

# MORFOLOGI DAN PERKEMBANGAN DESAIN KOTA PADA ERA INDUSTRIALISASI

Doni Fireza<sup>1)</sup>

<sup>1</sup> Program Studi Arsitektur, Universitas Agung Podomoro, Jakarta  
email: doni.fireza@podomorouniversity.ac.id

## ABSTRAK

*Kota dan seluruh aspek yang terkait di dalamnya, sebagai wadah tempat hidup manusia merupakan suatu artifak yang paling merasakan dampak perkembangan revolusi industri. Perubahan besar ini secara langsung atau tidak langsung membentuk morfologi kota yang khas akibat pengaruh industri atau lebih dikenal dengan industrial city.*

*Dalam tulisan ini dipaparkan kajian historis akan pengaruh perubahan peradaban manusia akibat industrialisasi terhadap perkembangan desain dan bentuk kota. Pembahasan meliputi antara lain; (1) dampak revolusi industri terhadap kehidupan manusia di perkotaan, (2) antisipasi kota dalam merespon dampak industrialisasi, (3) teori-teori baru yang diaplikasikan pada perancangan kota, (4) konsep utopia perencanaan kota sebagai antisipasi perkembangan industri yang lebih luas. (5) kajian ini bagi perencanaan dan perancangan kota di Indonesia.*

**Keywords :** *Morfologi Kota, Era Industrialisasi, Perancangan Kota*

## 1. PENDAHULUAN

Peradaban manusia dalam menciptakan mesin-mesin atau alat-alat mekanis dalam membantu kehidupannya tercatat dalam sejarah dengan munculnya revolusi industri. Revolusi yang tidak saja mempengaruhi kehidupan manusia di Inggris tempat dimulainya revolusi ini, tapi juga hingga ke seluruh dunia dan mempengaruhi banyak aspek. Dari sebuah penemuan sederhana yang monumental oleh James Watt pada tahun 1765 dengan mesin uapnya, ternyata membawa ide-ide dan dampak-dampak yang terasa hingga saat ini, termasuk pada pembentukan kota.

Kota dan seluruh aspek yang terkait di dalamnya, sebagai wadah tempat

hidup manusia merupakan suatu artifak yang paling merasakan dampak

perkembangan revolusi industri. Mulai dari proses sosial budaya yang mengikuti atau lebih tepat dikatakan beradaptasi dengan paradigma baru industrialisasi, kehidupan ekonomi baru, hingga penyesuaian-penyesuaian elemen-elemen infrastruktur dan perangkat lunak kota agar dapat merespon era baru ini dengan baik.

Semua proses-proses ini secara langsung atau tidak langsung membentuk suatu morfologi kota yang khas dan dapat dikatakan suatu bentuk, pola atau bahkan desain baru dari suatu kota dengan pengaruh industri atau lebih dikenal

dengan *industrial city* atau pada skala kecil dikenal juga istilah *company town*. Adaptasi dan penyesuaian atau bahkan terobosan baru dalam pembentukan kota muncul seiring dengan kondisi dan situasi kota dan manusia yang berubah akibat revolusi ini. Beberapa ide-ide utopia pun muncul merespon trend industrialisasi yang merebak saat itu dan bagaimana ide-ide tersebut dapat menyikapi dampak-dampak lanjutan yang ditimbulkan oleh industrialisasi tersebut.

Salah satu yang mengalami dampak dari industrialisasi tersebut adalah aspek lingkungan dan proses-proses ekologis di dalamnya. Kota, sebagai bagian dari ekologi manusia dan lingkungan hidup tidak lepas dari efek-efek yang muncul akibat *euphoria* yang ditimbulkan oleh kepraktisan-kepraktisan dari berkembangnya teknologi mekanis yang mengubah hidup manusia menjadi lebih mudah. Dan kesadaran akibat dampak ini pulalah yang memicu munculnya konsep-konsep baru dalam penanganan kota lama atau bahkan pembangunan kota-kota baru yang bertujuan lebih mempunyai nilai keberlanjutan yang sudah mulai dilupakan manusia saat itu.

## 2. REVOLUSI INDUSTRI DAN DAMPAK-DAMPAKNYA

Selepas penemuan mesin uap oleh Watt pada 1765, manusia mempunyai semacam kekuatan baru dalam melakukan kegiatan dalam hidupnya. Abad ke-19 dimulai, dan dikenal sebagai fajar dari Abad Mesin. Pada saat itulah segala macam barang yang pada awalnya diproses dengan tangan atau manual digantikan dengan sistem-sistem mekanis yang menekankan pada produksi massal.

### Kondisi Sosial Penduduk dan Awal Perkembangan Kota

Proses pembentukan kota pertama yang timbul dari industrialisasi adalah munculnya pabrik-pabrik di dalam kota yang dulunya merupakan kota lama masa lalu.



**Gambar 1.** Potret *factory town* di Inggris. Awal masuknya pabrik ke dalam kota menyebabkan permukiman-permukiman baru yang seragam seperti ini muncul dan dibangun dekat dengan pabrik sebagai antisipasi urbanisasi besar-besaran. (Sumber : Gallion, 1950 p. 68)

Dampak yang terjadi adalah urbanisasi besar-besaran memasuki kota. Penduduk masuk ke dalam kota sebagai usaha pemenuhan kebutuhan pekerja yang banyak bagi pabrik-pabrik yang tumbuh di tengah kota.

Pada masa awal perkembangan industrialisasi di awal abad ke-19, morfologi awal pada kota-kota tersebut menyebabkan kota-kota tersebut menjadi *factory town*.



**Gambar 2.** Stasiun KA Kings Cross, London. Produk desain perbaikan transportasi kota industri. Tampak tipologinya sudah menggunakan baja tapi masih dikombinasikan dengan *masonry*. (Sumber : [www.washington.edu](http://www.washington.edu))

Kondisi sosial penduduk akibat daripada tingkat urbanisasi yang tinggi menjadi sangat merosot karena kota menjadi terbebani, sehingga permukiman slum mulai muncul. Kota-kota menjadi padat dengan manusia dari kelas pekerja.

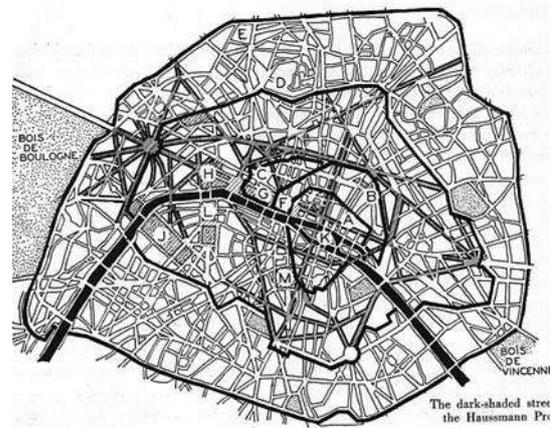
Kebutuhan terhadap fasilitas kelas pekerja yang makin banyak mulai meningkat. Faktanya, kota yang pada awalnya merupakan kota yang mementingkan unsur picturesque akibat era renaissance dan barok pada perancangan kotanya tidak siap dalam menghadapi *shock* sosial tersebut.

Beberapa antisipasi terhadap kondisi sosial kota tersebut mulai diterapkan. Penduduk-penduduk baru hasil urbanisasi yang mengelompok di dekat pabrik-pabrik di dalam kota mulai diwadahi dengan perancangan kota baru dengan tema *factory town*.

Perancangan kota saat itu (awal abad ke-19) dengan tema *factory town* dimulai dengan mengkondisikan kota dengan pabrik-pabrik di dalam kota. Ini berarti kota yang tumbuh dari keberadaan pabrik-pabrik membutuhkan jalur transportasi yang baru dan sanggup menjalankan lalu lintas bahan dasar dari pertambangan menuju pabrik pengolahan dan kemudian kembali pada konsumen. Jalur transportasi yang muncul dan sekaligus sebagai lambang perkembangan industri adalah munculnya jaringan rel kereta api di dalam kota-kota pabrik tersebut.

Rel kereta api menembus kota-kota tersebut membuat jalur-jalur jaringan kerja. Pabrik dan jaringan rel kereta api menjadi jantung kota dan sistem urat nadi kota yang kemudian membentuk sistem organisasi kota yang baru. Kemudian perkembangan jalur transportasi tersebut berkembang sampai pelabuhan. Hubungan pabrik – rel kereta api – pelabuhan (pengapalan hasil pabrik) membuat kecenderungan perkembangan kota

industri tersebut terpusat pada area *waterfront* (Gallion, 1950).



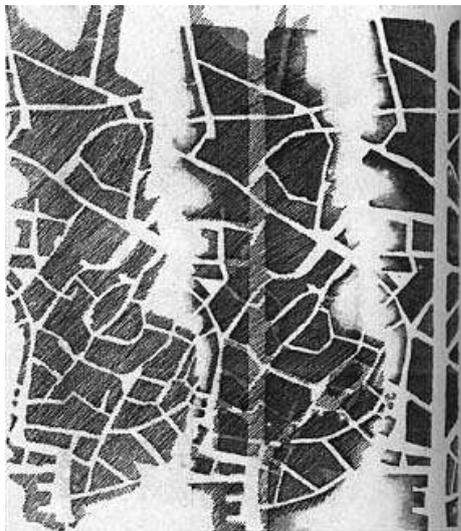
**Gambar 3.** Perkembangan awal kota Paris akibat revolusi industri. Terdapat pembentukan sistem transportasi yang baru dengan membuat *ring road* dan jalan-jalan lurus sebagai sarana mempermudah transportasi. (Sumber : Gallion, 1950 p. 78)

Selanjutnya, perkembangan perancangan *factory town* adalah bagaimana mengakomodasi penduduk-penduduk dari kelas pekerja yang banyak muncul di kota tersebut. Perubahan bentuk menjadi *factory town* dan proses urbanisasi yang tinggi menimbulkan tipologi perumahan baru yang dibuat dekat dengan pabrik sebagai permukiman para pekerja. Bangunan dibuat seragam karena munculnya teknologi prefabrikasi. Bangunan-bangunan perumahan dibuat dua lantai, dengan halaman yang sempit, dan kehidupan lingkungan yang monoton.

Tipologi permukiman kelas pekerja dengan model ini banyak terdapat di Inggris, dengan bentuk rumah deret.

### ***Antisipasi Kota terhadap Perkembangan Industrialisasi***

Desain kota pada awal perkembangan industrialisasi ditekankan pada antisipasi bentuk kota akibat perkembangan transportasi untuk kelancaran bahan baku dan jadi ke dalam dan ke luar pabrik dan pemukiman bagi kelas pekerja. Jalur transportasi yang baru dirancang disesuaikan dengan kemajuan teknologi saat itu dengan munculnya kereta api.

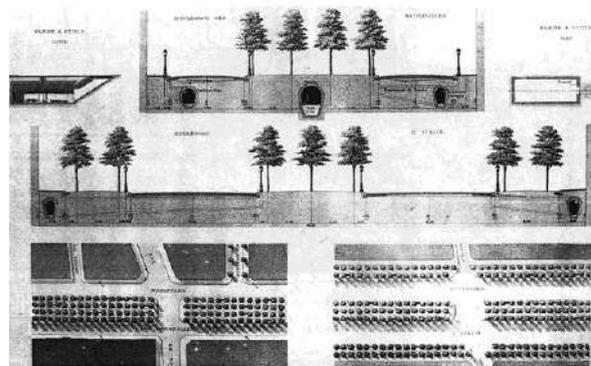


**Gambar 4.** Skema *Haussmannization*. Dimana kota medieval dengan jalan berlikunya ditembus oleh perencanaan jalan lurus. (Sumber : Kostof, 1991)

Kemajuan teknologi yang pesat pada saat itu juga berpengaruh pada perkembangan desain kota yang lebih pada elaborasi teknologi. Jalan-jalan lingkaran yang berlapis-lapis pada kota-kota lama seperti Paris, Vienna dan Moscow, mengelaborasi teknologi untuk mentransfer benteng-benteng medieval menjadi jalan-jalan lingkaran dengan konstruksi yang mendukung kelancaran transportasi kereta kuda. Jalan-jalan lingkaran tersebut difungsikan untuk perbaikan sistem transportasi kota, yaitu sebagai jalur lalu lintas bahan material pabrik dari luar kota menuju pabrik di dalam kota, selain lewat rel kereta api.

### ***Haussmannization pada Kota-kota Lama di Eropa***

Selain pembuatan jalur-jalur lingkaran luar yang menggunakan fasilitas lama, terjadi suatu morfologi baru dalam penyediaan transportasi dalam kota, yaitu dengan membuat jalan-jalan lurus di dalam kota lama. Perancangan kota dengan aksi ini cukup radikal terjadi pada akhir abad ke-19 dan sempat menjadi semacam trend perbaikan kota lama pada saat itu. Selain sebagai usaha perbaikan transportasi kota, tindakan tersebut juga dapat dikatakan sebagai revolusi dalam perancangan kota.



**Gambar 5.** Skematik desain *boulevard* Paris. Unsur peningkatan kualitas lingkungan menjadi prioritas dengan penanaman pohon di sepanjang jalan, dan sistem drainase yang baik. (Sumber : Kostof, 1991)

Perancangan jalan-jalan lurus tersebut lebih kepada reaksi dari kondisi kota yang sudah semakin padat akibat urbanisasi sehingga kota semakin kumuh dan semrawut. Dengan tujuan untuk memperbaiki keindahan kota, maka pada kota-kota lama seperti Paris dan Madrid dilakukan tindakan tersebut. *Haussmannization* adalah istilah yang digunakan untuk menyebut tindakan pembuatan *boulevard-boulevard* baru tersebut, diawali oleh perbaikan transportasi kota Paris oleh Baron Haussmann pada masa Napoleon III di akhir-akhir abad ke- 19.

*Hausmannization* menggunakan prinsip-prinsip jalan-jalan diagonal dan lurus pada kota Paris pada jaman *renaissance* dan barok berkembang, dengan tujuan pembangunan yang berbeda. Tujuan utama *Hausmannization*, adalah perbaikan transportasi kota seiring dengan pertumbuhan kota Paris yang semakin lebar, untuk menghubungkan kota lama yang dikelilingi oleh benteng-benteng *medieval*, dengan perluasan kota yang berada di luar benteng. Pada kota Paris, perancangan jalan baru ini dikenal dengan Champs Elysees dan Place de l'Etoile yang mempunyai tipologi yang khas dengan jalan yang lebar dan dilengkapi dengan deretan pohon pada dua sisinya.

Perbedaan yang mencolok dalam desain *boulevard* atau *avenue* baru ini adalah perhatian utama pada keindahan kota dan kesehatan masyarakat kota serta sistem sanitasi yang baik. Dengan demikian, *Hausmannization* membuat terobosan baru dalam perancangan jalan-jalan kota di Paris dengan membuat :

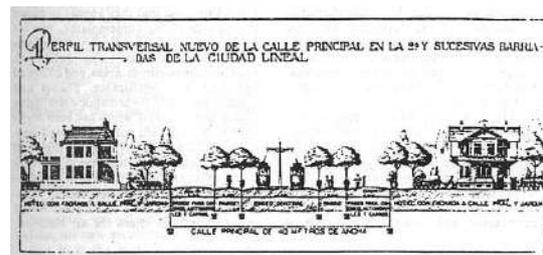
1. Sistem drainase yang baik, dengan membuat banyak saluran-saluran air (gorong-gorong) pada bawah jalan-jalan lurus tersebut, sehingga drainase jalan-jalan lama kota *medieval* menjadi lebih baik.
2. Pemasukkan unsur-unsur pohon pada sepanjang jalan lurus, untuk mendapatkan keindahan kota yang baru, selain perbaikan arsitektur bangunan yang terpotong oleh jalan baru tersebut dimana bangunan tersebut sekaligus menjadi *street picture boulevard* tersebut.

*Hausmannization* yang banyak diterapkan di Paris terus berkembang hingga kota-kota *medieval* yang juga terpengaruh urbanisasi akibat industrialisasi. Kota Madrid di Spanyol juga mengadopsi teknik ini dengan membuat jalur-jalur *boulevard* baru, hanya saja pada kota Madrid, *boulevard* tersebut



**Gambar 6.** Boulevard di Paris. Dilengkapi dengan deretan pohon di kiri kanannya. (Sumber : Kostof, 1991)

dilengkapi jalur trem yang berada ditengah-tengah jalur kendaraan. Selain itu, arsitektur bangunan yang kemudian menjadi *street picture* tetap dibiarkan menjadi arsitektur lama, tanpa mendapat penyesuaian dengan kemajuan teknologi saat itu.



**Gambar 7.** Hausmannization di Madrid. Dibuat pada akhir abad ke-19. (Sumber : Lampugnani, 1980)

### **Tipologi Awal Arsitektur Kota akibat Industrialisasi**

Perkembangan perancangan kota akibat industrialisasi pada akhir abad ke-19 dan awal abad ke-20 setelah perbaikan jaringan transportasi (pembuatan rel kereta api, *ring road*, dan *Hausmannization*) masih seputar pada bagaimana mengantisipasi tingkat urbanisasi yang semakin tinggi. Antisipasi awal yang membentuk tipologi arsitektur kota adalah pembangunan banyak permukiman kelas pekerja (semacam apartemen) yang padat, rapat.

Tipologi bangunan ini lebih dapat dikatakan sebagai tipologi rumah petak yang bertumpuk. Pembangunan yang cepat sangat dibutuhkan, dan tidak memakan ruang kota yang banyak. Oleh sebab itu, desain yang dihasilkan adalah deretan flat-flat yang masif di pusat kota.

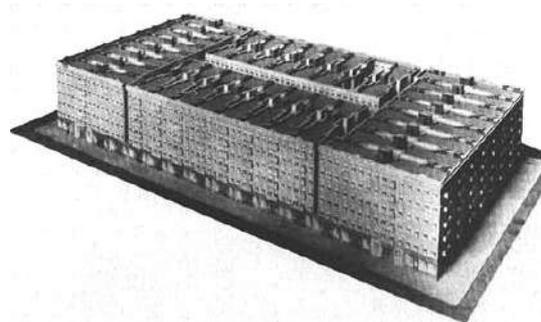
Perkembangan desain rumah petak juga mengalami perubahan, yaitu desain denah yang terjadi akibat kondisi kebutuhan lingkungan. Morfologi rumah petak dapat diurutkan sebagai berikut (Gallion, 1950) :

1. *Railroad Plan*, terdapat di New York dan muncul pada awal sampai pertengahan abad ke-19. Dinding tiap petak menempel satu sama lain. Kondisi ini membuat unit-unit yang ada di dalamnya tidak mendapatkan udara dan sinar matahari yang cukup.



**Gambar 8.** Rumah petak di Berlin. Tipologi bangunan seperti ini muncul di pusat-pusat kota, sebagai akibat kebutuhan tempat tinggal yang tinggi. Terlihat unsur kesehatan belum dipentingkan, karena kurangnya ventilasi dan cahaya. (Sumber : Hall, 1988 p. 32)

2. *Dumbbell Plan*, akibat kebutuhan sanitasi dan cahaya, maka di New York muncul desain berikutnya dengan bentuk seperti barbel, dengan ruang terbuka di tengahnya. Sehingga dalam penempelan tiap petak terdapat atrium yang kecil untuk masuknya udara dan cahaya. Selanjutnya,



**Gambar 9.** Model Dumbbell di New York. Perkembangan tipe rumah petak setelah tipe yang rapat berkembang menjadi seperti ini. Terdapat ruang terbuka di tengah bangunan. (Sumber : Hall, 1988 p. 39)

*dumbbell plan* ini diperbaiki lagi dengan memperbesar ruang terbukanya.

Selanjutnya, *dumbbell plan* dilarang digunakan kembali (akibat tidak memenuhi standar kesehatan lingkungan), dan kemudian dimunculkan denah baru dengan ruang terbuka yang sangat lebar dan jika petak-petak tersebut digabung, maka akan menghasilkan atrium yang luas.

Perkembangan tipologi permukiman (*dwelling*s) untuk kelas pekerja ini juga berkembang di kota-kota industri di Eropa seperti London dan Berlin. Perkembangan teknologi dalam konstruksi juga berpengaruh dalam pembentukan tipologi bangunan seperti ini. Kebutuhan perumahan yang banyak dan mendesak, memunculkan teknologi prefabrikasi pada bahan bangunan berkembang dengan cepat. Sehingga bangunan yang seragam banyak memenuhi pusat-pusat kota industri pada masa tersebut. Arsitektur kota yang ditimbulkan cenderung monoton, gelap dan seragam, karena bahan bangunan dan teknologi yang digunakan cenderung seragam. Unsur kesehatan lingkungan belum terlalu menjadi hal yang dipentingkan dalam perencanaan permukiman tersebut.

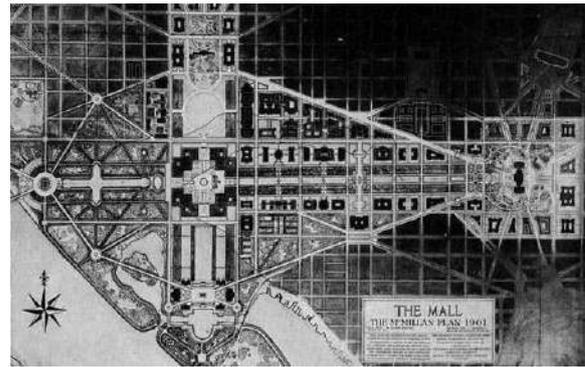
Tipologi akibat teknologi terjadi juga di Amerika. Munculnya teknologi baja sebagai rangka bangunan menjadikan kota-kota industri di dunia banyak memiliki bangunan-bangunan tinggi yang pertama. Salah satu tipologi yang khas adalah arsitektur kota di Chicago.

Bangunan tinggi di kota-kota industri seperti di Chicago juga terpengaruh oleh kondisi meningkatnya harga lahan di kota tersebut yang mulai terjadi di awal abad ke-20, sehingga kebutuhan perumahan yang banyak mengakibatkan munculnya bangunan-bangunan apartemen yang tinggi.



**Gambar 10.** Chicago Tribune. Tipologi pencakar langit yang banyak di bangun di Amerika pada awal abad ke-20. (Sumber : [www.washington.edu](http://www.washington.edu))

Perkembangan rangka baja sebagai bagian dari struktur bangunan yang belum berkembang tersebut mengakibatkan masih perlunya dibungkus oleh *masonry*. Sehingga bentuk bangunannya terlihat kaku dan *rigid*. Selain itu, pembungkusan dengan *masonry* tersebut untuk mitigasi bencana kebakaran.



**Gambar 11.** Desain sekitar *The Mall* Washington. Terpengaruh *The City Beautiful Movement* dengan poros-poros serta monumen-monumannya.

### 3. PERANCANGAN KOTA AKIBAT ERA INDUSTRIALISASI

Perancangan kota pada kota-kota lama setelah era pembenahan transportasi berkembang pada masing-masing kota di setiap benua. Kota-kota di Eropa yang sebelumnya merupakan kota medieval dan kota neo-klasik (renaissance dan barok), berkembang secara horizontal untuk membuat suburban-suburban yang baru. Setelah era perancangan kota untuk antisipasi kebutuhan transportasi industri, praktis kota-kota di Eropa tidak berkembang di dalam jalur lingkaran luarnya.

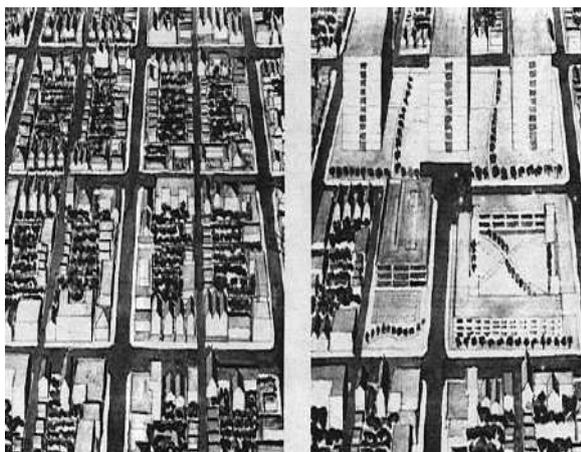
Beberapa ahli perancangan kota, berpendapat bahwa serangkaian tindakan antisipasi terhadap kebutuhan transportasi yang baru seperti yang dilakukan oleh Haussmann belum dapat dikatakan sebagai perencanaan atau perancangan kota (Gallion, 1950). Dengan berjalannya waktu, kota semakin berkembang, penyesuaian- penyesuaian terhadap kondisi tersebut tidak dapat menyelesaikan masalah yang dihadapi kota karena *land-use* kota yang ada tidak berubah. Faktor tersebut yang akhirnya memicu beberapa proses perancangan kota yang fokus pada unsur pembenahan *land-use* atau pada perancangan kota-kota baru. Gerakan-gerakan ini terjadi di Eropa dan Amerika.

Perancangan kota di Eropa berkembang di luar jalur lingkaran luarnya, yang berupa kota-kota satelit atau suburban dari kota-kota induknya. Perkembangan perancangan kota dalam inti kota induknya yang signifikan lebih terlihat pada kota-kota di Amerika, khususnya kota-kota yang berkembang akibat pertumbuhan industri yang pesat.

### **Reinkarnasi Perancangan Neo-Klasik: The City Beautiful Movement**

Gerakan keindahan kota ini lebih marak terjadi di Amerika. Pada dasarnya, ide *the city beautiful movement* bersumber pada perencanaan kota di Eropa pada abad ke-19, dengan *boulevard* dan *promenadnya*, seperti rekonstruksi Paris oleh Haussmann dan pembuatan *ring road* di Vienna (Hall, 1988 p. 174).

*The City Beautiful Movement* yang dilakukan di Amerika dapat dikatakan dipicu oleh diselenggarakannya *World Fair* di Chicago pada 1893. Saat itu *World Fair* adalah sarana yang penting bagi kota-kota industri untuk mempromosikan produknya. Dengan demikian, *World Fair* juga merupakan sarana yang ampuh untuk membuktikan kejayaan suatu kota dalam menguasai industri.



**Gambar 12.** Salah satu penerapan *The City Beautiful Movement*. Perbaikan grid yang lama (kiri) menjadi pembangunan bangunan monumental di blok-bloknya (kanan). (Sumber : Kostof, 1991)

Kondisi ini berakibat langsung pada perancangan kota karena setiap kota yang ditunjuk sebagai tuan rumah *World Fair* berlomba untuk membuat kotanya menjadi lebih indah dengan memamerkan hasil-hasil industrialisasi pada arsitektur dan perancangan kota. Sebagai pencetus gerakan keindahan kota, *World Fair* juga mempunyai kontribusi yang besar pada usaha membuat kota yang sebelumnya monoton (seperti kondisi kota kolonial di Amerika) menjadi lebih luas, besar, marak dan indah seolah-olah *World Fair* ini tidak pernah berakhir.

*The City Beautiful Movement* menekankan pada perencanaan yang kolosal, dan proporsi yang monumental. Idiom-idiom yang dapat dilihat pada gerakan ini adalah :

1. Poros-poros yang terbentang ke segala arah.
2. Plaza-plaza yang besar
3. Jalan-jalan yang lebar dan ditanami jajaran pohon di pinggirnya.
4. Pembuatan banyak monumen yang banyak dengan desain yang menonjolkan kekuatan industri.

*The City Beautiful movement* dapat dikatakan reinkarnasi dari *Grand Design* masa *Renaissance*. Hal ini sangat terlihat dari idiom-idiom yang diterapkan pada perancangan kota, dan merupakan gaya perancangan kota dari *Ecole des Beaux Arts* di Paris. Para perancang kota yang dominan pada kota-kota yang mengalami era gerakan keindahan kota merupakan alumni dari sekolah desain ini.

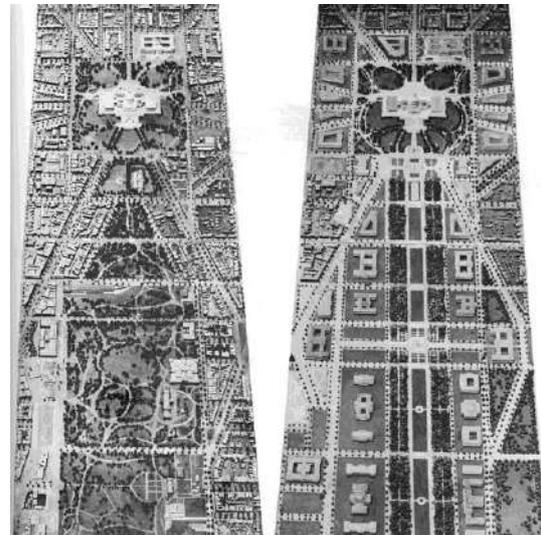
Dalam *The City Beautiful movement*, peancangan kota difokuskan pada tema *civic center*, karena kondisi kota yang sudah mulai padat akibat urbanisasi yang disebabkan industrialisasi. Perancangan ruang publik bagi masyarakat ini adalah diperbanyaknya ruang-ruang terbuka dengan desain lansekap tradisional (mengikuti gaya regionalnya) disertai dengan pemakaian air mancur di taman dan plaza.

Salah satu kota kolonial Amerika yang terpengaruh oleh gerakan ini dan merupakan contoh pengaruh *Beaux Arts* yang kuat adalah kota Washington. Perencanaan kota Washington memang merupakan suatu gabungan dari perencanaan kota kolonial Amerika – dengan gridnya yang khas – digabungkan dengan jalan-jalan (*boulevard* dan *avenue*) yang lurus yang memotong pola grid di dalam kota.

Washington direncanakan dengan gaya Eropa yang khas sesuai keinginan para dewan kota. Dan usaha ini (dimulai pada akhir abad ke-19 dan awal abad ke-20) khusus dilakukan dengan mencari desain kota yang terbaik dari Eropa. Hasilnya adalah *L'Enfant Plan* yang menggunakan *mall* yang sangat lebar (sekitar 240 meter) dan merupakan perancangan kota yang sangat monumental, dimana di area ini terdapat monumen-monumen sejarah Amerika Serikat seperti Lincoln Memorial, Obelisk, serta bangunan-bangunan penting seperti The White House dan Capitol House.

*The City Beautiful movement* sebenarnya tidak saja diterapkan di Amerika. Di Paris sendiri, sebagai sumber awal pengaruh gerakan ini, *the city beautiful movement* diterapkan secara

monumental pada kawasan menara Eiffel yang merupakan unsur yang paling monumental sebagai lambang dari kejayaan industri.



**Gambar 13.** The Mall, Washington DC. Akibat industrialisasi terjadi perkembangan *urban park*. *The Mall* Pernah di desain dengan gaya taman Inggris, tapi dikembalikan ke gaya *Beaux Arts* dengan pertimbangan formalitas desain.

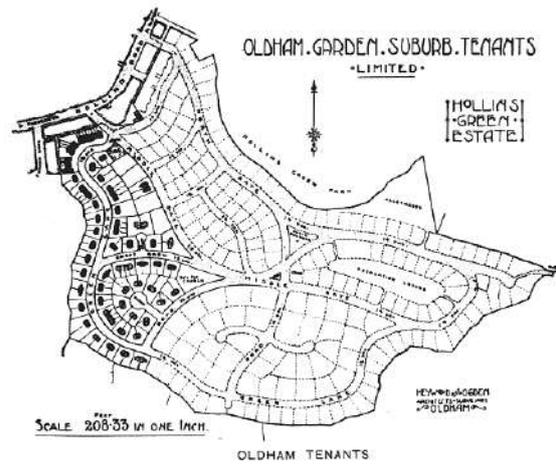
*The City Beautiful Movement* yang kembali ke Eropa sebelum Perang Dunia I, ternyata menjadi alat untuk menunjukkan kekuasaan penguasa negara-negara Eropa yang saat itu sedang berjaya seperti Hitler dan Mussolini. esain kota juga menunjukkan kejayaan suatu ras dan keunggulannya dalam indutri perang. Pemikiran fasisme juga mempengaruhi desain kota, seperti di Jerman, dengan aksis yang tegas dan bangunan yang monumental, seperti perancangan North-South Axis (*Grossestrasse*) di Berlin oleh Albert Speer.

**Lingkungan Hidup Manusia sebagai Asas Perancangan : *The Garden City***

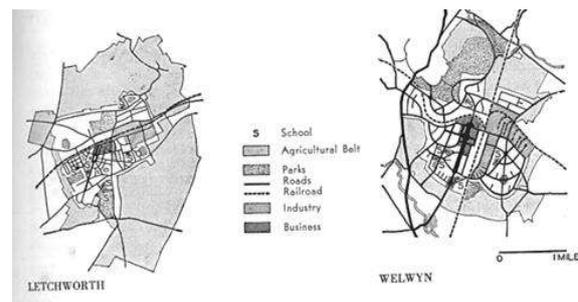


**Gambar 14.** Diagram Garden City dari Ebenezer Howard. Menunjukkan posisi kota inti dengan kota satelitnya. (Sumber : Hall, 1988 p. 92)

*The Garden City Movement* berawal dari sebuah pemikiran yang disebabkan karena menurunnya kualitas lingkungan kota khususnya lingkungan permukiman yang diakibatkan oleh industrialisasi besar-besaran di Eropa. Konsep yang dimunculkan oleh Ebenezer Howard ini berawal dari kota London dimana saat itu (sekitar tahun 1890-an) menjadi kota dengan penduduk terbanyak di dunia dengan 5,61 juta jiwa dengan masalah-masalah sosial seperti kepadatan perumahan, sewa tanah yang mahal, masalah transportasi yang buruk dan persaingan perebutan tempat yang sangat tidak sehat.



**Gambar 15.** Oldham Garden, 1910. Bentuk rencana kota taman dengan garis-garis kurvilinearnya seperti taman Inggris. (Sumber : Sutcliffe (ed), 1981 p. 37)



**Gambar 16.** Salah satu penerapan diagram Garden City pada kota Letchworth. (Sumber : Gallion, 1950 p. 95)

*Garden City* direncanakan dengan pembatasan-pembatasan seperti : penduduk dengan jumlah 32.000 jiwa, luas wilayah seluas 400 hektar (kurang lebih sebesar satu setengah kali London di era medieval) (Hall, 1988). Secara garis besar, desain lansekap kota taman dikelilingi oleh sabuk hijau seluas 2.000 hektar yang berisi daerah pertanian, institusi milik kota seperti penjara anak-anak, rumah pemulihan dan sebagainya. Pembatasan-pembatasan seperti ini ditujukan agar kota dapat mempertahankan daya dukungnya terhadap masyarakat.

Desain rencana kota pada garden city jelas terpengaruh oleh desain lansekap dari taman-taman Inggris. Disebabkan oleh kondisi kota induk yang sudah padat, rusak lingkungannya dan membuat manusia sebagai pekerja semata, maka konsep perancangan kota taman ini ditujukan untuk mengembalikan fitrah manusia yang dekat dengan alam.

*Picturesque plan*, adalah dasar perancangan dari rencana tapak. Ini berarti bahwa pola-pola jalan yang ada dibentuk kurvilinear, sehingga terdapat perspektif-perspektif yang menarik. Pola-pola jalan di garden city juga terpengaruh pola-pola kurvilinear dari taman-taman Inggris. Dengan demikian, terdapat keinginan untuk mengkondisikan bangunan-bangunan yang ada di dalamnya seperti berada di tengah taman.

Untuk peningkatan kualitas lingkungan, maka diantara kota-kota taman yang juga sebagai kota satelit dari kota inti, maka dibangun sabuk hijau yang dapat berupa taman dan area pertanian. Manfaat dari sabuk hijau ini adalah untuk membatasi pemekaran kota yang tidak terkendali seperti yang terjadi pada kota-kota industri.



**Gambar 17.** Tipologi rumah di Garden City. Rumah-rumah dibangun tanpa pagar, dan terdapat jalur-jalur hijau di tepi jalan. (Sumber : Sutcliffe (ed), 1981 p. 129)



**Gambar 18.** New Earswick. Variasi dari desain Garden City, dengan gaya *enclosed space* medieval menjadi taman. (Sumber : Hall, 1988 p. 95)

Kota-kota yang dibangun pada awal abad ke-20, kebanyakan mengikuti skema yang dibuat oleh Howard. Sabuk hijau (biasanya area pertanian) menjadi pelindung yang permanen bukan sekedar sebagai area cadangan untuk ekspansi dari kota intinya. Dengan demikian kota-kota taman tersebut ditujukan untuk menjadi kota yang mandiri dan berkelanjutan walaupun konsekuensinya penduduknya akan menjadi penduduk komuter bagi kota intinya.

Perkembangan kota-kota taman ini tidak terbatas di Eropa saja, tapi juga meluas hingga Amerika dan Asia (Jepang bahkan Indonesia), walau masuknya desain ini ke negara-negara di Asia ini bukan akibat respon daripada industrialisasi, tetapi lebih pada eksplorasi desain saja.

Sedangkan di Amerika, desain dari *lay out* dari kota-kota satelit ini masih terpengaruh oleh desain klasik dari kota-kota kolonial. Penggunaan grid-grid khas kota Amerika masih terasa. Hanya saja, pengaruh taman Inggris mulai terasa, dengan garis-garis gridnya dibuat kurvilinear.

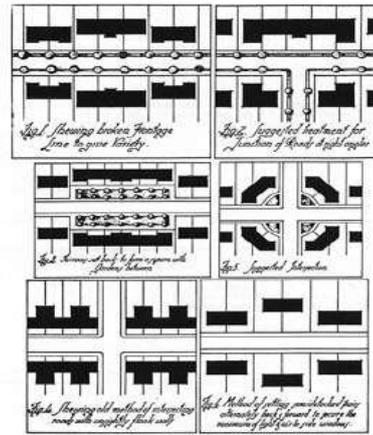
### Bentuk-bentuk Baru dari Perancangan Tapak sebagai Kontribusi dari Era Industrialisasi

Perancangan tapak, juga merupakan faktor yang terpengaruh oleh munculnya era industrialisi. Pada dasarnya, perkembangan perancangan tapak muncul akibat gejala-gejala perancangan kota-kota satelit baru atau suburban-suburban baru akibat pelebaran kota.

Sistem-sistem perancangan kota yang ada pada saat sekarang ini banyak yang merupakan hasil dari morfologi perancangan tapak pada masa pasca industrialisasi sebagai respon dari naiknya harga lahan baru disamping faktor kemajuan teknologi di bidang bahan bangunan yang mempengaruhi gaya arsitektur.



**Gambar 19.** Penerapan Garden City di Indonesia. Terjadi di kawasan permukiman dekat Gedung Sate, Bandung. (Sumber : Diessen, 1988)



**Gambar 20.** Prinsip desain kapling pada Garden City yang dikemukakan pada sekitar tahun 1910-an. (Sumber : Sutcliffe (ed), 1981 p. 55)

### Sistem Pengkaplingan – Land Subdivision

Naiknya harga lahan, mengakibatkan munculnya kepentingan akan bentuk-bentuk hak milik dari tanah. Pada pembangunan suburban baru atau pada kota-kota satelit yang baru, perencanaan yang dilakukan mau tidak mau harus mempertimbangkan nilai jual dan potensi dari lahan yang akan dikembangkan.

Dengan munculnya berbagai kota metropolitan, maka terjadi peningkatan persaingan akan kebutuhan lahan (Gallion, 1950 p.254). Pentingnya perencanaan *land-use* sebagai unsur utama perancangan kota – sebagai pelajaran dari morfologi kota sebelum kota industri – membutuhkan rencana yang jelas pada pembagian lahan sesuai fungsi tertentu. Pengkaplingan adalah salah satu usaha untuk membuat suatu rencana dasar dari penggunaan tanah tersebut. Selain itu, pengkaplingan lahan juga adalah metode untuk merubah rencana kota menjadi suatu produk bentuk kota yang nyata (Gallion, 1950 p. 257).



**Gambar 21.** Sistem Kapling di Queens, NY. Salah satu bentuk perkembangan perancangan kota. Pengkaplingan pada perumahan di kota-kota industri muncul pada awal abad ke-20. (Sumber : Gallion, 1950 p. 120)

Pengkaplingan lahan pada pembangunan kota-kota baru terjadi karena pengkondisian lahan menjadi komoditas ekonomi. Dengan pemikiran seperti ini, maka lahan yang sudah dibagi-bagi tersebut dikenal dengan istilah kapling atau lot. Oleh karena itu, pada rencana pembangunan kota-kota baru dengan konsep *garden city*, kapling dan desain unit-unit rumah yang ditawarkan memiliki nilai jual yang mempunyai tingkat spekulasi tinggi.

Pembangunan unit-unit perumahan pada kapling-kapling dan blok-blok di kota taman yang marak pada awal abad ke-20, menyebabkan terjadi suatu inovasi desain yang juga berpengaruh pada morfologi desain kapling-kapling tersebut dalam *garden city*.

Beberapa prinsip baru perancangan kota taman dan suburbannya yang dimunculkan untuk menambah nilai jual dan kekayaan dari desain kapling-kapling tersebut, antara lain :

1. Permainan garis sempadan bangunan (GSB) baik *setback* atau *set forward* untuk memberikan variasi sekuens.
2. Perancangan khusus pada kapling-kapling sudut.
3. *Set back* pada bangunan yang saling berhadapan di tempat-tempat tertentu dengan diberikan taman di muka masing-masing bangunan tersebut.
4. Pengolahan kapling-kapling pada persimpangan jalan; untuk gerbang kawasan, dengan orientasi bangunan pada persimpangan.

Selain itu, dalam sistem pengkaplingan, kebutuhan akan ruang terbuka yang lebih luas dan lebih banyak juga berkembang. Kondisi ini banyak ditemukan pada kawasan-kawasan suburban dari kota inti. Ruang terbuka tersebut, ada yang berupa ruang terbuka hijau, atau hanya sebagai ruang terbuka public diantara bangunan-bangunan rumah petak sebagai bagian dari kebutuhan komunal dan lingkungan.



**Gambar 22.** Interior Garden Court, Long Islands, AS. Unsur perancangan tapak yang baru muncul adalah pembuatan taman sebagai bagian dalam dari cluster. Digunakan sebagai publik space dari rumah petak tersebut. (Sumber : Gallion, 1950 p. 124)

Bentuk-bentuk desain yang banyak muncul adalah ruang terbuka (baik berupa taman, lapangan rumput) yang dibuat ditengah-tengah blok kapling dikelilingi oleh bangunan-bangunan rumah petak. Lapangan ini menjadi *backyard* dari bangunan-bangunan tersebut, karena

*frontyard* dari bangunan-bangunan rumah petak adalah jalan-jalan lingkungan.

### **Sistem Jalan pada Kota-kota Baru**

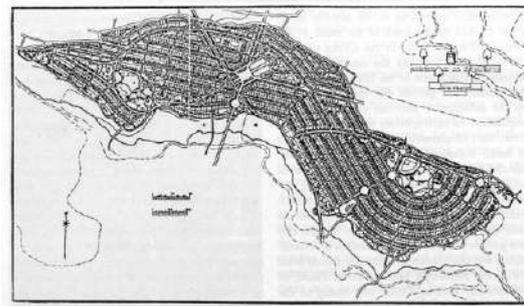
Pada kota-kota lama (medieval dan neo-klasik), jalan sebagai unsur dari suatu kota relatif terbatas pada dua bentuk, yaitu : jalan-jalan berkeluk-liku di medieval dan jalan-jalan lurus di kota-kota neo-klasik. Sedangkan pada kota-kota taman dan suburbannya, desain jalan mengalami proses perubahan, yaitu ketika perancangan jalan yang baru tersebut adalah alat untuk memberikan karakter yang khas pada setiap jalan.

Beberapa sistem jalan dimunculkan, baik adopsi dari sistem-sistem jalan dari kota-kota lama, maupun sistem jalan yang baru. Munculnya sistem jalan yang baru ini merupakan kebangkitan kembali terhadap pendapat bahwa gerak atau sirkulasi yang paling ekonomis, nyaman dan mudah untuk bermanuver yaitu gerakan dari pejalan kaki. Dengan demikian muncul ide-ide perbaikan jalan untuk pejalan kaki (pedestrianisasi) pada lingkungan perkotaan.

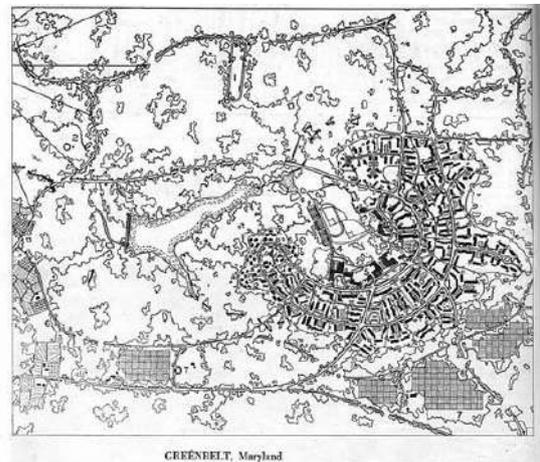
### **Sistem Grid**

Sistem grid banyak dipakai pada awal-awal perancangan kota baru. Tapi terdapat kelemahan dari sistem ini, yaitu jalannya cenderung sempit dan terlalu jauh dalam pencapaian untuk perawatan jalan. Dengan demikian, pada kota-kota satelit dan suburbannya, maka sistem grid ini dimodifikasi dengan membuat desain grid yang kurvilinear. Penerapannya banyak pada kota-kota dengan konsep *garden city*. Keuntungan dengan membuat desain kurvilinear adalah :

- Tetap memberikan kesan picturesque pada perspektif pejalan kaki.
- Desain kurvilinear ini sangat akomodatif dengan sistem pengkaplingan dan memberikan karakter tambahan pada kapling.



**Gambar 24.** Modifikasi sistem grid pada perencanaan jalan. Memberikan karakter yang lebih pada perspektif, tanpa mengganggu keberadaan blok-blok kapling.



**Gambar 23.** Greenbelt, Maryland. Kota dengan sabuk hijau berupa ruang terbuka hijau disekelilingnya. (Sumber : Gallion, 1950 p. 144)

Mengurangi sifat monoton dari bentuk paralel dari jalan yang diwujudkan pada bentuk *curved grid*.

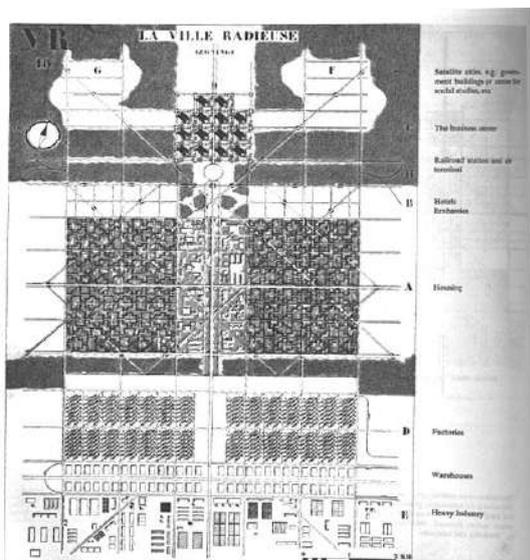
### **Sistem Culdesac dan Loop**

Masalah ekonomi berpengaruh pada desain jalan agar lebih rasional. Dengan demikian muncul usaha untuk mengurangi panjang jalan dibandingkan dengan lebarnya. Untuk tetap mempertahankan kesan picturesque yang artifisial dan sekuens perspektif, maka dimunculkan sistem culdesac dan loop.

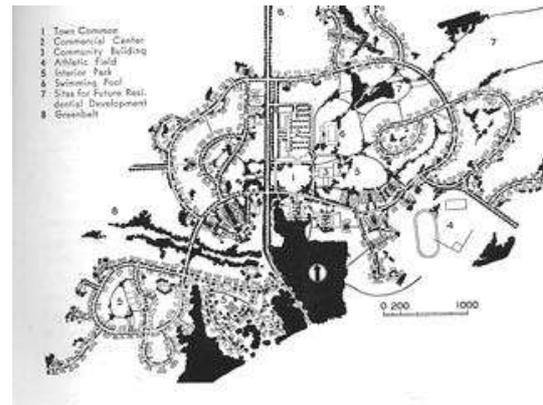
Sistem culdesac digunakan untuk mengkonsolidasikan ruang terbuka dan untuk mengurangi persimpangan-persimpangan jalan. Selain itu, culdesac juga memberikan kesan *enclosure* pada lingkungan, sehingga kesan *neighbourhood* menjadi lebih terasa. Sementara sistem loop adalah variasi dari culdesac dan digunakan untuk mengurangi persimpangan-persimpangan jalan. Sistem loop juga digunakan untuk mengurangi kebutuhan gerakan “putar balik”, yang kemudian menyediakan sirkulasi yang kontinyu dan memudahkan aksesibilitas dari pemadam kebakaran dan servis lainnya.

### **Kota dengan Sabuk Hijau - Greenbelt Town**

Perkembangan dari pertimbangan kualitas lingkungan yang baik bagi kehidupan manusia terus berlangsung dengan mencari bentuk-bentuk desain kota baru. Kota taman, dengan desain kurvilinear dan keberadaan *green open space* yang bermacam-macam bentuk saat itu mampu untuk meredam problem lingkungan yang dihadapi oleh kehidupan manusia.



**Gambar 26.** Skema *La Ville Radiouse*. Dengan konsep membangun kota baru pada tapak yang kosong, karena menurut Corbusier, kota-kota saat ini tidak dibangun berdasarkan pada pola geometris yang jelas. (Sumber : Hall, 1988 p. 208)



**Gambar 25.** Greenhills, Ohio. Kota dengan sabuk hijau banyak dibangun di Amerika Serikat. Dan biasanya didesain dengan pembatasan-pembatasan penghuni dan kapasitas pada fasilitas umumnya. (Sumber : Gallion, 1950 p. 145)

Pemerintah kemudian turut campur dalam pencarian bentuk desain yang tepat bagi manusia. Di Amerika, usaha dari pemerintah federal untuk mencari bentuk perpaduan dari kota yang modern dan lingkungan hidup menghasilkan desain *greenbelt town* yang dimulai pada tahun 1935.

Dalam perkembangan perancangan tapak, pembuatan sabuk hijau mengelilingi kota merupakan suatu cara baru yang dinilai efektif pada masa tersebut untuk membatasi pemekaran kota dan meningkatkan kualitas lingkungan dari kota-kota tersebut. Walaupun pada dasarnya *greenbelt town* bukanlah hal yang baru, karena telah pernah diterapkan pada abad ke-19 di kota Moscow, Rusia.

Kota dengan sabuk hijau ini ditujukan bagi masyarakat sekitar kota inti. Desain *lay out* tetap bersumber pada ide Garden City dari Howard. Perbedaannya dari kota taman adalah bahwa kota dengan sabuk hijau ini tidak didesain sebagai kota mandiri (Gallion, 1950). Kota ini lebih seperti desa yang berisi perumahan-perumahan atau bahkan

asrama karyawan dari fasilitas industri di kota inti.

Setiap kota dikelilingi oleh sabuk ruang terbuka permanen yang dapat berupa peternakan atau taman. Dan fasilitas di dalamnya hanya terbatas pada fasilitas sosial dari penduduknya seperti sekolah, toko-toko dan area rekreasi.

*Greenbelt town* dapat dikatakan sebagai reaksi dari kebutuhan perumahan akibat depresi setelah Perang Dunia I. Setelah perang, ekonomi dunia ambruk dan membuat dunia industri menjadi susah untuk berkembang. Pembangunan di perkotaan dikembalikan kepada kondisi pedesaan adalah salah satu solusi yang mungkin diterapkan.

Di Amerika, setelah krisis ekonomi tahun 1929 akibat *The Great Depression*, kebijakan *New Deal* dari Presiden F.D Roosevelt mengeluarkan program pembangunan kota-kota *greenbelt*.

#### 4. KONSEP UTOPIA DALAM PERANCANGAN KOTA

Perancangan kota yang sifatnya utopis bermula dengan munculnya mazhab rasionalisme dalam arsitektur, yang merupakan fokus utama dari aliran ini (Lampugnani, 1980). Pada dasarnya, konsep-konsep utopia dalam perancangan kota bukanlah hal yang baru dalam perancangan kota. Pada zamannya, Haussmann dengan program *boulevardnya* dan Soria y Mata dengan kota linearnya di Spanyol merupakan terobosan dalam perancangan kota.

Dalam perencanaan kota, konsep-konsep yang ditawarkan oleh Howard dan Unwin juga dapat dikatakan sebagai konsep utopia pada zamannya. Hanya saja, konsep-konsep tersebut dapat diwujudkan dan cukup berhasil memberikan solusi pada permasalahan perkotaan saat itu.

Kontribusi aliran rasionalisme dalam perancangan kota yang utopis dimulai ketika kondisi kota sudah sangat

kompleks. Masalah harga lahan, kepadatan, *land use*, dan masalah transportasi kendaraan – akibat mulainya industri mobil – menjadikan konsep-konsep yang ditawarkan susah untuk diterapkan.

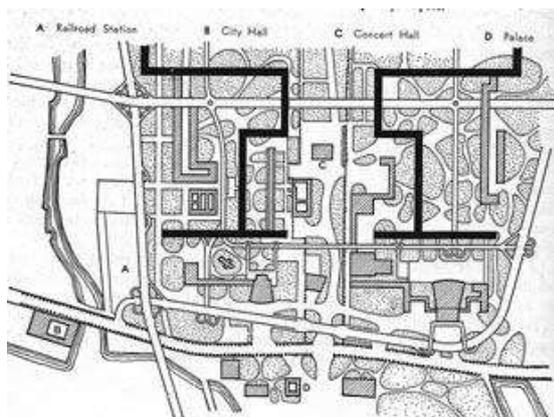
Sekitar awal tahun 1920-an dimulai visi utopia, dan manifesto tentang bagaimana bentuk kota yang futuristik.

Utopia dalam perancangan kota dapat dikatakan dimulai oleh Le Corbusier pada 1922 dengan *La Ville Contemporaine*, yaitu kota kontemporer dengan pembatasan penduduk hanya sebanyak 3 juta. Perancangan kota ini bukan untuk kota industri tapi lebih pada “kota persimpangan” yang berbentuk metropolis dengan banyak fungsi-fungsi yang variatif. Kota kontemporer ini didesain berbentuk taman yang sangat besar. Kotanya sendiri merupakan menara pencakar-pencakar langit yang dikelilingi oleh ruang terbuka.

Konsep Corbusier terus berkembang, yang kemudian menghasilkan *LA Ville Radiuse*, yaitu kota radial yang merupakan gaya Corbusier yang khas mengenai teori urban desain.

Corbusian city, mempunyai kekhasan tersendiri mengenai bentuk-bentuk geometri. Seperti pada *La Ville Contemporaine* digunakan grid geometri ortogonal dan gedung-gedung pencakar langit dengan *single slab*. Sedangkan pada *La Ville Radiuse*, digunakan jajaran bangunan-bangunan yang panjang.

Perhatian Corbusier terhadap kualitas lingkungan juga terwakili dengan desain-desain utopisnya seperti setiap apartemen harus mempunyai ventilasi dan insulasi, banyaknya ruang hijau antara bangunan-bangunan tingkat tinggi, pemisahan akses mobil – dengan jalur yang lebar-lebar – dengan pedestrian – dengan jalur yang akrob.



**Gambar 27.** Penerapan Corbusian city. *La Ville Radieuse* diterapkan pada perencanaan kembali kota Nedre Normalm, Stockholm. Adaptasinya dengan membangun barisan bangunan tinggi yang panjang (warna hitam) yang digunakan untuk tempat tinggal penduduk. Dimana disekelilingnya adalah ruang terbuka. (Sumber : Gallion, 1950 p. 378)

Desain Corbusier yang modern ini sejalan juga dengan konsep yang dikeluarkan oleh Kongres Internasional Arsitek Modern (CIAM), yang mempunyai trend desain yaitu untuk mencapai keseimbangan kebutuhan individual dan komunal. Konsep yang ditawarkan antara lain (Lampugnani, 1980):

- Dominasi lansekap di seluruh bangunan, yaitu area hijau untuk rekreasi dan kehidupan.
- Pertimbangan terhadap kondisi cuaca, yaitu dengan memaksimalkan insulasi dan ventilasi.
- Pemisahan dan pengaturan terhadap 4 fungsi utama kota ; tempat tinggal, bekerja, rekreasi dan transportasi.
- Prioritas terhadap perubahan tempat kerja yang manusiawi, fasilitas rekreasi yang banyak, pemisahan lalu lintas kendaraan dengan pedestrian, perubahan akses, dsb.

## 5. PENUTUP

Tidak pernah ada yang baru dalam arsitektur, khususnya bagi perancangan kota. Pola morfologi perancangan kota dalam era industrialisasi (pasca revolusi industri) ternyata hampir mirip dengan pola morfologi kota pada masa pra industrialisasi.

Pola yang terjadi dikemukakan seperti siklus sebagai berikut :

*Shock* budaya – era kegelapan dan masalah – kebangkitan untuk pencerahan dan solusi – puncak kebudayaan – kembali pada *shock* budaya.

Pada masa pra industrialisasi, terjadi urutan peradaban sebagai berikut :

Keruntuhan kekaisaran Romawi dan munculnya orang-orang barbar (*shock budaya*) – kemudian muncul jaman medieval (sebagai era kegelapan) – disusul oleh kebangkitan dari era kegelapan dengan masa Renaissance – dan kemudian menuju puncaknya pada masa Barok – yang disusul oleh *shock* budaya seperti Revolusi Perancis, dan awal masa Revolusi Industri.

Sedangkan pada masa industrialisasi, siklus yang sama kembali terulang dengan:

Revolusi industri (*shock* budaya) – urbanisasi, kepadatan kota dan kerusakan lingkungan – masa reinkarnasi perancangan neo-klasik dan perhatian kembali pada lingkungan – puncak kebudayaan dengan konsep utopis – kemudian *shock* budaya lagi dengan terjadinya Perang Dunia II. Semuanya menghasilkan morfologi perkotaan masing-masing.

Pada masa saat ini, pasca PD II, dapat dikatakan siklus tersebut berulang, ketika era kegelapan terjadi akibat kepadatan kota dan rusaknya lingkungan akibat eksploitasi sumberdaya. Masa solusi sudah mulai dimunculkan dengan jargon *sustainable development* yang semakin marak. Saat ini, dunia sedang

menunggu atau bahkan mengalami *shock* budaya dengan masuknya era informasi yang pesat seperti sekarang. Jika memang kondisi era informasi global ini menjadi *shock* budaya seperti siklus diatas, maka saat ini kita sedang menanti era kegelapan yang baru. Morfologi perkotaan dan tipologi-tipologi yang dihasilkan akan terus berlangsung. Sama dengan siklus kebudayaan sebelumnya yang masing-masing menghasilkan suatu morfologi tersendiri.

Siklus yang sama dalam skala yang lebih kecil kurang lebih terjadi di Indonesia pasca perang kemerdekaan. *Shock* budaya yang terjadi di era revolusi fisik dalam mempertahankan kemerdekaan kemudian disusul oleh masalah baru sebagai negara baru yang harus membangun bangsa dan negerinya. Masa solusi dimulai dengan pembangunan kota-kota baru di Indonesia antara lain Kebayoran Baru dengan konsep yang baik dan dikerjakan dengan baik. Kemudian tiba masa puncak kebudayaan dimana pertumbuhan ekonomi yang pesat membuat kota-kota di Indonesia menjadi kota yang gemerlap, pembangunan disana sini, kota-kota satelit yang bermunculan hingga para pelaju yang menjadi penggerak ekonomi kota.

Tetapi kemudian kembali muncul lagi tanda-tanda *shock* budaya yang baru disaat kota makin padat, dan kenyataan bahwa infrastruktur dan prasarana kota-kota di Indonesia belum siap dalam menghadapi era dimana definisi kota modern adalah kota yang nyaman, sehat, dan aman bagi warganya. Seperti penyediaan ruang terbuka hijau yang cukup, transportasi publik yang memadai dan terintegrasi, serta ruang-ruang biru yang menjadi potensi bagian dari ekologi kota yang sehat ternyata masih belum dipenuhi dengan baik oleh kota-kota Indonesia yang sedang berkembang ini.

Oleh karena itu, dengan mempelajari sejarah perkembangan kota di dunia dan morfologi kota yang terbentuk

akibat siklus diatas, maka penting bagi para pemangku kepentingan kota-kota Indonesia untuk dapat bersiap-siap dengan solusi yang tepat untuk mengatasi masalah yang disebabkan *shock* budaya yang akan muncul.

## 6. DAFTAR PUSTAKA

Bacon, E. N. (---), *Design of Cities*, Viking.

Gallion, Arthur B. dan Simon Eisner, (1950), *The Urban Pattern; city planning and design*, D. Van Nostrand Company, Inc, New York.

Hall, Peter, (1988), *Cities of Tomorrow*, Blackwell Publishers, Cambridge.

Lynch, Kevin, (1981), *A Theory of Good City Form*, The MIT Press, Cambridge.

Lampugnani, Vittorio Magnano, (1980), *Architecture and City Planning in the Twentieth Century*, Van Nostrand Reinhold, New York.

Mumford, Lewis, (1961), *The City in History*, Haurtcort, Brace & World, Inc, New York.

Sutcliffe, Anthony (ed.), (1981), *British Town Planning – (Themes in urban history)*, Leicester University Press, Leicester

# PERAN SERTA MASYARAKAT DALAM PENGEMBANGAN KAMPUNG WISATA LABUAN BAJO

Sita Evita Komalasari<sup>1)</sup>, Nilam Atsirina Krisnaputri<sup>2)</sup>, Arya Silvester<sup>3)</sup>

<sup>1,3</sup> Institut Teknologi Sepuluh Nopember, Indonesia

<sup>2</sup> Universitas Agung Podomoro  
email: nilam.ak@podomorouniveristy.ac.id

## ABSTRAK

*Peran serta masyarakat dalam Pengembangan Kampung Wisata Labuan Bajo adalah merupakan salah satu kunci keberlangsungan pembangunan berkelanjutan. Masyarakat yang digolongkan berdasarkan perannya adalah terdiri dari sektor publik yaitu pemerintah, masyarakat umum, tenaga ahli, community worker, dan organisasi/lembaga serta sektor privat yaitu pengembang/investor. Dalam penelitian ini menggunakan metode analisa deskriptif-kualitatif untuk menghasilkan pembobotan tingkat kepentingan peranan sektor dan perannya dalam pengembangan Kampung Wisata Labuan Bajo. Analisa ini dilakukan berdasarkan tugas dan fungsi sektor secara umum, observasi lapangan dan studi literatur yang ada. Dalam penelitian ini diketahui sektor mana saja yang memiliki tingkat kepentingan mulai dari sangat berperan, berperan hingga kurang berperan dalam tahapan pengembangan Kampung Wisata Labuan Bajo. Kemudian setelah itu menghasilkan peran sektor tersebut terhadap pengembangan Kampung Wisata Labuan Bajo.*

**Kata Kunci**—Kampung Wisata Labuan Bajo, Peran Serta Masyarakat, dan Tingkat Kepentingan

## 1. PENDAHULUAN

Kampung Wisata Labuan Bajo merupakan salah satu perwujudan pengelolaan kawasan perkampungan nelayan di Perkotaan Labuan Bajo yang ada di Kabupaten Manggarai Barat – Nusa Tenggara Barat, Kepulauan Flores. Kampung nelayan Labuan Bajo yang terbentuk karena adanya kegiatan nelayan berkembang tanpa arahan dan pengaturan secara khusus dari pemerintah. Perkampungan nelayan kini kian berkembang dan bertambah pula dengan seiringnya kebutuhan masyarakat pendatang dari daerah lain yang mencari penghasilan sebagai nelayan di Labuan Bajo. Kondisi fisik lingkungan permukiman yang cukup kumuh dan tidak beraturan ini sangat bertolak belakang dengan potensi keindahan alam kepulauan Flores disekitarnya.

Kota Labuan Bajo yang memiliki bandar udara kecil menjadi tujuan pertama singgahnya para wisatawan untuk memulai mempersiapkan kegiatan wisatanya di Pulau Flores. Fenomena tersebut menyebabkan muncul banyaknya usaha perdagangan dan jasa yang melayani para wisatawan seperti penginapan/hotel, restoran, pertokoan dan jasa travel wisata. Tak sedikit pula para nelayan yang memiliki modal juga membuka usaha perdagangan dan jasa tersebut. Perdagangan dan jasa yang berada di sekitar perkampungan nelayan menyediakan jasa dengan harga yang relatif murah, sehingga menarik pasar wisatawan asing dan domestik untuk menetap di seputaran perkampungan nelayan Labuan Bajo.

Melihat potensi wisata yang cukup tinggi di Labuan Bajo muncul upaya pengaturan konsep wisata di Labuan Bajo yang saling terintegrasi mulai dari sistem lingkungan, sistem sosial masyarakat dan sistem ekonomi wilayah setempat. Untuk mewujudkan konsep tersebut, perlu adanya peran serta/ partisipasi masyarakat yang mendukung keberhasilan pengelolaan Kampung Wisata Labuan Bajo.

## 2. KAJIAN LITERATUR

### *Pengembangan Kampung Wisata Labuan Bajo*

Kampung Wisata Labuan Bajo adalah salah satu model pengelolaan kawasan perkampungan nelayan yang berkondisi kumuh di pesisir Labuan Bajo. Pengembangan Kampung Wisata Labuan Bajo ini berorientasi pada konsep pembangunan ekonomi yang berwawasan lingkungan dan sistem ekologi dalam pembangunan berkelanjutan. Kriteria pembangunan ekonomi yang berkelanjutan dalam kaitannya pengelolaan kampung nelayan melihat dari kriteria mata pencaharian, sumber pendapat masyarakat, dan daya saing dan kegiatan ekonomi progresifnya. Sedangkan kriteria ekologi dalam pembangunan berkelanjutan adalah kondisi fisik, karakteristik sosial, potensi ekonomi, dan daya asimilasi budaya setempat.

### *Peran Masyarakat*

Masyarakat dalam istilah bahasa Inggris adalah *society* yang berasal dari kata Latin *socius* yang berarti (kawan). Istilah masyarakat berasal dari kata bahasa Arab *syaraka* yang berarti (ikut serta dan berpartisipasi). Masyarakat adalah sekumpulan manusia yang saling bergaul, dalam istilah ilmiah adalah saling berinteraksi. Suatu kesatuan manusia dapat mempunyai prasarana melalui warga-warganya dapat saling berinteraksi. Definisi lain, masyarakat adalah kesatuan hidup manusia yang berinteraksi menurut suatu sistem adat istiadat tertentu yang bersifat kontinyu, dan yang terikat oleh

suatu rasa identitas bersama (Koentjaraningrat dalam Istianah, 2012).

Semua warga masyarakat merupakan manusia yang hidup bersama, hidup bersama dapat diartikan sama dengan hidup dalam suatu tatanan pergaulan dan keadaan ini akan tercipta apabila manusia melakukan hubungan, Mac Iver dan Page dalam Istianah (2012), memaparkan bahwa masyarakat adalah suatu sistem dari kebiasaan, tata cara, dari wewenang dan kerja sama antara berbagai kelompok, penggolongan, dan pengawasan tingkah laku serta kebiasaan-kebiasaan manusia.

Hakekat hidup dalam suatu kehidupan bersama atau masyarakat ialah organisasi kepentingan-kepentingan perseorangan, pengetahuan sikap orang yang satu terhadap yang lain dan pemusatan orang-orang kedalam kelompok-kelompok tertentu untuk tindak-tindakan bersama.

Raymond Firth dalam Istianah (2012) menyatakan bahwa hubungan-hubungan yang timbul dari kehidupan bersama dapat dilihat sebagai suatu rencana atau suatu sistem yang biasa disebut dengan struktur sosial; struktur sosial itu meliputi segala: (1) relasi sosial di antara para individu; dan (2) perbedaan individu serta kelas sosial menurut peranan sosial mereka.

Kelas sosial dalam masyarakat dapat dibagi menjadi beberapa golongan dilihat dari segi peran dan kebutuhannya. Dalam penelitian ini yang berkaitan dengan pengembangan Kampung Wisata Labuan Bajo adalah penggolongan sosial/masyarakat yang berkaitan dengan pembangunan berkelanjutan.

Pembangunan berkelanjutan memiliki konteks yang sangat rumit dan berhubungan dengan berbagai macam aspek seperti teknologi yang maju, kebijakan yang mendukung, perbedaan etis, dan perilaku manusia. Dalam pembangunan berkelanjutan terdiri dari beberapa tahapan yang dimulai dari tahap pembuatan keputusan, penerapan

keputusan, penikmatan hasil, dan evaluasi kegiatan (Cohen dan Uphoff, 1980). Secara lebih rinci, pembangunan berkelanjutan berarti memiliki tahapan pernyataan mengikuti kegiatan, memberi masukan berupa pemikiran, tenaga, waktu, keahlian, modal, dana atau materi, serta ikut memanfaatkan dan menikmati hasil-hasilnya (Sahidu, 1998). Salah satu faktor yang berperan penting dalam perwujudan tahapan pembangunan berkelanjutan adalah institusi lokal.

Institusi lokal menurut Uphoff (1986), adalah terdiri dari sektor publik (*public sector*), sektor partisipasi (*participatory sector*) dan sektor privat (*private sector*). Publik sektor adalah terdiri pemerintah, sektor partisipasi adalah terdiri dari masyarakat atau organisasi tertentu, dan sektor privat adalah terdiri dari pengembang/investor/pebisnis dan organisasi jasa pelayanan.

Kemudian, menurut Priasukmana dan Mulyadin (2001) yang merujuk pada Undang-undang Otonomi Daerah No. 22 Tahun 1999 yang memfokuskan pembangunan di daerah perdesaan tahapan pelaksanaan pembangunan sebuah desa/kampung wisata adalah sebagai berikut:

1. Perencanaan (Survey Lapangan, penyusunan rencana tapak, penyusunan anggaran dan sumber anggaran, dan perencanaan SDM).
2. Pelaksanaan Pembangunan (Pembangunan prasarana dan pelaksanaan pembangunan).
3. Pengelolaan (*Recruiting* sumber daya manusia, pengorganisasian, dan promosi).
4. Evaluasi (penelitian, pengembangan dan pelaporan).

Peran serta masyarakat dalam pembangunan berwawasan lingkungan juga diatur dalam Undang-undang Republik Indonesia No. 23 Tahun 1997 mengenai hak setiap orang dalam pembangunan berkelanjutan yakni :

- Setiap orang mempunyai hak atas informasi lingkungan hidup yang baik dan sehat.
- Setiap orang mempunyai hak atas informasi lingkungan hidup yang berkaitan dengan peran dalam pengelolaan lingkungan hidup.
- Setiap orang mempunyai hak untuk berperan dalam pengelolaan lingkungan hidup, sesuai dengan perundang-undangan yang berlaku.

Sedangkan kewajiban setiap orang dalam pembangunan berkelanjutan adalah:

- Setiap orang berkewajiban memelihara pelestarian fungsi lingkungan hidup, mencegah serta menanggulangi pencemaran dan perusakan lingkungan hidup.
- Setiap orang yang melakukan usaha dan/ kegiatan, berkewajiban memberikan informasi yang benar dan akurat mengenai pengelolaan lingkungan hidup.

### ***Sustainable Communities***

*Sustainable Communities* adalah komunitas atau sektor yang berperan dalam terwujudnya pembangunan berkelanjutan. *Sustainable Communities* menurut Gruder, *et all* (2007) adalah terdiri dari pemerintah, publik (masyarakat umum), pengembang / investor, lembaga / organisasi *non-profit*, evaluasi, dan *external partners* (agen pemerintahan). Kemudian menurut Roberts (2007), secara rinci *Sustainable Communities* dibagi menjadi berbagai macam disiplin seperti arsitek, *planner*, *urban designer*, teknisi, surveyor, pemimpin masyarakat, *community workers*, ekonom, pakar lingkungan dan permukiman.

Berdasarkan hasil kajian teori tersebut diatas maka diketahui indikator, kriteria dan sub kriteria, yang dimana tercantum dalam Tabel 1 berikut ini.

Tabel 1. Indikator dan Kriteria Penelitian

No.	Indikator	Kriteria	Sub-kriteria
1	Pembangunan Berkelanjutan	Pengembangan Kampung Wisata Labuan Bajo	Kondisi fisik
			Karakteristik sosial
			Potensi ekonomi
			Daya asimilasi budaya
2.	Masyarakat yang berperan	Sektor publik	Pemerintah
			Masyarakat umum
			Tenaga ahli
		Sektor privat	<i>Community worker</i>
			Organisasi/lembaga masyarakat
			Pengembang/investor
3	Tahap Pembangunan Berkelanjutan	Pembuatan keputusan	-
		Penerapan keputusan	-
		Penikmatan Hasil	-
		Evaluasi	-

Sumber : Hasil Tinjauan Pustaka, 2013

### 3. METODE PENELITIAN

#### *Model dan Metode Penelitian*

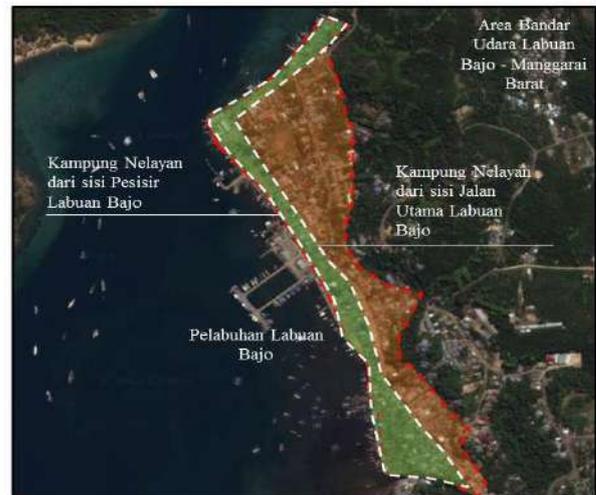
Penelitian ini adalah merupakan penelitian yang bersifat menggali kemungkinan peran serta masyarakat yang dapat diterapkan dalam rangka mewujudkan strategi pengembangan. Sehingga diperoleh dengan cara membahas potensi masyarakat dalam berperan, dengan cara melalui observasi lapangan dan studi literatur serta menggunakan teknik analisa deskriptif-kualitatif.

#### *Deskripsi Lokasi*

Lokasi penelitian ini adalah berada di kawasan kampung nelayan Labuan Bajo. Kampung nelayan Labuan Bajo ini berada di Kota Labuan Bajo, Kabupaten Manggarai Barat, Provinsi Nusa Tenggara Timur di kepulauan Flores. Batas administrasi wilayah penelitian yaitu :

- Sebelah Utara: Kelurahan Batucermin
- Sebelah Barat: Pulau Badjo
- Sebelah Timur: Kelurahan Waekelambu
- Sebelah Selatan: Kelurahan Gorontalo

Untuk lebih jelas, lokasi dan batas administrasi lokasi penelitian dapat dilihat pada Gambar 1.



Gambar 1. Lokasi Kampung Nelayan Bajo

Sumber : [www.maps.google.com](http://www.maps.google.com)

### 4. HASIL DAN PEMBAHASAN

#### *Sektor yang Berperan*

Dalam kaitannya mewujudkan pengembangan Kampung Wisata Labuan Bajo, tentunya membutuhkan sektor yang berperan. Sektor tersebut berdasarkan teori yang ada adalah terdiri dari sektor publik (Pemerintah, Masyarakat umum, Tenaga ahli, *Community worker*, Organisasi/lembaga masyarakat) dan sektor privat (Pengembang/investor). Berikut merupakan tugas dan fungsi secara umum masing-masing sektor :

#### 1. Pemerintah

Kepemerintahan yang berperan sangat penting terhadap pengembangan Kampung Wisata Labuan Bajo adalah Bappeda Kabupaten Manggarai Barat, karena berdasarkan tugas dan fungsinya, Bappeda adalah organisasi yang memiliki kewenangan dalam melaksanakan penyusunan dan pelaksanaan kebijakan daerah. Namun, dikarenakan Kepemerintahan Kabupaten Manggarai Barat masih memiliki usia yang muda, sehingga perancangan dan pengaturan daerah hanya fokus dilakukan oleh Bappeda. Namun bantuan secara teknis tetap dilakukan oleh dinas-dinas yang berkaitan dengan tugas dan fungsinya.

- #### 2. Kondisi sosial masyarakat umum di kawasan kampung nelayan Labuan Bajo memiliki karakteristik yang cukup baik. Memiliki rasa gotong royong, tenggang rasa dan saling membantu. Hal tersebut terlihat pada kegiatan keseharian

masyarakat setempat seperti saling bekerjasama untuk memperoleh hasil tangkapan ikan, membagi daerah tangkapan ikan, dan saling membantu dalam mengarahkan wisatawan. Selain itu, masyarakat juga saling bekerjasama untuk mendapatkan kebutuhan akan listrik dan air bersih, bekerjasama dalam penggunaan MCK umum dan pengelolaan sampah.

3. Tenaga Ahli (Arsitek, Perancang Kota, Teknisi, Ekonom, Pakar Perumahan dan *Surveyor*)

Tenaga ahli merupakan bagian dari individu/organisasi yang berperan dalam membantu pemerintah Kabupaten Manggarai Barat untuk merencanakan pembangunan daerah. Tenaga ahli juga berfungsi sebagai pen jembatan aspirasi masyarakat dan jendela ilmu bagi stakeholder yang berkaitan. Tenaga ahli dapat terdiri dari berbagai disiplin ilmu dan keahlian, tergantung dari kebutuhan Pengembangan Kampung Wisata Labuan Bajo. Dengan beberapa kemampuannya tenaga ahli juga dapat berperan dalam merancang kebijakan-kebijakan sehingga dalam suatu perencanaan sedikit banyak dapat menampung beberapa aspirasi masyarakat dengan lebih mudah.

4. *Community worker*

*Community worker* adalah seseorang / individu yang dilatih dan di didik untuk dapat bekerja pada agensi kesejahteraan sosial atau yang berkaitan dengan penyusunan program –program fungsi sosial baik perseorangan, keluarga, kelompok sosial dan/ atau komunitas/golongan besar. Pada umumnya *community worker* adalah berupa yayasan atau lembaga. *Community worker* yang ada di Kabupaten Manggarai Barat adalah berupa panti asuhan.

5. Organisasi/lembaga

Organisasi atau lembaga adalah suatu kelompok orang yang memiliki tujuan bersama. Organisasi/lembaga yang ada di Kabupaten Manggarai Barat masih merupakan lembaga yang ada dibawah pemerintahan seperti organisasi koperasi desa dan organisasi lingkungan hidup.

6. Pengembang/investor

Pengembang/investor yang juga disebut dengan pebisnis dengan mencari keuntungan merupakan sektor yang cukup berpengaruh di Kabupaten Manggarai Barat. Pengembang/investor pada umumnya memiliki program-program yang lebih menarik dan berkembang sehingga dapat turut mengatur atau mengelola beberapa unit lahan/kawasan. Dengan memiliki modal yang cukup pengembang/investor menanam usahanya di wilayah penelitian adalah berupa hotel/penginapan, restoran dan supermarket. Karena memiliki pasar wisatawan yang cukup, selain menguntungkan usaha bisnisnya, sektor tersebut juga menguntungkan bagi penduduk setempat di kampung nelayan Labuan Bajo untuk mendapat lapangan pekerjaan.

**Peran Sektor Terhadap Pengembangan Kampung Wisata Labuan Bajo**

Peran sektor dapat dibagi sesuai dengan kebutuhan dalam pengembangan Kampung Wisata Labuan Bajo. Pengembangan Kampung Wisata didasari oleh konsep pembangunan berkelanjutan yang terdiri dari aspek fisik lingkungan, sosial-budaya dan ekonomi.

Tabel 2. Peran Serta Masyarakat dalam Pengembangan Kampung Wisata Labuan Bajo

Sektor	Pengembangan Kampung Wisata Labuan Bajo			
	Fisik/lingkungan	Sosial	Ekonomi	Budaya
Pemerintah	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Penyusunan kebijakan mengenai perencanaan Kampung Wisata Labuan Bajo.</li> <li>- Penyusunan Peraturan Daerah tentang Kawasan Kampung Wisata Labuan Bajo.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Pelaksanaan program penyuluhan tentang Kampung Wisata Labuan Bajo.</li> <li>- Pelaksanaan program penyuluhan tentang pembangunan berkelanjutan.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Pelaksanaan program penyuluhan tentang pengelolaan hasil tangkapan ikan.</li> <li>- Pelaksanaan program koperasi desa.</li> <li>- Mendorong kegiatan usaha Masyarakat</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Peningkatan potensi daerah agar memiliki ciri khas.</li> </ul>

Sektor	Pengembangan Kampung Wisata Labuan Bajo			
	Fisik/lingkungan	Sosial	Ekonomi	Budaya
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Penyusunan Peraturan Zonasi Kawasan Kampung Wisata Labuan bajo.</li> <li>- Penyusunan Rencana dan Program Pengelolaan Pesisir dan Laut.</li> <li>- Pelaksanaan program-program peningkatan Pelayanan Infrastruktur.</li> <li>- Pengawasan terhadap kelestarian lingkungan hidup di Pesisir Labuan Bajo</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Pelaksanaan program penyuluhan tentang kawasan wisata terpadu.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- melalui berbagai kegiatan di bidang Pengelolaan Sumber Daya Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil yang berdaya guna dan berhasil guna</li> </ul>	
Masyarakat umum	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Membantu dan mendukung pemerintah mengenai penerapan kebijakan-kebijakan pada pengembangan Kampung Wisata Labuan Bajo bersama <i>community worker</i> dan organisasi/lembaga masyarakat.</li> <li>- Melakukan perawatan pelayanan infrastruktur yang sudah ada.</li> <li>- Sadar akan kepentingan pembangunan berkelanjutan.</li> <li>- Memberikan aspirasi, kritik dan saran yang membangun terkait penyusunan kebijakan pembangunan Kampung Wisata Labuan Bajo.</li> <li>- Melaksanakan dan mentaati peraturan serta kebijakan yang dikeluarkan pemerintah tentang pelestarian fisik/lingkungan.</li> <li>- Menjaga kelestarian lingkungan.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Berdiskusi bersama <i>community worker</i> dan organisasi/lembaga masyarakat mengenai keputusan-keputusan hasil proses penerapan konsep desain oleh investor dan tenaga ahli.</li> <li>- Melaksanakan program-program yang telah dirancang oleh pemerintah .</li> <li>- Melaksanakan dan mentaati peraturan serta kebijakan yang dikeluarkan pemerintah mengenai pemberdayaan masyarakat.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mendukung kegiatan ekonomi sebagai bagian dari program-program yang telah dirancang oleh pemerintah.</li> <li>- Melaksanakan dan mentaati peraturan serta kebijakan yang dikeluarkan pemerintah tentang pengelolaan ekonomi.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mendukung dan melaksanakan program-program yang telah dirancang oleh pemerintah mengenai ciri khas budaya yang telah disepakati bersama.</li> <li>- Mengebangkan kebudayaan setempat</li> </ul>
Tenaga ahli	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Penyusunan kebijakan mengenai perencanaan Kampung Wisata Labuan Bajo.</li> <li>- Membantu pemerintah dalam bentuk penyusunan penelitian terkait Kampung Wisata Labuan Bajo seperti prediksi jumlah penduduk, prediksi perkembangan ekonomi, penggalan potensi.</li> <li>- Penyediaan dan pengembangan teknologi pengelolaan yang ramah lingkungan</li> <li>- Pengawasan terhadap kelestarian lingkungan hidup di Pesisir Labuan Bajo</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Melaksanakan dan mentaati peraturan serta kebijakan yang dikeluarkan pemerintah tentang terkait dengan bidang keahliannya.</li> <li>- Menjalankan proses penerapan konsep desain bersama masyarakat setempat, <i>community worker</i>, pemerintah , dan investor melalui diskusi dan penyuluhan.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Merancang kegiatan ekonomi yang mendukung pembangunan Kampung Wisata Labuan Bajo.</li> <li>- Melaksanakan dan mentaati peraturan serta kebijakan yang dikeluarkan pemerintah tentang pengelolaan ekonomi.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Memberi saran/kritik, mengenai ciri khas budaya masyarakat setempat.</li> <li>- Melaksanakan dan mendukung program-program yang telah dirancang oleh pemerintah.</li> </ul>
<i>Community worker</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Membantu dan mendukung pemerintah mengenai penerapan kebijakan-kebijakan pada pengembangan Kampung Wisata Labuan Bajo bersama masyarakat setempat dan organisasi/lembaga masyarakat.</li> <li>- Melakukan perawatan pelayanan infrastruktur yang sudah ada.</li> <li>- Sadar akan kepentingan pembangunan</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Berdiskusi bersama masyarakat setempat dan organisasi/lembaga masyarakat mengenai keputusan-keputusan hasil proses penerapan konsep desain oleh investor dan tenaga ahli.</li> <li>- Melaksanakan program-program yang telah dirancang oleh pemerintah .</li> <li>- Melaksanakan dan mentaati peraturan serta kebijakan yang</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mendukung kegiatan ekonomi sebagai bagian dari program-program yang telah dirancang oleh pemerintah.</li> <li>- Melaksanakan dan mentaati peraturan serta kebijakan yang dikeluarkan pemerintah tentang pengelolaan ekonomi.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mendukung dan melaksanakan program-program yang telah dirancang mengenai ciri khas budaya yang telah disepakati bersama.</li> </ul>

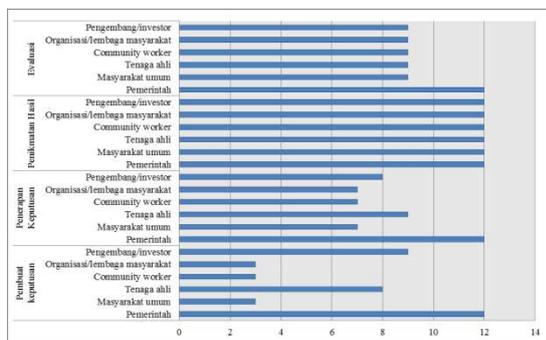
Sektor	Pengembangan Kampung Wisata Labuan Bajo			
	Fisik/lingkungan	Sosial	Ekonomi	Budaya
	<ul style="list-style-type: none"> <li>berkelanjutan.</li> <li>- Memberikan aspirasi, kritik dan saran yang membangun terkait penyusunan kebijakan pembangunan Kampung Wisata Labuan Bajo.</li> <li>- Melaksanakan dan mentaati peraturan serta kebijakan yang dikeluarkan pemerintah tentang pelestarian fisik/lingkungan.</li> <li>- Menjaga kelestarian lingkungan.</li> <li>- Memanfaatkan dan merawat dengan baik teknologi pengelolaan yang ramah lingkungan</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>dikeluarkan pemerintah mengenai pemberdayaan <i>community worker</i>.</li> </ul>		
Organisasi/lembaga masyarakat	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Membantu dan mendukung pemerintah mengenai penerapan kebijakan-kebijakan pada pengembangan Kampung Wisata Labuan Bajo bersama masyarakat setempat dan <i>community worker</i>.</li> <li>- Melakukan perawatan pelayanan infrastruktur yang sudah ada.</li> <li>- Sadar akan kepentingan pembangunan berkelanjutan.</li> <li>- Memberikan aspirasi, kritik dan saran yang membangun terkait penyusunan kebijakan pembangunan Kampung Wisata Labuan Bajo.</li> <li>- Melaksanakan dan mentaati peraturan serta kebijakan yang dikeluarkan pemerintah tentang pelestarian fisik/lingkungan.</li> <li>- Menjaga kelestarian lingkungan.</li> <li>- Memanfaatkan dan merawat dengan baik teknologi pengelolaan yang ramah lingkungan</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Berdiskusi bersama masyarakat setempat dan <i>community worker</i> mengenai keputusan-keputusan hasil proses penerapan konsep desain oleh investor dan tenaga ahli.</li> <li>- Melaksanakan program-program yang telah dirancang oleh pemerintah .</li> <li>- Melaksanakan dan mentaati peraturan serta kebijakan yang dikeluarkan pemerintah mengenai pemberdayaan organisasi/lembaga masyarakat.</li> <li>- Turut mendukung pemasaran Kampung Wisata Labuan Bajo</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mendukung kegiatan ekonomi sebagai bagian dari program-program yang telah dirancang oleh pemerintah.</li> <li>- Melaksanakan dan mentaati peraturan serta kebijakan yang dikeluarkan pemerintah mengenai pengelolaan ekonomi.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mendukung dan melaksanakan program-program yang telah dirancang mengenai ciri khas budaya yang telah disepakati bersama.</li> <li>- Mengebangkan kebudayaan setempat</li> </ul>
Pengembang/investor	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mendukung tenaga ahli dan pemerintah dalam melakukan proses kegiatan pengembangan Kampung Wisata Labuan Bajo.</li> <li>- Melakukan perawatan pelayanan infrastruktur yang sudah ada.</li> <li>- Sadar akan kepentingan pembangunan berkelanjutan.</li> <li>- Melaksanakan dan mentaati peraturan serta kebijakan yang dikeluarkan pemerintah tentang pelestarian fisik/lingkungan.</li> <li>- Menjaga kelestarian lingkungan saat proses konstruksi.</li> <li>- Turut membantu dalam perencanaan pengembangan Kampung Wisata Labuan Bajo yang terpadu dengan wisata lain disekitarnya.</li> <li>- Pemodal</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Melaksanakan dan mentaati peraturan serta kebijakan yang dikeluarkan pemerintah terkait pengembangan/investasi.</li> <li>- Membantu dan mendukung tenaga ahli mengenai proses penerapan konsep desain.</li> <li>- Penyedia lapangan pekerjaan</li> <li>- Pebiayaan pendidikan masyarakat umum dalam rangka turut mencerdaskan bangsa</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mendukung kegiatan ekonomi sebagai bagian dari program-program yang telah dirancang oleh pemerintah.</li> <li>- Melaksanakan dan mentaati peraturan serta kebijakan yang dikeluarkan pemerintah mengenai pengembangan dan investasi.</li> <li>- Memberikan bantuan pembiayaan dalam pengembangan Kampung Wisata Labuan Bajo</li> <li>- Membantu dalam kegiatan pemasaran Kampung Wisata Labuan Bajo</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mendukung program-program yang telah dirancang mengenai ciri khas budaya yang telah disepakati bersama.</li> <li>- Membiayai pengelolaan budaya setempat</li> </ul>

Sektor	Pengembangan Kampung Wisata Labuan Bajo			
	Fisik/lingkungan	Sosial	Ekonomi	Budaya
	pembuatan/penyusunan sains dan teknologi pengelolaan yang ramah lingkungan			

Sumber : Hasil Analisa, 2013

### Tingkat Kepentingan Sektor berdasarkan Tugas dan Fungsi

Menganalisa tingkat kepentingan sektor berdasarkan fungsi bertujuan untuk mengetahui seberapa besar peran sektor terhadap tahapan pembangunan berkelanjutan dalam Pengembangan Kampung Wisata Labuan Bajo. Analisa ini dilakukan dengan menggunakan analisa deskriptif-kualitatif yang didasarkan oleh studi literatur dan observasi lapangan. Untuk mempermudah penilaian tentang tingkat kepentingan peran sektor adalah dengan menggunakan pembobotan/skoring pada peran sektor terhadap tahapan pembangunan berkelanjutan. Berikut adalah diagram tingkat peran masyarakat berdasarkan bentuk perannya dalam Pengembangan Kampung Wisata Labuan Bajo :



**Gambar 2.** Tingkat Kepentingan Peran Serta Masyarakat berdasarkan Bentuk Perannya dalam Pengembangan Kampung Wisata Labuan Bajo.

Sumber : Hasil Analisa, 2013

Berdasarkan Gambar 2. diatas maka dalam pengembangan Kampung Wisata Labuan Bajo, sektor yang paling berperan secara keseluruhan adalah Pemerintah. Dalam pembuat keputusan,

pengembang/investor memiliki andil kedua setelah pemerintah, hal ini dikarenakan ada kemungkinan pengembang/investor bekerjasama dalam pendaanaan yang bersifat BOT (*Build Operate Transfer*) artinya pengembang memiliki kuasa penuh dalam pengelolaan dan manajerial di 20 tahun pertama. Oleh karena itu, pihak pengembang memiliki hak penuh mulai dari perancangan dan pengelolaan.

Selanjutnya yang memiliki andil dalam pengambilan keputusan adalah tenaga ahli, dikarenakan tenaga ahli memiliki otoritas dalam penentuan-penentuan kebijakan yang sesuai dengan pengembangan aspek lingkungan, sosial dan kebudayaan masyarakat setempat.

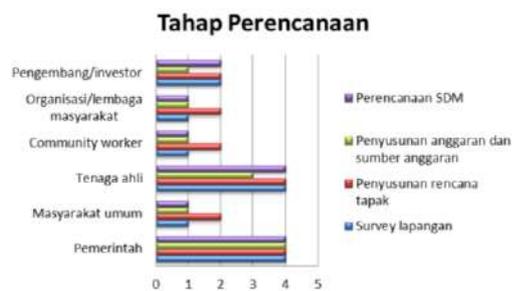
Berbeda dengan bentuk peran masyarakat dalam pembuatan keputusan, pada bentuk peran masyarakat dalam penerapan keputusan menunjukkan bahwa tenaga ahli lebih memiliki andil daripada pengembang/investor. Karena segala jenis dan bentuk penerapan pengembangan Kampung Wisata Labuan Bajo adalah dihitung berdasarkan analisa pembangunan berkelanjutan oleh tenaga ahli. Tenaga ahli mampu memprediksi kebutuhan sekarang dan masa yang akan datang agar Kampung Wisata Labuan Bajo terus bertahan sesuai dengan kaidah pembangunan berkelanjutan. Selain itu, tenaga ahli merupakan salah satu alat daya tampung aspirasi masyarakat sehingga mampu memberikan usulan tujuan, kebijakan, startegi dan program Kampung Wisata Labuan Bajo.

Kemudian masyarakat umum, *community worker* dan lembaga/organisasi memiliki tingkat yang sama dalam segala bentuk peran serta pengembangan

Kampung Wisata Labuan Bajo. Hanya saja terdapat perbedaan tingkatan antar bentuk peran kesertaan masyarakat. Kelompok ini memiliki andil yang lebih besar dalam mengevaluasi pemerintah, tenaga ahli dan pengembang daripada penerapan keputusan dan pembuat keputusan. Kelompok ini dapat memberikan masukan, kritik dan saran yang dapat memajukan keberhasilan pengembangan Kampung Wisata Labuan Bajo.

Sedangkan bentuk peran masyarakat dalam penikmatan hasil adalah seluruh sektor yang berkaitan dalam pengembangan Kampung Wisata Labuan Bajo baik dimulai dari tahap perencanaan, pembangunan, pengelolaan dan pemanfaatan hasil.

Selanjutnya adalah tingkatan peran serta masyarakat dalam tahapan pengembangan Kampung Wisata Labuan Bajo.



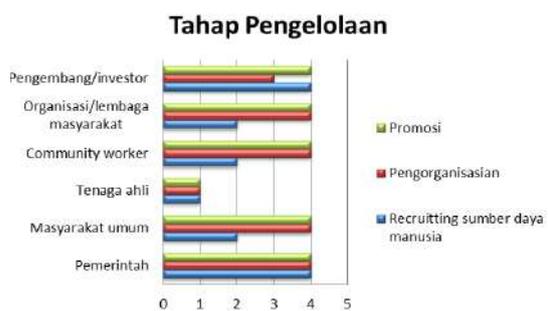
**Gambar 3.** Tingkat Kepentingan Peran Serta Masyarakat pada Tahap Perencanaan Kampung Wisata Labuan Bajo  
*Sumber : Hasil Analisa, 2013*

Pada tahap perencanaan secara keseluruhan dalam pemerintah memiliki andil yang paling besar, selanjutnya sektor yang berperan cukup tinggi setelah pemerintah adalah tenaga ahli. Berdasarkan diagram pada Gambar 3 diatas, tenaga ahli tidak begitu berperan dalam penyusunan anggaran dan sumber anggaran. Tenaga ahli hanya sebatas membantu merumuskan kebutuhan anggaran namun keputusan penyediaan alokasi dana/anggaran adalah merupakan tugas pemerintah.



**Gambar 4.** Tingkat Kepentingan Peran Serta Masyarakat pada Tahap Pelaksanaan Pembangunan Kampung Wisata Labuan Bajo  
*Sumber : Hasil Analisa, 2013*

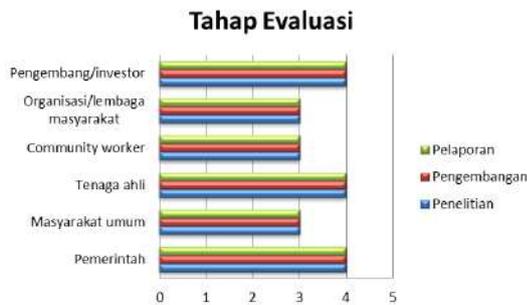
Berdasarkan Gambar 4 menunjukkan bahwa tahap pelaksanaan pembangunan sektor yang memiliki tingkatan peran yang sama adalah pemerintah, tenaga ahli dan pengembang/investor. Sedangkan sektor yang lain berfungsi sebagai pendukung pelaksanaan pembangunan. Kemudian, berdasarkan Gambar 5 pada tahap pengelolaan pemerintah memiliki peranan yang paling tinggi. Dalam hal ini pemerintah memiliki andil dalam pembuatan kebijakan dan peraturan tentang pengelolaan.



**Gambar 5.** Tingkat Kepentingan Peran Serta Masyarakat pada Tahap Pengelolaan Kampung Wisata Labuan Bajo  
*Sumber : Hasil Analisa, 2013*

Sedangkan sektor yang memiliki tingkatan paling rendah dalam peranan pengembangan Kampung Wisata Labuan Bajo adalah tenaga ahli, karena tenaga ahli

merupakan sektor yang secara tidak langsung memberi peran dalam pengembangan kampung ini. Tenaga ahli dalam tahap pengelolaan dapat membantu dalam menyusun strategi-strategi pengelolaan secara global melalui penelitian-penelitian.



**Gambar 6.** Tingkat Kepentingan Peran Serta Masyarakat pada Tahap Evaluasi Kampung Wisata Labuan Bajo  
 Sumber : Hasil Analisa, 2013

Pada tahap evaluasi (Gambar 6), sektor yang paling berperan adalah pemerintah, tenaga ahli dan pengembang/investor terutama pada tahap pengembangan dan penelitian. Sedangkan sektor lainnya memiliki peran yang cukup dalam evaluasi khususnya pada tahap pelaporan.

Berdasarkan hasil analisa diatas diketahui bahwa tingkat kepentingan yang paling tinggi untuk berperan dalam Pengembangan Kampung Wisata Labuan Bajo adalah sektor pemerintah. Sektor pemerintah lebih banyak memiliki andil dalam keberlangsungan pengembangan Kampung Wisata Labuan Bajo. Dari sinilah pemerintah harus meramu peraturan, kebijakan dan program yang tepat agar masyarakat, pengguna dan penerus keberadaan Kampung Wisata Labuan Bajo nantinya akan teratur, terarah dan berkelanjutan.

Kemudian, peran yang memiliki tingkat kepentingan perannya dalam pengembangan Kampung Wisata Labuan Bajo setelah pemerintah adalah tenaga ahli dan pengembang/investor. Perbedaan

diantara keduanya yaitu tenaga ahli lebih memiliki andil dalam mengevaluasi pengembangan Kampung Wisata Labuan Bajo, sedangkan pengembang/investor lebih memiliki andil dalam menentukan keputusan.

Selanjutnya sektor yang memiliki tingkat kepentingan peran pengembangan Kampung Wisata Labuan Bajo yang paling kecil adalah masyarakat umum, *community worker*, dan organisasi/lembaga.

## 5. KESIMPULAN

Masyarakat yang berperan terdapat pengembangan Kampung Wisata Labuan Berdasarkan urutan tingkat kepentingan perannya adalah :

1. Pemerintah
2. Tenaga Ahli
3. Pengembang/investor
4. Masyarakat Umum, *community worker* dan organisasi/lembaga

Peran pemerintah dalam pengembangan Kampung Wisata Labuan Bajo adalah menentukan kebijakan, peraturan dan program yang mendukung keberlangsungan Kampung Wisata Labuan Bajo. Selain itu, pemerintah juga dapat memberikan lapangan pekerjaan bagi masyarakat apabila terdapat pembangunan Kampung Labuan Bajo.

Tenaga Ahli memiliki peran yang mendukung kinerja pemerintah dalam penyusunan kebijakan serta menyusun penelitian-penelitian yang diperlukan untuk mempertahankan keberlangsungan kampung Wisata Labuan Bajo.

Pengembang/investor berperan dalam melakukan pembiayaan pembangunan, penyediaan program, dan pelaksanaan pemasaran Kampung Wisata Labuan Bajo. Pengembang/investor juga memiliki peran dalam penyediaan lapangan pekerjaan bagi masyarakat setempat. Secara otomatis, fenomena ini

akan mendorong keberlangsungan Kampung Wisata Labuan Bajo.

Sedangkan Masyarakat Umum, *community worker* dan organisasi/lembaga berperan dalam mendukung pemerintah, tenaga ahli dan pengembang dalam menjalankan program-program yang sudah dan/ atau akan direncanakan.

## 6. REFERENSI

Gruder, S. et all. (2007), *Toward a Sustainable Community : A Toolkit for Local Government*. SHWEC Pub. No. 625.SG.0701.

Indonesia. (1997). *Undang Undang No. 23 Tahun 1997 . Tentang: Pengelolaan Lingkungan Hidup. Kementerian Lingkungan Hidup Republik Indonesia*. Jakarta: Sekretarian Negara Republik Indonesia.

Istianah, A. (2012), *Pelaksanaan Upacara Adat 1 Sura di Desa Traji Kecamatan Parakan Kabupaten Temanggung Jawa Tengah*. Yogyakarta : Universitas Negeri Yogyakarta, Fakultas Ilmu Sosial, Pendidikan Kewarganegaraan dan Hukum.

Moeis, S. (2008), ). *Bahan Ajar : Kelompok dalam Masyarakat*. Bandung : Universitas Pendidikan Indonesia, Fakultas Ilmu Pengetahuan Sosial, Jurusan Pendidikan Sejarah

Priasukmana, S., dan Mulyadin, R. M., (2001). *Pembangunan Desa Wisata : Pelaksanaan Undang-undang Otonomi Daerah*. *Jurnal Info Sosial Ekonomi* Volume 2 No.(1), Tahun 2001 halaman 37 – 34.

Uphoff, N. *Local Institutions and Participation for Sustainable*

*Development*. New York : International Institute for Environment and Development (IIED).

Widyo, W ,W, (2004),*Pembangunan Wilayah Permukiman dan Pemberdayaan Masyarakat, studi kasus : kawasan permukiman Kalianak Surabaya*. Diperoleh dari <https://www.academia.edu> diakses pada 10 Desember 2013.

