan-bangunan restoran dan *coffee shop* waralaba yang menjadi objek studi, serta dapat memberikan masukan bagi pemerintah daerah untuk menerapkan kearifan lokal pada bangunan-bangunan restoran dan *coffee shop* waralaba baik yang sudah dibangun maupun yang baru mau dibangun, sehingga dapat memperkuat identitas kota Bandar Lampung.

2. Pembahasan

2. 1. Identitas Kota Bandarlampung

Kota Bandarlampung merupakan ibukota Provinsi Lampung yang memiliki luas wilayah sebesar 197,22 km². Terdiri dari 20 kecamatan dan 126 kelurahan, dengan populasi penduduk sebesar 1.051.500 jiwa serta kepadatan penduduk sekitar 5.332 jiwa/km² [14]. Selain itu, letak Provinsi Lampung yang berada di penghujung selatan Pulau Sumatera, menjadikan Kota Bandarlampung sebagai pintu gerbang terhadap Pulau Jawa. Berdasarkan profil tersebut, maka Kota Bandarlampung merupakan pusat pemerintahan, perekonomian, sosial dan budaya bagi Provinsi Lampung. Sebagai ibukota Provinsi Lampung, maka Kota Bandarlampung membutuhkan identitas kota yang kuat, yang terimplementasi pada bangunan-bangunan khususnya yang terletak di jalan-jalan utama dan pusat keramaian.

Dijelaskan di dalam Peraturan Daerah Provinsi Lampung Nomor 27 Tahun 2014 tentang Arsitektur Bangunan Gedung Berornamen Lampung, bahwa perwujudan arsitektur bangunan gedung berornamen Lampung dalam sebuah bangunan gedung merupakan salah satu upaya untuk mempertahankan identitas masyarakat Lampung, sehingga perlu diatur kelengkapannya [15]. Disebutkan pula di dalam Perda tersebut pada pasal 10 bahwa penerapan ornamen Lampung salah satunya digunakan pada bangunan gedung yang dimiliki oleh perorangan/ swasta yang berada pada kawasan cagar budaya lampung atau yang telah ditetapkan sebelumnya oleh Pemerintah Kabupaten/Kota. Selain itu, penerapan unsur arsitektur bangunan gedung berornamen Lampung wajib dilaksanakan terhadap bangunan baru ataupun bangunan gedung renovasi. Masih berdasarkan Perda Provinsi Lampung No. 27 tahun 2014, disebutkan bahwa ruang lingkup pengaturan arsitektur bangunan Gedung berornamen Lampung meliputi unsur-unsur:

1. Tata ruang tapak dan lingkungan binaan
2. Bentuk bangunan
3. Elemen bangunan
4. Unsur dekoratif

5. Simbol lain khasanah budaya Lampung

Pada penulisan ini, kajian terhadap identitas Kota Bandarlampung pada fasad bangunan restoran dan *coffee shop* waralaba hanya ditekankan pada poin elemen bangunan, unsur dekoratif dan simbol lain. Tercantum di dalam Perda Provinsi Lampung No. 27 tahun 2014, bahwa yang dimaksud dengan elemen bangunan adalah bagian unsur penyusun bangunan gedung dan atau penguat langgam bangunan gedung yang memiliki karakter sesuai dengan arsitektur bangunan berornamen Lampung. Elemen bangunan Lampung antara lain :

1. *Paguk*, merupakan ukiran yang terletak pada terusan dari pertemuan antara balok dan kolom [16].
2. *Andang-andang, railing* pada teras rumah Lampung.
3. *Bikkai*, diletakan pada ujung teritisan atap.
4. *Juluk langit (culuk langit)*, elemen bangunan yang terletak pada bubungan atap.
5. *Kolom*, struktur penyangga bangunan.
6. *Siger*, elemen bangunan yang berbentuk mahkota.

Sedangkan yang dimaksud dengan unsur dekoratif adalah pelengkap dari bangunan gedung yang berbentuk dua dimensi atau tiga dimensi, digunakan untuk memperindah dan memperkuat kesan, langgam, maupun karakter arsitektur Lampung. Unsur dekoratif berupa ornamen bermotif *paku sugha, tapis, kain tampan, sulur malai pinang* atau *bunga melugh*. Simbol merupakan objek berupa tanda, gambar atau lambang yang fungsinya adalah sebagai sarana untuk mempresentasikan sesuatu hal yang bersifat abstrak. Simbol berupa bentuk burung garuda, kayu ara, payung, gajah ataupun simbol lain yang mewakili sosial budaya Lampung.

Pada saat ini, eksekusi dari penerapan Perda Provinsi Lampung Nomor 27 Tahun 2014 ini hanyalah berupa pemberian elemen *siger* pada fasad depan bangunan. Hampir seluruh bangunan publik, komersial, dan perkantoran bisa dipastikan membubuhkan elemen *siger* pada fasad bangunannya. Dalam Peraturan Daerah Kota Bandar Lampung Nomor 03 Tahun 2012 tentang Lambang Daerah disebutkan bahwa *siger* merupakan simbol mahkota yang melambangkan kebesaran, kemewahan, keagungan, berbudi pekerti dan berbudaya meskipun ditengah kota yang beragam etnis suku dan agama, yang berwarna kuning emas [17]. Disebutkan dalam Perda ini bahwa *siger* juga merupakan salah satu elemen yang terdapat di dalam logo daerah (Kota Bandarlampung). Sementara elemen lainnya yang terdapat di dalam logo daerah adalah tiga buah payung agung yang tersusun secara bertingkat, gong, jukung / jung / perahu khas Lampung, serta setangkai padi dan kapas.

2. 2. Identitas Kawasan pada Desain Fasad Restoran dan *Coffee Shop* Waralaba di Beberapa Negara

Penerapan kearifan lokal pada desain fasad restoran dan *coffee shop* waralaba bukanlah sesuatu yang tidak mungkin, meskipun setiap *oulet* waralaba tersebut sudah memiliki standar desain bangunan

sendiri. Hal ini dapat terlihat pada desain-desain fasad restoran dan *coffee shop* waralaba yang ada di beberapa negara. Bangunan-bangunan restoran dan *coffee shop* waralaba tersebut ada yang menempati bangunan-bangunan konservasi, sehingga keberadaannya selaras dengan lingkungan di sekitarnya, dan adapula yang menerapkan arsitektur tradisional setempat. Bangunan restoran waralaba yang menempati bangunan konservasi dapat terlihat pada Gambar 1 dan Gambar 2 yang merupakan bangunan McDonald di beberapa negara di dunia.



Gambar 1. (Kiri) Gerai Mc Donald di Bergen, Norwegia [18]; (Kanan) Gerai Mc Donald di Bray, Inggris [19]. Sumber: https://en.tripadvisor.com.hk/ShowUserReviews-g190502-d2269175-r493587347-McDonald_s-Bergen_Hordaland_Western_Norway.html dan https://www.bray.ie/wp-content/uploads/2014/04/mcdonalds_bray_spot2.jpg.



Gambar 2. (Kiri) Gerai Mc Donald di Kristiansand, Norwegia [20]; (Kanan) Gerai Mc Donald di Paris, Perancis [21]. Sumber: https://www.tripadvisor.fr/Restaurant_Review-g190492-d12215257-Reviews-McDonald_s-Kristiansand_Vest_Agder_Southern_Norway.html dan <https://www.thedailymeal.com/eat/we-discovered-most-adorable-mcdonald-s-world-paris>.

Bangunan gerai McDonald pada gambar-gambar di atas terlihat bahwa tidak ada perubahan desain pada bangunan konservasi yang digunakan oleh McDonald. Identitas kota begitu melekat dengan kuat pada

bangunan-bangunan tersebut. Bahkan ciri khas McDonald hampir tidak terlihat disini. Hanya ada penambahan *signage brand* pada bagian fasad bangunan sebagai penanda restoran. Sedangkan penerapan arsitektur tradisional setempat dapat terlihat pada Gambar 3 yang merupakan bangunan Starbucks di beberapa negara.



Gambar 3. (Kiri Atas) Gerai Starbucks di Hanoi, Vietnam; (Kanan Atas) Gerai Starbucks di Kawagoe, Jepang; (Kiri Bawah) Gerai Starbucks di Tenerife, Spanyol [22]; (KananBawah) Gerai Starbucks di Yangzhou, China [23]. Sumber: <https://stories.starbucks.com/stories/2019/20-starbucks-stores-to-visit-in-2020/> dan <https://archinect.com/dushe/project/yangzhou-hongqiao-commercial-street>.

Pada Gambar 3, outlet-outlet Starbucks yang berlokasi di Vietnam menerapkan arsitektur tropis pada desain bangunannya. Sedangkan outlet yang berlokasi di Tenerife – Spanyol, menerapkan konsep bangunan ala Mediterania. Sementara outlet yang berlokasi di di Kawagoe – Jepang dan Yangzhou – China kental dengan arsitektur tradisionalnya. Pada contoh-contoh di atas terlihat bahwa desain bangunan restoran dan coffee shop waralaba dengan mengedepankan identitas kawasan atau kota justru membuat bangunan tersebut menjadi ikonik dan dapat menjadi pusat perhatian.

2. 3. Identitas Kota pada Desain Fasad Restoran dan *Coffee Shop* Waralaba di Jl. P. Antasari, Jl. A. Yani dan Jl. Z. A. Pagar Alam, Bandarlampung

Koridor Jl. P. Antasari merupakan jalan utama dua jalur yang berada pada Kecamatan Kedamaian, Bandarlampung. Ada beberapa restoran dan *coffee shop* waralaba disepanjang jalan ini, antara lain: Pizza HUT, Hoka Bento, Kopi Kenangan, McDonald, Richeese Factory, Starbucks dan Burger King. Peta lokasi setiap gerai tersebut dapat dilihat pada Gambar 4 berikut.



Gambar 4. Peta Lokasi Gerai Restoran dan *Coffee Shop* Waralaba di Sepanjang Jl. P. Antasari.

Sumber: <https://earth.google.com>.

Pada Gambar 4 terlihat bahwa gerai-gerai tersebut berdiri pada sisi jalan yang sama. Beberapa gerai berdiri pada komplek ruko, sementara lainnya *stand alone*. Gerai yang berada pada komplek ruko antara lain adalah gerai Richeese Factory dan Kopi Kenangan (Gambar 5).



Gambar 5. (Kiri) Gerai Richeese Factory; (Kanan) Gerai Kopi Kenangan. Sumber: Dokumentasi Pribadi.

Desain fasad pada gerai yang terdapat pada Gambar 5 di atas hanya menerapkan elemen bangunan berupa *siger* (detail pada Gambar 6). Tidak ada unsur dekorasi dan simbol lain yang digunakan pada fasadnya.



Gambar 6. Elemen Bangunan Berupa Siger pada Gerai Richeese Factory (Kiri) dan Kopi Kenangan (Kanan). Sumber: Dokumentasi Pribadi.

Sementara itu, gerai lain yang *stand alone* antara lain gerai Pizza HUT, Hoka Bento, McDonald, Starbucks dan Burger King. Fasad bangunan-bangunan tersebut dapat dilihat pada Gambar 7 berikut.



Gambar 7. (Kiri Atas) Gerai Hoka Bento; (Kanan Atas) Gerai Burger King; (Kiri Bawah) Gerai Pizza HUT; (Tengah Bawah) Gerai McDonald; (Kanan Bawah) Gerai Starbucks. Sumber: Dokumentasi Pribadi.

Terlihat pada Gambar 7, fasad-fasad bangunan restoran dan *coffee shop* waralaba tersebut juga hanya menerapkan elemen bangunan berupa *siger*, yang ukurannya tidak terlalu mencolok jika dibandingkan dengan ukuran bangunannya. Selain itu, unsur dekorasi dan simbol lain yang mencirikan identitas kota Bandar Lampung tidak ditemukan pada desain fasadnya.

Selanjutnya pembahasan berlanjut ke koridor Jl. A. Yani. Jalan A. Yani terletak di Kecamatan Enggal, Kota Bandarlampung. Ada empat (4) gerai restoran dan *coffee shop* waralaba di sepanjang jalan ini. Gerai-gerai tersebut adalah Yoshinoya, Starbucks, Richeese Factory dan Kopi Kenangan, yang lokasinya dapat dilihat ada Gambar 8 berikut.



Gambar 8. Peta Lokasi Gerai Restoran dan *Coffee Shop* Waralaba di Sepanjang Jl. A. Yani. Sumber: <https://earth.google.com>.

Gerai Kopi Kenangan di Jl. A. Yani sama seperti cabangnya di Jl. P. Antasari, menempati bangunan ruko. Sementara gerai lainnya *stand alone*. Adapun desain fasad gerai-gerai tersebut dapat dilihat pada Gambar 9 berikut.



Gambar 9. (Kiri Atas) Gerai Starbucks; (Kanan Atas) Gerai Kopi Kenangan; (Kiri Bawah) Gerai Richeese Factory; (Kanan Bawah) Gerai Yoshinoya. Sumber: Dokumentasi Pribadi.

Serupa dengan gerai-gerai restoran dan *coffee shop* waralaba di Jl. P. Antasari, gerai-gerai di Jl. A. Yani juga hanya menggunakan elemen bangunan berupa *siger*. Ukuran *siger*-nya pun tidak terlalu menonjol dibandingkan dengan ukuran bangunannya. Sehingga, keberadaan *siger* tersebut hampir tidak terlihat. Namun, ada hal yang menarik pada desain bangunan *Starbucks*, dimana bangunannya pilotis, sehingga lantai dasarnya dapat dimanfaatkan sebagai solusi terhadap masalah lahan parkir yang terbatas. Selain itu bentuk pilotis tersebut ditambah dengan adanya tangga masuk yang terekspos dari bagian depan bangunan memiliki konsep yang sama dengan konsep rumah panggung yang merupakan rumah tradisional Lampung. Untuk lebih jelasnya, dapat dilihat pada Gambar 10 berikut.



Gambar 10. Penerapan Konsep Rumah Tradisional Lampung pada Bangunan Starbuck. Sumber: Analisa Penulis.

Selain daripada itu, ornamen, dekorasi dan simbol lain yang merupakan identitas kota Bandar Lampung tidak ditemukan pada bangunan lainnya.

Terakhir adalah pembahasan gerai restoran dan *coffee shop* waralaba yang terletak di Jl. Z. A. Pagar Alam. Area Jl. Z. A. Pagar Alam yang akan dibahas ini adalah area masuk ke dalam wilayah Kecamatan Labuan Ratu. Ada beberapa gerai restoran dan *coffee shop* waralaba di sepanjang jalan ini, yaitu Burger King, Dunkin Donut, McDonald, Pizza HUT dan KFC. Adapun lokasi gerai-gerai tersebut dapat dilihat pada Gambar 11.



Gambar 11. Peta Lokasi Gerai Restoran dan *Coffee Shop* Waralaba di Sepanjang Jl. Z. A. Pagar Alam. Sumber: <https://earth.google.com>.

Gerai-gerai restoran dan *coffee shop* waralaba di sepanjang Jl. Z. A. Pagar Alam ini semuanya berkonsep *stand alone*. Fasad bangunan dari masing-masing gerai dapat dilihat pada Gambar 12 berikut.



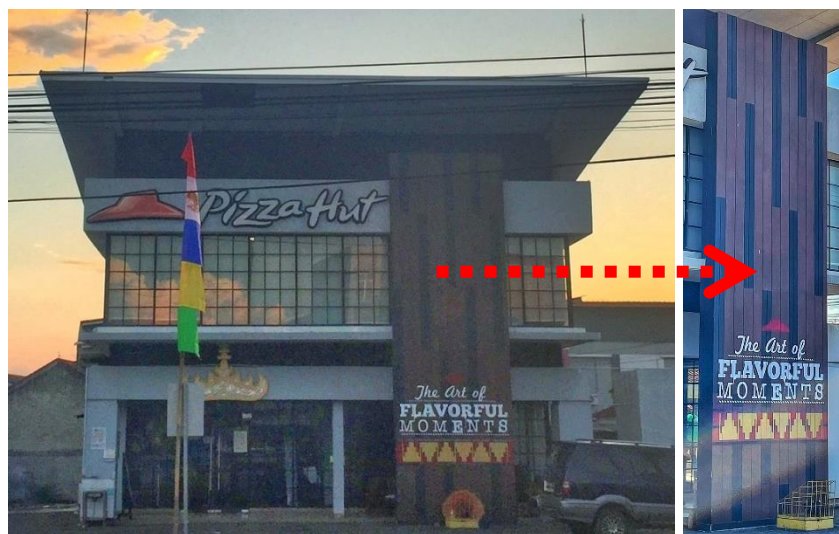
Gambar 12. (Kiri Atas) Gerai McDonald; (Tengah Atas) Gerai Pizza HUT; (Kanan Atas) Gerai KFC; (Kiri Bawah) Gerai Dunkin Donut; (Kanan Bawah) Gerai Burger King. Sumber: Dokumentasi Pribadi.

Pada Gambar 12 di atas dapat terlihat bahwa penggunaan elemen *siger* masih mendominasi di setiap gerai. Namun ada beberapa bangunan yang mulai menerapkan ornamentasi khas Lampung. Hal ini dapat terlihat pada dekorasi bermotif Tapis yang terlihat pada *main entrance* McDonald. Gambar detailnya dapat dilihat pada Gambar 13 berikut.



Gambar 13. Motif Tapis pada Kanopi *Main Entrance* McDonald. Sumber: Dokumentasi Pribadi.

Motif Tapis yang terdapat pada kanopi *main entrance* McDonald pada Gambar 12 ini dapat terlihat dengan jelas apabila pengunjung akan memasuki bangunan McDonald. Gerai lain yang menerapkan ornamentasi khas Lampung adalah gerai *Pizza HUT*. Detail ornamentasinya dapat dilihat pada Gambar 14 berikut.



Gambar 14. Ornamentasi Kain Tapis pada Fasad Depan Gerai Pizza HUT. Sumber: Dokumentasi Pribadi.

Terlihat pada Gambar 14 bahwa Pizza HUT menggunakan motif kain Tapis. Keberadaan ornamentasi tersebut cukup menonjol dikarenakan posisinya tepat di depan fasad bangunan dan membentang dari langit-langit di lantai dua (2) hingga ke lantai satu (1). Ornamentasi berupa motif kain Tapis juga digunakan pada bangunan Dunkin Donut. Ornamentasi tersebut dapat dilihat pada Gambar 15 di bawah ini.



Gambar 15. Elemen *Siger* dan Dekorasi berupa Motif Tapis pada Fasad Gerai Dunkin Donut.
Sumber: Analisa Penulis

Terlihat pada Gambar 15 bahwa ornamentasi pada gerai Dunkin Donut ini seharusnya dapat sangat menonjol dikarenakan ukurannya yang besar, membentang secara diagonal dari langit-langit lantai dua hingga ke lantai satu, dengan desain *laser cutting* yang sangat menarik. Namun sangat disayangkan posisinya terdapat pada fasad bagian samping bangunan bukan pada fasad depan yang menghadap Jl. Z. A. Pagar Alam yang merupakan jalan protokol. Sehingga desain ornamentasi tersebut tidak dapat langsung dinikmati oleh pengguna jalan di jalan utama. Bagian fasad depan gerai Dunkin Donut yang terlihat pada Gambar 15, seperti gerai lainnya juga menggunakan elemen *siger*. Keberadaan *siger* pada gerai Dunkin Donut ini cukup menonjol dikarenakan ukurannya yang besar, dan cukup proporsional dengan ukuran bangunannya serta sangat eye catching apabila dilihat dari arah Jl. Z. A. Pagar Alam.

3. Penutup

Tujuan awal dari penulisan ini adalah untuk mengidentifikasi bagaimana implementasi identitas Kota Bandarlampung pada fasad gerai-gerai restoran dan *coffee shop* waralaba yang terdapat di sepanjang Jl. P. Antasari, Jl. A. Yani dan Jl. Z. A. Pagar Alam, sebagaimana yang tercantum di dalam Peraturan Daerah Provinsi Lampung Nomor 27 Tahun 2014 tentang Arsitektur Bangunan Gedung Berornamen Lampung dan Peraturan Daerah Kota Bandar Lampung Nomor 03 Tahun 2012 tentang Lambang Daerah. Dari hasil observasi, ditemukan bahwa sebagian besar implementasi identitas kota pada fasad bangunan komersial khususnya gerai restoran dan *coffee shop* waralaba hanya berupa penambahan elemen *siger* saja. Bahkan penggunaan elemen tersebut terkesan hanya "yang penting ada", dikarenakan ukurannya yang tidak proporsional terhadap ukuran bangunan (terlalu kecil) dan perletakkannya terkadang tidak terlalu menonjol (diletakan di lantai atap yang sangat tinggi atau tertutup objek lain). Hanya beberapa gerai saja yang sudah menerapkan ornamentasi lain pada fasad bangunannya. Padahal elemen-elemen bangunan pada arsitektur Lampung tidak hanya *siger* saja. Namun ada elemen lain yaitu

paguk, andang-andang, tighai, bikai, dan juluk langit. Selain itu, ada juga unsur dekoratif berupa motif-motif *paku sugha, tapis, kain tampan, sulur malai pinang, dan bunga melugh*. Untuk simbol-simbol yang bisa diterapkan antara lain berupa simbol burung garuda, kayu ara, payung dan gajah. Elemen-elemen yang terdapat di dalam logo daerah Kota Bandarlampung juga bisa digunakan, antara lain berupa tiga buah payung agung yang tersusun bertingkat, gong, *jukung*, serta padi dan kapas. Diperlukan suatu eksplorasi bentuk dan desain terhadap semua elemen-elemen tersebut di atas, agar lebih sesuai dengan desain arsitektur bangunan terkini.

Sesungguhnya, apabila penggunaan elemen, dekorasi, ornamentasi dan simbol dari arsitektur Lampung pada fasad bangunan khususnya bangunan yang terletak di jalan-jalan protokol kota Bandarlampung benar-benar diterapkan dengan baik dan menyeluruh, maka identitas kota dapat menjadi kuat. Arsitektur tradisional Lampung merupakan arsitektur yang kaya akan makna filosofi dan nilai keindahan sehingga merupakan potensi yang sangat baik untuk memperkuat identitas kota pada fasad-fasad bangunannya. Tentu diperlukan studi lebih lanjut dan mendalam mengenai elemen, ornamentasi, dekorasi, dan simbol arsitektur Lampung apa saja yang dapat diterapkan pada bangunan. Sehingga diharapkan nantinya ada semacam panduan tentang alternatif desain (*guidelines*), bagaimana pengimplementasiannya pada bangunan, ide-ide eksplorasi bentuk dan desainnya, perletakkannya pada fasad, serta alternatif material yang dapat digunakan. Hal ini tentu saja dapat terwujud dengan dukungan dari pemerintah, industri kreatif, investor dan seluruh lapisan masyarakat Lampung, termasuk pekerja seni.

Ucapan Terima Kasih

Terima kasih untuk Tim Lampung Sinergi yang memberikan kesempatan untuk mempublikasikan tulisan ini. Ucapan terima kasih disampaikan kepada semua pihak yang telah membantu untuk mewujudkan penulisan ini.

Referensi

- [1] Kotler P, Gertner D. Country as brand, product, and beyond: A place marketing and brand management perspective. *J Brand Manag* 2002;9:249–61. <https://doi.org/10.1057/palgrave.bm.2540076>.
- [2] Riza M, Doratli N, Fasli M. City Branding and Identity. *Procedia - Soc Behav Sci* 2012;35:293–300. <https://doi.org/10.1016/j.sbspro.2012.02.091>.
- [3] Amar. IDENTITAS KOTA, FENOMENA DAN PERMASALAHANNYA. *Ruang* 2009;1.
- [4] Lynch K. The Image of the City. *J Aesthet Art Crit* 1962;21:91. <https://doi.org/10.2307/427643>.
- [5] Iqbal Pulungta Bancin, Hilma Tamiami Fachrudin. Analisa Keberagaman (Diversty) Terhadap Identitas Kota. *J Koridor* 2018;9:107–12. <https://doi.org/10.32734/koridor.v9i1.1318>.

- [6] Werdantara IGA, Prajnawrdhi TA, Muktiwibowo AK. KAJIAN ARSITEKTUR BALI PADA TAMPILAN BANGUNAN KOMERSIAL DI KORIDOR JALAN DANAU TAMBLINGAN, KELURAHAN SANUR, DENPASAR SELATAN. SPACE 2020;7.
- [7] Amir Hossein Askari K. Influence of Building Façade Visual Elements on Its Historical Image: Case of Kuala Lumpur City, Malaysia. J Des Built Environ 2012; Volume 5:49–59.
- [8] Maso TA. Against-Potemkin , thick-envelope : Towards a theory of the façade in contemporary architecture . n.d.:1–8.
- [9] Yunilawati K. Pengaruh Karakter Regional Kota Semarang Pada Fasad Bangunan Terminal Bandar Udara 2019:136–43.
- [10] Pujantara R. KARAKTERISTIK FASADE BANGUNAN PENINGGALAN KOLONIALISME DAN SEBARAN SPASIALNYA DI KOTA MAKASSAR. J Forum Bangunan 2013;11. <https://doi.org/10.5281/zenodo.242127>.
- [11] Richard M. Bisnis Restoran Cepat Saji Berpeluang Tumbuh 15% Tahun Ini. BisnisCom 2019. <https://ekonomi.bisnis.com/read/20190211/12/887488/bisnis-restoran-cepat-saji-berpeluang-tumbuh-15-tahun-ini>.
- [12] Kurniawan A. Industri Mamin Diramal Jadi Andalan Penopang Ekonomi Nasional 2017. <https://ekbis.sindonews.com/berita/1260436/34/industri-mamin-diramal-jadi-andalan-penopang-ekonomi-nasional>.
- [13] Indra Wisnu Wardhana. KAJIAN PEMANFAATAN RUANG KEGIATAN KOMERSIAL KORIDOR JALAN TAMAN SISWA KOTA SEMARANG. J Pengemb Kota 2016;1. <https://doi.org/10.14710/jpk.4.1.49-57>.
- [14] Badan Pusat Statistik Kota Bandar Lampung 2019. <https://bandarlampungkota.bps.go.id/statictable/2020/05/21/310/penduduk-laju-pertumbuhan-penduduk-ditribusi-persentase-penduduk-kepadatan-penduduk-rasio-jenis-kelamin-penduduk-kota-bandar-lampung-2019.html>.
- [15] Peraturan Daerah Provinsi Lampung Nomor 27 Tahun 2014. Arsitektur Bangunan Gedung Berornamen Lampung. 2014.
- [16] Fadilasari D, Lisa D. Observation of the Saibatin Traditional House with Biological - Architecture Approach. IOP Conf Ser Mater Sci Eng 2020;807. <https://doi.org/10.1088/1757-899X/807/1/012015>.
- [17] Peraturan Daerah Kota Bandar Lampung Nomor 03 Tahun 2012 tentang Lambang Daerah. 2012.
- [18] McDonald's Bergen, Norway 2017. <https://en.tripadvisor.com.hk/ShowUserReviews-g190502->

d2269175-r493587347-McDonald_s-Bergen_Hordaland_Western_Norway.html.

- [19] McDonald, Bray, England 2014. https://www.bray.ie/wp-content/uploads/2014/04/mcdonalds_bray_spot2.jpg.
- [20] McDonald, Kristiansand, Norway 2020.
- [21] Myers D. We Discovered the Most Adorable McDonald's in the World — in Paris 2016. <https://www.thedailymeal.com/eat/we-discovered-most-adorable-mcdonald-s-world-paris>.
- [22] Peiper H. 20 Starbucks stores to visit in 2020 2019. <https://stories.starbucks.com/stories/2019/20-starbucks-stores-to-visit-in-2020/>.
- [23] Archinect Firms. Yangzhou Hongqiao Commercial Street n.d. <https://archinect.com/dushe/project/yangzhou-hongqiao-commercial-street>.

**Potensi Wisata dan Pertumbuhan Ekonomi Daerah dalam Pembangunan Infrastruktur:
Studi Kasus Perancangan Koridor Ryacudu-ITERA**

Eduwin Eko Franjaya, Institut Teknologi Sumatera, eduwin.franjaya@arl.itera.ac.id

Abstrak

Pembangunan infrastruktur merupakan salah satu elemen penting dalam pengembangan suatu wilayah. Keberhasilan dalam pembangunan infrastruktur, terutama infrastruktur berkelanjutan, akan turut berpengaruh terhadap ekonomi daerah dan bidang-bidang terkait lainnya. Artikel ini bertujuan menjelaskan secara umum hubungan antara pembangunan infrastruktur di suatu wilayah dan potensinya terhadap pertumbuhan ekonomi daerah dan area wisata baru. Studi kasus yang diambil dalam artikel ini adalah Perancangan Koridor Ryacudu-ITERA di perbatasan Kota Bandarlampung dan Lampung Selatan. Metode yang digunakan dalam penulisan artikel ini adalah kualitatif-deskriptif dengan hasil perancangan Koridor Ryacudu-ITERA sebagai bahan pembahasan. Literatur terkait juga disampaikan dalam artikel ini untuk memperkuat argumen dan pernyataan penulis, utamanya berkaitan dengan infrastruktur, ekonomi daerah, dan pariwisata. Hasil dari pembahasan dalam artikel ini menunjukkan bahwa ada potensi untuk mengembangkan Perancangan Koridor Ryacudu-ITERA menjadi area wisata baru. Hal ini diperkuat dengan bahasan kebijakan dan konsep wisata di kawasan ini. Penulis berharap artikel ini dapat memberikan gambaran bagi Pemerintah Provinsi Lampung dalam pengembangan Koridor Ryacudu-ITERA di masa mendatang.

Kata Kunci: *berkelanjutan, ekonomi, infrastruktur, lampung, wisata.*

1. Pendahuluan

Koridor Ryacudu-ITERA merupakan koridor jalan sepanjang lebih kurang 6,5 km yang terbentang mulai dari Pintu Tol ITERA-Kotabaru hingga ke ujung Jalan Ryacudu yakni *fly-over* Jalan Lintas Sumatera. Tipologi area sepanjang Koridor Ryacudu-ITERA terdiri dari area pendidikan, area komersil, dan area perumahan. Koridor ini terbentuk setelah adanya pembangunan Pintu Tol ITERA-Kotabaru, yang kemudian terhubung dengan Jalan Ryacudu atau yang juga dikenal sebagai Jalur Dua Ryacudu. Koridor ini kemudian berkembang menjadi salah satu jalur utama kendaraan yang akan masuk Kota Bandarlampung dari luar daerah dan menjadi infrastruktur penunjang Jalan Tol Trans Sumatera (JTTS).

Studi yang diangkat oleh penulis dalam tulisan ini dilatarbelakangi oleh Proyek Desain Koridor Ryacudu-ITERA. Dalam hal ini, penulis juga masuk menjadi salah satu tim desain. Studi ini diangkat oleh penulis dengan pertimbangan adanya potensi pengembangan infrastruktur penunjang JTTS ini menjadi area wisata baru. Hal ini sangat mungkin dikarenakan tim desain menonjolkan unsur budaya dalam konsep pengembangan infrastruktur Koridor Ryacudu-ITERA. Upaya perancangan Koridor Ryacudu-ITERA ini kemudian menjadi penting mengingat bahwa JTTS membutuhkan infrastruktur penunjang yang baik. Selain itu, sebagai salah satu pintu masuk utama ke Kota Bandarlampung, maka penataan Koridor Ryacudu-ITERA sangatlah penting untuk menunjukkan "wajah" Kota Bandarlampung bagi masyarakat yang berkunjung. Penataan ini juga diarahkan agar Koridor Ryacudu-ITERA dapat berkembang menjadi infrastruktur berkelanjutan.

Pada penerapannya, pembangunan infrastruktur berkelanjutan tersebut harus memperhatikan *triple bottom line* sebagai standar penggunaannya, yakni terdiri dari komponen *Socio-Cultural, Environmental, and Economy* [1]. Pada komponen *Socio-Cultural*, pembangunan infrastruktur tersebut harus memperhatikan sosial budaya masyarakat di mana pembangunan tersebut berada. Diabaikannya komponen ini dapat menyebabkan penolakan dari masyarakat yang tentunya hal ini dapat menghambat pembangunan infrastruktur tersebut. Komponen *Environmental* juga merupakan komponen penting, semua tentu menginginkan pembangunan infrastruktur yang ramah lingkungan, bukan sebaliknya menyebabkan rusaknya lingkungan bahkan terganggunya kesehatan. Komponen selanjutnya adalah *Economy*, dalam hal ini pembangunan infrastruktur diharapkan dapat memicu pertumbuhan ekonomi daerah. Penataan infrastruktur berkelanjutan tersebut juga diharapkan dapat lebih meningkatkan potensi Koridor Ryacudu-ITERA menjadi area atau obyek wisata baru bagi warga Provinsi Lampung.

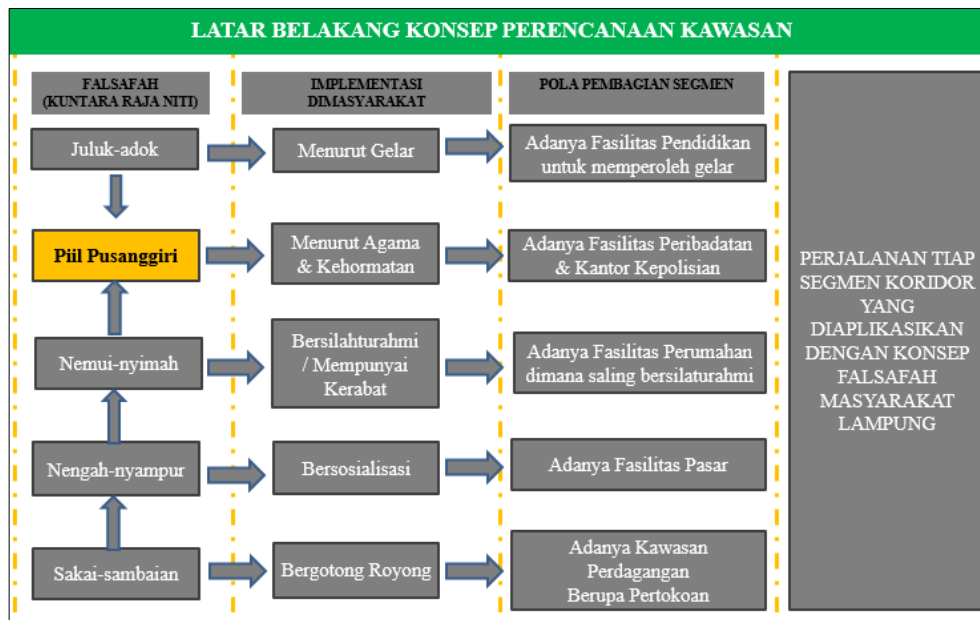
2. Pembahasan

2.1. Latar belakang Budaya Lampung dalam Perancangan Koridor Ryacudu-ITERA.

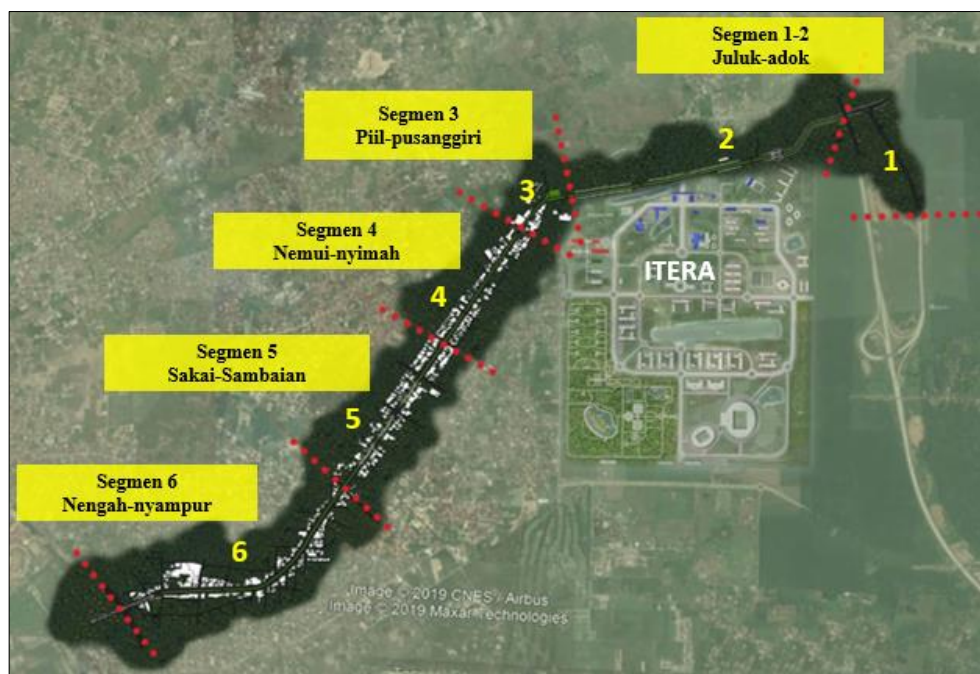
Ketika berbicara mengenai kebudayaan, maka di dalamnya ada unsur keyakinan, mata pencaharian, bahasa, pengetahuan dan teknologi, sistem sosial, kekerabatan, penanggalan, dan tata pemukiman. Dalam perancangan Koridor Ryacudu-ITERA, unsur budaya yang dipakai bersifat beragam dan berkaitan dengan unsur-unsur yang disebutkan di atas, bukan hanya terfokus pada satu unsur budaya tertentu saja. Sebagai contoh adalah Siger yang identik dengan mahkota pengantin pada pernikahan adat Lampung, motif dari Tapis yang merupakan kain tradisional warisan budaya masyarakat Lampung, bahkan warna yang berkaitan dengan budaya Lampung juga turut diaplikasikan.

Motif dan bentukan budaya yang disebutkan di atas menjadi inspirasi dalam melakukan proses desain. Transformasi bentuk dari motif-motif tersebut kemudian menghasilkan karya desain yang filosofis. Pengaplikasian dari karya desain tersebut disesuaikan dengan pembagian segmen-segmen yang juga

dikaitkan dengan falsafah masyarakat Lampung. Terdapat kurang lebih enam segmen pembagian yang dimulai dari pintu tol hingga *fly-over* Jalan Lintas Sumatera. Masing-masing segmen menerapkan falsafah masyarakat Lampung yakni *piil pusanggiri* yang dalam penerapannya meliputi empat unsur lain yakni *juluk adok*, *nemui nyimah*, *sakai sambaian*, dan *nengah nyampur*. Konsep falsafah masyarakat Lampung dan penerapannya dalam tiap segmen dapat dilihat pada Gambar 1 dan 2.



Gambar 1. Falsafah Masyarakat Lampung dalam Konsep Perencanaan Kawasan



Gambar 2. Penerapan Falsafah dalam tiap Segmen Kawasan

Transformasi bentuk motif-motif yang disampaikan sebelumnya diterapkan pada masing-masing segmen di atas. Contoh bentuk motif yang sering ditransformasi adalah Siger Pepadun dan Jukung/

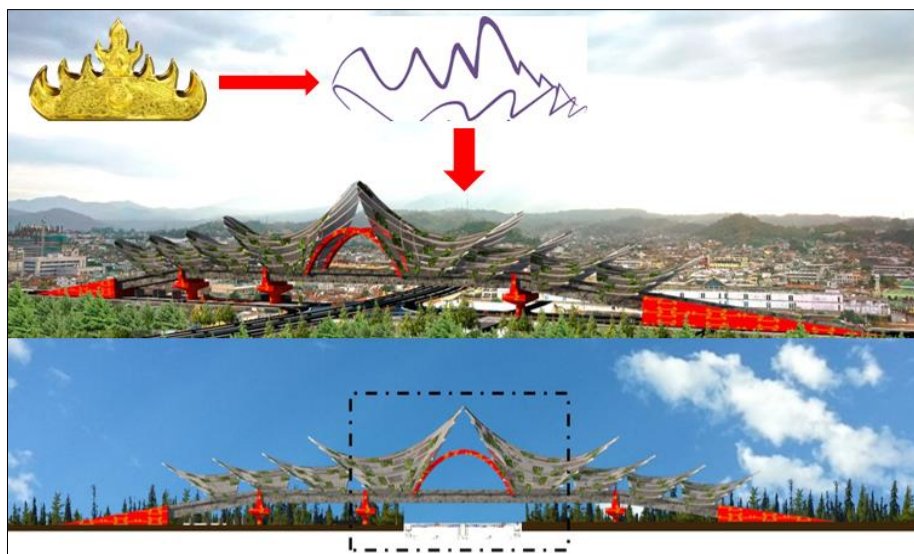
Kapal. Beberapa hasil dari transformasi motif tersebut dapat dilihat pada Gambar 3, 4, dan 5. Gambar 3 merupakan transformasi dari Siger Pepadun dengan sembilan lekukan yang dipisah dan menyerupai struktur ujung haluan kapal laut. Warna dominan dari struktur tersebut adalah warna kuning dengan penerapan tanaman merambat *Allamanda cathartica* yang berdaun hijau dan juga memiliki warna bunga kuning. Warna kuning ini sangat erat dengan warna khas Lampung. Struktur transformasi Siger Pepadun ini diterapkan di Segmen 2, tepatnya di median jalan Terusan Ryacudu (Depan Gerbang Kampus ITERA). Gambar 4 merupakan Tugu ITERA yang dirancang untuk diterapkan di bundaran jalan pada Segmen 3. Tugu tersebut memiliki filosofi yang berkaitan dengan motif budaya Lampung dan dunia pendidikan (ITERA). Motif budaya Lampung yang digunakan pada tugu ini utamanya adalah bentuk motif Jukung/ Kapal. Pada Gambar 5, motif Siger Pepadun dan motif Kapal ditransformasikan dan diterapkan menjadi struktur pelengkap *fly-over* di Segmen 6 (*fly-over* dekat Transmart Lampung).



Gambar 3. Transformasi motif Siger Pepadun pada median jalan Terusan Ryacudu (Segmen 2)



Gambar 4. Tugu ITERA pada Segmen 3 dan filosofi penyusunnya



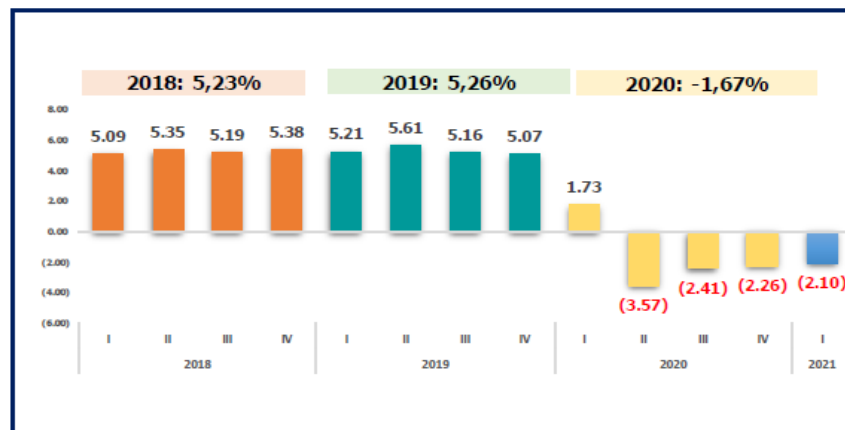
Gambar 5. Transformasi Siger Pepadun pada *fly-over* Segmen 6

Secara lebih lengkap dan menyeluruh, konsep dan hasil transformasi desain ini terdapat pada artikel jurnal yang dibuat oleh penulis dan tim desain. Salah satunya membahas mengenai konsep perancangan Koridor Ryacudu-ITERA [2].

2.2. Pandemi COVID-19, Infrastruktur, dan Perkembangan Ekonomi Lampung

Pandemi COVID-19 yang melanda negara-negara di dunia telah berdampak pada beberapa sektor penting yang pada akhirnya kemudian mempengaruhi kondisi perekonomian bangsa. Hal ini tidak

hanya berlaku pada negara-negara maju, namun juga negara berkembang seperti Indonesia. Bahkan, dampak pandemi covid-19 ini juga terasa hingga skala provinsi. Perkembangan ekonomi Provinsi Lampung sebagaimana tercatat oleh BPS mengalami kontraksi yang cukup signifikan semenjak pandemi COVID-19 melanda di tahun 2020. Data Produk Domestik Regional Bruto atau PDRB (%YOY) triwulan kedua tahun 2020 merupakan kondisi terendah sejauh ini dimana tercatat pada level -3,57%. Perekonomian Lampung di triwulan pertama tahun 2021 juga masih berkontraksi pada level -2,10% meski dengan tren membaik [3]. Hal ini dapat dilihat pada Gambar 6.



Gambar 6. Perkembangan Ekonomi Lampung (%YOY)

PDRB sebagaimana ditampilkan di atas merupakan salah satu indikator penting untuk mengetahui kondisi ekonomi suatu daerah. Berdasarkan catatan yang disampaikan di atas kita dapat mengetahui bahwa kondisi ekonomi Lampung masih belum baik. Meskipun tren menunjukkan peningkatan, namun sejauh ini masih pada level negatif (minus). Upaya pemulihan pandemi COVID-19 melalui penerapan protokol kesehatan yang ketat serta didukung dengan program vaksinasi diharapkan dapat membantu memulihkan perekonomian Lampung. Di sisi lain, pembangunan infrastruktur sekitar JTTS dapat memicu pertumbuhan kawasan industri baru. Dalam hal ini, pembangunan infrastruktur Koridor Ryacudu-ITERA yang terintegrasi dengan konsep wisata, kedepannya diharapkan dapat turut memicu pertumbuhan ekonomi Lampung. Sebagaimana beberapa literatur yang menyatakan bahwa pembangunan infrastruktur memiliki korelasi positif terhadap pertumbuhan ekonomi daerah, sebagai contoh di Kabupaten Mempawah, Provinsi Kalimantan Barat [4], dan Kabupaten-Kota di Provinsi Jawa Barat [5]. Berkaitan dengan lokasi studi ini, maka perlu kajian ekonomi lebih lanjut untuk mendapatkan hasil yang komprehensif.

2.3. Kebijakan Kepariwisata Provinsi Lampung

Kebijakan kepariwisataan merupakan aturan-aturan baik bersifat regional maupun lokal yang berfungsi sebagai payung hukum berjalannya aktivitas kepariwisataan. Dalam hal ini, kebijakan kepariwisataan Provinsi Lampung menjadi acuan dalam pengembangan infrastruktur koridor Ryacudu-ITERA. Secara

mendetil, misi pengembangan pariwisata Lampung menjadi rujukan dalam pemenuhan fasilitas dan utilitas kepariwisataan. Hal ini guna mewujudkan keamanan dan kenyamanan dalam aktivitas wisata. Dalam Rencana Pembangunan Jangka Panjang Daerah (RPJPD) Provinsi Lampung 2005-2025, sasaran pokok pembangunan jangka panjang Provinsi Lampung 20 tahun ke depan adalah untuk mewujudkan masyarakat Provinsi Lampung yang Maju dan Sejahtera. Perkembangan pariwisata yang pesat dan berperan signifikan dalam perekonomian Provinsi Lampung menjadi sasaran pokok lainnya yang berkaitan langsung dengan kepariwisataan. Berdasarkan Rencana Induk Pengembangan Pariwisata Provinsi Lampung 2011-2031, arah pengembangan Pariwisata Lampung adalah “*Mewujudkan Lampung sebagai daerah berbudaya dan tujuan wisata yang unggul, berdaya saing*” [6].

Berkaitan dengan studi ini, Perencanaan Pembangunan Infrastruktur Koridor Ryacudu-ITERA baru berada pada tahap desain. Oleh karena itu, semaksimal mungkin desain yang dibuat mengarah pada misi pengembangan pariwisata Provinsi Lampung. Hal ini bermanfaat agar hasil pembangunan nantinya benar-benar berfungsi secara maksimal sebagai obyek pariwisata baru di Provinsi Lampung. Terdapat empat (4) point utama pada misi pengembangan pariwisata Provinsi Lampung yang menjadi acuan tim desain dalam mengembangkan infrastruktur Koridor Ryacudu-ITERA, yakni sebagai berikut:

2. Melestarikan dan mengembangkan kebudayaan dan kesenian daerah untuk mengisi dan mewarnai pembangunan daerah,
3. Mengembangkan produk/obyek dan daya tarik wisata (ODTW) yang unggul dan berdaya saing, mampu menarik minat dan memberikan kenyamanan bagi wisatawan,
4. Meningkatkan keterpaduan, kesinergian, dan keharmonisan pembangunan kebudayaan dan pariwisata antar sektor, antar pemangku kepentingan pusat dan daerah, dan
5. Peningkatan kehandalan pariwisata Lampung yang bertumpu pada kekayaan alam, nilai budaya, agama, dan lingkungan hidup dalam menunjang ekonomi sebagai wahana pemberdayaan ekonomi rakyat.

Selain visi-misi yang disampaikan di atas, terdapat salah satu point Strategi dan Arah Kebijakan Bidang Pariwisata (RPJMD) Provinsi Lampung yang turut menjadi acuan. Point acuan yang dimaksud yakni “*Meningkatkan sarana dan prasarana pariwisata, kualitas sumber daya pariwisata termasuk sumber daya manusia pemandu wisata, kualitas pelayanan dan informasi pariwisata, kualitas obyek dan daya tarik wisata untuk peningkatan daya saing serta pemanfaatan potensi sumber daya alam secara berkelanjutan dan berwawasan lingkungan*” [7].

Peraturan dan kebijakan yang disampaikan di atas, telah menjadi pedoman utama bagi tim desain dalam pengembangan pariwisata di Provinsi Lampung. Hal ini melengkapi dua konsep utama yakni konsep keberlanjutan dan konsep wisata. Pada saat tim desain melakukan pemaparan langsung kepada Gubernur Provinsi Lampung, beliau mengapresiasi dan berharap bahwa konsep desain pengaturan kawasan Koridor Ryacudu mengacu dan mengingat kearifan lokal. Hal ini guna mewujudkan sebuah karya infrastruktur yang aman, nyaman, indah dan fungsional.

2.4. Konsep Wisata, Fasilitas, Aktivitas, dan Sasaran.

Konsep wisata yang diusung pada pengembangan infrastruktur Koridor Ryacudu-ITERA adalah wisata budaya. Hal ini dapat dilihat dari konsep desain yang digunakan yakni unsur-unsur dan motif budaya Lampung. Konsep budaya ini juga terlihat tidak hanya pada elemen *hardscape* namun juga pada elemen *softscape* berupa tanaman. Dalam hal ini, tanaman yang digunakan bisa memanfaatkan tanaman yang menjadi identitas Provinsi Lampung yakni Bunga Pukul Empat dengan nama latin *Mirabilis jalapa*. Selain itu, dapat menggunakan tanaman jenis lainnya yang memiliki warna corak bunga atau daun sesuai warna khas budaya Lampung yakni warna merah, kuning, dan putih. Konsep penerapan tanaman dengan corak warna khas budaya Lampung juga diterapkan pada desain wisata Embung Mekarsari di Kabupaten Tulang Bawang Barat, Provinsi Lampung [8]. Selain tanaman tersebut di atas, penggunaan tanaman yang sesuai dengan kebutuhan kawasan dari segi fungsi juga merupakan bagian penting yang harus diperhatikan. Bahkan, penggunaan tanaman yang sesuai dengan kondisi ekologi adalah hal yang sangat baik. Hal ini juga yang diupayakan dalam perencanaan dan perancangan lanskap / kawasan Koridor Ryacudu-ITERA sebagai perwujudan pilar lingkungan pada konsep keberlanjutan.

Hal lain yang dibutuhkan dalam menghidupkan nuansa dan suasana budaya pada area ini adalah dengan menyediakan atraksi wisata yang tepat dan berkesesuaian dengan tema utama yakni wisata budaya. Dalam hal ini, pemerintah dapat menggelar parade/ festival kebudayaan di kawasan ini. Kondisi kawasan berupa koridor jalan linear sepanjang 6,5 km akan sangat mendukung kegiatan parade kebudayaan. Bahkan, pemerintah dapat menggelar beberapa *event* dihari yang sama. Pemerintah juga dapat membuat kalender tahunan sebagaimana kalender pariwisata Provinsi Lampung Tahun 2020 [7] dengan penambahan beberapa kegiatan yang sesuai.

Pemerintah juga dapat memindahkan beberapa kegiatan kebudayaan yang biasanya digelar di pusat Kota Bandarlampung ke kawasan ini. Kalender kegiatan budaya dan pariwisata tahunan yang dapat diselenggarakan pada kawasan ini dapat dilihat pada Tabel 1. Pada tabel tersebut peneliti mengumpulkan beberapa informasi pelaksanaan kegiatan budaya di Kota Bandarlampung sebagai lokasi terdekat. Dalam tabel tersebut, terdapat komponen kegiatan yang sudah pernah ada dan komponen kegiatan baru yang ditambahkan seperti *Lampung Fashion Carnival*, *Lampung Colour Run*, dan *Lampung Stand-Up Comedy*. Kegiatan wisata dan budaya tersebut dapat diselenggarakan di area Taman ITERA for Sumatera dan di area Jalan Koridor Ryacudu-ITERA dengan pengaturan lalu-lintas transportasi. Penyelenggaraan kegiatan di Koridor Ryacudu-ITERA ini sangat memungkinkan mengingat terdapat persimpangan jalan sehingga akan memudahkan pola pengaturan transportasi.

No.	Segmen	Fasilitas	Aktivitas	Sasaran
1.	Segmen 1	<i>Videotron/ Megatron</i> , Taman dan sculpture Budaya Lampung	Melihat informasi di <i>videotron/ megatron</i> , menikmati view (bagi pengendara), swafoto <i>sculpture</i> (bagi pejalan kaki), dan lain-lain	Pengguna tol dan wisatawan dari luar daerah.
2.	Segmen 2	Tugu ITERA-Lampung, Taman Siger Lampung, Embung ITERA, Furnitur Taman	Berfoto/swafoto, menikmati view Taman Siger, istirahat di taman, berolahraga di Embung ITERA, dan lain-lain	Wisatawan lokal dan dari luar daerah, civitas akademika ITERA.
3.	Segmen 3	Taman ITERA for Sumatera, Istana Skalabrak, Masjid Raya Airan, Bundaran ITERA-Lampung	Beristirahat sejenak sebelum melanjutkan perjalanan, menikmati view taman, membaca informasi tentang Lampung dan ITERA via QR Code di taman, belanja oleh-oleh, membeli makanan, menikmati <i>live music</i> , melihat Istana Skalabrak, ibadah sholat, berfoto/swafoto	Wisatawan lokal, pengguna jalan, civitas akademika ITERA, seniman, dan lain-lain
4.	Segmen 4	Jalur Pedestrian, Taman Median	Menikmati view taman median jalan, berfoto/swafoto	Warga sekitar, wisatawan lokal
5.	Segmen 5	<i>Skywalk</i> Lampung, Jalur Pedestrian, Pasar KORPRI	Menikmati view jalan dari ketinggian, berfoto/swafoto di <i>skywalk</i> , berkunjung	Wisatawan lokal dan luar daerah, pengguna jalan

			ke Pasar Korpri, dan lain-lain	
6.	Segmen 6	<i>Siger Fly Over</i> , Taman Milenial, Taman Lansia, Area Perdagangan	Menikmati <i>view Siger Fly-Over</i> baik wisatawan lokal atau pengendara yang sekedar melewati Jalan Lintas Sumatera (JLS), berbelanja, berfoto/swafoto, menikmati taman tematik, dan lain-lain	Wisatawan lokal dan luar daerah, pengendara JLS, Manula/ Lansia (Taman Lansia), remaja (Generasi Milenial)

Tabel 2. Fasilitas, Aktivitas, dan Sasaran pengunjung tiap segmen

Perencanaan aktivitas wisata yang disebutkan di atas adalah pada kondisi normal. Namun, dengan adanya pandemi COVID-19 yang merebak tahun 2020 maka dunia pariwisata perlu beradaptasi. Adanya kebijakan *Social Distancing* (SD), tentu banyak berpengaruh pada dunia wisata yang mengandalkan obyek wisata dengan kerumunan orang. Perencanaan wisata pada Koridor Ryacudu-ITERA juga akan terpengaruh dengan kondisi pandemi dan kebijakan SD yang diputuskan pemerintah. Namun, pengaruh tersebut hanya pada kondisi aktivitas wisata yang bersifat kumpulan atau mengundang kerumunan banyak orang seperti *Lampung Fashion Carnaval*. Kunjungan wisata budaya tetap dapat dilakukan mengingat obyek infrastruktur dan fasilitas wisata berada di sepanjang jalan Koridor Ryacudu-ITERA. Hal ini memungkinkan wisatawan lokal dan luar daerah untuk tetap dapat menikmati *view* dari kendaraan masing-masing. Kunjungan ke ruang terbuka publik seperti Taman ITERA for Sumatera tetap dapat dilakukan dengan menerapkan protokol kesehatan sesuai *Standard Operational Procedure* (SOP). Pun demikian dengan area perdagangan dan toko milik warga, tetap dapat dibuka dengan menerapkan protokol kesehatan tersebut. Dengan penerapan protokol kesehatan diharapkan tetap dapat mengundang wisatawan untuk datang dan melakukan aktivitas dan transaksi ekonomi. Pada akhirnya, hal tersebut diharapkan dapat memicu pertumbuhan ekonomi daerah.

3. Penutup

Berdasarkan pembahasan di atas, dapat disimpulkan bahwa pembangunan infrastruktur Koridor Ryacudu-ITERA memiliki potensi menjadi area wisata baru dan berpotensi dalam memicu pertumbuhan ekonomi daerah. Potensi wisata baru ini didukung melalui konsep wisata budaya yang

coba ditawarkan beserta dengan gambaran fasilitas dan aktivitas yang dapat dilakukan. Dengan adanya konsep wisata, diharapkan dapat memicu transaksi ekonomi yang pada akhirnya juga diharapkan dapat menjadi katalis pertumbuhan ekonomi. Tantangan utama dalam mewujudkan hal ini adalah dukungan kebijakan dan pendanaan dari pemerintah pusat maupun daerah untuk mewujudkannya.

Catatan

Artikel ini merupakan pengembangan dari Proyek Perancangan Koridor Ryacudu-ITERA dimana penulis juga merupakan bagian dari tim desain. Untuk memahami tulisan secara menyeluruh, sangat disarankan untuk membaca artikel jurnal lain yang penulis buat dengan pembahasan mengenai konsep dan desain secara lebih mendetil dan menyeluruh.

Ucapan Terima Kasih

Penulis mengucapkan banyak terima kasih kepada Institut Teknologi Sumatera yang telah memberikan kesempatan kepada penulis dan tim desain untuk merancang Koridor Ryacudu-ITERA. Kepada segenap tim desain dari keilmuan Arsitektur, Arsitektur Lanskap, Desain Komunikasi Visual, Perencanaan Wilayah dan Kota serta Teknik Sipil, penulis ucapkan banyak terima kasih. Ucapan terima kasih juga penulis sampaikan kepada Bapak Gubernur dan segenap pemerintah Provinsi Lampung yang telah memberikan kesempatan untuk kami mempresentasikan secara menyeluruh rencana desain yang telah kami buat. Semoga bermanfaat untuk kemajuan Provinsi Lampung.

Referensi

- [1] Giddings B, Hopwood B, O'Brien G. Environment, economy and society: Fitting them together into sustainable development. *Sustain Dev* 2002;10:187–96.
<https://doi.org/10.1002/sd.199>.
- [2] Sinatra F, Ricardo D, Septania EN, Franjaya EE. Panduan Rancang Kota: Konsep Perancangan Koridor Ryacudu, Kota Bandarlampung. *Planners Insight J* 2020;3:38–46.
- [3] Setyawan B. Lampung Economic Update: Diseminasi Laporan Perekonomian Provinsi Lampung Mei 2021. 2021.
- [4] Hernovianty FR. Peran Pembangunan Infrastruktur Dalam Pertumbuhan Ekonomi Wilayah Kabupaten Mempawah. *UNIPLAN J Urban Reg Plan* 2021;2:9.
<https://doi.org/10.26418/uniplan.v2i1.45896>.
- [5] Wardhana A, Kharisma B, Hanifah H. Infrastruktur Dan Pertumbuhan Ekonomi Kabupaten

Dan Kota Jawa Barat. E-Jurnal Ekon Dan Bisnis Univ Udayana 2020:313.

<https://doi.org/10.24843/eeb.2020.v09.i04.p01>.

- [6] Kagungan D. Kebijakan Penatakelolaan Pariwisata di Daerah Otonom Baru. Bandar Lampung: Pusaka Media; 2019.
- [7] Dinas Pariwisata Provinsi Lampung. Kalender Event Pariwisata Tahun 2020 2020.
<http://dinaspariwisata.lampungprov.go.id/halaman/detail/kalender-event-pariwisata-tahun-2020> (accessed July 16, 2020).
- [8] Franjaya EE. Perencanaan dan Desain Lanskap Embung Mekar Sari Kabupaten Tulang Bawang Barat berbasis Budaya Lampung. J Arsit 2020;10:79–84.

**Elemen Pembentuk Identitas Kawasan, di Antara Visi Kota *Versus* Konversi Lahan,
Kabupaten Pringsewu**

Panji Kurniawan, Universitas Lampung, panji.kurniawan@eng.unila.ac.id

Abstrak

Kabupaten Pringsewu memiliki khas perkembangan di sektor pertanian yang begitu dominan. Bahkan sebutan “*Kota Sawah*” sering didengung-dengungkan di kabupaten ini. Hal ini makin nampak dengan kehadiran area persawahan di lokasi batas kabupaten yang terwujud pada sebuah *landmark* yang dibangun di *rest area* pada jalan utama yang melintas di kabupaten ini. Regulasi terhadap peralihan lahan persawahan di lokasi ini begitu ketat. Permasalahan yang timbul adalah bagaimana tetap mempertahankan regulasi tersebut di area yang memiliki *embrio* perkembangan ekonomi yang tinggi ini. Oleh sebab itu capaian dari penelitian ini mencoba menganalisis bagaimana potensi dan permasalahan yang ada kemudian diramu menjadi sebuah alternatif solusi dalam sebuah usulan pengembangan yang dapat diterapkan pada kawasan dengan fungsi campuran ini dengan tetap mempertahankan identitas wilayah.

Kata Kunci: identitas kawasan, *landmark*, *mix-use*

1. Pendahuluan

Sebuah lokasi yang jauh dari keramaian dengan lokasi yang menjadi pusat kegiatan akan memiliki perkembangan yang berbeda. Hal tersebut akan menjadi lazim terjadi ketika sebuah tempat berada dekat atau jauh dari akses, pola keterhubungan akses yang mengitarinya hingga pada dimensi akses yang mewadahi pergerakan yang melintas. Tidak itu saja status dari lokasi tersebut terhadap lokasi yang lainnya. Bahkan di dalam sebuah wilayah perbedaan tersebut akan banyak dijumpai. Begitu juga dengan apa dan bagaimana material yang melintasinya. Ini akan sangat berpengaruh sekali terhadap terciptanya kegiatan di suatu tempat.

Kabupaten Pringsewu sendiri merupakan sebuah wilayah yang secara administratif memiliki batas teritorial. Sebagai wilayah yang memiliki batas tentunya ada penanda lain yang akan memberikan sebuah informasi terhadap sebuah identitas. Identitas yang tidak sulit untuk didapatkan saat melalui jalan utama sebagai akses utama di kabupaten ini adalah jalan lintas yang menghubungkan Bandarlampung dengan Tanggamus. Melalui jalan ini akan dengan mudah mengenali Kabupaten

Pringsewu ini dengan sebuah *landmark* yang juga menjadi pintu gerbang memasuki kabupaten ini. Berbentuk bambu melengkung yang melintang di bagian atas jalan utama. *Landmark* yang juga sekaligus gerbang masuk Kabupaten Pringsewu ini berdiri di atas sebuah lokasi yang memiliki fungsi sebagai *rest area*. Yang dikelilingi oleh persawahan di bagian baratnya. Lokasi ini menjadi titik yang sangat representatif sekali sebagai sebuah titik orientasi dari kabupaten ini.

Menjadi sebuah *landmark*, yang berada pada lokasi dengan fungsi *rest area*, berada di jalan utama antar provinsi menjadi daya tarik yang sangat luar biasa dalam mengundang para investor. Namun ini akan menjadi permasalahan saat area di sekelilingnya adalah area persawahan yang selama ini menjadi ciri khas kabupaten yang regulasinya sangat ketat terutama peralihan terhadap fungsi lahan.

Adapun tujuan dari penelitian ini di antaranya yaitu:

1. Memberikan pengetahuan terhadap publik tentang arti pentingnya nilai sebuah tempat yang berkaitan dengan struktur pembentuk ruang Kota.
2. Membantu pemerintah daerah dalam memberikan kajian awal terhadap lokasi terkait dalam menentukan regulasi yang tepat.
3. Membantu memberikan simulasi pengembangan pada lokasi terkait.

2. Pembahasan

Ada lima elemen kota yang mendasar yang mampu memberikan kualitas visual bagi kota itu sendiri. Elemen-elemen inilah yang dianggap kasat mata dan terasa di kawasan kota. Semakin kuat kelima elemen ini maka semakin baik kota itu akan memberikan kualitas terhadap pengamat. Lima elemen kota ini diformulasikan oleh Kevin Lynch [1] di dalam buku populernya yang berjudul *The Image of the City*, yaitu: *path*, *landmark*, *node*, *edge*, dan *district*.

Hal yang menarik dalam penelitian ini adalah ketika beberapa elemen citra tersebut berada pada suatu titik yang dominan dalam bentuk *landmark*, pada sebuah *node* yang sekaligus dilalui oleh jalur penting atau *pathway*. Adapun *landmark* yang dimaksud di dalam penelitian ini berbentuk gerbang kota yang mewakili identitas kewilayahan. Gerbang adalah “*a movable framework or solid structure especially one that swings on hinges, controlling entrance or exit through an opening in a fence or wall. An opening providing passageway through fence or wall, with or without such a structure; gateway*”. (Simon and Schuster, Webster New World Dictionary). Gerbang selalu diidentikkan dengan pintu masuk atau biasa disebut sebagai *entrance* [2].

Entrance adalah tempat untuk memasuki sesuatu. Pintu dan gerbang merupakan salah satu contoh dari sebuah *entrance*. Gerbang sebenarnya merupakan bagian dari *entrance*. Karena gerbang juga merupakan sebuah daerah masuk menuju ke suatu area. Namun kehadiran gerbang tidak selalu bagian

dari *entrance* karena definisi gerbang lebih luas daripada definisi *entrance*. Di mana *entrance* adalah tempat untuk memasuki sesuatu sehingga kegiatannya adalah memasuki.

Sedangkan gerbang menerangkan kegiatan untuk melewati sesuatu. Pada saat kita melewati sesuatu belum tentu kita memasukinya. Sedangkan pada saat kita memasuki sesuatu kita sudah pasti melewatinya. Hal ini menunjukkan gerbang mempunyai cakupan yang lebih luas dibandingkan dengan *entrance*. Kemudian kegiatan dalam sebuah gerbang yaitu melewati bila didefinisikan lebih lanjut bisa jadi memasuki maupun keluar. Sedangkan *entrance* hanya melambangkan kegiatan untuk memasuki sesuatu.

Di dalam sebuah kota terdapat *identifiable unit* mulai dari lingkup terkecil sampai lingkup yang lebih besar. Semua unit tersebut mendapatkan identitas yang paling jelas adalah pada waktu orang melewati gerbang untuk memasuki unit tersebut. Gerbang inilah yang bertindak sebagai ambang pintu yang menciptakan unit itu. Setiap bagian dari sebuah kota kecil maupun besar yang diidentifikasi oleh penduduknya sebagai daerah mereka, akan diperkuat dan diperjelas jika jalan masuk menuju daerah tersebut ditandai dengan kehadiran sebuah gerbang pada saat melewati batas daerah. Jika daerah yang menembus batas ini tidak ditandai maka orang tidak akan merasa sedang melewati sebuah batasan. Dan pada dasarnya daerah yang menembus batas ini hanya dapat ditandai dengan kehadiran gerbang. Hal inilah yang menyebabkan segala bentuk gerbang dapat memainkan peranan yang penting bagi lingkungannya.

Poin-poin penting dalam pembentukan sebuah gerbang adalah gerbang dibuat sebagai elemen *solid*, dapat dilihat dari setiap sudut kedatangan, melingkungi jalan yang melalui batasan, membuat lubang melewati bangunan, membuat jembatan atau perbedaan *level* yang jelas, dan di atas semua itu buatlah gerbang sebagai ‘sesuatu’ yang memberikan peralihan perasaan bagi orang yang melewatinya dengan menggunakan permainan *lighting, surface, view, crossing water* maupun perbedaan *level* ketinggian.

Metode pengumpulan data (primer dan sekunder) dalam penelitian ini menggunakan metode gabungan antara metode observasi (pengamatan), pengumpulan foto udara dan peta kawasan, pemotretan kondisi kawasan, penggambaran dua dimensional area peta kawasan dan wawancara dengan instansi terkait. Metode observasi dilakukan peneliti untuk mengamati dan mengetahui langsung (*visual*) obyek penelitian di lokasi penelitian dengan mengambil data primer yang diwujudkan melalui alat perekam gambar (kamera digital) untuk merekam gambar data fisik dan fenomena yang ada di lokasi penelitian.

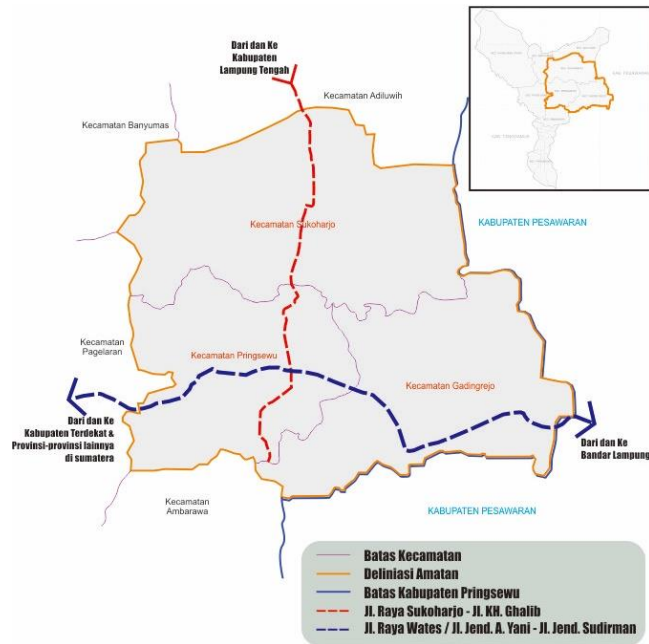
Tahap analisis merupakan tahap mendialogkan data-data yang diperoleh, baik data primer maupun data sekunder. Analisis ini dilakukan dengan cara *mapping* dokumen peta dasar kawasan, dan dari foto udara *Google Earth*, dengan metode *tracing* elemen fisik, sebagai dasar pengumpulan data dua dimensional (secara *visual* maupun *non visual*) kawasan. Pendekatan yang digunakan rasionalistik (logika) deduktif (*deduktif logic*), suatu pendekatan yang berangkat dari kebenaran umum mengenai suatu fenomena

(teori) dan digeneralisasikan dengan peristiwa / data yang berciri sama dengan fenomena yang bersangkutan – prediksi.

Deliniasi wilayah penelitian dalam hal ini mencakup 3 kecamatan. Hal ini mencakup beberapa citra kota yang benar-benar dirasa begitu dominan dalam wujudnya sebagai pembentuk struktur kawasan. Sebagaimana yang termaktub pada Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Pringsewu sistem pusat kegiatan wilayah kabupaten dan perletakan jaringan prasarana wilayah diarahkan pada Kecamatan Pringsewu, sebagian pekon di Kecamatan Gadingrejo, dan sebagian pekon di Kecamatan Sukoharjo [3]. Hal ini sebagaimana disebutkan dalam rencana struktur ruang wilayah kabupaten, dimana gambaran sistem perkotaan wilayah kabupaten dan jaringan prasarana wilayah kabupaten dikembangkan secara terintegrasi lintas aspek dan sektoral, yang meliputi sistem jaringan transportasi, sistem jaringan energi dan kelistrikan, sistem jaringan telekomunikasi, dan sistem jaringan sumber daya air, termasuk seluruh daerah hulu bendungan atau waduk dari daerah aliran sungai.

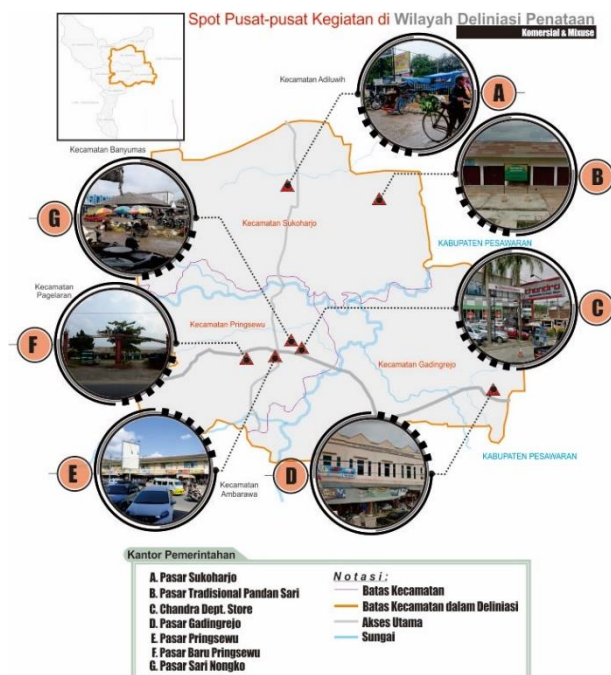
Apabila dilihat dari akses utama yang melintasi kecamatan ini, sangat terlihat sekali keterhubungan tersebut sangat kuat dalam sebuah kaitan struktur ruang perkotaannya. Terdapat jalan utama dari arah ibukota provinsi, Bandarlampung yaitu Jalan Lintas Barat Sumatera yang membentang dari arah timur ke barat, yang secara lokal bernama Jalan Raya Gadingrejo – Jalan Raya Wates – Jalan Raya Pagelaran, yang menghubungkan 2 kecamatan yaitu Kecamatan Gadingrejo dan Kecamatan Pringsewu, yang berpotongan langsung dengan akses utama ke arah utara yaitu Jalan KH. Ghalib yang menjadi akses utama menuju Kecamatan Sukoharjo. Kondisi ini dapat dilihat pada Gambar 1. Ketiga kecamatan yang menjadi deliniasi pada Rencana Penataan Kawasan Pusat Kegiatan Perkotaan yang terintegrasi dengan fungsi struktur ruang wilayah Kabupaten Pringsewu ini memiliki karakteristik yang hampir sama. Namun begitu tentunya dari setiap kecamatan ini memiliki potensinya masing-masing.

Diawali dari bagian bagian barat area pengamatan adalah Kecamatan Gadingrejo yang memiliki pusat kegiatan yang sangat terlihat di antaranya Terminal Gadingrejo pada kordinat 5°22'26.4"LS 105°03'41.7"BT yang selama ini dikenal sebagai pusat pergerakan dan sirkulasi kendaraan umum dari dan ke luar kota, Pasar Gadingrejo pada kordinat 5°22'23.8"LS 105°03'37.2"BT yang lokasinya berdampingan dengan Terminal Gadingrejo, area komersial yang berada di sepanjang jalan utama di sekitaran Pasar Gadingrejo, *rest area* pada kordinat 5°22'20.0"LS 105°00'44.1"BT di mana terdapat Tugu Bambu yang selama ini dikenal sebagai *landmark* dari Kabupaten Pringsewu, Terdapat Tugu Pringsewu yang terletak pada kordinat 5°21'56.5"LS 105°00'25.1"BT yang hanya berjarak 900 meter dari *rest area*. Terdapat Tugu Gajah Angkat Besi pada kordinat 5°21'49.4"LS 105°00'15.2"BT yang berada pada *node* persilangan dengan jalan menuju area kawasan pemerintahan daerah. Kompleks kantor yang berada pada kordinat 5°20'40.5"LS 105°00'22.9"BT juga berada di Kecamatan Gadingrejo. Dapat dilihat pada Gambar 2.



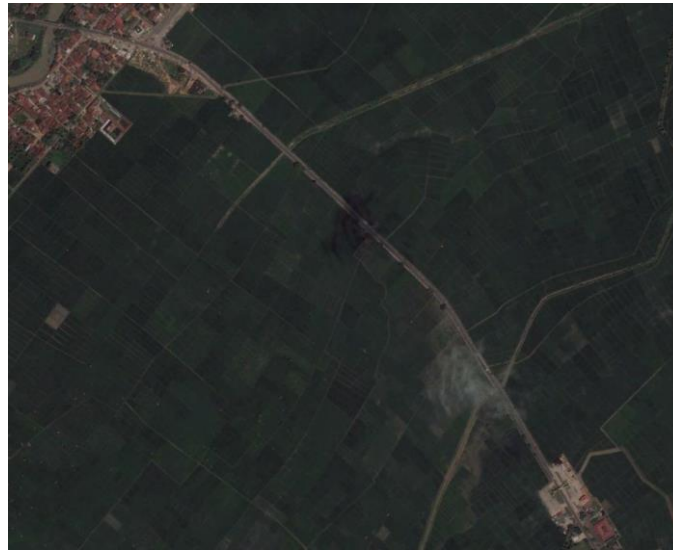
Gambar 1. Deliniasi Wilayah Amatan. Sumber: Olah Data Penulis.

Area *mix-use* yang difokuskan pada penelitian ini adalah pada area *landmark* Kota Pringsewu yaitu Tugu Pringsewu yang berada pada jalur utama jalan kabupaten. Di lokasi ini terdapat aktivitas komersial yang memang diwadahi sebagai salah satu aktivitas *rest area*. Area sekitar adalah persawahan yang kepemilikannya dimiliki oleh pribadi. Hal ini menjadi sangat menghawatirkan mengingat *rest area* ini menjadi *generator* kuat yang ada di lokasi.



Gambar 2. Spot Komersial dan *Mixuse*. Sumber: Olah Data Penulis.

Lokasi kawasan penataan ini berada pada sebuah akses yang mengikat 3 kecamatan dalam sebuah ruang pusat kegiatan perkotaan. Akses yang dimaksud dalam hal ini adalah jalan utama yang juga jalan lintas kabupaten. Berikut dengan jalan utama pada layer ke dua setelah jalan lintas ini.



Gambar 5. Area Sekitar *Rest Area*. Sumber: Olah Data Penulis.



Gambar 6. Kondisi *Rest Area*. Sumber: Olah Data Penulis.

Dalam hal ini analisis SWOT menjadi penting untuk mengidentifikasi berbagai faktor sistematis untuk merumuskan suatu strategi. Analisis ini didasarkan pada logika yang memaksimalkan kekuatan (*strengths*) dan peluang (*opportunities*), namun secara bersamaan dapat meminimalkan kelemahan (*weaknesses*) dan ancaman (*threats*). Metode ini digunakan untuk mengetahui masalah, kendala yang

ada, sarana dan prasarana, pelayanan, pengelolaan, serta pemasaran yang mendukung kegiatan. Analisis penentuan komponen SWOT berdasarkan analisis data dan informasi dalam model kuantitatif perumusan strategi. Penggunaan metode-metode kuantitatif sangat dianjurkan untuk membuat peramalan (*forecasting*) dan asumsi-asumsi secara internal. Matrik SWOT akan menginteraksikan faktor strategis internal dan eksternal. Matrik ini dapat menggambarkan secara jelas bagaimana peluang dan ancaman (eksternal) yang dihadapi dapat disesuaikan dengan kekuatan dan kelemahan (internal) yang dimiliki. Analisis ini akan menghasilkan empat strategi alternatif SO, WO, ST, SW.

AREA	Internal		(S) Strenght	(W) Weakness
	Eksternal	Opportunities (O)		
Rest Area - Way Bulog			1. Kondisi lahan merupakan area terbuka dengan kanan dan kiri adalah Sawah. 2. Berada di Jalan Utama Antar Lintas Provinsi & Kabupaten 3. Sudah ada embrio pusat kegiatan berupa Rest Area Skala Kabupaten. 4. Berada dengan simpul penting yaitu Jalan Masuk Ke Area Kantor Pemerintahan, yang di tandai dengan Patung Gajah Angkat Besi 5. Bersimpangan dengan Sungai Way Bulog dengan penanda yang akan di rencanakan berupa Jembatan Way Bulog	1. Dimensi Jalan yang relatif masih kurang terutama pada lebar Jalan. Perlu disesuaikan dengan Rencana Pelebaran. 2. Area kanan dan kiri jalan adalah sawah. 3. Kurangnya penerangan pada malam hari. 4. Belum ada <i>street furniture</i> yang mengindikasikan kawasan yang khas dalam sebuah wilayah perkotaan.
			S X O	W X O
		1. Merupakan akses yang penting terutama dikarenakan jalan ini merupakan Jalan Utama Lintas antar Prov & Kabupaten. 2. Lahan masih sangat luas dengan dengan kondisi persawahan. 3. Visual terbuka dengan pemandangan yang sangat indah.	1. Sangat mungkin untuk dikembangkan di karenakan jarak yang sangat dekat baik dari pergerakan maupun penglihatan dari Jalan Utama Lintas ini. 2. Diperlukan tema khusus untuk di kembangkan mengingat kondisi persawahan di kanan dan kiri Jalan. 3. Perlu di buat sebuah bangunan yang dalam hal ini “semi transparant” yang tidak menghilangkan keindahan alam sekitar. 4. Bentuk dan material bangunan dapat mengaplikasikan bambu sebagai bangunan yang unik di area ini.	1. Perlu berkordinasi dengan beberapa dinas lain dalam usaha perluasan atau konversi lahan sawah. 2. Perlu dilihat jarak untuk penempatan spot-spot area mengingat rest area saat ini memiliki jarak yang tidak dekat dengan area yang akan di rencanakan lainnya.

(bersambung)

AREA	Internal		(S) Strenght	(W) Weakness
	Eksternal	Threats (T)		
Rest Area - Way Bulog		1. Kondisi lahan merupakan area terbuka dengan kanan dan kiri adalah Sawah. 2. Berada di Jalan Utama Antar Lintas Provinsi & Kabupaten 3. Sudah ada embrio pusat kegiatan berupa Rest Area Skala Kabupaten. 4. Berada dengan simpul penting yaitu Jalan Masuk Ke Area Kantor Pemerintahan, yang di tandai dengan Patung Gajah Angkat Besi 5. Bersimpangan dengan Sungai Way Bulog dengan penanda yang akan di rencanakan berupa Jembatan Way Bulog	1. Dimensi Jalan yang relatif masih kurang terutama pada lebar Jalan. Perlu disesuaikan dengan Rencana Pelebaran. 2. Area kanan dan kiri jalan adalah sawah. 3. Kurangnya penerangan pada malam hari. 4. Belum ada <i>street furniture</i> yang mengindikasikan kawasan yang khas dalam sebuah wilayah perkotaan.	
			S X T	W X T
		1. Kemungkinan Konversi lahan akan semakin meluas mengingat pemilik lahan merupakan milik pribadi. 2. Investor akan mulai melirik lahan sebagai sebuah investasi yang besar	1. Perlu adanya aturan-aturan yang di tetapkan dalam format yang lebih kuat dalam menggiring regulasi yang ada. 2. Penguatan terhadap lembaga perizinan dalam memberikan izin membangun.	1. Perlu berkordinasi dengan beberapa dinas lain dalam usaha perluasan atau konversi lahan sawah. 2. Perlu dilihat jarak untuk penempatan spot-spot area mengingat rest area saat ini memiliki jarak yang tidak dekat dengan area yang akan di rencanakan lainnya.

Tabel 2. Analisis SWOT. Sumber: Analisis Penulis.

Sebagai sebuah alternatif rekomendasi dalam hal ini akan dijabarkan beberapa rencana penataan dengan diagram atau peta sebagai konsep yang akan digunakan dalam desain.

a. Akses dan Pencapaian.

Akses dalam mencapai lokasi-lokasi pusat kegiatan pada dasarnya sudah dalam kualitas yang baik, namun perlu dipertimbangkan kembali mengenai rencana pelebaran jalan, terutama yang berada pada area jalan utama (Jl. A. Yani – Jl. Jend. Sudirman) yang terintegrasi dengan Jalan Lintas Sumatera ini.

b. Sirkulasi dan Parkir.

Kebutuhan akan lokasi parkir adalah sebuah tuntutan utama mengingat pusat kegiatan perkotaan harus mengakomodir ruang parkir yang baik. Tersedianya ruang parkir secara umum akan terlihat di bagian depan bangunan, dengan jarak *setback* yang telah dianjurkan pada pembangunan yang akan dilakukan.

c. *Softscape*.

Elemen *Softscape* yang ditemukan dalam tapak, secara eksisting dapat terlihat merupakan objek alamiah berupa sungai Way Bulog. Untuk memperkuat elemen *softscape* sepanjang jalan utama ini akan direncanakan penataan tata hijau sebagai usaha dalam meningkatkan kenyamanan *thermal* kawasan. Kemudian disediakan pula ruang terbuka hijau dan beberapa area taman untuk memberikan penguatan terhadap hal ini.

d. *Hardscape*.

Pemanfaatan perkerasan yang ada secara umum banyak menggunakan *paving blok* sebagai material yang dapat dengan cepat menyerap air hujan. Hal ini dilakukan untuk tetap menjaga kondisi kadar air permukaan yang dapat digunakan kembali dalam konteks lahan perkebunan dan pertanian.

e. *Street Furniture*.

Penyediaan lampu jalan, bangku taman, bak sampah, *signage* dan beberapa *shelter* serta *gazebo* direncanakan sebisa mungkin untuk mengambil karakter bambu sebagai tanaman yang selama ini menjadi jargon Kabupaten Pringsewu ini sendiri. Aplikasi tersebut dalam bentuk perumpamaan dalam aksentuasi bambu dan juga dapat benar-benar menjadikan bambu sebagai material utama dalam penerapan beberapa fasilitas penting di kawasan

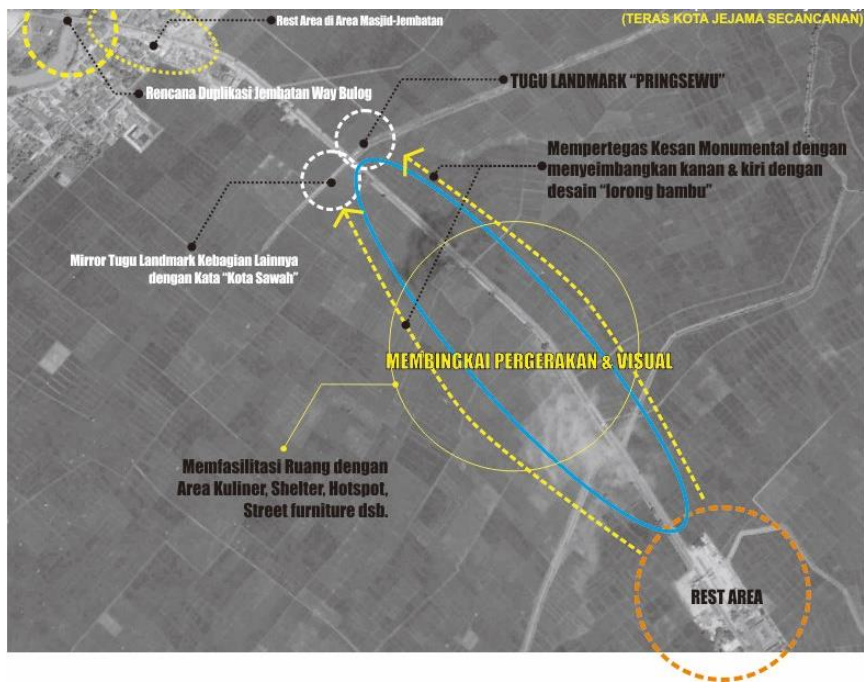
f. Fasilitas

Dalam hal ini fasilitas terbagi menjadi 2 jenis fasilitas, yang pertama yaitu fasilitas fisik. Misalnya diberikan fasilitas wisata kuliner dengan terlebih dahulu melewati *shelter* / lorong Bambu yang dianalogikan sebagai sebuah terowongan dari arah bagian *rest area* hingga ke Tugu *landmark* Kota Sawah Pringsewu. Sedangkan fasilitas yang kedua lebih kepada fasilitas *virtual*, dengan menciptakan *spot-spot* Wi-Fi dan informasi berbasis *barcode* yang dapat berisi tentang sisi sejarah Pringsewu dan beberapa informasi lainnya seperti informasi tentang pariwisata, pusat kebudayaan, pusat pemerintahan, pusat kesehatan dan lain sebagainya.

g. *Special Feature*

Dalam hal ini lebih banyak direncanakan di *rest area* karena fasilitas yang khusus ini adalah berupa lorong bambu Kota Sawah yang akan mengantarkan pengunjung menikmati keindahan alam di sekitarnya dengan hamparan sawah yang dilingkupi pegunungan. Pada lokasi ini juga disediakan area kuliner, hotspot Wi-Fi, dan fasilitas-fasilitas lainnya yang terkoneksi dengan *rest area* pada bagian timur dari area penataan pusat kegiatan perkotaan ini.

Dari beberapa konsep yang tersebutkan diatas, akan terangkum dalam sebuah rencana penataan besarnya / rekomendasi pengembangan yang dapat dilihat pada gambar di bawah ini:



Gambar 7. Rekomendasi Pengembangan. Sumber: Olah Data Penulis.

Untuk melengkapi konsep penataan tersebut berikut diberikan simulasi-simulasi yang akan mempermudah dalam menyemakan persepsi penataan di lokasi [4].



Gambar 8. Simulasi Penataan [4].

3. Penutup

Kesimpulan yang dapat diambil dari penelitian ini di antaranya sebagai berikut:

1. Penelitian terhadap sebuah objek terbangun memerlukan sebuah data spasial yang jelas terutama mengenai lokasi objek yang diteliti tersebut berada.
2. Menganalisis pola pembentuk struktur kota tidak hanya bisa dilakukan pada satu titik saja, namun membutuhkan keluasan dari elemen-elemen yang tersusun membentuk pola tersebut.
3. Saat melihat potensi-potensi dari elemen pembentuk struktur kota tersebut diperlukan pemahaman terhadap pusat-pusat kegiatan yang menjadi *generator* sekaligus dampak yang saling mempengaruhi pada pola perkembangan kegiatan pada kawasan.
4. Saat elemen pembentuk struktur kota tersusun dalam sebuah atau satu titik secara bersamaan dan saling melengkapi, akan memberikan kecenderungan untuk berkembang lebih pesat.
5. Kecenderungan pesatnya perkembangan membutuhkan perhatian khusus terlebih saat pengaruhnya dapat mendegradasi kondisi dari potensi yang ada. Terlebih dikhawatirkan akan menghilangkan identitas kota yang selama ini menjadi ciri khas yang melekat.

Sebagai sebuah rekomendasi, sangatlah penting untuk dilakukannya penelitian lebih lanjut. Untuk dapat menghitung proyeksi perkembangan peningkatan jumlah aktifitas yang terjadi, sehingga perlakuan-perlakuan untuk mengurangi kemungkinan terburuk terhadap lingkungan lebih bisa ditekan dengan alternatif dan kebijakan lainnya.

Referensi

- [1] Lynch, Kevin. 1960. *The Image Of The City*. Massachusetts : Massachusetts Institute of Technology and the Oresident amd Fellows of Harvard College.
- [2] Agnes ME. Webster's New World Dictionary. Simon and Schuster; 2013. ISBN 1476705046, 9781476705040.
- [3] RTRW Kabupaten Pringsewu 2011-2031.
- [4] Kurniawan, Panji., Basuki, Kelik Hendro., Kesuma, Yunita. (2019), Simulasi Environment Setting dalam Penyajian Objek Arsitektur Dengan Lumion dalam Pengalaman Interaksi Komunikasi Berbasis 3d Visual Di Era Ri 4.0. Prosiding Seminar Nasional SINTA FT UNILA, 2. pp. 184-189. ISSN 2655-2914

BIODATA PENULIS