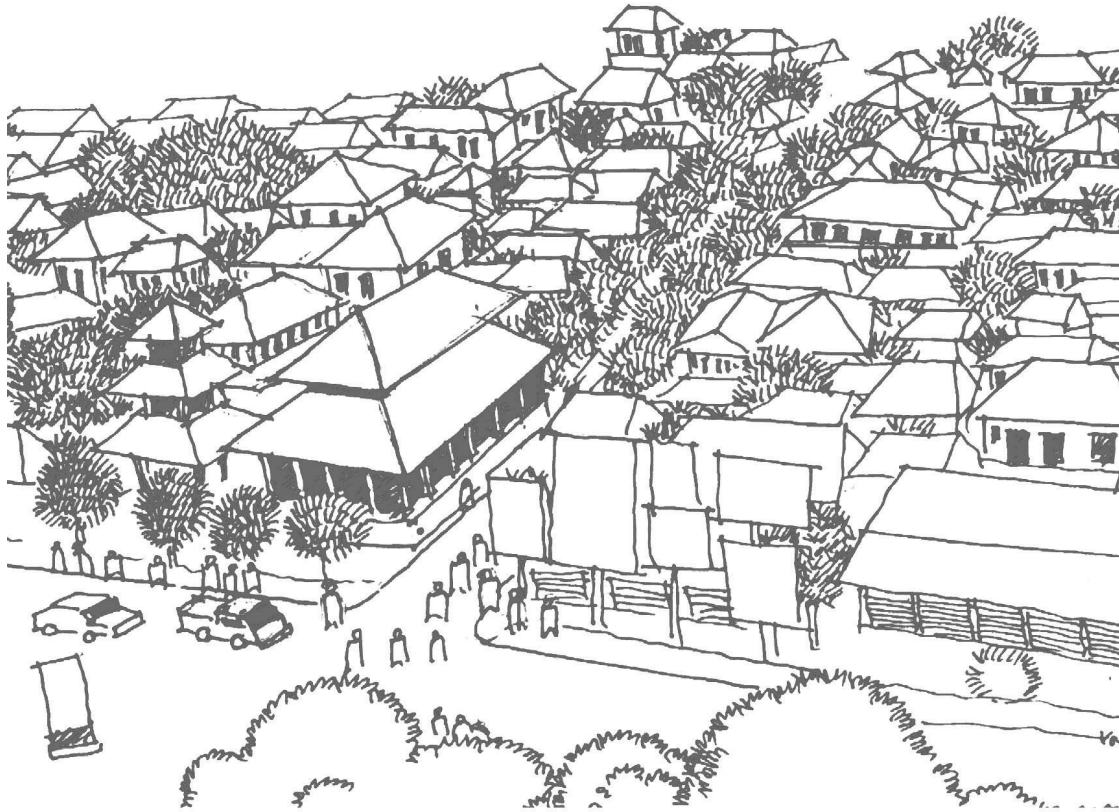


# Antologi Kota INDONESIA



Editor :  
Fritz Akhmad Nuzir  
I Nyoman Gede Maha Putra  
Mohammad Cahyo Novianto

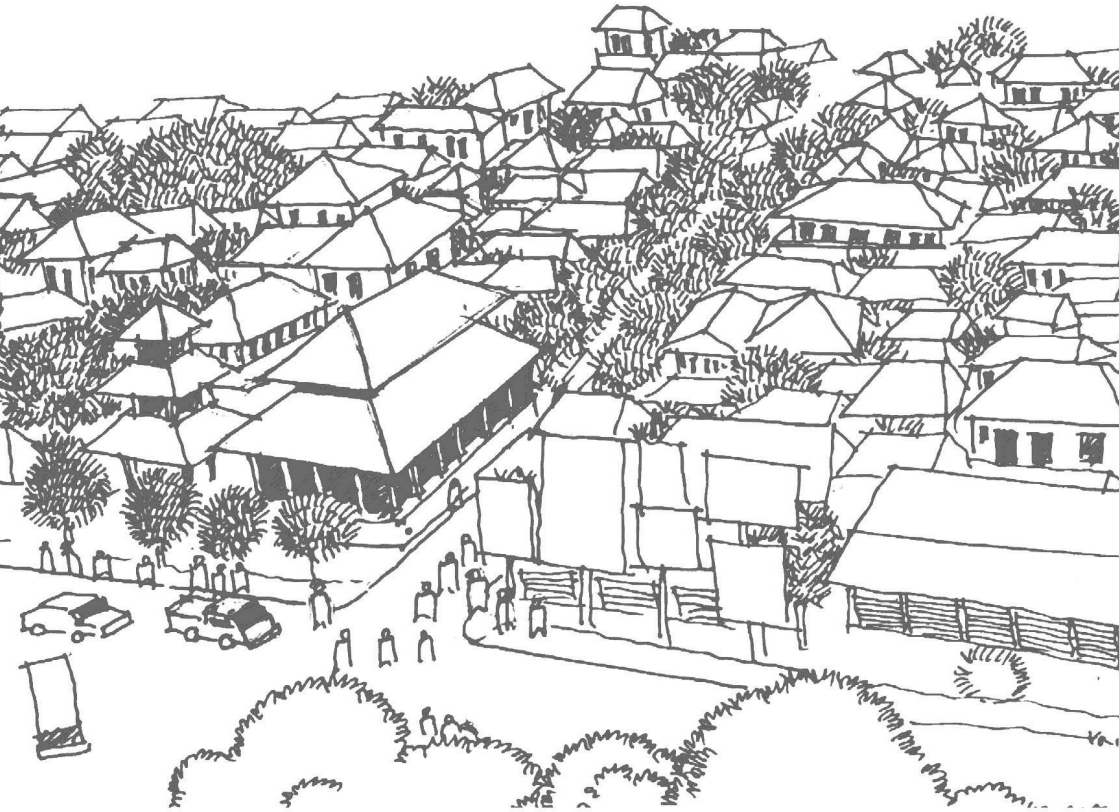
# #1

Hak cipta pada penulis  
Hak penerbitan pada penerbit  
Tidak boleh diproduksi sebagian atau seluruhnya dalam bentuk apapun  
Tanpa izin tertulis dari pengarang dan/atau penerbit

**Kutipan Pasal 72 :**

- Sanksi pelanggaran Undang-undang Hak Cipta (UU No. 10 Tahun 2012)
1. Barang siapa dengan sengaja dan tanpa hak melakukan perbuatan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 ayat (1) atau Pasal (49) ayat (1) dan ayat (2) dipidana dengan pidana penjara masing-masing paling singkat 1 (satu) bulan dan/atau denda paling sedikit Rp. 1.000.000,00 (satu juta rupiah), atau pidana penjara paling lama 7 (tujuh) tahun dan atau denda paling banyak Rp. 5.000.000.000,00 (lima miliar rupiah)
  2. Barang siapa dengan sengaja menyiarkan, memamerkan, mengedarkan, atau menjual kepada umum suatu Ciptaan atau hasil barang hasil pelanggaran Hak Cipta atau Hak Terkait sebagaimana dimaksud ayat (1) dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun dan/atau denda paling banyak Rp. 500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah)

# Antologi Kota INDONESIA



Editor :

Fritz Akhmad Nuzir

I Nyoman Gede Maha Putra

Mohammad Cahyo Novianto

# #1

**Perpustakaan Nasional RI:  
Katalog Dalam Terbitan (KDT)**

**Antologi Kota  
INDONESIA**

**Penulis:**

Totok Roesmanto, Eka Swadiansa, Adiar Ersti Mardisiwi,  
Kenniko Okta Putra, Bambang Soemardiono, Wardhana,  
Astika Sari Abdul Azis, Gun Faisal, Edith Abram Rochdi,  
Sunarto Sastrowardojo, Fajar Alam, Titien Saraswati,  
La Ode Abdul Shalim Tehupelasury, Dieni Nikmatika Ulya  
Syaiful Muazir, M. Ridha Alhamdani, M. Nurhamsyah, Lestari,  
Johannes Adiyanto, Anta Sastika, Retno Purwanti,  
Adhika Atyanta, Mitu M Prie

**Editor :**

Fritz Akhmad Nuzir  
I Nyoman Gede Maha Putra  
Mohammad Cahyo Novianto

**Desain Cover & Layout**

Mohammad Cahyo Novianto  
Team Aura Creative

**ISBN: 978-602-1582-32-9**

xii + 418 hal : 14.5 x 20.5 cm  
Cetakan, Oktober 2018

**Penerbit**

Warmadewa University Press  
Jl. Terompong 24 Tanjung Bungkak  
Denpasar Bali, Indonesia  
info@warmadewa.ac.id  
0361-223858  
0361-23507



# Kata Pengantar

Hari Proklamasi Kemerdekaan Republik Indonesia merupakan momentum persatuan bangsa Indonesia, bangsa yang besar dengan berbagai macam suku bangsa dan budaya. Persatuan bangsa ini pun dilandasi oleh prinsip Bhinneka Tunggal Ika, berbeda-beda tetapi tetap satu tujuan. Pada awalnya keberbedaan merupakan keniscayaan dan kebanggaan, sebagai bagian dari identitas bangsa. Karakter sosial budaya tiap daerah terwujud nyata dalam bentuk fisik dan ruang yang unik dan berbeda-beda antara satu dengan yang lain. Dan seiring dengan proses pembangunan perlahan namun pasti, satu per satu daerah tersebut bertransformasi menjadi kota.

Kota-kota Indonesia pun berkembang dengan berbagai latar belakang yang berbeda. Ada yang terbentuk melalui perencanaan pemerintah Kolonial dan ada pula yang terbentuk dari dorongan pertumbuhan perekonomian daerah tersebut. Pemerintah pusat dan daerah telah berupaya mendorong dan mengelola perkembangan kota melalui berbagai kebijakan dan regulasi. Namun di tengah arus globalisasi yang semakin deras, keberagaman latar belakang, karakter sosial budaya, dan identitas setiap kota pun semakin tergerus dan memudar. Keberagaman kota-kota Indonesia belum sepenuhnya dipahami oleh para pemangku kebijakan. Sudah menjadi rahasa umum bahwa tidak sedikit kebijakan *copy-paste* nan *instant* yang sering ditemui di berbagai dokumen rencana tata ruang maupun master plan perkotaan. Walaupun pada akhirnya pun dokumen-dokumen

perencanaan tersebut sering di-*bypass* oleh kebijakan-kebijakan pragmatis. Pada umumnya kebijakan-kebijakan pemerintah kota saat ini masih kekurangan pendekatan kontekstualitas dan lokalitas.

Saat ini tiap kota pasti punya problematika dan tantangan yang berbeda. Apalagi dalam menghadapi permasalahan lingkungan alam yang semakin mengkhawatirkan. Pertumbuhan kota berbanding lurus dengan eksploitasi sumber daya alam dan emisi gas atau luaran berbahaya yang bersumber dari pemenuhan gaya hidup penghuni kota-kota di dunia. Ada ribuan kota di dunia yang menampung lebih dari separuh jumlah manusia di dunia. Dampak lingkungan alam pada tiap kota pun berbeda-beda dan dengan karakter sosial budaya warga kota yang berbeda maka berbeda-beda pula responnya. Perbedaan respon inilah yang disebut *local wisdom* dan ini sangat banyak dijumpai di berbagai daerah di Indonesia. Ironisnya nilai ini sangat jarang ditemui dalam konsep pembangunan kota-kotanya. Karakter kontekstual dan identitas kota perlu diadvokasi melalui kumpulan tulisan yang dibukukan sebagai salah satu media. Dari pemikiran itulah kami berencana untuk mengumpulkan tulisan tentang kota-kota di Indonesia yang ditulis dalam berbagai sudut pandang dengan latar belakang penulis yang beragam pula. Sekali lagi harapan kami adalah menekankan akan keberagaman sehingga sampai saat ini kami hanya memberikan satu kata kunci saja, yaitu KOTA.

Tujuan dari penerbitan buku ANTOLOGI KOTA INDONESIA ini ada lima, sama seperti jumlah sila dalam Pancasila. Yang pertama, mengumpulkan berbagai opini dan buah pemikiran dari berbagai pemerhati dan warga kota yang peduli terhadap beragam permasalahan kota-kota di Indonesia. Kedua, mendeksripsikan beraneka-ragam karakter dan identitas masing-masing kota di Indonesia yang ditinjau dari berbagai macam latar belakang dan sudut pandang. Ketiga, meningkatkan kesadaran para stakeholder kota dalam membuat kebijakan dan perencanaan dalam membangun kota dengan berdasarkan kepada kekayaan nilai dan kearifan lokal di masing-masing kota atau daerah. Keempat, menggagas diskusi mengenai pentingnya memaknai kembali kemerdekaan Indonesia sebagai bangsa yang Bhinneka Tunggal Ika dalam konteks perkotaan dimana satu tujuan besar pembangunan yang berkelanjutan dapat dicapai dengan berbagai pendekatan yang berbeda-beda di tiap kota. Dan kelima, menginisiasi suatu referensi perkotaan yang idealis sekaligus praktis dengan membahas ide kreatif yang inovatif dan gagasan implementatif yang berdasar data empiris dan pengalaman riil warga kota.

Buku ini berisikan tulisan-tulisan tentang seputar permasalahan-permasalahan terkini dari kota-kota di Indonesia yang ditulis dalam berbagai sudut pandang dengan latar belakang penulis yang beragam pula, namun mempunyai keinginan dan *passion* yang sama untuk mencari jalan keluar terhadap

permasalahan-permasalahan kota tersebut. Dari bermacam-macam kota yang menjadi obyek tulisan diharapkan muncul pemahaman akan keberagaman permasalahan kota, keberagaman potensi dan nilai lokalannya, serta keberagaman gagasan dan ide dari para penulis. Dari sini kemudian dapat disimpulkan bahwa masing-masing tulisan akan dimulai dengan deskripsi singkat tentang suatu kota (demografis, geografis, historis, dsb). Bagian tulisan selanjutnya adalah menjabarkan tentang kondisi terkini, permasalahan yang dihadapi, dan tantangan ke depannya. Tulisan akan diakhiri dengan gagasan dan ide inovatif dari penulis yang harapannya dapat menyentuh permasalahan secara langsung dan sekaligus menghargai kekayaan nilai, potensi, karakter, dan identitas masing-masing kota.

# Daftar isi

<b>Kata Pengantar</b> .....	<b>v</b>
<b>Daftar isi</b> .....	<b>xi</b>
<i>Chapter 1: Pastikan Tak Ada yang Terlupakan dalam Pembangunan Kota</i>	
• Menengok Perkembangan Tata Kelola Ibu kota: Mampukah menjadi Kota Berkelas Dunia? <b>ADJI KRISBANDONO, DWI RINI HARTATI</b> .....	<b>1</b>
• Paradigma Kota Pekanbaru Menuju Kota Berbudaya Melayu:Kajian Kebijakan dan Kekuasaan dalam Mewujudkan Citra Kota <b>GUN FAISAL</b> .....	<b>31</b>
• Hyperrealitas Kota Tua (kasus Palembang) <b>JOHANES ADIYANTO</b> .....	<b>45</b>
• “Gerak” Sosial dan Pendekatan Pengembangan Kota Beranda Negara <b>SYAIFUL MUAZIR, M. RIDHA ALHAMDANI, M. NURHAMSYAH, LESTARI</b> .....	<b>61</b>
• Transformasi Denpasar: Identitas-Tempat Sebuah Kota Yang Berubah Cepat <b>I NYOMAN GEDE MAHA PUTRA</b> .....	<b>85</b>
• Perkembangan Kulon-e Bajir Kanal Semarang dan Retrospeksi Jengki <b>TOTOK ROESMANTO</b> .....	<b>115</b>

*Chapter 2: Kota adalah Kita dan Kita adalah Kota*

- Who is your City? #Kota dan “Kegalauan” Identitas  
**RIZKA DRASTIANI** ..... **135**
- Kota Benteng sebagai identitas Baubau, Buton  
**LA ODE ABDUL SHALIM TEHUPELASURY** ..... **149**
- Witing Tresno Jalaran Saka Kuliner: Reinterpretasi  
Slogan “Better Banyumas” Melalui Wisata  
Gastronomi Lokal  
**ADIAR ERSTI MARDISIWI, KENNIKO OKTA PUTRA,  
BAMBANG SOEMARDIONO** ..... **167**
- Menemukan Potensi Identitas Fisik Kota Kupang  
**PAUL J. ANDJELICUS** ..... **183**
- Kota Pekanbaru, Milik Siapa dan Untuk Siapa?  
**DIENI NIKMATIKA ULYA**..... **201**
- Malioboro sebagai Trade-Mark Kota Yogyakarta  
**TITIEN SARASWATI**..... **217**
- Keberhasilan (?) Kampung Warna-warni Malang:  
Tarekot dan Eksibisi Hunian Supine-proletarian  
**EKA SWADIANSANSA**..... **235**

*Chapter 3: Manusia bersama Alam Membangun Kota*

- Pemanfaatan Lahan Tidur untuk Landmark di koridor sungai Mahakam  
**EDITH ABRAM ROCHDI** ..... 261
- Menata Akustik Kota Tepi Air Sungai  
**SUNARTO SASTROWARDOJO** ..... 299
- Fakfak Kota Satu Tungku Tiga Batu  
**MITU M. PRIE** ..... 321
- Kota Minim Etikadan Estetika : Aneka Kesemrawutan Pembangunan di Kota Kendari  
**ASTIKA SARI ABDUL AZIS** ..... 343
- RTH Kota Samarinda: Kesehatan dan Keadilan Ruang  
**WARDHANA** ..... 359
- Ruang Terbuka Publik di Kota Metro itu INSTAGRAMMABLE atau LOVABLE sih?  
**FRITZ AKHMAD NUZIR** ..... 373
- Profil Penulis** ..... 393





*Chapter 1:*  
Pastikan Tak Ada yang Terlupakan  
dalam Pembangunan Kota



# Menengok Perkembangan Tata Kelola Ibukota : Mampukah Menjadi Kota Berkelas Dunia?

Adji Krisbandono & Dwi Rini Hartati

1

## PENDAHULUAN

Menulis tentang Jakarta, memberikan kami sebuah tantangan tersendiri. Betapa tidak? Ibukota negara yang sudah berusia 491 tahun pada 2018 ini sangat kental dengan nuansa sejarah. Baik sejarah kelam sewaktu kolonialisme bercokol di Batavia, hingga berbagai polemik seputar politik kekuasaan belakangan ini. Berbicara tentang Jakarta dengan segala kompleksitasnya, mengharuskan kami untuk dapat mengambil sudut pandang yang menarik. Bukan sudut pandang sejarawan atau pemerhati urban. Tetapi sudut pandang kebijakan, bagaimana karakteristik kepemimpinan masing-masing Gubernur dan perkembangan kota Jakarta dari masa ke masa yang terekam dari buku-buku sejarah kota Jakarta, pelbagai jurnal ilmiah dan hasil diskusi pakar, termasuk kebijakan Gubernur DKI Jakarta saat ini. Ditambah dengan “terawangan” masa depan yang telah mulai memasuki relung kehidupan berkota di era serba digital ini, hingga tanpa kita sadari beberapa kota-kota di dunia (yang usianya bahkan jauh lebih muda dibandingkan Jakarta) telah membangun kotanya dengan sangat progresif dan lebih berkelanjutan.

Telaah konsep dan peluang penerapan “*urban experiment*”<sup>1</sup> dalam konteks tata kelola ibukota republik ini juga akan kami sajikan untuk memberikan solusi inovatif guna membantu

---

<sup>1</sup> Patsy Healey, salah seorang professor *urban planner* yang cukup *kondang* menyebutkan bahwa inisiatif-inisiatif tata kelola di tingkat pemerintah lokal yang inovatif dan berhasil harus dapat didorong agar menjadi “*mainstream*” dan dipraktikkan secara luas (Healey, 2004).

pemecahan permasalahan Jakarta. Dan di akhir tulisan, beberapa buah pemikiran akan dirumuskan untuk masukan kebijakan tata kelola Jakarta agar megapolis ini mampu menghadapi berbagai tantangan pembangunan kota kedepan; karena sebagaimana kita tahu, banyak sekali agenda pembangunan, baik di aras nasional maupun global yang harus diakomodir dalam perencanaan pembangunan kota; tak terkecuali Jakarta.

### **JAKARTA : SEGUDANG PERMASALAHAN DAN DAYA TARIK KOTA**

Sejak dahulu, Jakarta sudah menjadi gudang masalah. Pada tahun 1948, diperkirakan terdapat sekitar 1 juta penduduk di kota, meningkat hampir dua kali lipat dari jumlah penduduk pada tahun 1930. Kemudian pada tahun 1952 juga tercatat lebih dari 30 ribu permukiman ilegal ada di Jakarta. Lima tahun berselang setelahnya, terkuak fakta bahwa 275 ribu orang tinggal di rumah-rumah yang tidak sehat, dan 80 ribu penduduk bermukim di kawasan padat.

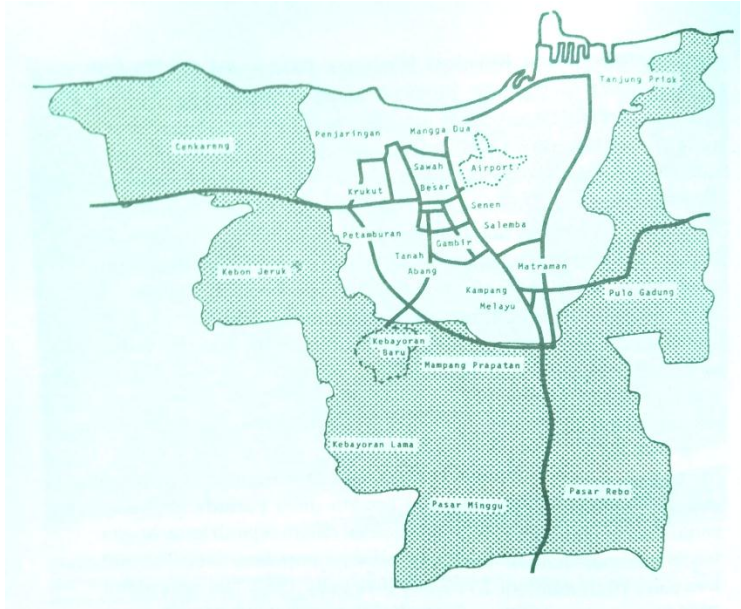
Layanan publik juga belum maksimal karena kota tidak mampu menjalankan tugasnya. Fasilitas pengangkutan sampah dan pembuangan air kotor kondisinya masih sama seperti jaman perang. Pada tahun 1951 hanya tersedia 47 truk dan 600 gerobak sampah, dimana seperenamnya sudah tidak dapat digunakan karena rusak berat. Sebagian besar rumah juga tidak memiliki jamban sendiri. Dengan penduduk hampir dua juta jiwa pada

tahun 1954, jumlah jamban umum hanya 84 buah, dan semuanya tidak memiliki saluran air. Hanya beberapa kawasan yang tergolong mewah saja, seperti Kebayoran Baru yang sudah memiliki saluran air bersih dan air kotor yang memadai. Selebihnya, miris!

Mengapa Jakarta menjadi “gula yang sangat manis” sehingga banyak penduduk berbondong-bondong datang ke ibukota? Sebuah survey pernah dilakukan pada beberapa distrik di Jakarta pada tahun 1953. Hasilnya sangat mengejutkan! Sekitar 75% penduduk di sana kelahiran luar Jakarta. Dari angka tersebut, diketahui bahwa separuhnya telah bermigrasi ke Jakarta sejak 1949.

Sensus yang dilakukan pada tahun 1961 bahkan menunjukkan bahwa 16% angkatan kerja di Jakarta bekerja sebagai pegawai negeri. Dan sebagai respon spasial atas semakin tingginya migrasi penduduk ke Jakarta, Kotapraja Jakarta Raya pada tahun 1950 telah bertambah luas menjadi tiga kali lipat dari batas kota yang lama.

**Gambar 1. Peta**  
 Jakarta Tahun 1965.  
 Area yang berwarna  
 agak gelap  
 merupakan  
 Area yang  
 dtambahkan ke  
 dalam kota Jakarta  
 pada tahun 1950  
 (Sumber : Lance  
 Castle, 1967 dalam  
 Blackburn 2011)



## MENGAPA MENYOROTI TATA KELOLA JAKARTA?

Pertanyaan yang mungkin terlintas di benak pembaca adalah, mengapa membahas tata kelola Jakarta? Apakah “tata kelola” itu? Apa signifikansinya mempertimbangkan hal ini dalam pembangunan kota? Bagaimana potret (naik-turunnya) tata kelola Jakarta dari waktu ke waktu? Apabila kita berasumsi

dengan hadirnya tata kelola kota yang baik<sup>2</sup>, maka bagaimana strategi agar seluruh (agenda) pembangunan Jakarta dapat membuahkan hasil yang maksimal?

Van Dijk (2000) mendefinisikan tata kelola kota sebagai upaya untuk mengkoordinasikan sekaligus mengintegrasikan aktivitas-aktivitas yang dilakukan pemerintah dan swasta dalam menangani permasalahan perkotaan yang dihadapi penduduknya demi menciptakan kota yang kompetitif, adil, dan berkelanjutan. Dari definisi tersebut, dapat dipahami bahwa kata kunci dari tata kelola adalah koordinasi/integrasi antar aktor. Tujuan yang hendak dicapai mungkin terkesan utopis, “kota kompetitif, adil, dan berkelanjutan”. *Perhaps, there’s no such place in the universe!* Akan tetapi, bagaimanapun juga, sekecil apapun langkah yang ditempuh, untuk Jakarta yang lebih baik harus dimulai sejak sekarang.

Argumen yang diberikan Cheema (1993) semakin memperkuat pentingnya kolaborasi<sup>3</sup> antar aktor dan multi sektor dalam pengelolaan kota, dengan menekankan perhatian pada aspek

---

<sup>2</sup> Alan Gilbert (2006) menceritakan betapa Bogota berhasil memberikan citra positif di antara kota-kota di Amerika Latin karena telah banyak terjadi perubahan kota, terutama sejak dipimpin oleh “*left-wing political party*”. Sementara literatur lain, seperti Seyedalhosseini (2016) menegaskan bahwa transparansi, akuntabilitas, dan partisipasi menjadi bagian tak terpisahkan dari penerapan konsep “*good urban governance*” yang secara langsung berimplikasi pada kinerja kota yang lebih baik.

<sup>3</sup> Mendiang Jane Jacobs (1916 – 2006) selalu menekankan pentingnya peran serta seluruh warga dalam kebijakan tata kelola kota, karena ia meyakini bahwa *cities have the capability of providing something for everybody, only because, and only when, they are created by everybody.*

ekonomi, lingkungan, partisipasi masyarakat, serta keadilan (Devas & Rakordi, 1993). *Lagi-lagi* kolaborasi antar aktor ditegaskan menjadi kata kunci tata kelola. Aspek sosial budaya, ekonomi, dan lingkungan juga menjadi indikator keberhasilan pengelolaan kota yang baik.

## **(TATA KELOLA) JAKARTA DARI MASA KE MASA**

### ***Jakarta pasca kemerdekaan***

Sejak kembalinya Pemerintah Republik dari Yogyakarta ke Jakarta pada tahun 1949, seketika itu juga rencana-rencana ambisius untuk membangun negara dan meningkatkan pelayanan publik dipersiapkan. Terimakasih kepada Sukarno yang telah menjadikan Jakarta sebagai “*playground*” bagi para insinyur sipil dan arsitek kala itu. Berbagai proyek prestisius berskala besar mulai direncanakan dan dibangun. Sebut saja, Monumen Nasional (Monas) yang memadukan konsep tradisional dan modernitas, Thamrin sebagai cikal bakal *Central Business District* (CBD) membentang dari Lapangan Merdeka menuju Jalan Sudirman dan Kebayoran Baru, Kompleks Asian Games di Senayan, Planetarium di Taman Ismail Marzuki, Revitalisasi Pasar Senen, pembangunan Sarinah sebagai pusat perbelanjaan pertama di ibukota, Masjid Istiqlal yang dinobatkan sebagai masjid terbesar se-Asia Tenggara, hingga Taman Ria Ancol.



Namun mimpi-mimpi Sukarno untuk menjadikan Jakarta menjadi (ibu)kota yang modern nampaknya tidak berjalan harmonis dengan upaya pengelolaan kotanya. Dinamisnya sistem politik kala itu semakin membuat urusan tata kelola, siapa bertanggungjawab apa, menjadi tidak jelas.

DPKS (Dewan Perwakilan Kota Sementara) yang dipilih sebelum 1955 beranggotakan orang-orang yang inkompeten. Partai politik kerap bersengketa dalam penentuan jumlah anggota mereka yang duduk dalam struktur dewan perwakilan tersebut. Sejak 1957, sistem politik Demokrasi Terpimpin yang diusung Sukarno mengalami penyesuaian sehingga membawa perubahan keanggotaan dewan. Banyak anggota DPKS Jakarta dari perwakilan partai tertentu yang dicopot.

Pemerintah Kotapraja Jakarta terdiri dari Walikota dan BPH (Badan Pemerintah Harian). Sebagai representasi dari eksekutif, Walikota (yang kemudian menjadi Gubernur) ditunjuk oleh dan bertanggungjawab kepada Menteri Dalam Negeri. Awalnya, BPH dipilih oleh DPKS. Namun sejak 1957 dan seterusnya, BPH ditunjuk oleh dan bertanggungjawab kepada Menteri Dalam Negeri. Seiring dengan pergantian kabinet, berganti-ganti pula kebijakan pemerintah pusat untuk Jakarta. Pergantian Walikota juga menjadi hal yang biasa, apalagi jika “aliran politik” sang Walikota berbeda dengan Menteri yang baru terpilih. Hal ini berimplikasi pada tidak kontinyunya tata kelola kebijakan Jakarta.

### ***Gubernur Ali Sadikin***

Ali Sadikin merupakan Gubernur Jakarta terakhir di masa kepemimpinan Presiden Soekarno. Dia dipilih karena sifat tegas dan kerasnya. Pada masanya, Jakarta dalam kondisi yang buruk, karena kondisi birokrasi serta kurangnya partisipasi masyarakat dalam perencanaan dan pelaksanaan pembangunan. Ali melakukan penataan pemerintahan kota serta melakukan terobosan-terobosan untuk meningkatkan kepercayaan masyarakat terhadap pemerintah.

Di masa Ali, Jakarta mengalami lonjakan jumlah penduduk pendatang yang berujung pada permasalahan urban yang klasik. Terobosan pengaturan kelembagaan dilakukan sebagai upaya perbaikan pelayanan fisik di Jakarta yang didukung oleh peningkatan perekonomian Indonesia pada masa itu. Salah satunya adalah dipecahnya Dinas Pekerjaan Umum menjadi beberapa dinas untuk menangani pembangunan fisik yang lebih spesifik, yaitu Dinas Tata Kota, Dinas Kebersihan, Dinas Pertamanan dan Dinas Pengawasan Pembangunan.

Salah satu program nyata Ali dalam mengatasi permasalahan permukiman adalah Program Perbaikan Kampung (*Kampung Improvement Program/KIP*), yang didanai oleh Bank Dunia dan Pemerintah Jakarta. Program ini bertujuan untuk menata perkampungan dengan perencanaan yang sesuai. Dilandasi adanya laju pemiskinan dan penurunan kualitas lingkungan hidup, program ini dicanangkan untuk memperbaiki kualitas

lingkungan permukiman, membangun suasana guna mendorong produktivitas hidup masyarakat Jakarta berpenghasilan rendah, serta penataan kota sesuai perencanaan sebagai landasan pengembangan di masa mendatang.

Di bidang ekonomi, Ali melakukan kebijakan yang cukup kontroversial pada masa itu, yaitu melegalkan perjudian. Menurut Ali, pajak dari bisnis perjudian ini akan lebih baik digiring sebagai salah satu penghasilan daerah. Selain itu, Ali juga melakukan lokalisasi pelacuran dan tempat hiburan malam sebagai salah satu pendapatan daerah. Kedua terobosan kontroversial ini mendapatkan kecaman dan penolakan dari berbagai pihak. Meskipun dengan berbagai kebijakan kontroversial dan gaya kepemimpinan yang keras, Ali mampu membawa Jakarta menuju pada kota metropolitan modern.

### ***Jakarta saat pemerintahan Sutiyoso***

Meloncat ke tahun 90an saat Sutiyoso berkuasa, Jakarta mengalami berbagai peristiwa bersejarah. Pada tahun 1997 sampai dengan 2007, Indonesia mengalami 5 (lima) kali perubahan presiden yang tentunya sangat berpengaruh terhadap kebijakan tata kelola Jakarta. Pada masa ini juga terjadi peralihan rezim, dari orde baru ke reformasi. Kondisi perekonomian, serta suhu sosial politik yang tidak stabil pada masa ini memberikan tantangan tersendiri dalam pengelolaan Jakarta. Terjadinya krisis

ekonomi dan ketidakstabilan kondisi politik memicu terjadinya kerusuhan besar di Jakarta pada tahun 1998, yang menyebabkan *chaos* bagi ibukota dan beberapa wilayah di Indonesia pada umumnya.

Pada masa pemerintahannya, Sutiyoso mampu membuat *gebrakan* kebijakan untuk memperbaiki masalah yang ditimbulkan akibat urbanisasi, yaitu kemacetan, dengan melahirkan ide pembangunan *Bus Rapid Transit* atau BRT (Trans Jakarta). Ide cemerlang Sutiyoso ini menjadi program yang cukup kontroversial meskipun ditentang berbagai pihak. Salah satunya adalah kritik karena pembangunan jalur busway mengurangi satu lajur jalan, sehingga mempersempit ruang bagi pengguna jalan lainnya. Saat ini, Trans Jakarta sukses menjadi salah satu solusi mengurangi kemacetan. Bahkan BRT Jakarta berhasil menjadi salah satu BRT yang memiliki jalur terpanjang di dunia dan menjadi rujukan bagi negara lain.

Dalam rangka “mengawal” pengembangan kota Jakarta sebagai megapolitan, pada tahun 2005 Sutiyoso membentuk tim evaluasi tata ruang wilayah. Tim ini merupakan kolaborasi antara pemerintah pusat, pemerintah daerah, perguruan tinggi, dan LSM yang bertugas mengevaluasi kinerja dan implementasi RTRW Jakarta untuk mengantisipasi rencana pembangunan *public transport*, jalan tol, Banjir Kanal Timur, dan stasiun intermoda. Dari sini, patut diapresiasi bahwa Sutiyoso telah merencanakan pembangunan yang komprehensif dan terpadu dengan konsep

megapolitan untuk kawasan Jakarta dan daerah-daerah sekitarnya. Jika konsep ini terus dikembangkan maka kolaborasi pengelolaan antar daerah ini akan mempermudah pengelolaan dampak urbanisasi dan *urban sprawl* di Jakarta dan sekitarnya.

Bahkan, sebagai bentuk *participatory planning* dalam tata kelola Jakarta, pada Maret tahun 2007 dibentuk mekanisme untuk mengkomunikasikan aspirasi masyarakat melalui layanan pesan singkat (SMS) yang bersifat satu arah dari masyarakat ke pemerintah.

Pada masa pemerintahan Sutiyoso, ide-ide cemerlang bermunculan, yang kemudian nantinya direalisasikan/dikembangkan lebih lanjut oleh Gubernur-gubernur penerusnya. Dapat dikatakan pada masa Sutiyoso-lah Jakarta bangkit menjadi Jakarta modern!

### ***Masa pemerintahan Fauzi Bowo (Foke)***

Fauzi Bowo (Foke) menjadi Gubernur Jakarta pada tahun 2007 sampai dengan 2012. Meskipun program-program mercusuar Foke tidak se-menonjol Gubernur lain, namun Foke dianggap berhasil melakukan beberapa perubahan signifikan terhadap sistem tata kelola Jakarta. Pada masa ini, sebagai salah satu strategi membentuk birokrasi efektif dalam pembangunan daerah yang dicantumkan dalam RPJMD 2007-2012, Foke berhasil melakukan restrukturisasi birokrasi pemerintah provinsi

DKI Jakarta dengan merampingkan nomenklatur organisasi. Dalam RPJMD periode ini juga sangat ditekankan konsep kolaborasi antar stakeholder dan masyarakat dalam pelaksanaan pembangunan.

Dalam rentang tahun pemerintahan Foke, banyak dilakukan pengusuran warga masyarakat untuk penertiban kawasan permukiman. Namun disayangkan, menurut beberapa ahli, program pembangunan rumah susun belum berhasil sesuai yang diharapkan karena banyak yang peruntukannya tidak tepat sasaran. Penanganan banjir dilakukan dengan salah satunya meneruskan program Gubernur sebelumnya yaitu pembangunan Banjir Kanal Timur. Pada masa Foke juga-lah inisiasi dimulainya pembangunan MRT dilakukan, yang kemudian diteruskan oleh Gubernur setelahnya.

### ***Masa pemerintahan Ahok***

Kebijakan-kebijakan yang dikeluarkan oleh Ahok pada masa pemerintahannya tahun 2014 sampai dengan tahun 2017 tidak bisa dipandang sebelah mata. Pada masa inilah terbangun sistem-sistem tata kelola baru yang cukup efektif mengatasi berbagai persoalan Jakarta. Ahok adalah Gubernur Jakarta pertama yang melakukan normalisasi beberapa sungai untuk mengatasi banjir Jakarta. Program ini tak hanya mengatasi banjir namun juga berhasil menjadikan sungai-sungai di Jakarta lebih bersih dan

lebih rapi. Pada masa Ahok pula, dikeluarkan ijin untuk meneruskan program reklamasi teluk Jakarta yang kontroversial.

Selain itu, untuk mengatasi permasalahan bangunan ilegal di Jakarta, Ahok melakukan relokasi permukiman kumuh diantaranya di Kampung Pulo, Kalijodo, Bukit Duri, Pasar Ikan, dan beberapa tempat lain. Sebagai salah satu solusi permukiman, Jakarta menerapkan kerjasama dalam pembangunan rumah susun, baik rusunawa maupun rusunami dan apartemen.

Dalam RPJMD Jakarta 2013-2017, untuk merealisasikan misi mewujudkan Jakarta sebagai kota modern yang tertata sesuai RTRW, dilakukan strategi pembangunan kawasan ekonomi strategis yang menghubungkan pusat-pusat kegiatan dengan tempat bermukim masyarakat melalui *Transit Oriented Development* (TOD). Pada periode Ahok pula, untuk memfasilitasi interaksi warga masyarakat, Jakarta cukup sukses melakukan pembangunan ruang terbuka hijau dan ruang publik ramah anak.

Di sektor transportasi, Jakarta meneruskan kembali sistem transportasi massal dengan pembenahan jalur-jalur busway, sistem pengelolannya, serta mengintegrasikan berbagai moda transportasi. Pada masa ini juga dilakukan awal pembangunan MRT di Jakarta. Untuk mewujudkan sistem transportasi yang inklusif, direncanakan pembangunan sarana transportasi terintegrasi yang ramah bagi kaum penyandang *difable*. Namun demikian, sampai dengan saat ini tampaknya program ramah *difable* ini belum sepenuhnya terealisasi mengingat rata-rata

fasilitas transit BRT di Jakarta masih belum cukup memadai bagi mereka.

Penataan kelembagaan dan organisasi juga menjadi salah satu aksi *kongkrit* implementasi RPJMD pada masa Ahok. Ahok merupakan salah satu Gubernur Jakarta yang cukup perhatian untuk membentuk sistem pemerintahan yang bersih, bebas korupsi dan transparan. Salah satunya yang telah terbukti direalisasikan dan cukup efektif adalah pelaksanaan tata laksana pemerintahan yang transparan dan akuntabel dengan menerapkan *e-budgeting* dan *e-katalog*. Hal ini merupakan elemen yang kurang mendapatkan perhatian di masa-masa pemerintahan Jakarta sebelumnya. Ditambah lagi dengan berhasil diterapkannya sistem untuk memwadahi partisipasi masyarakat melalui mekanisme pengaduan berbasis sistem informasi yang *real-time* (aplikasi *Qlue*).

Optimalisasi penataan ruang dengan peningkatan mekanisme serta peran pemangku kepentingan juga menjadi agenda Jakarta pada masa 2013-2017, didukung dengan pengembangan sistem informasi spasial dan penataan lingkungan hidup. Namun demikian, tampaknya konsep kolaborasi penataan ruang dengan wilayah-wilayah sekitar Jakarta masih belum menjadi agenda prioritas Jakarta dalam penataan ruangnya.

Sebagai salah satu upaya mengatasi keterbatasan dana pemerintah daerah, di masa pemerintahannya Ahok dianggap cukup berhasil dalam menggandeng pihak swasta dengan



mekanisme *Public Private Partnership* (PPP) dan *Corporate Social Responsibility* (CSR) dalam merealisasikan program-program pembangunan di Jakarta. Sebagai contohnya, pembangunan ruang terpadu ramah anak, pembangunan RTH Kalijodo serta pembangunan Simpang Semanggi yang bekerjasama dengan berbagai perusahaan multinasional.

### ***Masa pemerintahan Anies-Sandi***

Mengingat Anies Baswedan baru saja menjadi Gubernur Jakarta pada tahun 2018, program-program unggulan Anies masih sebatas konsep yang belum terealisasikan. Seperti yang tercantum dalam Rancangan RPJMD 2018-2020 dinyatakan bahwa strategi pembangunan jangka menengah Jakarta ditekankan dalam 3 (tiga) hal, yaitu keadilan dan keberpihakan (inklusivitas<sup>4</sup>), orientasi pada warga dan interaksi, serta sistem dan institutionalisasi solusi.

Berbeda dengan program-program Ahok yang berorientasi pada pembangunan fisik, Anies lebih menekankan pada pembangunan non-fisik. Pembangunan Sumber Daya Manusia (SDM) tampaknya

---

<sup>4</sup> Mengamati perkembangan berbagai media yang menyoroti tata kelola kebijakan Jakarta pada masa kepemimpinan Anies – Sandi, isu inklusivitas kerap menjadi perdebatan. Para *netizen* berpendapat Anies – Sandi hanya berpihak pada kelompok tertentu, golongan tertentu, bahkan terkesan tidak mempedulikan etnis tertentu. Padahal jika menengok ke belakang, Hendrik E. Niemeijer (2005) mengatakan bahwa Batavia sejak dahulu sudah sangat multikultur. Selain pribumi, banyak pula pendatang dari Cina, India, Melayu, dan negara lain yang datang ke kota ini.

menjadi salah satu penekanan dalam program Anies. Meneruskan Gubernur sebelumnya, Anies tetap berkomitmen untuk menyempurnakan program kartu jakarta pintar (KJP) dan kartu jakarta sehat (KJS).

Untuk menangani permasalahan klasik Jakarta, banjir, kemacetan dan perumahan, Anies-Sandi menjanjikan beberapa program. Penanganan banjir dari hulu direncanakan akan berkolaborasi dengan pemerintah provinsi Jawa Barat melalui pengembangan wilayah tangkapan air. Sedangkan di kawasan hilir, akan dilakukan program biopori, program pembangunan serapan air di ruang-ruang publik, pengelolaan air limbah dan pengurangan bangunan di wilayah yang mengalami penurunan muka tanah (*land subsidence*). Komitmen penghentian proyek reklamasi Jakarta juga menjadi salah satu agenda masa pemerintahan ini, (meskipun beberapa hari belakangan telah dibentuk badan khusus<sup>5</sup> yang bertugas menangani isu ini).

Sementara itu, untuk program perumahan yang terjangkau, Gubernur saat ini menjanjikan program hunian terjangkau dan DP Nol Rupiah. Selain “janji” kontroversial ini, beberapa janji lain diantaranya program kampung susun, kampung deret, program

---

<sup>5</sup> Untuk urusan reklamasi, kompleksnya tatanan kelembagaan serta nuansa politis cukup mendapat perhatian banyak pihak. Semoga lembaga ini dapat tuntas mengurai permasalahan agar secepatnya mengatasi persoalan di utara Jakarta. Inspirasi dari New Orleans, Tokyo, Korea Selatan yang telah berhasil mereklamasi, menyediakan lahan untuk permukiman dan bisnis, disamping mengatasi banjir akibat *sea level rise* dapat dijadikan *best practices*.

penataan kampung, program mempermudah investasi rumah susun, serta program bank tanah, yaitu intervensi jual beli tanah oleh pemerintah untuk pemanfaatan pembangunan sebagai salah satu upaya pengendalian harga tanah.

Tak seperti Gubernur terdahulu yang *concern* dengan pembenahan sarana transportasi, Anies-Sandi tidak memiliki janji kerja yang *kongkrit* untuk mengatasi permasalahan kemacetan Jakarta. Namun demikian, dalam Rancangan RPJMD dicantumkan strategi mewujudkan sarana transportasi yang memadai, terintegrasi dan terjangkau bagi seluruh warga. Penanganan permasalahan kemacetan ini ditekankan dengan optimalisasi *modal share* pada *public transport*, program penertiban lalu lintas dan peningkatan jalan dan jembatan.

Terobosan kelembagaan Jakarta era 2018 dinyatakan dalam Rancangan RPJMD dengan pemantapan organisasi pemerintah, diantaranya pemberian wewenang proporsional sesuai tugas dan fungsi, pemantapan akuntabilitas layanan publik dan pemantapan struktur birokrasi, hubungan antar lembaga, BUMD dan swasta. Ditambahkan dalam janjinya, akan dikembangkan pelibatan masyarakat dalam setiap tahapan kebijakan dari perencanaan, pelaksanaan hingga pengawasan sebagai salah satu bentuk partisipatori.

### **EKSPERIMENTASI KEBIJAKAN TATA KELOLA KOTA (*URBAN EXPERIMENT*)**

Memperhatikan narasi evolusi (tata kelola) Jakarta tersebut, apakah pembaca termasuk “saksi sejarah” yang mengalami sendiri jatuh-bangunnya Jakarta di awal republik berdiri hingga sekarang? Apabila kita perbandingkan dengan teori tata kelola yang dikemukakan sebelumnya, apakah sudah ada kesesuaian antara teori dan praktiknya?

Berbicara soal Jakarta, tak akan habis rasanya perdebatan di ranah praktik dan akademik. Dari beberapa literatur dan jurnal yang ada, disandingkan dengan dinamika evolusi tata kelola Jakarta beserta *governance model* yang telah dipraktikkan seluruh Gubernur yang pernah memimpin Jakarta, penulis sepakat dengan yang dikatakan oleh Pierre (1999) bahwa tata kelola kota tak akan terpisahkan dari sistem politik, ekonomi, dan nilai-nilai sosial saat sebuah rezim berkuasa. Kapabilitas lembaga-lembaga (dinas, badan, hingga lembaga pemerintah terendah di tingkat masyarakat) yang ada (saat itu) juga berperan penting dalam menentukan seberapa cepat kebijakan sang Gubernur dieksekusi.

Lantas, inovasi/terobosan apa yang harus dilakukan untuk dapat mengakselerasi pemecahan masalah tata kelola Jakarta dengan kondisi *governance landscape* yang ada? Sebagaimana telah disinggung di awal, konsep “*urban experiment*” yang mengedepankan inisiatif lokal untuk kemudian digulirkan menjadi

“bola salju” yang besar dan dikolaborasikan antar pemerintah kota di lingkungan DKI Jakarta (atau bahkan dengan kota-kota di sekitar Jakarta yang selama ini tumbuh menjadi kota akibat aglomerasi Jakarta) dapat menjadi solusi. Buera, Monge-Naranjo, dan Primiceri (2011) dalam Callander & Harstad (2015) mengemukakan bahwa belajar dari keberhasilan dan kegagalan tata kelola wilayah yang memiliki karakteristik serupa mampu memberikan dampak positif pada pertumbuhan ekonomi; maka berbagai keberhasilan dan kegagalan tata kelola Jakarta hingga saat ini, dirasa membuka peluang diaplikasikannya konsep ini.

Arah kebijakan Gubernur yang kemudian wajib diterjemahkan secara operasional oleh para Walikota, diharapkan dapat memberikan “arena” bagi masing-masing kotamadya untuk melakukan inovasi tata kelola dalam mengatasi masalah perkotaan di wilayahnya (dengan tetap merujuk pada RPJMD). Inovasi yang dianggap paling berhasil dan paling banyak memberikan *benefit* bagi warga akan menjadi *lessons learned* bagi kotamadya lain untuk diterapkan di masing-masing wilayahnya. Dengan penerapan konsep ini, maka pemerintah propinsi akan diuntungkan karena akan muncul berbagai inovasi kebijakan di tingkat lokal.

Inovasi tata kelola yang dianggap berhasil, kemudian akan direplikasi oleh kotamadya lain secara bertahap, hingga pada akhirnya akan menjadi kebijakan pemerintah propinsi DKI Jakarta untuk diterapkan (menjadi *mainstream*) di seluruh wilayah

Jakarta. Dari hasil pengukuran kinerja, maka berbagai insentif dapat diberikan untuk meng-*encourage* munculnya inovasi yang lebih masif. Bentuk-bentuk insentif tersebut, misalnya : *Best Mayor Award, Best Kampung Award, Jakarta's Best Park, Jakarta's Zero Flooded Areas, dll* yang bersifat penghargaan atas kompetisi inovasi, atau dapat pula yang bersifat pembinaan seperti pemberian bantuan teknis/pembiayaan untuk menggiatkan aktivitas ekonomi UMKM warga, pembangunan *co-working space* dan training/inkubasi bagi *start-up* muda, dll.

Lantas, apa tantangan yang mungkin dihadapi, serta bagaimana strategi agar eksperimen kebijakan tata kelola tersebut berhasil?

**Pertama**, seperti diungkapkan oleh Callander & Harstad, (2015) bahwa pendelegasian wewenang kepada pemerintah kotamadya untuk berinovasi berpotensi menimbulkan beberapa tantangan. Mengingat karakteristik masing-masing wilayah kotamadya di Jakarta memiliki kemiripan, maka potensi kompetisi antara satu kotamadya dengan yang lain sangat besar. Meskipun untuk hal ini bisa dimanfaatkan oleh Gubernur sebagai indikator kinerja para Walikota.

**Kedua**, Jon Pierre, seorang profesor ilmu politik dari *University of Gothenburg* Swedia menyarankan perlunya semacam "konsensus" dengan warga Jakarta secara luas. Ia menyebutnya dengan istilah "aliansi" antar aktor-aktor sosial ekonomi politik yang tidak terbatas oleh deliniasi wilayah, dan apakah "aliansi"

para aktor ini mau turut serta dalam proses eksperimen kebijakan yang dikeluarkan oleh Gubernur.

**Ketiga**, karena sifatnya inovasi, maka potensi kegagalan tetap ada. Faktor penyebab kegagalan tersebut dapat berasal dari dalam (*governance landscape* di lingkungan pemerintah kota dan propinsi), atau yang berasal dari luar (kebijakan dan pengaruh pemerintah pusat). Susan Blackburn, seorang peneliti sejarah politik Indonesia dari Monash University pernah berujar, bahwa kala itu Gubernur Ali Sadikin hanya mampu membenahi lingkungan fisik perkotaan Jakarta, sementara di saat yang bersamaan, kebijakan nasional sangat mungkin mengancam seluruh hasil karyanya.

**Keempat**, dengan *governance landscape* yang kompleks, disamping tata kelola Jakarta sangat dipengaruhi oleh kebijakan rezim yang berkuasa, tantangan lain juga muncul dari kota-kota di sekeliling Jakarta. Perbedaan paradigma perencanaan pembangunan, perbedaan visi-misi dan kebijakan sang gubernur/walikota akan berimplikasi pada tata kelola kota Jakarta. Karena Jakarta-lah, kota-kota tersebut hadir, dan saling “berbagi dampak” secara timbal balik seharusnya disadari oleh para pemimpin daerah tersebut. Gejala ini sudah banyak diulas dalam berbagai literatur, seperti : perubahan konversi lahan di daerah peri-urban Jakarta (Winarso, dkk. 2015) sebagai tempat bertumbuhnya kluster industri (Hudalah & Firman, 2012),

permukiman, komersial dan infrastruktur yang menimbulkan eksternalitas (Firman, dkk. 1994).

## MENJAWAB TANTANGAN MEWUJUDKAN KOTA BERKELAS DUNIA

Saat ini, Jakarta tengah berkembang menjadi “megahubs”<sup>6</sup>. Berkaca dari beberapa dokumen yang dirilis lembaga-lembaga internasional berikut, ada baiknya jika kita perhatikan sejenak hasilnya.

**Tabel 1. Tantangan tata kelola Jakarta saat ini dan kedepan**

No	Tantangan tata kelola	Sumber dan tahun
1	Jakarta termasuk salah satu kota dengan kenaikan <i>inequality</i> tertinggi selama kurun waktu 2000 – 2014. Trend kenaikannya disejajarkan dengan Bangkok.	<i>World Cities Report, 2016</i>
2	Jakarta digolongkan sebagai “Megahubs” dan telah berkembang pesat selama	<i>JLL World Cities: Mapping the Pathways to</i>

<sup>6</sup> JLL (2018) memberikan predikat ini karena (bersama beberapa kota lain, seperti Bangkok, Sao Paolo, Mumbai, Manila, dll) Jakarta tergolong “exceptionally large cities in emerging economies that have become impressive centers of business services and retail”.



No	Tantangan tata kelola	Sumber dan tahun
	<p>beberapa dekade terakhir. Fungsi-fungsi utama yang harus terus dikembangkan antara lain : pusat bisnis dan jasa keuangan, <i>real estate</i>, menjadi <i>headquarters</i> beberapa perusahaan multinasional, serta perbaikan signifikan pada sektor pendidikan tinggi, IPTEK, dan kesehatan.</p>	<i>Success, 2018</i>
3	<p>Dengan pertumbuhan GDP sebesar 5,42% pertahun, dapat dikatakan pertumbuhan ekonomi Jakarta sangat baik. Namun demikian, Lloyd’s City Risk Index 2015 – 2025 mencatat beberapa risiko yang kemungkinan terjadi pada kota ini. Risiko tersebut antara lain : <i>sovereign default, human pandemic, market crash, gempa bumi, dan terorisme.</i></p>	<i>Lloyd’s City Risk Index 2015 – 2025</i>

Selain itu, di tataran nasional, Indonesia patut berbangga karena berbagai “prestasi” di tingkat global telah diraih belakangan ini. Sebut saja, naiknya peringkat daya saing nasional, membaiknya

iklim investasi (seiring membaiknya kualitas infrastruktur dan layanan birokrasi) sehingga beberapa lembaga pemeringkatan seperti Moody's dan Standard & Poor's memberikan predikat "Layak Investasi". Apa implikasinya? Sudah pasti, semakin banyaknya investasi yang masuk akan membawa angin segar bagi peningkatan pendapatan masyarakat dan pajak sebagai salah satu instrumen pembiayaan pembangunan. Lantas, apa implikasinya untuk Jakarta?

Sebagai ibukota yang merangkap pusat pemerintahan dan pusat bisnis, Pemerintah DKI Jakarta perlu meresponnya dengan optimal. Gubernur dan para Walikota harus terus berinovasi meningkatkan kualitas birokrasi (yang semakin cepat melayani) dan layanan infrastruktur (baik berupa peningkatan kualitas infrastruktur dasar, kehandalan infrastruktur fisik, hingga kelancaran teknologi informasi dan komunikasi). Secara sederhana, di era *disruption* berbasis serba digital ini, seluruh layanan publik seharusnya berbasis teknologi. Dan inovasi tata kelola berbasis teknologi tersebut dapat dimanfaatkan untuk semakin meningkatkan kinerja pembangunan kota!

Jakarta sesungguhnya telah mulai merubah diri dengan berbagai terobosan kebijakan tata kelola kotanya. Seperti halnya pada masa pemerintahan Jokowi-Ahok yang melakukan peningkatan layanan dasar dan sosial masyarakat, penanganan terpadu permasalahan banjir, termasuk penataan dan normalisasi waduk pluit dan Ria Rio. Kebijakan ini dipandang berhasil dan dapat

menjadi contoh bagi wilayah lain di Indonesia. Dengan berkaca dari negara berkembang lain yang berhasil dalam pelayanan air minum seperti Phnom Penh dan Hanoi, Kota Jakarta telah melakukan langkah awal yang tepat.

Dengan memanfaatkan konsep *urban experiment*, kota-kota di Jakarta bisa melihat berbagai kota lain di dunia yang telah berhasil melakukan terobosan pengelolaan kota, dan menggunakan konsep dan pengalaman kota-kota tersebut sebagai *lessons learned*. Namun, berbagai hal yang terkadang dilupakan dan berpotensi mengakibatkan ketidakberhasilan adalah kecenderungan untuk hanya “meniru”, tanpa memperdulikan adanya perbedaan karakteristik masing-masing wilayah (Evans, Karvonen & Raven, 2016). Sehingga, belajar dari keberhasilan dan kegagalan, menganalisis aspek-aspek yang mempengaruhi sebaiknya dilakukan daripada hanya sekedar meniru saja.

Kelima kota di Jakarta sebaiknya berfokus pada potensi dan permasalahan di masing-masing wilayah terlebih dahulu sebelum menerapkannya di wilayah lain. *Adjustment* terhadap inovasi kota lain dilakukan berdasarkan karakteristik unik masing-masing kota sebelum dilakukan penerapan. Terobosan lain yang dapat dilakukan untuk memperbaiki kesalahan penerapan konsep *urban experiment* adalah kolaborasi antar kota atau *collaboration between cities*. Kolaborasi antar kota dilakukan untuk saling *sharing* mengenai pengetahuan dan pengalaman masing-masing

kota, sehingga satu kota dapat belajar melalui kolaborasi dengan kota lain. Selain itu, konsep ini selain memungkinkan adanya inovasi melalui *knowledge sharing*, juga memberikan manfaat dari adanya terobosan yang dibuat secara kolektif antar wilayah. Sehingga masing-masing kota di Jakarta dan kota-kota sekitarnya dapat berkolaborasi dan membentuk komitmen bersama dalam melakukan terobosan-terobosan tata kelola kota.

Selain itu, untuk mengatasi permasalahan ketidaksinkronan sistem tata kota wilayah dengan sistem di tingkat pemerintahan di atasnya, seperti yang terjadi di masa Ali Sadikin, dapat dilakukan pengelolaan kota dengan *multi-level governance*. Penerapan konsep ini mengharuskan adanya kolaborasi dan koordinasi antara pemerintah kota dengan pemerintah propinsi dan nasional. Pemerintahan mendukung dan memfasilitasi eksperimen yang dilakukan pada level di bawahnya sesuai dengan kondisi masing-masing wilayah. Sebagai contoh, pemerintah propinsi menyediakan sumber daya, ruang dan fleksibilitas bagi kota-kotanya untuk berinovasi dan bereksperimen, serta memfasilitasi proses saling *sharing* antar kotanya. Selain itu, pemerintah propinsi juga membuat formulasi kebijakan untuk memberikan target bersama bagi kota-kota tersebut, sehingga permasalahan kota yang lebih luas dapat sekaligus teratasi.

Perbedaan kebijakan tata kelola kota Jakarta dengan propinsi/kabupaten/kota di sekitarnya seharusnya diantisipasi

dengan merangkai dokumen-dokumen perencanaan pembangunan kota dalam sebuah “masterplan” wilayah megapolis yang tidak terdelineasi oleh batas-batas administratif. Semangat menjadikan Jakarta sebagai “*megahubs*” tanpa didukung oleh sinkronisasi dan integrasi kebijakan tata kelola kabupaten/kota di area Jabodetabek (dan kabupaten/kota di sekitarnya) menjadi tidak ada gunanya. Karena seperti yang dikatakan oleh mending Jane Jacobs, “*kota dapat melayani semua orang jika (dan hanya jika) kota tersebut juga dibangun (atas kolaborasi) bersama*”.

Kami meyakini, buku yang sempurna adalah buku yang tidak pernah ditulis. Dan sebagaimana semangat Bung Karno dalam memberikan sentuhan perubahan fisik dan tata kelola ibukota selepas masa kolonial dahulu, kami juga ingin mempersembahkan karya kecil ini untuk “hadiah” ulang tahun ibukota yang ke-491, semata-mata agar Jakarta tetap berdiri tegak menjadi mercusuar pembangunan nasional. Dan Jakarta, pasti bisa!

**Kepustakaan :**

<https://news.okezone.com/read/2017/10/13/338/1795022/tak-lepas-dari-prestasi-dan-kontroversi-ini-dia-gebrakan-tiga-gubernur-jakarta>

<https://finance.detik.com/berita-ekonomi-bisnis/d-3484405/simpang-susun-semanggi-dibangun-tanpa-bebani-uang-rakyat-dki>

<https://metro.tempo.co/read/746540/ahok-pembangunan-rth-kalijodo-pakai-dana-swasta>

<http://jakartamajubersama.com/>

<https://news.detik.com/berita/448887/sutiyoso-bentuk-tim-evaluasi-godok-jakarta-megapolitan>

<https://metro.tempo.co/read/283160/tiga-tahun-mempimpin-foke-prijanto-dapat-nilai-5>

<https://www.bi.go.id/en/iru/market-data/indonesian-sovereign-rating/Default.aspx>

Blackburn, S (2011). *Jakarta : Sejarah 400 Tahun*, Masup Jakarta, Depok.

Buera, Monge-Naranjo, dan Primiceri (2011) dalam Callander, S., & Harstad, B. (2015). *Experimentation in federal systems. Quarterly Journal of Economics* (Vol. 130).

<https://doi.org/10.1093/qje/qjv008>

- Cheema, G.S. (ed.) (1993). *Urban Management, Policies and Innovations in Developing Countries*, Praeger, Westport, CT.
- Devas, N. & Rakodi, C. (eds.) (1993). *Managing Fast Growing Cities, New Approaches in Urban Planning and Management in the Developing World*, Longman, Essex.
- Evans, J. et.al (eds.) (2016). *The Experimental City*, Routledge, Oxford.
- Firman, T. dkk. (1994). *The challenges to sustainable development in Jakarta metropolitan region*, Habitat International, Vol. 18, Issue 3, pp. 79-94.
- Gilbert, A. (2006). *Good Urban Governance: Evidence from a Model City?*, Bulletin of Latin America Research Vol. 25 Issue 3. <https://doi.org/10.1111/j.0261-3050.2006.00204.x>
- Healey, P. (2004). *Creativity and Urban Governance*, Policy Studies, Volume 25, No. 2.
- Hilman, I. (2008). *Program Perbaikan Kampung: Proyek Muhammad Husni Thamrin di Jakarta Tahun 1969 – 1979*, Skripsi, Prodi Ilmu Sejarah UI, Depok.
- Hudalah, D. & Firman, T. (2012). *Beyond property: Industrial estates and post-suburban transformation in Jakarta Metropolitan Region*, Cities, Vol. 29, pp. 40 – 48.
- JLL. (2018). *World Cities: Mapping the Pathway to Success*, Jones Lang Lasalle IP, Inc. and The Business of Cities Ltd, Chicago.

Lloyd's, (2015). *Lloyd's City Risk Index 2015 – 2025*, Lloyd's & Cambridge Centre for Risk Studies.

Niemeijer, H.E. (2012). *Batavia : Masyarakat Kolonial Abad XVII*, Masup Jakarta, Depok.

Pierre, J. (1999). *Models of Urban Governance: The Institutional Dimension of Urban Politics*, Featured Essay, Urban Affairs Review, 34:372-96.

UN-Habitat (2016). *World Cities Report*, UN-Habitat, Nairobi.

van Dijk, M.P. (2000). *Summer in the city, decentralisation creates new opportunities for urban management (inaugural address)*, Erasmus University and Institute for Human Settlements, Rotterdam.

Widyaningrum, P., dkk. Peranan Ali Sadikin dalam Pembangunan Kota Jakarta Tahun 1966 - 1977, <http://download.portalgaruda.org/article.php?article=80336&val=4059>

WInarso, H. dkk. (2015). *Peri-urban Transformation in the Jakarta metropolitan area*, Habitat International Vol. 49, pp. 221-229.

\*\*\*\*\*



# Paradigma Kota Pekanbaru menuju kota berbudaya Melayu:

Kajian kebijakan dan kekuasaan dalam mewujudkan citra kota

Gun Faisal

31

## Kota-kota yang terbentuk dari kekuasaan

Perencanaan suatu kota tidak akan lepas dari kekuasaan dan kebijakan. Kota-kota kuno zaman dahulu pun tercipta dari kekuasaan dan kebijakan pemimpin pada saat itu. Kota Babilon merupakan salah satu kota tertua di dunia dan berkembang pesat menjadi sebuah kota terbesar di zaman tersebut, dimana Babilon dibangun oleh penguasa pada saat itu yaitu Nebukadnezar II. Pada masa pembuatan Piramida, atas perintah Firaun terbentuklah kota-kota disekitar pembangunan piramida. Selanjutnya Kota Athena yang merupakan pusat dunia barat pada zamanya, yang digantikan oleh Roma pada akhir masa kekuasaan Julius Caesar dan setelahnya menjadi kota yang besar. Kota kuno terakhir Konstantinopel (Istambul, Turki) pada tahun 303 M juga merupakan kota yang tercipta atas perpindahan kekaisaran Romawi.

Menurut Rapoport dalam Faisal dan Wihardiyanto (2014), sebuah kota adalah suatu permukiman yang relatif besar, padat, dan permanen, terdiri dari kelompok individu-individu yang heterogen dari segi kondisi sosial. Sebuah Permukiman dari segi ciri-ciri morfologis tertentu, atau bahkan kumpulan ciri-cirinya, melainkan dari segi suatu fungsi khusus ~ yaitu menyusun sebuah wilayah dan menciptakan ruang-ruang efektif melalui pengorganisasian sebuah daerah pedalaman yang lebih besar berdasarkan hirarki-hirarki tertentu.

Kita lihat saja gemerlapnya kota Paris, identitas kota tersebut berkaitan dengan sejarah perkembangannya dengan wajah kota yang didominasi oleh bangunan-bangunan kuno dari zaman abad pertengahan sampai dengan abad-19. Beralih ke kota Las Vegas yang tidak pernah mati di malam hari, ciri kota Las Vegas adalah bangunan-bangunan dengan berbagai bentuk yang fanciful dan lampu neon warna-warni yang gemerlap di malam hari.

Pola perencanaan kota itu sendiri dibangun atas 4 dasar; dasar fisik, dasar ekonomi, dasar politik dan dasar sosial (Catanese dan Snyder, 1996). Begitu juga dengan wajah Jakarta, ketika Indonesia merdeka, presiden Soekarno menginginkan wajah baru Jakarta sebagai ibu kota negara, bentuk Jakarta berbenah, bangunan megah dibangun untuk menunjukkan eksistensi. Disini terlihat dari politik yang ingin ditunjukkan sang Proklamator dalam menunjukkan citra kota sebagai negara yang merdeka.

Bergeser ke-era orde baru, presiden Soeharto juga merubah citra kota dengan kebijakan PELITA, pembangunan lima tahun. Dalam masa itu tidak terlalu nampak perubahan wajah kota, selain mengisi kekosongan dalam pembangunan saja. Sedangkan ketika reformasi dengan adanya otonomi daerah, wajah kota masing-masing daerah berubah. Kabupaten-kabupaten baru akibat otonomi tersebut juga menciptakan kota-kota baru di Indonesia.

Pekanbaru merupakan salah satu kota yang berkembang pesat, perubahan kota yang berawal dari sebuah Bandar Senapelan. Kota Pekanbaru yang telah berusia lebih dari 234 tahun juga pernah menjadi ibu kota Kerajaan Siak dibawah kepemimpinan sultan Siak ke-4, Sultan Alam, bergelar Sultan Alamuddin Riayat Syah (1761-1766). Pada masa inilah cikal bakal kota Pekanbaru. Kemudian menjadi ibu kota provinsi Riau yang mencakup wilayah Riau Daratan dan Riau Kepulauan, serta selanjutnya tetap menjadi ibu kota provinsi Riau setelah Riau Kepulauan memisahkan diri secara geografis.

Menilik perkembangan Pekanbaru selain menjadi sebuah kota yang secara perekonomian berkembang, serta secara budaya yang juga ingin menjadi sebuah pusat kebudayaan Melayu. Kota Pekanbaru juga berkembang secara arsitektur. Bangunan-bangunan bertingkat mulai terelihat berdiri di kota ini, ciri-ciri

yang dianggap ke-melayuan atau representasi arsitektur lokal mulai disuguhkan.

Tulisan ini akan membahas tentang perkembangan kota Pekanbaru dilihat dari lokalitas arsitekturnya yang di kenal dengan Arsitektur Melayu. Bagaimana perkembangan kota Pekanbaru menuju sebuah kota yang menampilkan lokalitas dengan citra Arsitektur Melayu melalui kebijakan-kebijakan yang dilakukan oleh pemilik tampuk kekuasaan. Melihat sejarah sebelumnya tentang pembentukan Kota-kota kuno di dunia dengan kebijakan dari penguasa atau pemimpin, kota pekanbaru juga dibentuk dari kekuasaan pemimpin melalui kebijakan ataupun peraturan daerah / PERDA.

### **Kebijakan pemerintah dalam mewujudkan citra Kota Pekanbaru**

Pada tahun 1992 masa pemerintahan Orde Baru, salah satu kebijakan yang muncul pada kota Pekanbaru melalui dinas tata kota dengan adanya penggunaan nama 'Intan' (Indah Tertib dan Nyaman), oleh karena itu atap bangunan dibuat segitiga menyerupai bentuk intan. Lanjut pada era Reformasi, rasa otonom dan lokal melalui undang-undang otonomi daerah tahun 1999, desentralisasi kekuasaan ke daerah otonom. Pada masa ini kekuasaan sangat dominan dalam menampilkan lokalitasnya, dilanjutkan setahun setelahnya, pada tahun 2000 melalui Perda No. 14/2000 tentang elemen bangunan melayu, atap, selembayung dan ornamen yang digunakan dalam perancangan bangunan. Pada masa ini kota Pekanbaru sebagai inti budaya Melayu di wilayah Riau, dan menjadikan arsitektur Melayu sebagai referensi arsitektur utama, rekonstruksi identitas dan wilayah lokal, penggunaan Bahasa Melayu, Agama Islam dan Adat Istiadat, serta konsepsi Budaya Melayu sebagai pemersatu berbagai kelompok etnis.

Pada tahun 2004 batas administrasi provinsi Riau dibagi menjadi dua wilayah administratif terpisah, Provinsi Riau di pantai timur Sumatra dengan ibu kota Pekanbaru, serta Provinsi Kepulauan Riau dengan ibu kota di Tanjung Pinang. Kemudian tahun 2007 mulai adanya re-konsepsi terhadap istilah Melayu di Riau. Re-konsepsi tersebut dengan adanya istilah Budaya Melayu, Islam dan Modern. Perda nomor 7 tahun 2012 mengatakan bahwa Walikota dapat menugaskan bangunan khusus untuk mengadopsi arsitektur Melayu. Disini dikatakan bahwa Walikota dapat mengatur seperti apa arah kebijakan pembangunan terkait dengan citra atau bentuk arsitektural. Kemudian pada tahun 2015 peningkatan terhadap konsepsi tersebut menjadi “Riau Home of Malay”, serta menjadikan Pekanbaru sebagai ‘Pusat Budaya Melayu’.

Sejalan dengan konsepsi tersebut, visi pembangunan kota pekanbaru pun sesuai dengan tujuan tersebut. Yaitu untuk mewujudkan kota Pekanbaru sebagai pusat perdagangan dan jasa, pendidikan, dan budaya Melayu menuju masyarakat yang makmur dan iman yang berdasarkan pada Tuhan YME. Dengan Misi pengembangan kota, yaitu untuk menjadikan kota Pekanbaru sebagai pusat kebudayaan Melayu, antara lain akan diarahkan pada tampilan fisik bangunan yang mencerminkan identitas, budaya, dan konsolidasi kehidupan adat yang berkembang yang digali dari nilai-nilai luhur adat istiadat Melayu. Kita lihat bagaimana kebijakan pemimpin mempengaruhi slogan kota. ‘Kotaku Kotamu dan Kotakita’, slogan ini pada masa pemerintahan Walikota Oesman Effendi Apan, tahun 2000. Tahun 2001 ‘Kotaku, Kotamu, dan Kota Kita Bertuah’, yaitu slogan pada masa pemerintahan Herman Abdullah. Tahun 2012 pada masa Walikota Firdaus slogan berubah menjadi ‘Metropolitan Madani’ dan kembali Firdaus merubah slogan kota Pekanbaru pada tahun 2016 menjadi ‘*Madani Smart City*’.

Keputusan kebijakan yang digunakan selama masa pemerintahan di atas, seperti slogan atau motto yang dilegalisir pada awal pemerintahan merupakan suatu upaya untuk mencari peluang kolektif yang signifikan dengan menggunakan perangkat hubungan sosial lokal tertentu sebagai titik awal yang logis. Simbol perubahan yang didasarkan pada klaim tertentu yang dapat bertindak sebagai kekuatan untuk perubahan guna mewujudkan pembaruan. Sebagai titik awal, penggunaan slogan bukan hanya sesuatu yang terlihat, tetapi juga mencerminkan dan memfokuskan berbagai macam fakta sosial dan menjadi panduan bagi orang lain. Sesuatu yang dapat memainkan peran untuk menciptakan kembali simbol kolektif ke seluruh ruang kota secara Arsitektural (Firzal, 2016).

Salah satu konsekuensi dari desentralisasi otonomi di Indonesia adalah bahwa ia membangkitkan rasa lokalisme, budaya pada margin menjadi satu kesatuan eksklusif identitas arsitektur. Arsitektur lokal menjadi pengakuan dominasi simbolis dan bidang kontestasi. Kembali kebelakang, pergeseran kekuatan dan agenda politik yang ada, semisal era Kolonisasi dan Era Pasifikasi, Abad ke-16 sampai tahun 1945, Portugis, Inggris, Belanda, Jepang dengan budayanya masuk dan membawa konten arsitektur. Sehingga terjadi hibridisasi Eropa dan arsitektur tradisional di Indonesia. Kemudian masa Orde Lama - Era demokrasi dari tahun 1945 – 1966, dengan kesatuan dalam keragaman, merangkul arsitektur lokal dengan nilai-nilai tradisional. Sedangkan era Orde Baru tahun 1966 – 1998, pembangunan kekuatan terpusat menekankan variasi seni pribumi dan budaya nasional. Era Reformasi, 1998 – sekarang, terjadi pergeseran nasionalisme dalam arsitektur memunculkan otonom dan citra rasa arsitektur lokal.

Dimensi budaya dapat digunakan untuk menyampaikan

menyampaikan serangkaian gagasan baru dengan mengedarkan simbol-simbol yang dapat dikenali secara instan dan digunakan untuk mendukung sentimen dasar dan keyakinan. Kontestasi dalam arsitektur digunakan dalam mengejar pengakuan dominasi simbolis melalui hal-hal fisik dan sosial dengan definisi, dinamis, dan berubah. Simbol ini menjadi alat praktis untuk mengomunikasikan sejarah budaya, kekuasaan, dan arsitektur.

Serti yang disampaikan Firzal (2018) jika kita lihat peraturan daerah yang ditandatangani oleh tiga walikota yang berbeda dalam kurun waktu 12 tahun terakhir. Hanya satu artikel peraturan yang menyinggung tentang penggunaan arsitektur Riau (Melayu). Kurangnya penjelasan dan bimbingan teknis lebih lanjut dalam turunan peraturan daerah tersebut menyebabkan biasanya seperti apa aturan yang lebih rinci terhadap pembentukan citra arsitektur Melayu pada kota Pekanbaru. Ada interpretasi dari para arsitek tentang perbedaan penggunaan simbol ornamen maupun bentuk lain dari arsitektur lokal.

**Tabel 1**

PERDA pada tiga masa pemerintahan walikota terkait penggunaan arsitektur lokal.

Sumber: Firzal, 2018

<b>The Article</b>	<b>Main issue</b>	<b>The Mayor</b>
Establish specifics of adopting Riau-Malay architecture	Initial effort	H. Osman Effendi Reg. Number: 14 18 December 2000
The city mayor may assign specific buildings for the adoption of Riau-Malay architecture	Practitioner and revenue	H. Herman Abdullah Reg. Number: 01
The city mayor may assign specific buildings for the adoption of Riau-Malay architecture	High rise buildings and revenue	16 February 2010 H. Fir daus Reg. Number: 07
		09 August 2012

Pada dasarnya kebijakan pemerintah ataupun pemilik kekuasaan dapat merubah atau membentuk citra kota. Seorang walikota dengan segenap keuasannya dapat memaksaakan aturan yang bisa menciptakan suasana maupun citra kota. Kekuatan keyakinan dan nilai-nilai budaya dapat digunakan untuk membentuk gerakan fisik dan sosial. Slogan Pekanbaru yang dikenal dengan Kotaku, Kotamu Dan Kota Kita, kemudian berubah menjadi 'Kotaku, Kotamu Dan Kota Kita, Bertuah', ganti masa kepemimpinan sloganpun berubah menjadi 'Kota Madani', dan terakhir berubah menajdi *Madani Smart City*. Perubahan sologan juga menjadi suatu yang kontroversi, perubahan tersebut terkait keinginan pemilik kekuasaan untuk meninggalkan jejak semboyan maupun kebijakan pada masa pemerintahannya. Seperti yang disampaikan oleh Walikota pekanbaru saat Ini, "Kota Madani adalah kota modern dengan tiga pendekatan komprehensif: menjadi cerdas, dapat ditinggali, dan ramah lingkungan dalam masyarakat agama ... singkatnya, kota ini tidak hanya akan berkembang secara fisik, tetapi juga secara sosial dan dalam semangat keintiman".

Kemudian pada periode kedua kepemimpinannya Walikota Firdaus kembali merubah slogan tersebut dengan menambahkan kata *smart city* menjadi 'Madani Smart City'. Perubahan-perubahan

**Gambar 1**

Slogan kota Pekanbaru yang berubah dari kota Bertuah menjadi kota Madani



inilah yang mempengaruhi citra kota. Bagaimana Pekanbaru yang memiliki keinginan kuat menjadi kota berbudaya Melayu sesuai dengan visi misinya, namun tidak didukung oleh bagaimana citra arsitekturalnya sendiri. Penggalan informasi terkait bentuk arsitektur Melayu terus dilakukan. Hal ini demi mencari jati diri arsitektur lokal yang bisa diimplementasikan bagi pembentukan citra kota. citra kota.

### **Arsitektur Melayu sebagai referensi pembentuk citra Kota Pekanbaru**

Bangunan tradisional Melayu disebut dengan Seni Bina Melayu, rumah bukan saja sebagai tempat tinggal, tetapi juga menjadi lambang kesempurnaan hidup (Effendy, 2007). Rumah merupakan ukuran apakah seorang kepala keluarga bertanggung jawab terhadap keluarganya, orang yang tidak mempunyai rumah dianggap tidak memiliki tanggung jawab terhadap anak dan istri. Rumah tradisional Melayu yang identik dengan rumah panggung berbahan kayu memiliki kearifan lokal terkait desain rumah yang adaptif terhadap iklim dan kondisi lingkungan sekitarnya. Menurut Yuan (1987) desain yang adaptif terhadap iklim tersebut antara lain ditunjukkan dengan banyaknya bukaan udara/ ventilasi, interior ruangan dalam yang minim partisi, peninggian elevasi rumah (bentuk panggung) untuk melancarkan ventilasi, penggunaan bahan bangunan yang tidak menyerap panas, hingga orientasi rumah barat-timur yang mereduksi sinar matahari langsung. Selain dipengaruhi oleh aspek iklim setempat rumah Melayu juga dipengaruhi syarat agama (Husny dalam Rusmiawati dan Prasetyo, 2013).

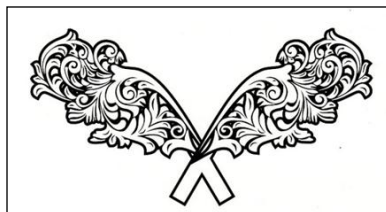
Tipologi rumah tradisional Melayu adalah rumah panggung atau berkolong dan memiliki tiang-tiang tinggi (Mudra, 2004). Setiap ruangan pada rumah Melayu memiliki nama dan fungsi tertentu,



masing-masing daerah memiliki penamaan yang berbeda pula, walau dengan fungsi yang sama. Rumah Melayu diberi penamaan berdasarkan bentuk atap, sebutan lain adalah berdasarkan bentuk kecuraman dan variasi atap, berdasarkan pada posisi rumah terhadap jalan raya, serta sebutan berdasarkan bentuk bubungan atap. Secara umum Firzal (2015) mengatakan untuk mengidentifikasi rumah Melayu terdapat tiga ciri fisik didalam cara konstruksinya, yaitu: fakta bahwa rumah tersebut berbentuk panggung, bentuk atap pelana, dan *finishing* atap dengan *gable-finales*.

Rumah Melayu memiliki ornamen dan ragam hias yang kaya, bentukan ukiran yang sangat indah, motif-motif yang tidak hanya sebatas ukiran, namun memiliki filosofi dan makna yang dalam. Ciri unik lainnya dari rumah tradisional Melayu adalah ornamen ukiran kayu, yang kebanyakan terinspirasi oleh interpretasi flora dan fauna lokal (Firzal, 2015). Bentuk yang indah dan diukir dengan tangan yang terampil (Waterson, 1997), masing-masing motif ornamen ukiran memiliki simbolis tersendiri makna dan nilai yang telah diturunkan dari generasi ke generasi (Yuan, 1987).

Efendi (2007) mengatakan bahwa motif-motif yang terdapat di daerah Riau secara garis besar bersal dari flora, seperti Kaluk Pakis, Bunga Hitan, Bunga Kundur, Tampuk Manggis, Pucuk Rebung, serta yang berasal dari fauna seperti Itik Pulang Petang, Semut Beriring, Siku Keluang, dan motif dari alam seperti Bulan Sabit, Bintang-bintang, dan Awan Larat, dan lain sebagainya.



**Gambar 2**  
Selembayung  
(Sumber: Mudra,  
2004)

Selembayung yang disebut juga Sulo Bayuang dan Tanduk Buang adalah hiasan yang terletak bersilang pada kedua ujung perabung bangunan (Mudra, 2004). Pada bagian bawah adakalanya diberi pula hiasan tambahan seperti tombak terhunus, menyambung kedua ujung perabung. Selembayung merupakan ornamen yang paling banyak ditemukan dalam bangunan-bangunan kontemporer yang marak di kota Pekanbaru. Seperti yang disampaikan Hidayat (2011) selembayung merupakan ornamen yang paling banyak diaplikasikan dalam bangunan pemerintahan di kota Pekanbaru.



**Gambar 3**  
Kolase wajah  
arsitektur kota  
Pekanbaru saat ini

Kesalahan interpretasi terhadap arsitektur Melayu itu sendiri sering terjadi tanpa adanya kontrol dari pemerintah maupun dari asosiasi profesi arsitek setempat. Fungsi arsitektur sangat dominan jika ingin menampilkan satu wajah kota. Kesalah pahaman atau ketidaktahuan seorang perancang dalam membangun juga berdampak fatal terhadap bentuk-bentuk tersebut. Walau secara kasat mata, bentuk tersebut terkesan indah dirasakan, namun secara filosofi dan makna bisa saja salah. Kejanggalaan-kejanggalaan tersebut seharusnya bisa diminimalisir dengan aturan

dan kebijakan dari pemegang kekuasaan, serta dilakukannya sosialisasi terkait penggunaan bentuk arsitektural dari arsitektur lokal (Melayu).



**Gambar 4**  
Konflik kepentingan pada penggunaan Oramen dan Selembayung yang kurang pas

Seperti apa yang disampaikan Dovey dalam Firzal (2018), lingkungan binaan mencerminkan identitas, perbedaan, dan perjuangan gender, kelas, ras, budaya, dan usia. Ini menunjukkan kepentingan orang dalam pemberdayaan dan kebebasan, kepentingan negara dalam tatanan sosial, karena arsitektur dan desain perkotaan melibatkan transformasi dalam cara kita membingkai kehidupan tidak dapat mengklaim otonomi dari politik perubahan sosial.

Pada akhirnya Pekanbaru sebagai kota yang pesat perkembangan pembangunannya, diharapkan dapat menunjukkan jati dirinya sebagai kota berbudaya Melayu. Namun hal tersebut tentu harus



**Gambar 5**  
Penggunaan Selembayung yang menjadi perdebatan posisi penggunaan dan peletakkannya

didukung dengan pengaruh kekuasaan dan otoritas pemerintahan dalam menentukan arah kebijakan seperti apa kota Pekanbaru yang berbudaya Melayu. Kajian-kajian terus dilakukan dalam menentukan citra arsitektur Melayu seperti apa yang ingin ditampilkan pada wajah kota Pekanbaru. Seperti yang disampaikan Faisal dan wihardiyanto (2013) penggunaan Selembayung sebagai salah satu upaya menunjukkan identitas tidak hanya sekedar “tempelan” belaka. Begitu juga penggunaan unsur-unsur arsitektural lainnya, jangan sampai demi keinginan menampilkan nuansa arsitektur lokal, kesan dipaksakan terlihat dan menyalahi makna dan arti dari arsitektur lokal itu sendiri.

Arsitektur Melayu sebagai referensi arsitektur lokal harus lebih diperdalam kajiannya sehingga penggunaan ornamen maupun simbol-simbol tersebut tidak menyalahi arti dan makna. Arsitektur Melayu sebagai akar dari lokalitas mesti diterapkan secara tepat sebagai pembentuk citra kota. Kota Pekanbaru yang menampilkan jati dirinya sebagai kota yang bernuansa Melayu mesti didukung dengan penggunaan konten lokal yang serasi dan selaras. Penggunaan ornamen seperti Selembayung, bentuk atap, ukiran-ukiran dirasa sudah tepat. Namun akan lebih baik dalam penggunaan tersebut, arsitek maupun pemangku kebijakan lebih dulu mempelajari dan memahami secara keseluruhan tentang apa itu arsitektur melayu yang sebenarnya.

## Kepustakaan

- Catanes, A J & Snyder, J C. 1996. Perencanaan Kota. Penerbit Erlangga, Jakarta.
- Efendi, Tenas. 2007. "Bangunan Tradisional Melayu dan Nilai Budaya Melayu" dalam Heddy Shri Ahimsa-Putra (Ed). 2007. Masyarakat Melayu dan Budaya Melayu dalam Perubahan. Hal. 597-626. Adicitra Karya Nusa, Yogyakarta.
- Faisal, G. & Wihardyanto, D. 2013. Selembayung Sebagai Identitas Kota Pekanbaru: Kajian Laggam Arsitektur Melayu. Indonesian Journal of Conservation, 2 (1), hlm. 51-59.
- Firzal, Y. 2018 Rebranding city: A strategic urban planning approach in Indonesia, IOP Conf. Ser.: Earth Environ. (126), pp. 012165
- Firzal, Y. 2016. Reconstructing Local Architecture: A Field of Today's Contestation in Architecture, 3rd Biennale ICIAP 2016 (1), hlm. 296-300
- Firzal, Yohannes. 2015. Reconstructing Socio-Cultural Identity: Malay Culture and Architecture in Pekanbaru, Indonesia, Ph.D. dissertation, Newcastle University, Newcastle.
- Hidayat, Wahyu. 2011. Aplikasi Laggam Arsitektur Melayu Sebagai Identitas Kawan Menuju Kota Berkelanjutan, Proseding PESAT, Vol. 4, hlm. 115-120
- Mudra, Mahyudin Al. 2004. Rumah Melayu: Memangku Adat Menjemput Zaman. Adi Cita Karya Nusa, Yogyakarta.
- Nas, Peter J. M. & Vletter, Martien de. 2009. Masa Lalu Dalam Masa Kini Arsitektur di Indonesia. Gramedia, Jakarta.
- Rumiawati, Asnah dan Prasetyo, Yuri Hermawan. 2013 "Identification Typology of Architecture Traditional Malay Houses in Langkat District and Its Changes". Jurnal Peremukiman, Vol. 8, No. 2, Hal. 78-88.
- Wahyuningsih dan Abu, R. 1986. Arstektur Traditional Daerah Riau. Depdikbud Provinsi Riau, Pekanbaru.
- Waterson, Rexona. 1997. The Living House : An Anthropology of Architecture in South-East Asia. Thames and Hudson, London.
- Yuan, L.J. 1987 The Malay House: Rediscovering Malaysia's Indigenous Shelter System. Institut Masyarakat, Pulau Pinang, Malaysia.



# Hiper-realitas kota tua (kasus Palembang)

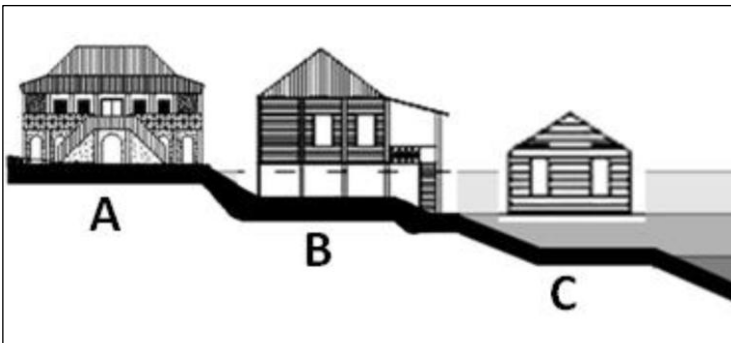
Johannes Adiyanto, Anta Sastika, Retno Purwanti,  
Adhika Atyanta

45

*Dunia 'hiper-realitas' adalah dunia yang disarati oleh silih bergantinya reproduksi obyek-obyek 'simulacrum – obyek-obyek yang murni 'penampakan', yang tercabut dari realitas sosial masa lalunya, atau sama sekali tak mempunyai realitas sosial sebagai referensinya. (Piliang, 1999)*

## Pendahuluan

Palembang, Ibu kota provinsi Sumatera Selatan, sejak lama dikenal sebagai 'kota air' dengan Sungai Musi sebagai icon utama yang membelah kota menjadi 2 bagian yaitu sisi Ilir (bagian utara kota) dan sisi Ulu (bagian selatan kota). Keadaan geografis inilah yang mendorong perkembangan permukiman di masa lampau berada di tepi atau di atas Sungai Musi. Budi Yuwono membagi hunian di kawasan tepi Sungai Musi menjadi 3 kelompok yaitu: (A) Rumah Panggung di tanah; (B) Rumah Panggung di kawasan pasang surut; dan (C) Rumah Rakit yang terapung diatas sungai.



**Gambar 1**  
Kelompok bangunan  
di tepi sungai musu  
Sumber :  
Budi Yuwono, 2016

Dengan keberadaan hunian yang 'bersentuhan' dengan sungai ini bisa dipastikan bahwa 'sarana' pergerakan manusia saat itu menggunakan 'perahu'.

**Gambar 2**

Suasana hunian rumah rakit (kiri) dan kawasan Sekanak (kanan) tahun 1935.

Sumber :<https://digitalcollections.universiteitleid en.nl>



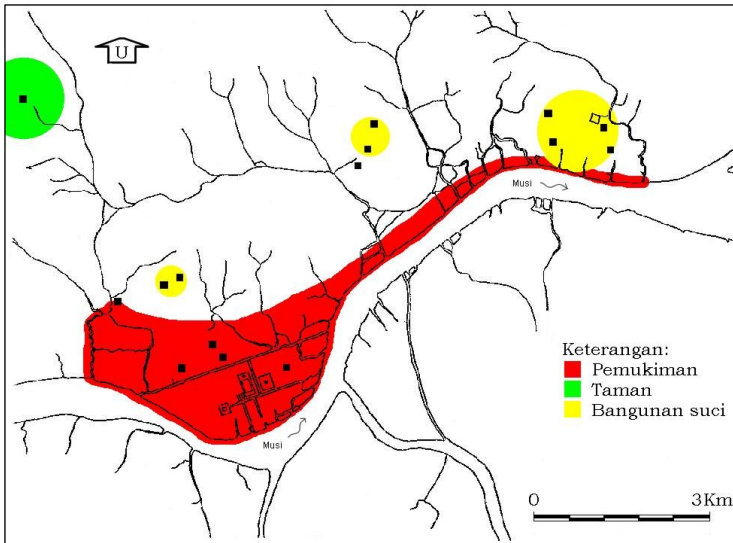
Dengan keberadaan hunian yang ‘bersentuhan’ dengan sungai ini bisa dipastikan bahwa ‘sarana’ pergerakan manusia saat itu menggunakan ‘perahu’.

Ini adalah ‘identitas’ Palembang yang melekat karena pengaruh keadaan geografisnya. Perkembangan Kota Palembang yang demikian pesat, terutama sejak ditunjuknya Palembang menjadi tuan rumah PON tahun 2004 membuat perubahan yang besar terutama pada cara/sarana pergerakan warga Kota Palembang. Dalam penelitiannya, Trubka menyatakan bahwa infrastruktur, terutama infrastruktur transportasi, mempengaruhi bentuk dari kota (Trubka, Newman, & Bilsborough, 2010). Dengan dasar inilah tulisan ini melihat bagaimana Palembang bertransformasi?

### **Masa Klasik**

Dalam perspektif arkeologi, Palembang berkembang dari sebuah wanua Sriwijaya yang didirikan oleh Dapunta Hyang, yang terungkap dari Prasasti Kedukan Bukit yang berangka tahun 16 Juni 68. Dapunta Hyang menata kota yang selaras dengan kondisi lingkungan sekitar yang didominasi oleh air. Pusat pemerintahan diduga berada di Situs Karanganyar yang berada di meander pertemuan Sungai Musi, Sungai Ogan dan Sungai Komerang. Pemukiman penduduk berada di tepi Sungai Musi dan sungai-sungainya. Sementara itu bangunan suci ditempatkan di dataran tinggi (talang) dengan pusatnya berada di Bukit Siguntang.





**Gambar 3**

Peta rekonstruksi Kota Sriwijaya berdasarkan peninggalannya.

Sumber :  
Utomo, 2008

Keletakan permukiman pada masa Sriwijaya ini ternyata berlanjut pada masa Islam, meskipun lokasi kraton mengalami perpindahan sebanyak empat kali. Kraton pertama (Kuto Gawang), kemudian Kuto Beringinjanggut, Kuto Batu (Kuto Lamo), dan terakhir Kuto Besak (Kuto Anyar). Kraton-kraton tersebut berada di tepi Sungai Musi dan dikelilingi oleh sungai-sungai lainnya. Berbeda dengan pada masa Sriwijaya yang menempatkan bangunan suci di tempat yang tinggi, pada masa ini masjid diletakkan di dekat kraton. Namun demikian, lokasi permukiman tetap berada di tepi sungai. Perbedaan lainnya adalah mulai ditempatinya daerah ulu sebagai lokasi permukiman. Dibandingkan dengan masa Sriwijaya, lokasi permukiman pada masa Islam ini terkonsentrasi di sekitar pusat pemerintah Kota Palembang sekarang.

Pada masa klasik menunjukkan ketergantungan masyarakat pada masa itu terhadap keberadaan Sungai Musi sebagai 'urat nadi' Kota Palembang, sehingga bisa dipastikan bahwa pergerakan utama masyarakat pada masa itu menggunakan 'perahu'. Hal ini dapat dipahami karena 'darat' secara kondisi fisik di Kota Palembang berupa 'rawa-rawa' bukan berupa tanah keras.

### **Masa Modernitas Kota Palembang**

Pra-modern Kota Palembang diawali pada masa pemerintahan Sri Susuhunan Abdurrahman (memerintah tahun 1658 hingga 1706) yang memindahkan pusat pemerintahan dari Kuto Gawang ke daerah Beringin Janggut, karena Kraton Kuto Gawang dihancurkan oleh VOC tahun 1659. Baru pada masa pemerintahan Sultan Mahmud Badarrudin 1, yang memerintah tahun 1776 – 1803, pusat pemerintahan berkembang di daerah Kuto Tengkuruk dan kemudian dibangunlah Keraton Kuto Besak dibagian barat Kesultanan Kuto Tengkuruk.

Tahun 1821 terjadilah perang besar dengan Belanda yang kemudian tanggal 7 Oktober 1823, Kesultanan Palembang Darussalam dibubarkan. Istana Kuto Tengkuruk diratakan dengan tanah dan kemudian dibangun rumah dinas komisaris Belanda yang bertugas di Palembang, yang sekarang berfungsi sebagai Museum Sultan Mahmud Badarrudin II (Van Sevenhoven, 2015).

Selanjutnya perkembangan Kota Palembang dikuasai oleh kepentingan kolonial Eropa/Amerika. STANVAC melalui perusahaan SVPM membangun kilang minyak di Palembang, yaitu di kawasan Sungai Gerong, tahun 1933. (Wester, 2015). Tahun 1935, Thomas Karsten membuat perencanaan kota Palembang, salah satunya dibangunnya kawasan hunian untuk masyarakat Belanda yaitu di Kawasan Talang Semut (Cote, 2017). Dalam membangun kawasan 'Talang Semut' inilah pemerintah

Belanda menimbun Sungai Tengkuruk, sehingga akses ke kawasan hunian baru ini dapat dilakukan melalui jalan 'darat'.



**Gambar 4**

Jalan Tengkuruk yang menimbun Sungai Tengkuruk

Sumber :

[https://digitalcollecti  
ons.universiteitleiden  
.nl](https://digitalcollecti ons.universiteitleiden .nl)

Pada masa penjajahan Jepang, Palembang tidak mengalami perubahan berarti. Namun Jepang membuat jalan memanjang kearah utara menuju Bandar Udara di daerah Talang Betutu dari Masjid Agung Palembang.

### **Transformasi Pembangunan Kota Palembang**

Palembang dalam arti kata terdapat dua pendapat asal katanya, yaitu :

- Asal kata '*limbang*' (bahasa *Jawa*) yang berarti membersihkan biji atau logam dari tanah; dengan mendapat awal kata '*Pa*'.
- Asal kata '*lemba*' yang berarti tanah yang dihanyutkan air ke tepi (Van Sevenhoven, 2015).

Namun kedua pendapat itu bermakna keterkaitan Palembang dengan air. Kondisi geografis inilah yang mempengaruhi tata

pemukiman, yang juga terkait erat dengan moda transportasi pergerakan masyarakatnya. Perubahan mulai terjadi saat Thomas Karsten merancang permukiman kaum Belanda di Talang Semut, yang akses jalannya dengan menimbun sebuah sungai. Ada transformasi moda transportasi dari sungai ke darat, pre-transformasi. Namun pengaruh konsep *garden city* dari Ebenezer Howard yang tertuang dalam buku *Garden City of Tommorrow* amat kuat dalam tata permukiman dari Karsten. Demikian juga dengan tata ruang di kawasan Talang Semut, sehingga ‘air’ masih mewarnai tata ruangnya, namun tidak pada ‘pergerakan’ manusianya yang mengandalkan pergerakan di ‘jalan’.

**Gambar 5**

Suasana kawasan Talang Semut masa kini dengan kolam retensi.

Foto : Atyanta, 2016



Transformasi pertama Kota Palembang terjadi saat masuknya Jepang ke Palembang. Masa itu, Jepang membangun jalan dari kawasan Masjid Agung hingga Lapangan udara di Talang Betutu (kurang lebih 16 km ke arah Utara Palembang). Jalan ini berfungsi untuk mengangkut hasil bumi dari sekitar Palembang yang dikumpulkan di kawasan pasar 16 dengan menggunakan perahu dari pedalaman, lalu diangkut menggunakan truk menuju bandara lalu diterbangkan ke Jawa. (Santun, 2001). Akses dari Masjid Agung hingga Bandara di kawasan Talang Betutu sampai sekarang masih menjadi akses utama Palembang.

Transformasi kedua menjadi kota darat, dengan mengutamakan askes jalan raya, terjadi saat dibangun Jembatan Ampera yang dimulai konstruksinya tahun 1961. Rencanan pembangunan ini memang telah mulai dipikirkan sejak tahun 1924, tapi karena kendala biaya maka rencana ini tidak terlaksana pada masa kolonialisasi Belanda. Jembatan Ampera menghubungkan antara kawasan Ilir dan Ulu dari Kota Palembang. Jembatan ini awal diresmikan pada tanggal 10 November 1965 diberi nama Djembatan Bung Karno, baru tahun 1966 diubah menjadi Jembatan Ampera (Santun, 2001).

Setelah itu perkembangan Kota Palembang tidak terlalu pesat, terutama pada masa Orde Baru. Tahun 2004, Palembang di tunjuk sebagai tuan rumah Pekan Olah Raga Nasional ke XVI. Disinilah transformasi tata kota terjadi di Palembang. Sejak 2004 itulah Palembang kemudian dikenal sebagai kota olahraga/*sport city*.

Selanjutnya tahun 2011 Palembang, bersama Jakarta, menjadi tuan rumah bersama pelaksanaan SEA GAMES. Sarana dan prasarana olahraga di Kawasan Jakabaring (sebelah selatan Palembang) menjadi kawasan yang difokuskan untuk pelaksanaan even-even olah raga baik nasional maupun internasional. Setelah *Sea Games* tahun 2011, dilanjutkan dengan *Islamic Solidarity Games* tahun 2013, lalu tahun 2014 dilaksanakan *ASEAN University Games*. Akses dari Bandara ke Kawasan Jakabaring yang merupakan ‘pusat’ pelaksanaan event olah raga mengandalkan pergerakan dengan sarana jalan raya. Bahkan ada 2 *fly over* yang dibangun untuk mengatasi kemacetan di akses dari Bandara ke kawasan Jakabaring yaitu *fly over* Simpang Polda dan *fly over* persimpangan Ahmad Yani di seberang Ulu.

Pergerakan masyarakat Palembang dari bagian utara ke bagian selatan terfokus pada Jalan Jendral Sudirman, sehingga bisa dikatakan jalan tersebut adalah ‘tulang punggung’ dari kota

**Gambar 6**

*Fly over* Simpang Polda (kiri) dan *Fly over* Simpang Jakabaring (kanan)

Sumber :

<http://palembang.tribunnews.com/2011/06/15/antrian-panjang-di-simpang-polda-sumsel/> (kiri), dan

<http://beritamusi.co.id/2015/12/03/suasana-kemacetan-yang-terjadi-di-fly-over-simpang-jakabaring/>

(kanan)



Palembang. Ada beberapa persimpangan yang mengarahkan pergerakan masyarakat ke arah timur dan barat antara lain: simpang polda, simpang charitas dan bundaran air mancur. Namun pada persimpangan-persimpangan itulah terjadi kemacetan yang luar biasa di jam-jam sibuk. Simpang Polda kemacetan diatasi dengan adanya *fly over*. Namun karena terfokus pada satu ruas jalan utama, maka solusi *fly over* tidak terlalu efektif karena pergerakan masyarakat juga terhambat pada simpang charitas dan berlanjut sampai ke bundaran air mancur di kawasan Masjid Agung Palembang.

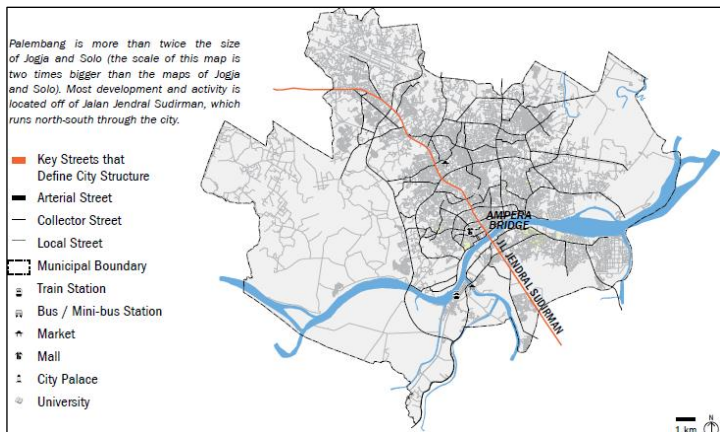
**Gambar 7**

Palembang – “Linear” City.

Peta Jalan Sudirman sebagai ‘tulang punggung’ Kota Palembang

Sumber :

CDIA, 2011



Tahun 2018, Palembang menjadi tuan rumah bersama Jakarta untuk pelaksanaan *ASIAN Games*. Untuk itu Palembang berbenah terutama yang terlihat nyata adalah di sektor transportasi. Inilah yang dilakukan Palembang dalam mempersiapkan kotanya demi event olahraga internasional. Untuk kelancaran peserta/atlet *Asian Games*, maka dibangun *Light Rail Transit (LRT)* dari Bandara ke *Jakarbaring sport city*. LRT dibangun bertumpu pada ‘tulang punggung’ Kota Palembang yaitu Jl. Sudirman. Padahal sebelumnya telah ada moda transportasi berbasis bis kota, yaitu transmusi. Sebuah sistem moda transportasi yang mengadopsi apa yang terjadi di Jakarta dengan transjakarta-nya. Hanya saja di Palembang tidak disiapkan jalur khusus untuk moda transportasi massal ini.

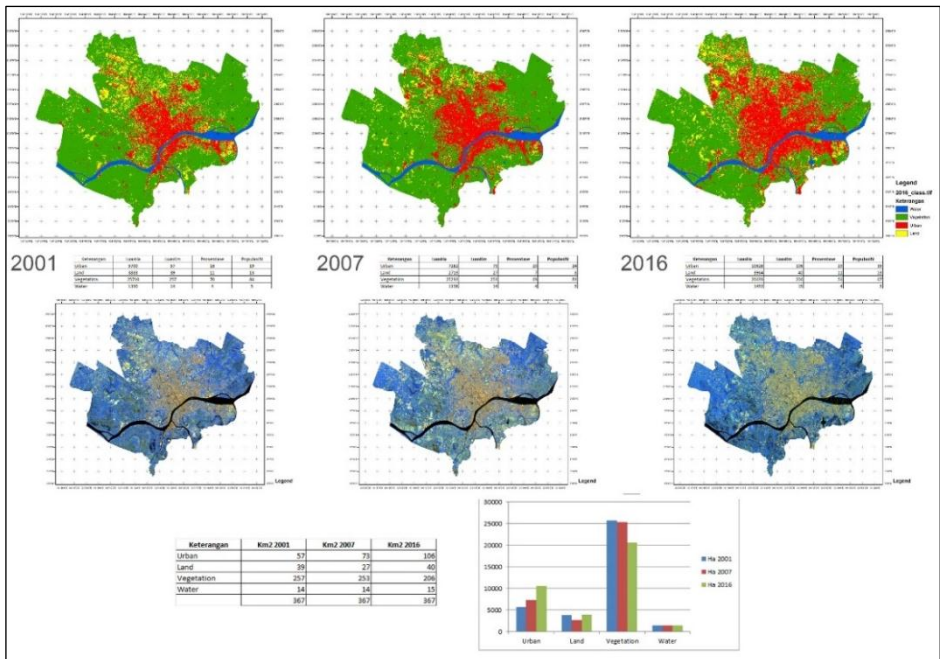
### **Hiper-Realitas Kota**

Transformasi moda transportasi kota Palembang mengarah pada ‘dunia hiper-realitas’, yang selalu memproduksi moda transportasi ‘baru’ yang tercerabut dari ‘akar’ masa lalu, yaitu sebuah kota dengan Sungai sebagai ‘tulang punggung’-nya. Keuntungan keadaan geografis diabaikan dan memproduksi sebuah ‘moda baru’ yang berlandas pada kondisi yang ‘berbeda’ dengan keadaan ‘asli’ geografisnya.

Hal ini kemudian membawa akibat kendala pengembangan kota. Kota Palembang kemudian membesar kearah utara dan selatan, yang awalnya mengarah sejajar alur Sungai Musi.

Akibat perkembangan itu maka diperlukan jalur-jalur jalan baru dan juga jembatan-jembatan baru yang melintasi atas Sungai Musi.

Deskripsi perkembangan Kota Palembang dari perspektif moda transportasi menjabarkan bahwa perkembangan kota menjadi



**Gambar 8**  
Peta perkembangan  
Kota Palembang  
2001-2016  
Diolah oleh Atyanta,  
2018

Kota Palembang mengabaikan ‘tulang punggung’ alaminya yaitu Sungai Musi dengan ‘membuat tulang punggung’ baru yaitu Jalan Jendral Sudirman. Dalam perkembangannya beban ‘tulang punggung darat’ menjadi demikian berat sehingga perlu dibuat ‘penyangga’ berupa jalur *ring road* yang diperkuat dengan munculnya jembatan-jembatan baru seperti pada Gambar 9. Hiper-realitas Palembang terjadi ketika ‘tulang punggung alami’ berupa Sungai Musi diabaikan dan fokus pada pembangunan jalan raya dengan fitur pelengkap yaitu jembatan. Transportasi ‘air’ terkadang masih dipandang sebagai sebuah transportasi untuk para wisatawan, sehingga pengembangannya masih pada pemenuhan kebutuhan pariwisata.





**Gambar 9**  
Peta rencana  
pembangunan  
jembatan di Kota  
Palembang

No	Skenario	Tahun Operasional
1	Perencanaan Konstruksi Jembatan Musi 4	2017
2	Perencanaan Konstruksi Jembatan Musi 6	2019
3	Perencanaan Konstruksi Jembatan Musi 3	2022
4	Perencanaan Konstruksi Jembatan Musi 7	2027

Walaupun pada tataran ini juga belum maksimal pemenuhan kebutuhannya, masih banyak perbaikan terutama pada pengembangan potensi dan faktor keamanannya (Sastika, 2017). Dan fokus pada transportasi wisatawan makin jelas pada beberapa program pemerintah, yaitu dengan adanya bis air yang dikhususkan untuk wisatawan selama pelaksanaan *Asian Games* (<http://dephub.go.id/post/read/kemenhub-siapkan-5-bus-air-untuk-sarana-pariwisata-di-palembang/>).

### **Integrasi Moda-Transportasi**

Moda transportasi di Palembang berkembang dari perahu ke moda transportasi darat (angkutan umum berupa mobil, bis), lalu berkembang menjadi bis terintegrasi yaitu transmusi, dan dan yang terakhir adalah LRT. Efektifitas moda transportasi bis

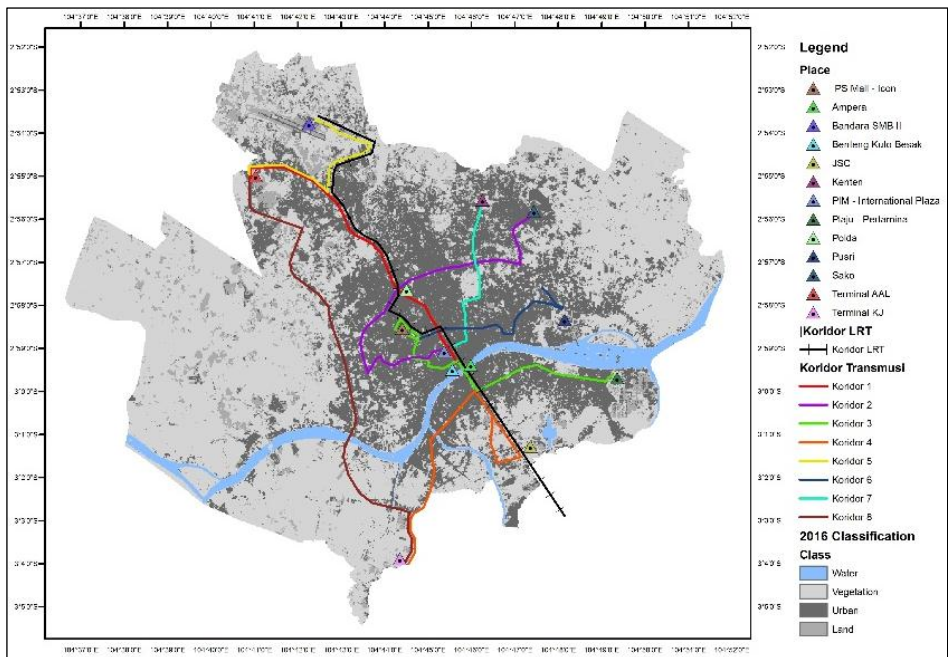
kota biasa dengan bis kota ‘transmusi’ ternyata masih bermasalah terutama pada masalah pembagian ‘trayek’ perjalanan antar masing-masing jenis bis tersebut (Isnandar, 2014). Bis kota konvensional memang dirancang utk dihapuskan dan diganti dengan bis transmusi keseluruhan pada tahun 2017, namun sampai saat ini program itu belum terlaksana dengan tuntas.

#### Gambar 10

Peta arah perkembangan Kota Palembang dan jaringan transportasi massal.

Diolah oleh Atyanta, 2018

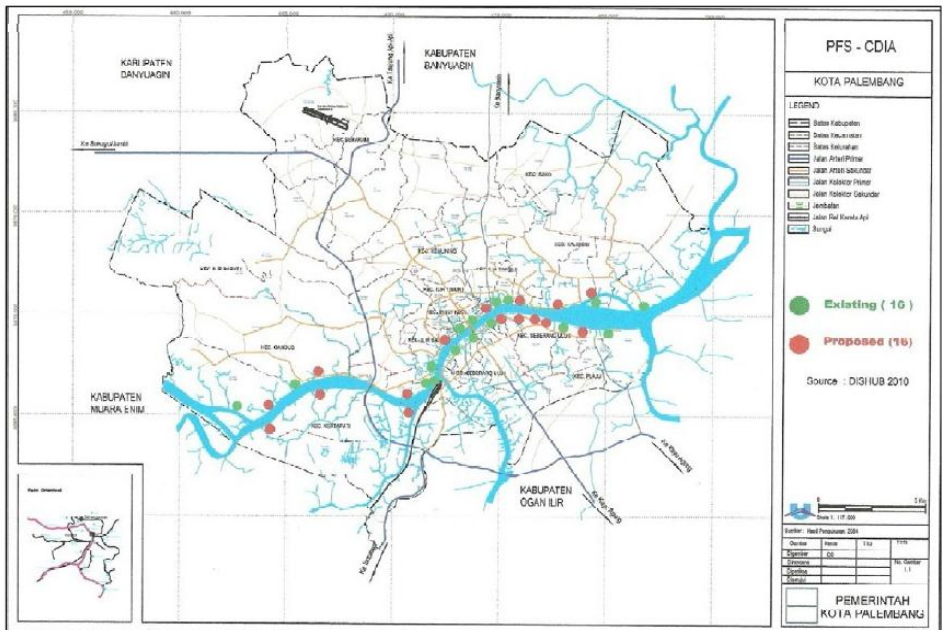
Jika kemudian kita melihat moda transportasi ‘terbaru’ yaitu LRT dan mengacu pada trayek perjalanan yang dilaluinya, kemudian dibandingkan dengan trayek dari koridor Bis Transmusi, maka didapat sebuah peta sebagai berikut:



Gambar 10 menggambarkan jalur transportasi dan arah perkembangan kota. Peta ini membuktikan teori dari *Trubka* yang menyatakan bahwa transportasi membentuk 'wujud' kota. Namun gambaran Kota Palembang saat ini, seperti yang tergambar dari peta pada gambar 10 tersebut, merupakan gambaran kota 'darat'. Sebaiknya pemangku kebijakan juga mulai menempatkan sungai sebagai salah satu infrastruktur moda transportasi umum, bukan hanya untuk kebutuhan pariwisata semata.

Pada usulan teknis tentang transportasi tahun 2011 telah diusulkan beberapa lokasi dermaga untuk menambah dermaga yang sudah ada.

**Gambar 11**  
Peta lokasi dermaga di sepanjang Sungai Musi  
Sumber : GHK Consulting Ltd, 2011

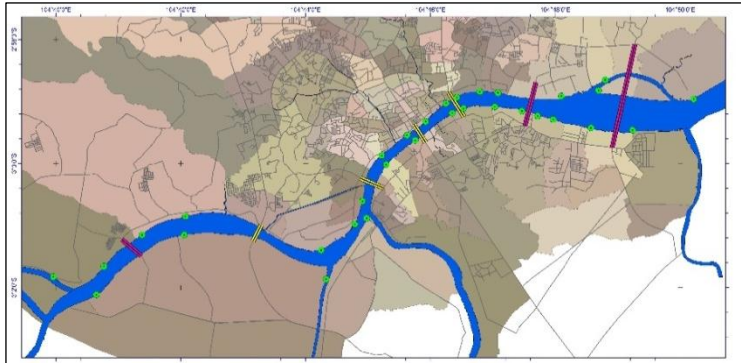


Jika kemudian peta dermaga (gambar 11) ditumpang tindihkan dengan peta pengembangan jembatan 'baru' sepanjang Sungai Musi (gambar 9) maka didapat hasil sebagai berikut:

**Gambar 12**

Peta posisi dermaga dan jembatan sepanjang Sungai Musi di Kota Palembang.

Diolah oleh Atyanta, 2018



Terlihat bahwa antara posisi dermaga dan jembatan tidak mempunyai korelasi. Integritas moda transportasi dapat dilakukan dengan 'mempertemukan' antara jembatan (infrastruktur darat) dengan dermaga (infrastruktur air). Gambar berikut yang merupakan ilustrasi keadaan di dermaga kawasan Pasar 16 merupakan contoh intergrasi moda transportasi, antara Jembatan Ampera, Jembatan LRT dan dermaga. Dermaga, stasiun Bis Transmusi dan Stasiun LRT berada dalam 1 lokasi yang berdekatan sehingga 'pindahan' antar moda dapat terjadi. Inilah yang sebenarnya bisa dikembangkan lebih lanjut oleh para pemangku kepentingan agar perkembangan kota Palembang tidak hanya mengarah dan terfokus pada pengembangan berwawasan darat tapi juga air.

## Kepustakaan

- Arliansyah, J., Prasetyo, M. R., & Kurnia, A. Y. (2017). Planning of City Transportation Infrastructure Based on Macro Simulation Model. *International Journal on Advanced Science, Engineering and Information Technology*, 7(4), 1262. <https://doi.org/10.18517/ijaseit.7.4.2444>
- Budiyuwono, H. (2016). Science and Engineering Applications Relation form and function of limas house in the city of Palembang, 1(2), 3–7.
- CDIA. (2011). Informal public transportation networks in three Indonesian cities. *Transportation*, (June).
- Cote, J. (2017). *The Life and Work of Thomas Karsten*. Architectura & Natura.
- GHK Consulting Ltd. (2011). PRE-FEASIBILITY STUDY IN URBAN TRANSPORT PROJECT Palembang, Indonesia.
- Isnandar, M. L. (2014). PERBANDINGAN EFEKTIVITAS PELAYANAN BUS TRANSMUSI DAN BUS KOTA PALEMBANG BERDASARKAN PERSEPSI PENGGUNA. Yogyakarta: UGM. Retrieved from [http://etd.repository.ugm.ac.id/index.php?mod=penelitian\\_detail&sub=PenelitianDetail&act=view&typ=html&buku\\_id=76044&obyek\\_id=4](http://etd.repository.ugm.ac.id/index.php?mod=penelitian_detail&sub=PenelitianDetail&act=view&typ=html&buku_id=76044&obyek_id=4)
- Piliang, Y. A. (1999). *Hiper-Realitas Kebudayaan*. Yogyakarta: LKiS.
- Santun, D. I. M. (2001). *Venesia dari Timur: memaknai produksi dan reproduksi simbolik Kota Palembang dari Kolonial sampai Pascakolonial*. Yogyakarta: Ombak.
- Sastika, A. (2017). ANALISIS TINGKAT PELAYANAN PERAHU KETEK SEBAGAI ANGKUTAN WISATA DI SUNGAI MUSI KOTA PALEMBANG.
- Setyo, N. (2012). Urban Morphology at Lowland Environment in Palembang. 2nd Conveesh & 13th Senvar International Conference-Architecture.
- Trubka, R., Newman, P., & Bilsborough, D. (2010). The costs of urban sprawl-infrastructure and transportation. *Environment Design Guide*, (April), 1–6. Retrieved from [http://espace.library.curtin.edu.au/R?func=dbin\\_jump\\_full&object\\_id=160744](http://espace.library.curtin.edu.au/R?func=dbin_jump_full&object_id=160744)
- Utomo, B. B. (2008). Belajar Dari Dātu Śrīwijaya Bangkitlah Kembali Bangsa Bahari.pdf, (2), 60–122.
- Van Sevenhoven, J. I. (2015). *Lukisan Tentang Ibu Kota Palembang*. Yogyakarta: Ombak.



# “Gerak” sosial dan pendekatan pengembangan kota beranda negara

Syaiful Muazir, M. Ridha Alhamdani, M. Nurhamsyah, Lestari

61

## Sambas sebagai kota perbatasan

Dalam Undang-Undang mengenai Tata Ruang Wilayah No. 26 tahun 2007 dikenal kawasan strategis nasional yang ditentukan berdasarkan kepentingan nasional pada keamanan, pembangunan ekonomi, sosial budaya, teknologi tinggi, dan lingkungan. Penentuan kawasan strategis ini selanjutnya tertera dalam PP No. 26 tahun 2008 tentang Tata Ruang Nasional. Kawasan strategis dapat berupa sistem perkotaan nasional, daerah sungai, dan kawasan strategis nasional. Khususnya dalam sistem perkotaan nasional, dikenal Pusat Kegiatan Strategis Nasional (PKSN) yang merupakan kawasan perkotaan yang ditetapkan untuk mendorong kawasan perbatasan Negara. Saat ini terdapat 26 PKSN diseluruh Indonesia, dan 5 diantaranya terdapat di Kalimantan Barat (Kalbar)

Sejauh ini, kondisi di kawasan perbatasan Kalimantan Barat (Kalbar) secara umum masih tertinggal apabila dibandingkan dengan Negara tetangga (Sarawak). Hal ini disebabkan dengan terbatasnya infrastruktur dan fasilitas lainnya. Dengan kurangnya perhatian dimasa lalu, kini kawasan perbatasan di Kalbar masih menjadi daerah tertinggal dan mempunyai beberapa masalah, diantaranya rendahnya tingkat pendidikan, rendahnya akses pada fasilitas kesehatan, tidak seimbangya distribusi/kepadatan penduduk, rendahnya penggunaan teknologi agrikultur, dan terbatasnya infrastruktur dan fasilitas publik. Atas beberapa hal tersebut diatas, tidak jarang masyarakat di kawasan perbatasan lebih berorientasi dan “bergerak” kepada negara tetangga karena minimnya akses ke pusat kota di bagian Indonesia, serta dominasi “gerak” antar kegiatan yang ada di kawasan perbatasan sering kali tidak seimbang, masyarakat lebih berorientasi kepada negara tetangga dengan menggunakan barang-barang produksi Malaysia (Muazir dan Hsieh, 2013).

Salah satu kota/kabupaten yang merupakan wilayah perbatasan di Kalimantan Barat adalah Kabupaten Sambas. Kabupaten Sambas adalah salah satu kabupaten yang terletak di bagian utara Kalbar. Wilayah ini memiliki luas 6.395,70 km persegi atau sekitar 4,36% dari luas wilayah Kalimantan Barat (146.807 km persegi). Seperti yang tercatat dalam publikasi Badan Statistik Sambas (2014), Kabupaten Sambas terbagi menjadi 19 Kecamatan dan 183 Desa dengan banyak penduduk sebanyak 526.367 orang pada tahun 2016. Ibukota Kabupaten Sambas terletak di Kecamatan Sambas, selain itu, terdapat pula dua Kecamatan yang berbatasan langsung dengan Negara tetangga, yaitu Kecamatan Paloh dan Sajingan Besar. Dari struktur produk domestik, sektor pertanian, kehutanan, dan perikanan masih menjadi dominasi, dilanjutkan dengan sektor perdagangan dan sektor industri pengolahan.

**Gambar 1**  
Wilayah Kabupaten Sambas (Daerah Arsir; Kawasan Strategis Nasional)  
Sumber:  
Dimodifikasi dari  
RTRW Sambas, 2012





Tujuan dari tulisan ini adalah untuk memberikan gambaran umum tentang kondisi wilayah/Kabupaten perbatasan, serta “pergerakan” sosial yang ada di antara pusat kota dan perbatasan (Kota-Perbatasan). Pada akhir tulisan juga akan dirumuskan beberapa pertimbangan pengembangan hubungan antara kota-perbatasan dalam pertimbangan pergerakan masyarakat di antara kedua wilayah.

Secara khusus, tulisan ini akan menggambarkan “gerak sosial” dimana dalam hal ini adalah orientasi, tujuan, atau pergerakan sosial masyarakat baik yang berada di ibukota Kabupaten (Sambas) maupun di kawasan perbatasan di Temajuk, Paloh. Kajian orientasi Kota-Perbatasan dilakukan karena sudah seharusnya Sambas dapat mendistribusikan manfaat pembangunan terhadap kawasan-kawasan sekitarnya, termasuk kawasan perbatasannya. Atas hal tersebut, hubungan antara kota dan perbatasan (Kota-Perbatasan) akan dipaparkan dalam tulisan ini. Dua kawasan dipilih sebagai studi kasus untuk memberikan deskripsi “perbandingan” orientasi sosial kawasan yang cenderung maju (ibukota) dengan kawasan yang lebih tertinggal (perbatasan). Dari kajian orientasi sosial di kedua kawasan, diharapkan terangkum kecenderungan orientasi atau pergerakan dari masing-masing kawasan. Tulisan ini dihasilkan melalui pengumpulan data di lapangan dengan teknik kusioner serta telaah pustaka dan dokumen terkait. Selanjutnya, rangkuman data hasil dideskripsikan untuk memberikan gambaran “gerak” atau orientasi dari kedua kawasan dalam konstelasi besar kawasan perkotaan yang didorong untuk mendukung perbatasan atau “Beranda Negara”

### **Gambaran umum kondisi di perbatasan Sambas**

Dibandingkan dengan Sarawak-Malaysia, kondisi infrastruktur di

perbatasan Kalimantan Barat masih cukup tertinggal. Berdasarkan publikasi Badan Pengelolaan Kawasan Perbatasan Provinsi Kalbar (2013), sebagian besar wilayah di perbatasan Sarawak memiliki akses ke listrik yang cukup baik. Sementara itu, di Kalbar sejumlah desa masih belum tersentuh oleh akses listrik. Bahkan, di Sajingan Besar, pemerintah Indonesia mau tidak mau membeli listrik dari Sarawak, Malaysia dengan pertimbangan kedekatan akses dan biaya. Demikian pula di desa Temajuk, sejauh ini tidak memiliki jaringan akses listrik dari PLN. Jaringan PLN hanya mencapai Liku, ibukota kecamatan Paloh dengan kapasitas daya 640 Kwh dan beban puncak 438 Kwh (profil kabupaten Sambas, 2011). Penduduk di desa Temajuk masih menggunakan mikro hidro lokal dan tenaga surya yang dapat digunakan mulai pukul 05.00 sore sampai 05.30 pagi (Rakyat Kalbar, 2013) dan hanya cukup untuk 500 rumah tangga (Pontianak Post, 2013) atau 30% dari total jumlah penduduk di desa Temajuk (pada tahun 2012). Begitu juga dengan air bersih, di Kabupaten Sambas, Perusahaan Daerah Air Minum hanya melayani 6 dari 16 kabupaten (tahun 2013) melalui jaringan pipa, terutama di ibukota kabupaten dan ibukota kecamatan (Sambas, Tebas, Semparuk, Pemangkat, Selakau, Teluk Keramat). Namun, terkait dengan kawasan yang tidak berada di bawah layanan Perusahaan Air Minum, sebagian besar penduduk setempat (90%) menggunakan air hujan dan sumur sebagai sumber air utama untuk kegiatan rumah tangga (buku putih sanitasi, 2013). Jika dibandingkan dengan daerah yang menghadap Temajuk: Lundu-Sarawak, menurut Borneo post (2014), sekitar 60% kawasan disekitar telah mendapat akses air bersih, 98% akses jalan, dan 24 jam listrik yang mengalirinya.

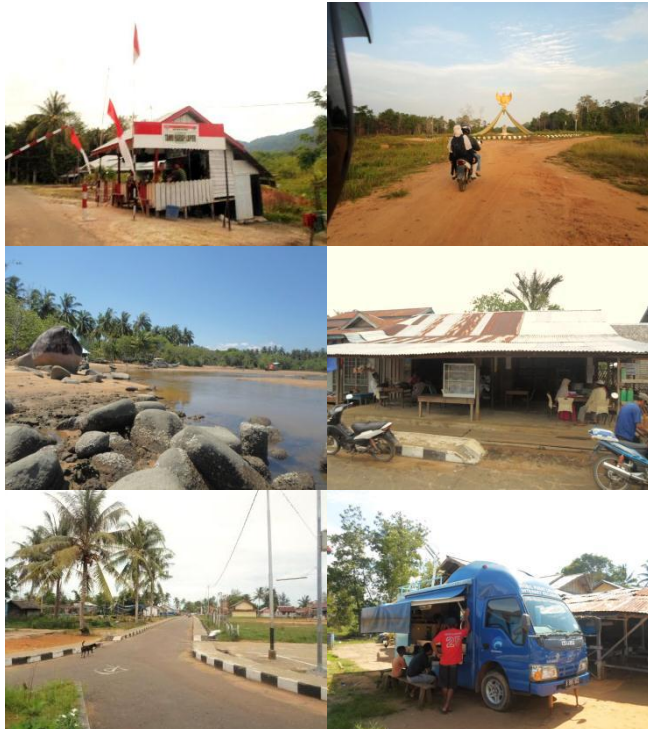
Terkait dengan akses dan kualitas jalan, untuk kepentingan nasional dan hubungan internasional, sejumlah ruas jalan di

Temajuk telah menjadi jalan strategis nasional, yang dikelola oleh pemerintah pusat. Namun sebagian besar kondisinya dengan kerusakan sampai rusak berat dengan porsi 47,5% dari total panjang. Untuk infrastruktur komunikasi, setidaknya ada tiga desa di Kabupaten Paloh yang menikmati akses internet melalui VSAT (*Very Small Aperture Terminal*), tetapi tidak untuk lima desa lainnya. Perwakilan Telekomunikasi Indonesia atau PT. Telkom di Sambas menjelaskan bahwa berdasarkan permintaan dari pemerintah kecamatan Paloh, mereka telah membangun menara telekomunikasi di Liku (ibu kota kabupaten) yang ditransmisikan langsung dari kota Sambas melalui gelombang radio. Namun, dari 300 koneksi yang diproyeksikan, hanya kurang dari 100 yang akhirnya terdaftar di sekitar Liku. Di desa Temajuk pada dasarnya sudah ada menara komunikasi yang dibangun, tetapi jaringannya tidak berfungsi (Tribun Pontianak, Mei 2014). Pada situasi ini, penduduk desa harus pergi ke desa lain (JPNN, November 2013). Ini terjadi karena pembangunan oleh operator hanya sebagai bentuk kegiatan CSR (*corporate social responsible*) untuk Kewajiban Pelayanan Universal (USO). Selain itu, untuk mengoperasikan menara, perlu adanya akses listrik, dan tentu menjadi masalah ketika akses listrik masih terbatas di kawasan perbatasan.

Kurangnya infrastruktur kadang menjadi salah satu faktor rendahnya investasi di kawasan perbatasan. Kondisi ini telah menyebabkan daerah perbatasan menjadi daerah tertinggal di mana sebagian besar orang hidup dalam kemiskinan dan kurang berkembang. Kondisi terkini, berdasarkan informasi dari pengelola kecamatan, kondisi jalan menuju desa Temajuk sudah lebih baik (telah diaspal). Untuk mempromosikan kawasan perbatasan, beberapa kegiatan pariwisata telah dilakukan melalui “Festival Pesisir Paloh” yang diadakan untuk

mempromosikan desa Temajuk dan didukung oleh 15 lembaga pemerintah dan lembaga masyarakat. Selain itu, sejak tahun 2011, dengan adanya beberapa sengketa perbatasan dan nilai strategis telah mendorong pemerintah pusat membangun beberapa fasilitas, infrastruktur, dan memperbaiki kondisi jalan di desa Temajuk, Kabupaten Paloh (Antara Kalbar, 2013). Dengan pembangunan infrastruktur, secara statistik, telah beberapa pertumbuhan pada fasilitas sekolah, medis, serta pertanian dan perikanan.

**Gambar 2.**  
Gambaran umum  
kondisi kawasan  
perbatasan Temajuk  
Sumber: Survey,  
2015



### **Orientasi sosial di kota perbatasan**

Menurut Takashi & Sakamoto (2000), cara penilaian tradisional tentang hubungan atau orientasi sosial adalah berkaitan dengan hubungan tunggal seseorang seperti terhadap orangtua, teman, pasangan, atau dengan kompetensi hubungan sosial seseorang secara umum terhadap lainnya. Selain itu, hubungan lainnya juga dapat berbentuk hubungan intim (seperti kepercayaan, cinta, dan hubungan dekat), tingkat atau rating hubungan, dan fungsional psikologis (seperti kedekatan emosional). Hubungan sosial ditandai setidaknya oleh orientasi timbal balik dari tindakan masing-masing dengan yang lain (Mucha, 2003). Selain itu, orientasi juga merupakan konsep aksi sosial individu terhadap sekitarnya. Relasi dapat terjadi antara individu dan individu, kelompok dan kelompok, atau antara individu dan kelompok. Orientasi timbal balik dapat mengandung berbagai sifat seperti konflik, permusuhan, ketertarikan seksual, persahabatan, kesetiaan, dan pertukaran ekonomi. Selain itu, Mucha (2003) juga menyatakan bahwa hubungan sosial dapat dibentuk dengan berbagai cara, seperti tergantung pada durasi, makna subjektif, rasa relasi sosial, komunal dan asosiatif, terbuka dan tertutup. Dalam menelusuri orientasi atau pergerakan sosial, data yang diperlukan terkait dengan interaksi yang terjadi antara sebuah entitas sosial pada orang, kelompok, dan organisasi dengan beberapa pola hubungan atau interaksi Oliveira & Gama (2012). Dalam mengembangkan dan melihat kecenderungan hubungan atau orientasi sosial, menurut Marin & Wellman (dalam Scott & Carrington, 2012), pendekatan jejaring sosial dapat digunakan. Jejaring sosial adalah perspektif atau paradigma untuk menjawab relasi di dalam dan di antara kelas sosial. Ini mengeksplorasi hubungan, pola, ikatan, mobilitas, dan koneksi dari kehidupan sosial. Ide sentral dalam jejaring sosial menurut Knoke & Yang

(2008) adalah metodologi untuk mengidentifikasi, mengukur, dan menguji hipotesis tentang bentuk struktural dan isi relasi substantif di antara para pelaku. Mengadopsi dari beberapa penulis, (Knoke & Yang, 2008; Scott, 2013; Borgatti et al., 2013), setidaknya terdapat 3 pendekatan atau ide utama untuk mengeksplorasi bentuk jaringan sosial, diantaranya yaitu: (1) hubungan atau konektivitas, (2) relasi atau pertalian, dan (3) aliran atau arah. Dari 3 ide utama tersebut, detail kebutuhan informasi terhadap orientasi sosial adalah sebagai berikut:

**Tabel 1**  
Kebutuhan  
Data/Indikator  
Hubungan/Orientasi  
Sosial  
Sumber: Muazir  
(2016)

Hubungan	Variabel Utama	Data Hubungan/Orientasi
1. Hubungan personal/kelompok (keluarga dan relasi)	1. Arah 2. Tipe interaksi 3. Pergerakan dan distribusi 4. Akses ke lokasi tertentu 5. Asal – tujuan	1. Lokasi dan arah kegiatan sehari-hari 2. Rute harian yang sering dilalui 3. Distribusi keluarga 4. Kunjungan keluarga 5. Distribusi teman 6. Lokasi pekerjaan 7. Tujuan/arah ke wilayah tertentu (Negara tetangga) 8. Arah / lokasi yang sering dihubungi melalui media (telepon)

Kajian terhadap jejaring (sosial) dalam kewilayahan dapat memberikan informasi dan analisis terhadap konektivitas dan interaksi antar kawasan, khususnya “hubungan” yang dilakukan oleh masyarakat terhadap wilayah/orang lainnya serta dapat memberikan deskripsi pergerakan (lokasi) kewilayahan. Berkaitan dengan perencanaan perkotaan, Beauregard (dalam Albrechts dan Mandelbaum, 2005) mengatakan sebuah kota atau kawasan regional dapat berisi atau terdiri dari beberapa seri sistem jaringan, seperti jaringan air, drainase, perumahan, transportasi, dan telekomunikasi. Dilanjutkan oleh Clarke (2009), pada awal abad ke 20, istilah jaringan perkotaan (urban network) telah di gunakan dan di fungsikan dalam ekonomi global dan infrastruktur serta analisis jaringan pada perkembangannya banyak digunakan oleh bidang keilmuan lain diluar sosiologi dan

antropologi (Phillips dan Diaz, 1981). Merespon berkembangnya analisis jaringan serta hubungannya dengan perkotaan, Heydebrand (1999) menyampaikan bahwa jaringan sebagai metafora merupakan hasil dari usaha untuk mengendalikan dan “menyegarkan” kembali tentang sebuah relasi. Selanjutnya, Heydebrand juga mendeskripsikan bahwa setidaknya terdapat 3 tipe berbeda untuk memahami lebih lanjut jaringan sebagai metafora ini, antara lain, yaitu: (1) jaringan teknis, seperti telepon, internet, dan infrastruktur lainnya; (2) jaringan transaksional, seperti transportasi, perdagangan, dan; (3) jaringan sosial atau sosial-teknikal (jaringan hubungan sosial).

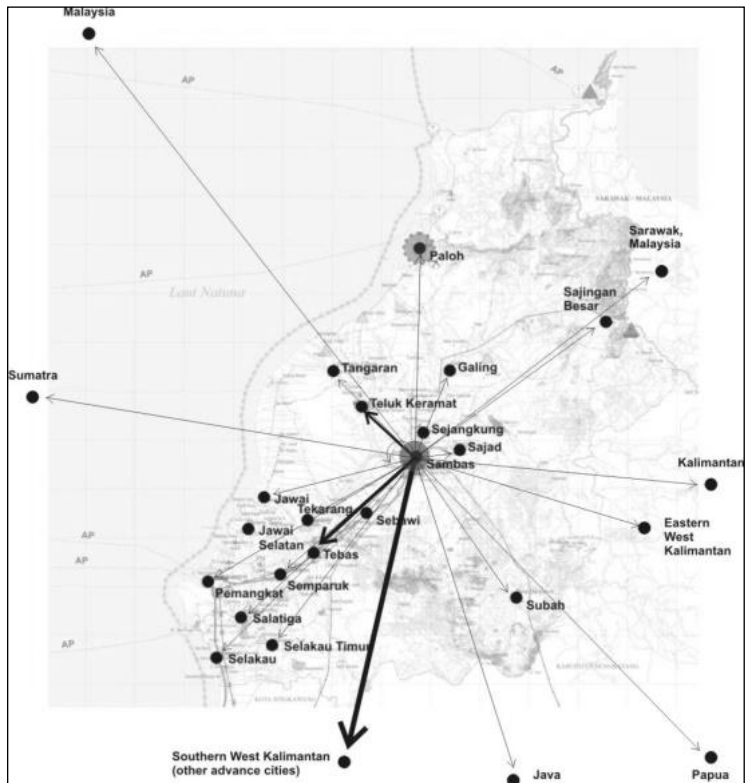
Terkait dengan orientasi kota dan perbatasan (Kota-Perbatasan) dalam hubungannya terhadap “gerak” (jaringan) sosial di Kabupaten Sambas, untuk menyederhanakan deskripsi selanjutnya, masing-masing data atau informasi hubungan/orientasi dikelompokkan menjadi 3 kategori yang mencakup seluruh data hubungan/orientasi tersebut. Adapun deskripsi orientasi sosial yang akan dipaparkan terbagi atas:

1. Distribusi sosial yang mencakup distribusi keluarga dan relasi.
2. Aktivitas/pergerakan sosial yang mencakup lokasi (rute) yang dikunjungi sehari-hari dan paling sering, lokasi kunjungan keluarga, lokasi tempat kerja, arah/tujuan ke wilayah tertentu (kota atau Negara tetangga).
3. Kontak sosial yang mencakup lokasi tertentu yang paling sering dihubungi melalui media telepon.

Dari masing-masing lokasi; kota (Sambas) dan perbatasan (Temajuk) didapati lebih dari 300 respon yang didapat terkait pembagian kusioner atau angket yang berhasil dihimpun dan dirangkum. Deskripsi simpulan dari orientasi sosial dalam 3 kategori adalah sebagai berikut:

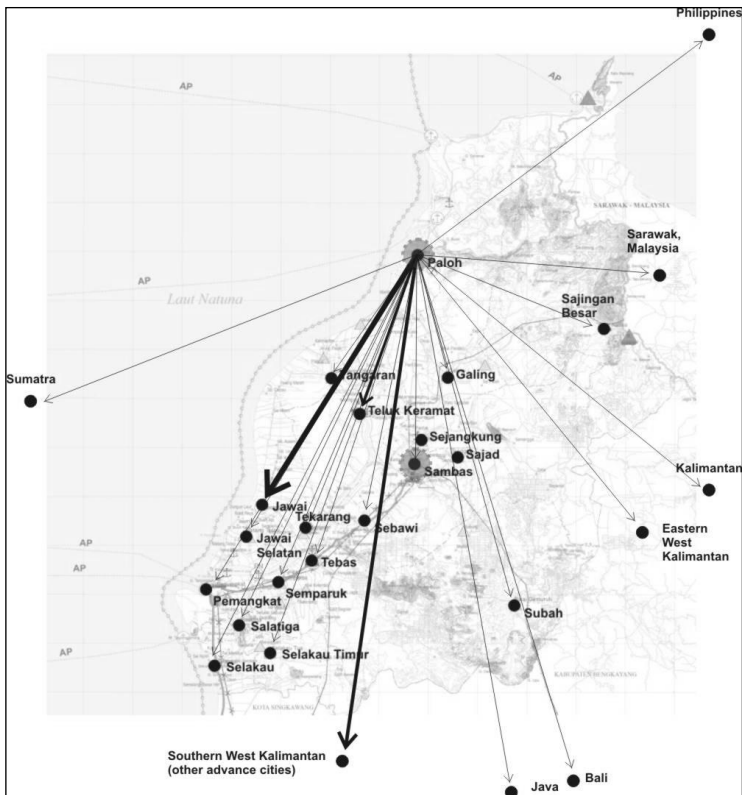
**Gambar 3**

“Gerak” Sosial di Kota-Perbatasan, Distribusi Sosial Kota-Perbatasan, Kota (Sambas).  
Sumber: Muazir (2016)



Bagian selatan Sumbas (berorientasi di Pontianak; ibu kota provinsi) memiliki orientasi utama untuk distribusi keluarga dan relasi. Sementara itu di dalam Kabupaten Sumbas sendiri: Tebas, Teluk Keramat, Sejangkung, Pemangkat, dll, juga menjadi wilayah distribusi/orientasi utama.





**Gambar 4**

“Gerak” Sosial di Kota-Perbatasan, Distribusi Sosial Kota-Perbatasan, Perbatasan (Temajuk).

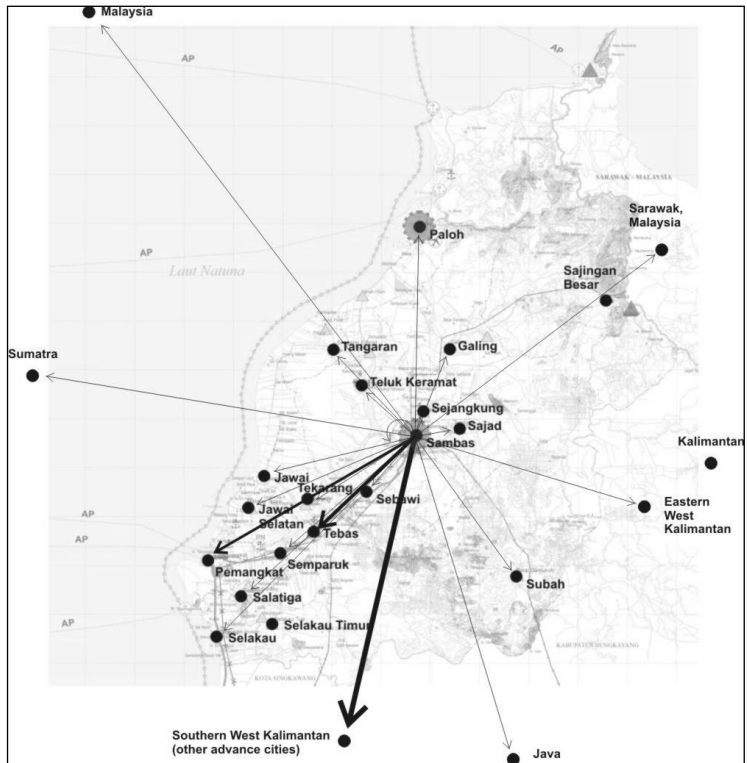
Sumber: Muazir (2016)

Jawai (didalam Kabupaten Sambas) menjadi orientasi utama dalam hal distribusi keluarga dan relasi di kawasan perbatasan. Selain Jawai, kabupaten/kota maju lainnya di bagian selatan Sambas (seperti Singkawang, Mempawah, Pontianak, dll.) dengan Teluk Keramat juga menjadi arah distribusi/orientasi utama.

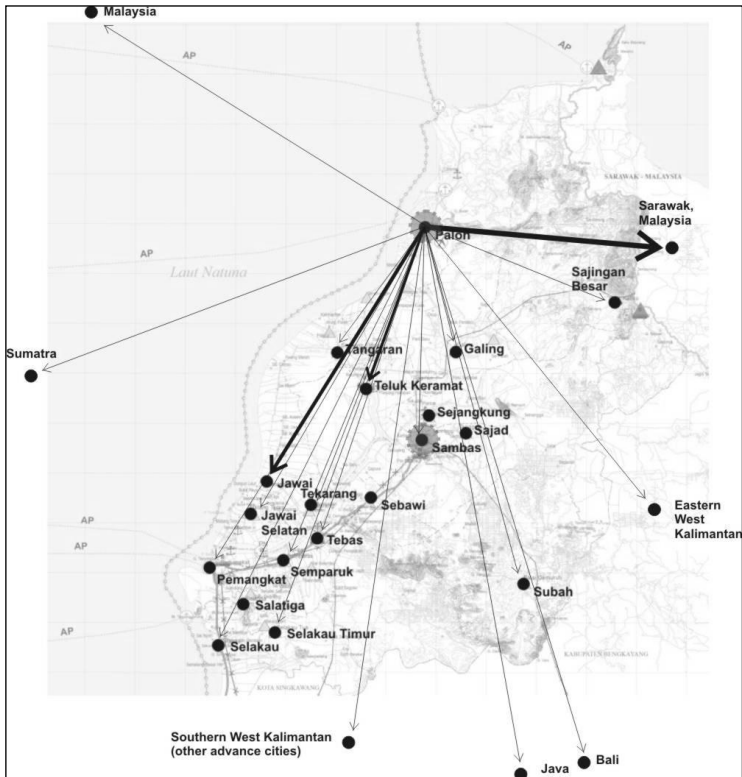
**Gambar 5**

“Gerak” Sosial di Kota-Perbatasan Aktivitas Sosial Kota-Perbatasan, Kota (Sambas).

Sumber: Muazir (2016)



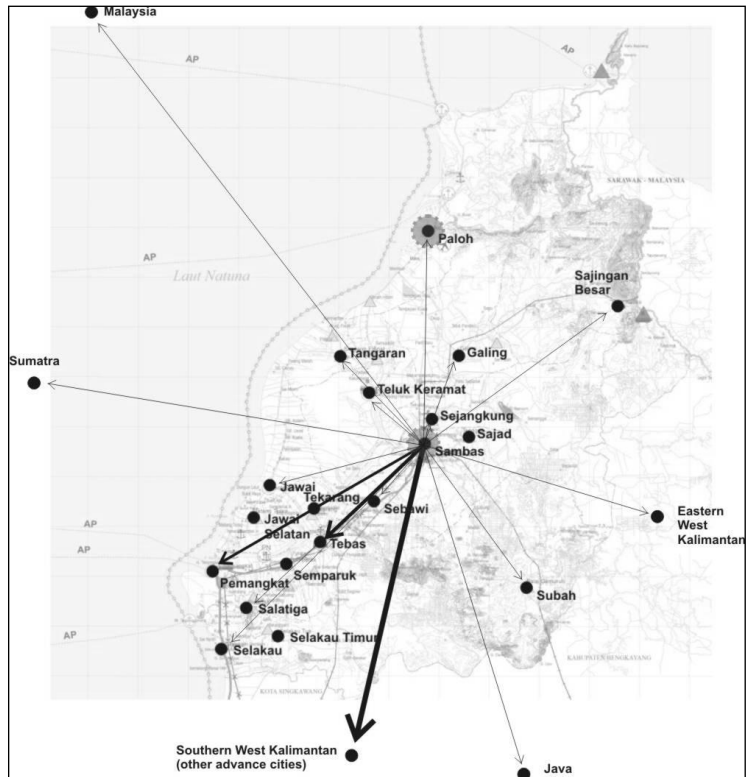
Bagian selatan Sambas (berorientasi di Pontianak; ibu kota provinsi) memiliki orientasi utama untuk aktivitas/pergerakan sosial penduduk. Sementara itu di dalam Kabupaten Sambas: Tebas dan Pemangkat juga menjadi wilayah yang cenderung dikunjungi dibandingkan dengan daerah lain. Menariknya, Sarawak-Malaysia juga menjadi salah satu orientasi utama.



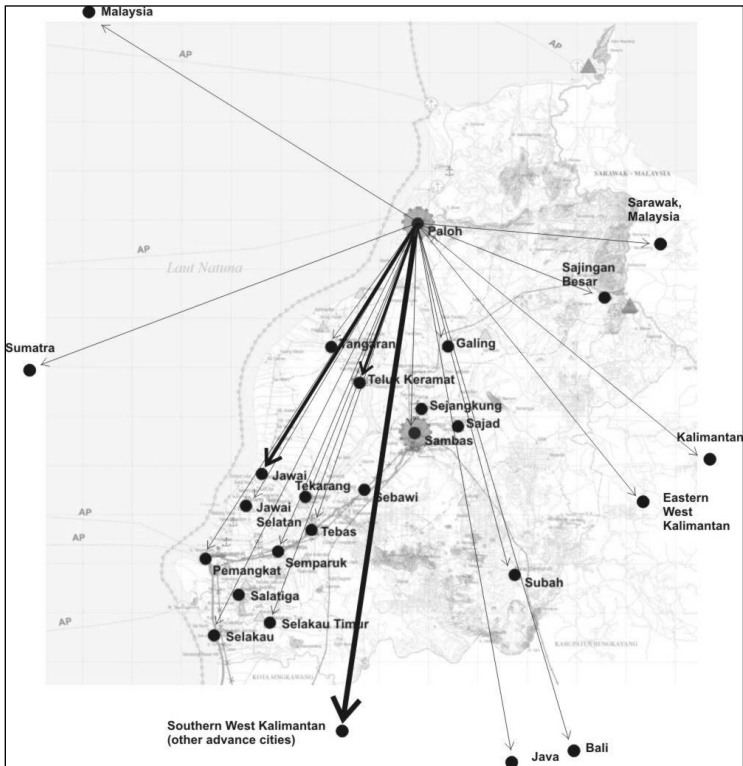
**Gambar 6**  
 “Gerak” Sosial di  
 Kota-Perbatasan  
 Aktivitas Sosial Kota-  
 Perbatasan,  
**Perbatasan**  
**(Temajuk).**  
 Sumber: Muazir  
 (2016)

Sarawak sebagai tetangga terdekat mereka menjadi orientasi utama dari dalam aktivitas/pergerakan penduduk di perbatasan. Selain itu, daerah terdekat seperti Jawa, Teluk Keramat, dan Kota Sambas juga menjadi orientasi utama dalam distribusi aktivitas/pergerakan.

**Gambar 7**  
 “Gerak” Sosial di  
 Kota-Perbatasan,  
 Kontak Sosial  
 dengan Media  
 Kota-Perbatasan,  
**Kota (Sambas).**  
 Sumber: Muazir  
 (2016)



Bagian selatan Sambas (khususnya Singkawang, Mempawang, Pontianak) menjadi orientasi utama dalam interaksi melalui media (khususnya telepon). Sementara itu di dalam Kabupaten Sambas sendiri: Tebas yang diikuti oleh daerah lain seperti Pemangkat, Sejangkung, Teluk Keramat, dll juga menjadi wilayah orientasi utama



**Gambar 8**  
 “Gerak” Sosial di  
 Kota-Perbatasan,  
 Kontak Sosial  
 dengan Media  
 Kota-Perbatasan,  
**Perbatasan**  
**(Temajuk).**  
 Sumber: Muazir  
 (2016)

Bagian selatan Sambas (seperti Singkawang, Mempawah, Pontianak) menjadi orientasi utama dalam interaksi melalui media telepon. Sementara area lain seperti Jawai dan Teluk Keramat juga menjadi wilayah orientasi utama

Di Ibukota Kabupaten Sambas (Sambas), distribusi sosial (keluarga/relasi) berorientasi ke bagian selatan Kalbar (orientasi ada Kota Pontianak) dan daerah terdekat lainnya seperti Tebas, Teluk Keramat, dll. Untuk aktivitas/pergerakan sosial, juga berorientasi ke bagian selatan Kalbar, Tebas, Pemangkat, dll. Selain itu, kontak sosial (melalui media) juga hampir sama dengan distribusi dan pergerakan, yang berorientasi ke bagian selatan Kalimantan Barat, Tebas, dll. Di perbatasan (Temajuk –Paloh), distribusi keluarga/relasi sebagian besar berorientasi ke wilayah terdekat seperti kecamatan Jawai, bagian selatan Kalimantan Barat, Teluk Keramat, dll. Untuk aktivitas/pergerakan sosial, negara tetangga (Sarawak) menjadi salah satu tujuan utama, diikuti oleh Jawai, Teluk Keramat, Sambas, dll. Untuk kontak sosial (melalui media), sebagian besar penduduk di daerah perbatasan memiliki orientasi ke bagian selatan Kalbar, bagian timur Kalbar, Teluk Keramat, dll.

Secara ringkas, “gerak” (orientasi) sosial Kota-Perbatasan yang ada di Kabupaten Sambas memiliki beberapa karakteristik, diantaranya yaitu:

1. Orientasi sosial Kota cenderung mengarah ke area maju lainnya (khususnya ibukota provinsi).
2. Orientasi sosial Perbatasan cenderung tersebar baik ke kota maju maupun Negara tetangga yang cenderung dekat.
3. Orientasi sosial Perbatasan cenderung “bergerak” ke wilayah terdekat.
4. Penggunaan “teknologi” (media telepon) cenderung membuat jarak menjadi tidak terbatas. Dengan adanya akses telekomunikasi, masyarakat dari kedua wilayah dapat berinteraksi/kontak dengan wilayah lainnya, baik Kota maupun Perbatasan.

5. Hubungan Kota-Perbatasan cenderung tidak berhubungan secara langsung dengan intens. Masing-masing mengarah/berorientasi (orientasi utama) pada wilayah yang berbeda dan cenderung mengarah ke wilayah-wilayah yang maju serta terdekat.
6. Negara tetangga menjadi rute yang paling sering dilalui di Perbatasan terkait dengan kemudahan yang masih didapat, baik akses, pekerjaan, maupun kebutuhan sehari-hari

#### **Pertimbangan pengembangan hubungan kota-perbatasan : Konsepsi beranda depan negara**

Walter (2009) mengatakan bahwa perbatasan adalah ruang di mana sistem normatif bertemu (penghalang, pengendalian), berfungsi sebagai "jembatan" (manfaat dalam sosial, budaya, ekonomi), sebagai ruang fungsional (manfaat dari daerah), berfungsi sebagai penghalang atau penyambung, dan dapat berubah fungsinya sesuai waktu. Menurut Zartmant (2010), adalah buatan manusia yang dilandasi kepentingan politik yang menjalankan wilayah tersebut. Orang-orang di daerah perbatasan sering dikonotasikan sebagai orang yang hidup di tepi/ujung negara dengan hubungan sosial yang dapat berubah-ubah sesuai dengan politik yang dijalankan. Menurut Clad et al. (2011) wilayah perbatasan diabad ke-21 telah menjadi "saksi" dari meningkatkannya diplomasi dari dua wilayah yang berbeda khususnya untuk kepentingan ekonomi, bahwa manusia sudah mulai menghuni dunia tanpa batas; sebuah tempat dengan batas-batas politik telah menjadi ketinggalan jaman, di mana orang-orang bergerak tanpa hambatan.

Dalam konteks hubungan antara Indonesia dan Malaysia, secara

umum, kedua Negara telah memiliki sejarah panjang hubungan bilateral, serta tingkat regional ke negara lain. Sebagaimana dicatat oleh Kementerian Luar Negeri Republik Indonesia, kerjasama antara Indonesia dan Malaysia secara resmi dimulai pada 31 Agustus 1957, ada ikatan antara dua bangsa dalam bentuk etnis, budaya, bahasa, agama, dan aspek sosial-budaya lainnya. Ditambahkan oleh Liow (2005), hubungan antara kedua negara juga terjadi sebelum kedatangan kolonial, keterkaitan yang ada terjadi dalam sistem perdagangan regional, perkawinan, dan politik. Kemudian dilanjutkan oleh Liow, bahwa gagasan "kekeluargaan" telah menjadi aspek yang hebat dalam hubungan diplomatik, adanya konsep "persaudaraan" yang dapat dilacak melalui ideologi, sejarah, dan kesamaan ras, etnis, dan bentuk-bentuk budaya. Terkait dengan hubungan Kota-Perbatasan di kabupaten perbatasan dalam kaitannya dengan pergerakan sosial dan potensi pengembangannya, perlu dipertimbangkan beberapa hal, diantaranya yaitu:

- 1. Peningkatan daya tarik.** Dari beberapa studi yang telah dilakukan, bahwa pengembangan unsur-unsur daya tarik tertentu yang menjadi potensi sebuah kawasan/wilayah, dapat meningkatkan ketertarikan masyarakat dari wilayah lain untuk datang. Jumlah kunjungan tersebut dapat mendorong peningkatan frekuensi pertumbuhan fisik penunjang pelayanan untuk para pendatang, sehingga secara tidak langsung akan terus meningkatkan kuantitas sarana dan prasarana lingkungan di perbatasan. Salah satu daya tarik yang dapat dikembangkan adalah pariwisata. Prokkola (2007) mengatakan bahwa "perjalanan" (wisata) selalu membuat dan menantang orang untuk menembus batas dan perbatasan. Dengan mengubah paradigma Perbatasan sebagai beranda Negara, wisatawan dari Negara tetangga



dapat dengan mudah masuk ke wilayah Indonesia, dan tentunya akan memberikan manfaat bagi wilayah sekitar, bahkan Kota dengan daya tarik kotanya serta kelengkapan fasilitas yang dimilikinya. Sejauh ini, jumlah pelintas dari Indonesia lebih besar dibanding Sarawak, Malaysia. Dengan pengembangan dengan tujuan tertentu (misal pariwisata) dipercaya akan dapat meningkatkan kualitas infrastruktur (Manfred, 1985) yang dapat mendukung peningkatan infrastruktur yang pada akhirnya berguna bagi “pergerakan-pergerakan” sosial masyarakat sehari-hari

2. **Peningkatan kualitas akses.** Aliran-aliran sosial manusia, barang dan jasa perlu ditingkatkan guna menjamin keberlanjutan akses dari Kota ke Perbatasan, sehingga Kota dapat mendistribusikan hasil-hasil pembangunan secara merata. Aliran (flow) secara teoritis dapat ditingkatkan melalui beberapa cara, seperti teknik jalan pintas, penghilangan hambatan, mengurangi tahapan atau node, dan memperpendek jarak.
3. **Peningkatan kerjasama internasional.** Kawasan perbatasan perlu dipandang bukan sebagai “pintu belakang” sebuah Negara, namun sebagai potensi pintu masuk utama “beranda” Negara. Kawasan perbatasan pada dasarnya diuntungkan dengan lokasi yang langsung berhubungan dengan Negara lain, dalam artian ketika terjadi kerjasama internasional antar Negara, kawasan perbatasan dapat langsung merasakan manfaatnya. Dalam konteks perdagangan misalnya, Perbatasan dapat menjadi pintu masuk perdagangan untuk melayani dan memenuhi kebutuhan setempat dengan harga yang lebih murah serta jarak transportasi yang dekat. Sejauh ini, kegiatan interaksi ekonomi “tradisional” telah terbentuk atas dasar kemudahan

akses dan pelengkap kebutuhan masing-masing wilayah antar negara. Untuk itu, perlu adanya pengembangan kebijakan yang sesuai dengan memperhatikan hubungan sosial dan budaya yang telah terbentuk lama bahkan erat

- 4. Pengembangan secara polisentris.** Hubungan Kota-Perbatasan kiranya perlu ditekankan pada potensi masing-masing wilayah dengan pendekatan polisentris dengan multi-pusat, tidak hanya tersentral (terpusat) pada Kota. Perbatasan maupun wilayah lain disekitarnya dapat didorong untuk berkembang dengan pertimbangan karakteristik layanan berbeda dan spesifik, dimana masing-masing wilayah dihubungkan dengan jaring-jaring transportasi dan telekomunikasi. Dengan adanya jejaring pusat-pusat pertumbuhan yang beragam, dapat memperingkas jarak dan waktu dalam berinteraksi dan pemenuhan kebutuhan, sehingga kegiatan-kegiatan sosial masyarakat (pada khususnya) dapat lebih berkembang dan dinamis.
- 5. Pemanfaatan teknologi komunikasi.** Pembangunan sarana dan prasarana telekomunikasi juga layak dipertimbangkan dalam era kini. Sebagaimana deskripsi yang didapatkan dalam kontak sosial melalui media telepon, masyarakat dari Kota-Perbatasan cenderung tidak mempunyai masalah dalam berinteraksi dengan orang/wilayah lain. Pendekatan ini dapat dikembangkan seiring dengan kebutuhan informasi dan akses komunikasi yang semakin cepat perkembangannya. Melalui teknologi, hubungan sosial Kota-Perbatasan dapat diperingkas sehingga kemungkinan peningkatan intensitas aliran informasi dapat lebih optimal dan cepat.

Kota-Perbatasan di kabupaten perbatasan cenderung mempunyai hubungan yang tidak optimal dikarenakan alasan keterbatasan infrastruktur dan jarak. Namun, dibalik keterbatasan tersebut,

banyak potensi yang dapat dikembangkan dengan pertimbangan kedekatan “persaudaraan” maupun keragaman pemenuhan kebutuhan antar wilayah yang dapat dikembangkan. Perbatasan dapat menjadi beranda Negara, bukan lagi “pintu belakang” yang menghubungkan sumber daya dari Negara tetangga masuk ke wilayah Indonesia yang selanjutnya dapat didistribusikan ke Kota. Begitu pula peran Kota yang dapat menghubungkan segala sumber daya dari wilayah lainnya (didalam negeri) untuk dapat dialirkan ke Perbatasan, sampai pada transaksi terhadap Negara tetangga.

## Kepustakaan

- Albrechts, L., and Mandelbaum, S, J. (Eds.) (2005). *The Network Society, A New Context for Planning?* Routledge, New York and London.
- Antara News Kalimantan Barat (2013). *Desa Temajuk Mulai Menggeliat*. Diakses dari <http://antarakalbar.com/berita/317386/artikel--desa-temajuk-mulai-menggeliat>.
- Badan Pengelolaan Kawasan Perbatasan Provinsi Kalbar. (2013) *Profil Perbatasan Kalimantan Barat-Sarawak (Sambas, Bengkayang, dan Sanggau)*.
- Badan Pusat Statistik Kabupaten Sambas, diakses dari <https://sambaskab.bps.go.id/>
- Borgatti, S, P., Everett, M, G., Johnson, J, C. (2013). *Analyzing Social Networks*. Sage Publications.
- Borneo post online (2014) *Bekalan Air Lebih Baik untuk Lundu*. Diakses dari <http://www.theborneopost.com/2014/02/15/bekalan-air-lebih-baik-untuk-lundu/>
- Clad, J., McDonald, S, M., and Vaughn, B. (eds). (2011). *The Borderlands of Southeast Asia, Geopolitics, Terrorism, and Globalization*. Center for Strategic Research, Institute for National Strategic Studies, Washington D.C.
- Clarke, N. (2009). *Networks, Urban*. In R. Kitchin and N. Thrift (Eds). *Encyclopedia of Human Geography*, Elsevier.
- Direktorat Daerah Tertinggal-Bappenas. *Kawasan Tertinggal di Indonesia*, diakses dari [http://batas.bappenas.go.id//index.php?option=com\\_content&task=blogsection&id=2&Itemid=9](http://batas.bappenas.go.id//index.php?option=com_content&task=blogsection&id=2&Itemid=9), 2013/
- Heydebrand, W. (1999). *The Network Metaphor as Key to the Analysis of Complex Production and Service Relations in a Global Economy*. Retrieved from <http://fuchsresearch.de/pdfs/ab149.pdf>
- JPNN news mobile (2013). *Mau Telepon, Silahkan ke Desa Seberang*. Diakses dari <http://www.jpnn.com/read/2013/11/21/202049/Mau-Telepon,-Silakan-ke-Desa-Seberang->. 21 November/
- Kementerian Luar Negeri Republik Indonesia. Diakses dari <http://www.kemlu.go.id/>

- Knoke, D., and Yang, S. (2008). *Social Network Analysis*. Sage Publications.
- Liow, J. C. (2005), *The Politics of Indonesia-Malaysia Relations*, Routledge, Taylor & Francis Group. London and New York.
- Manfred, D (1985), *Tourism Resources and their Development in Maldive Island*, *GeoJournal* 10(1):119-126.
- Muazir, S. (2016). *Applying Adaptive Network Urbanism to Improve Strategic Areas in Sambas Regency, West Kalimantan, Indonesia*. Disertasi Department of Urban Planning, NCKU.
- Muazir, S., Hsieh, H-C. (2013). *Borderlands and Tourism Development in Kalimantan Island: Kalimantan Barat, Indonesia – Sarawak, Malaysia “Head to Head”*. *Journal of Design and Built Environment*, Vol.13, No.1.
- Mucha, J. (2003). *The Concept of “Social Relations” in Classic Analytical Interpretative Sociology: Weber and Znaniecki*. 6th ESA Conference, Murcia, 2003.
- Oliveira, M. & Gama, J. (2012). *An Overview of Social Network Analysis*. *WIREs Data Mining Knowledge Discovery*, 2: 99-115.
- Pemerintah Kabupaten Sambas (2011). *Profil Kabupaten Sambas*.
- Pemerintah Kabupaten Sambas (2013). *Buku Putih Sanitasi*.
- Pemerintah Kabupaten Sambas (2013). *Draf Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Sambas 2012-2032*.
- Pemerintah Republik Indonesia. (2007). *Undang-Undang No. 26 Tentang Penataan Ruang*.
- Phillips, D, T., and Diaz, A, G. (1981). *Fundamentals of Network Analysis*. Prentice-Hall, N.J.
- Pontianak Post (2013). *Perbatasan Terus di Bangun*. Diakses dari <http://issuu.com/ptkpost/docs/16042013/21/>
- Prokkola, E, K. (2007). *Cross-border Regionalization and Tourism Development at the Swedish-Finish Border: “Destination Arctic Circle”*. *Scandinavian Journal of Hospitality and Tourism*, 7 (2), 120-138.
- Rakyat Kalbar (2013). *Temajuk Maju, Aruk Makin Terpuruk*. Diakses dari <http://www.rakyat-kalbar.com/utama/281113/temajuk-maju-aruk-terpuruk/>
- Scott, J. (2013). *Social Network Analysis, Third Edition*. Sage Publications.

- Scott, J., and Carrington, P, J. (Eds). (2012). *The Sage Handbook of Social Network Analysis*. Sage Publications.
- Takahashi, K., and Sakamoto, A. (2000). Assessing Social Relationship in Adolescents and Adults: Constructing and Validating the Affective Relationship Scale. *International Journal of Behavioral Development*, 24 (4), 451-463.
- Tribun Pontianak (2014). Warga Perbatasan Keluhkan Tidak Ada Jaringan Telekomunikasi. Diakses dari <http://pontianak.tribunnews.com/2014/05/27/warga-perbatasan-keluhkan-tidak-ada-jaringan-komunikasi/>
- Westi-Walter, D. (2009). *Borderlands*. Elsevier Ltd.
- Zartmant, W. (ed) (2010). *Understanding Life in the Borderlands: Boundaries in Depth and in Motion*. University og Georgia Press, Athens, Georgia.

# Transformasi Denpasar: Identitas-Tempat Sebuah Kota Yang Berubah Cepat

I Nyoman Gede Maha Putra

85

## Pendahuluan

Saat ini berbagai tempat di belahan dunia yang berbeda-beda terhubung satu sama lain dalam berbagai media: transportasi udara, laut, darat, dan terutama internet. Kemudahan yang ditawarkan oleh saling-keterhubungan ini, salah satunya, berakibat pada diadopsinya pola-pola pembangunan fisik yang serupa menyebabkan homogenisasi di bidang arsitektur dan urban desain. Kemajuan di bidang teknologi yang semakin pesat menyebabkan kecepatan adopsi juga meningkat. Pada gilirannya, perubahan terjadi di kota-kota yang dahulu bersifat tradisional. Kota-kota tersebut, kini, mau-tidak mau, suka-tidak suka harus menyesuaikan diri. Saat ini, di tengah gelombang pesat homogenisasi, isu-isu di seputar identitas-tempat menjadi semakin menarik untuk didiskusikan (Edward & Usher, 2000; Castells, 2009; Southworth & Ruggeri, 2010). Tulisan ini mengeksplorasi dan menjawab beberapa pertanyaan seputar identitas-tempat (*the place-identity*) kota-kota yang berakar pada tradisi namun berkembang pesat sehingga harus menyesuaikan diri. Tujuannya adalah untuk membangun sebuah kerangka konseptual yang dapat dipergunakan untuk menganalisis kota-kota dimaksud. Kota Denpasar di Pulau Bali dijadikan sebagai studi kasus. Pertanyaan-pertanyaan yang akan dieksplorasi meliputi: Seberapa pentingkah sebuah kota memiliki identitas-tempat? Apa yang mempengaruhi terbentuknya identitas-tempat? Bagaimanakah transformasi identitas-tempat Kota

Denpasar yang berkembang pesat terjadi? Faktor apa yang mempengaruhi terjadinya transformasi identitas-tempat Kota Denpasar?

### **Perdebatan Seputar Identitas-tempat**

Isu tentang identitas tempat mulai mengemuka ketika Revolusi Industri 'memaksa umat' manusia untuk melaksanakan pembangunan dengan cara yang berbeda dibandingkan dengan cara-cara tradisional. Pada masa tradisional, arsitektur dan kota-kota dibangun dengan nilai-nilai kesetempatan yang kuat (Tuan, 1977). Masyarakat tradisional mengatasi tantangan fisik di mana mereka tinggal dengan cara mengembangkan pengetahuan lokal. Cara memproduksi makanan lokal, membuat peralatan dengan material setempat untuk mengatasi persoalan hidupnya, membangun dengan bahan-bahan yang mudah dijumpai serta membangun sistem kepercayaan yang berakar pada kondisi alam dan hubungan sosial, semua dilakukan dengan keterbatasan daya jelajah masyarakat tradisional. Dalam kondisi ini, batas-batas wilayah ditandai dengan ciri fisik alam: sungai, tepi pantai, gunung, lembah, bukit bahkan hutan dan pohon-pohon besar. Selain mempengaruhi perkembangan pengetahuan, ciri-ciri lokalitas sering pula dipakai untuk memberi tanda atau nama suatu tempat, misalnya di Bali ada Desa dengan nama Ambengan karena disana banyak dijumpai alang-alang yang dalam Bahasa Bali disebut Ambengan. Pengetahuan yang dikembangkan lalu



diturunkan dari generasi yang satu ke generasi berikutnya. Sepanjang proses diteruskannya pengetahuan ini, bukan berarti perubahan diharamkan. Perubahan dan penyempurnaan terhadap pengetahuan local tetap berjalan tetapi dengan proses yang sama dengan penciptaannya yaitu menggunakan segala sumber daya local. Proses vernakular ini berlangsung selama berabad-abad. Unsur lokalitas yang kental dan proses vernacular yang terjadi membentuk pengetahuan yang unik dan tercermin pula pada arsitektur dan tata ruang. Disebutkan bahwa arsitektur tradisional adalah manifestasi kejeniusan masyarakat tradisional dalam menyikapi keterbatasan dan persoalan iklim, pemenuhan kebutuhan dasar, dan juga cerminan budaya unggul (Tuan, 1977;; Al Sayyad, 1989). Kualitas lingkungan yang terbangun dari proses ini membentuk identitas-tempat sebuah kota, membuatnya memiliki kualitas unik, bisa dibedakan dari kota lain yang berada di lingkungan fisik dan social budaya yang berbeda.

Isu tentang pentingnya sebuah kota memiliki identitas-tempat mengemuka saat material bangunan, teknik dan metode membangun, serta ide-ide pembangunan bisa dipindahkan dengan mudah. Kemajuan teknologi transportasi membuat bahan-bahan bangunan dari tempat-tempat yang jauh bias dikirimkan ke sebuah kota. Kini, kita jamak melihat bahan-bahan impor, termasuk marmer dari Italia, dipakai di dalam pembangunan di Indonesia. Buku-buku dan majalah-majalah di bidang desain dan arsitektur serta Internet dengan mudah bisa

dinikmati oleh berbagai kalangan. Di dalamnya, berbagai informasi tentang teknik dan metode membangun baru bisa dilihat dan dipelajari. Ide-ide pembangunan juga terus berkembang dengan pesat. Ide-ide ini, selain ditransfer melalui buku-buku, majalah dan internet, juga dibawa oleh orang-orang yang dengan mudah bepergian ke berbagai belahan dunia dengan tersedianya transportasi udara. Frank Gehry, misalnya, bisa membangun dengan gaya arsitektur khasnya di banyak negara mulai dari Amerika Serikat di belahan bumi utara hingga ke Australia di belahan bumi selatan.

Paul Oliver (2007) mengkritisi pola penciptaan kota dan arsitektur kontemporer yang tidak menghargai tradisi. Baginya kebudayaan baru tanpa akar adalah sesuatu yang hampa tanpa makna. Sebaliknya, banyak pula yang menyebutkan bahwa pencarian dan penelusuran identitas-tempat yang berakar pada budaya local hanyalah bagian dari nostalgia dan konservatisme serta tidak memiliki relevansi di masa kontemporer. Sebagian kritikus bahkan menganggap bahwa perumusan identitas-tempat bahkan hanya dipandang sebagai keinginan untuk berdiam di masa lalu (Harvey, 1997). Akan tetapi, pencarian identitas tempat sesungguhnya melampaui apa yang disebutkan oleh para pengkritik konsep ini. Identitas-tempat mengandung relevansi yang kuat terhadap kehidupan di masa kini. Kehidupan masa kini dipandang sebagai jaman yang cair dimana masyarakat sangat mudah terombang-ambing oleh berbagai kepentingan. Nilai-nilai

yang sudah tertanam dan berakar kuat di masyarakat bisa menjadi pondasi yang kuat untuk membangun di masa kini sehingga masyarakat memiliki landasan pijak yang mantap untuk meneruskan kehidupannya (Castells, 2009).

Identitas-tempat memiliki nilai sosial yang tinggi. Masyarakat bisa membangun kebanggaan kolektif dengan membangun dan menjaga identitas-tempatnya secara bersama-sama. Georgia Butina Watson (2007) dalam salah satu risetnya menemukan bahwa masyarakat di Kota Mostar di Bosnia-Herzegovina sangat membanggakan kota dengan jembatan yang melengkung indah. Setiap penduduk Mostar memiliki memori yang indah dengan kota dan jembatannya sehingga kecintaan terhadap kota menjadi semakin tinggi. Hal ini membentuk kesadaran social untuk menjaga kota tersebut. Saat Negara tersebut dilanda perang, jembatan yang menyimpan memori kolektif masyarakatnya dihancurkan tanpa ampun. Kehilangan identitas-tempat membuat persatuan masyarakat menjadi lemah.

Di level individu, identitas tempat dapat membangkitkan rasa memiliki, nasionalisme bahkan kebanggaan personal seseorang. Menjadi bagian dari sebuah tempat dengan identitas-tempat yang positif dapat membangkitkan kebanggaan. Indonesia dikenal sebagai Negara kepulauan yang besar dengan kekayaan adat dan budaya tiada banding. Agama yang berbeda-beda tidak membuat perpecahan tetapi memperkuat persatuan. Arsitektur tradisional negara yang terbentang dari Sabang sampai Merauke ini sangat

beragam menjadikannya sebagai salah satu tempat dengan keberagaman yang paling kaya di dunia. Imaji-imaji tersebut membentuk identitas yang kuat. Saya, karena sejauh ini memiliki kebanggaan terhadap identitas-tempat Indonesia, selalu dengan bangga menyebutkan diri sebagai, 'Saya orang Indonesia'. Saat menyebut kalimat tersebut, identitas-tempat negara ikut terbawa menjadi bagian dari identitas individu. Bahkan sekedar berkunjung ke tempat yang memiliki identitas-tempat yang kuatpun sudah bisa membangkitkan kebanggaan personal. Ketersediaan penerbangan berharga murah memungkinkan kita mengunjungi tempat-tempat yang berbeda-beda. Aktivitas ini lalu membangkitkan kebanggaan personal yang terwujud pada foto-foto selfie di Pulau Komodo, pasar binatang ekstrim di Sulawesi, depan patung singa di Singapore, di 'selangkangan Twin Towers, dan juga di depan Tower Bridge London, Patung Liberty, dan seterusnya. Identitas-tempat, dengan keterlibatan manusia di dalamnya, mengandung unsur budaya. Kota-kota yang memiliki identitas-tempat yang kuat, umumnya berhasil mendatangkan banyak pengunjung. Dengan banyaknya pengunjung, maka kota-kota tersebut bisa membangun ekonominya melalui pariwisata. Ketertarikan pengunjung pada kota yang memiliki identitas tempat yang kuat bisa dibuktikan melalui tingginya kunjungan ke Paris dengan menara Eiffel dan imaji kehidupan glamournya, London dengan Big Ben dan imaji sebagai ibu kota dunia, Amsterdam dengan ciri khas kanal-

kanalnya, Las Vegas dengan kasinonya dan juga, misalnya, Bali dengan keindahan alam dan budaya tradisionalnya yang terjaga. Salah satu hal yang menyebabkan orang untuk mengunjungi tempat-tempat dengan identitas-tempat yang kuat adalah karakternya yang berbeda dengan tempat atau kota asal si pengunjung. Sebuah kota dengan karakter yang tidak begitu kuat, sehingga tampak serupa atau sejenis dengan kota asal seorang pengunjung, tidak akan banyak menarik turis.

Akan tetapi, identitas tempat juga bisa dimanipulasi secara politis. Pada masa kekaisaran Romawi, banyak arsitektur yang dibangun dengan gaya yang serupa di berbagai belahan dunia. Pembangunan ini dimaksudkan sebagai bentuk representasi kekuasaan politis kerajaan atas wilayah-wilayah yang dikuasainya. Kehadiran bangunan-bangunan ini pada awalnya mengingkari potensi alam dan budaya lokal yang telah ada dan tumbuh berkembang sebelumnya di tempat tersebut. Hal yang serupa ditiru di masa modern tetapi dengan motif ekonomi, bukan politis. Saat ini banyak kita saksikan pembangunan perumahan tematis. Misalnya: perumahan dengan tema Eropa padahal lokasinya ada di Surabaya; cluster Ubud yang terletak di kompleks perumahan di Jakarta dan seterusnya. Fenomena ini sering disebut sebagai *disneyfication*, sebuah upaya menciptakan *fantasy* bagi penghuni atau pengunjung (Relph, 1977). Sebagai *fantasy*, ia tidak nyata, namun secara ekonomi dan politik bisa dianggap sebagai kebenaran.

Identitas-tempat, dengan demikian mengandung unsur sosial, budaya, juga politik dan ekonomi yang manfaatnya dirasakan oleh penduduk sebuah kota. Identitas-tempat bisa bersifat individual ataupun kolektif. Dengan demikian, identitas tempat dapat dipahami sebagai

*'suatu set makna yang diasosiaikan dengan suatu lansekap tertentu, dimana seseorang atau sekelompok orang bisa membangun identitas personal atau kelompoknya.'*(diterjemahkan oleh penulis dari versi bahasa Inggris atas tulisan Butina Watson dan Ian Bentley, 2007).

### **Faktor-faktor yang mempengaruhi terbentuknya identitas-tempat**

Dalam pengertian sebagaimana dirumuskan oleh Butina-Watson dan Bentley (2007), factor yang membentuk identitas-tempat berupa unsur lansekap dan manusia yang mendiaminya baik sebagai kelompok ataupun individu. Namun hal yang paling utama dari pembentukan identitas-tempat adalah persepsi. Rupa alam, bentukan fisik buatan manusia dan aktivitas yang berlangsung di dalamnya dipersepsikan oleh manusia dan dibentuk menjadi imaji. Imaji-imaji yang terbentuk membuat sebuah tempat dengan mudah bisa diidentifikasi. Persepsi manusia dipengaruhi oleh panca indera dan juga bagaimana panca indera tersebut menciptakan memori di kepala setiap

manusia yang mengalaminya. Aktivitas yang berlangsung di pasar membentuk imaji ramai, aroma yang kha serta mungkin juga bising. Bagi siapapun yang sudah mengalaminya, pengalaman bising-bau-ramai membentuk imaji dan persepsi yang kemudian menjadi identitas-tempat sebuah pasar.

Persepsi yang dibentuk oleh pengalaman bisa bersifat individual dan juga kolektif. Misalnya, setiap orang mungkin memiliki pengalaman personal di sebuah restaurant sehingga membuat restaurant tersebut dipersepsikan secara personal. Bagis sepasang suami istri bisa saja restaurant tersebut menjadi tempat romantic tempat mereka mengikat janji. Tetapi bisa jadi berkebalikan bagi yang melakukan makan malam perpisahan di tempat yang sama. Tetapi orang-orang yang berbeda-beda tersebut sangat mungkin memiliki pengalaman serupa di restaurant yang sama, misalnya karena makanannya yang enak, suasananya yang romantic, aromanya, dan juga karena latar belakang pengunjung yang sama, misalnya dari etnis yang sama. Pengalaman yang berbeda membentuk imaji yang berbeda sementara pengalaman serupa membentuk imaji yang setara. Hal ini menyebabkan restaurant tersebut memiliki identitas-tempat yang personal dan juga identitas-tempat kolektif. Identitas-tempat bisa juga berubah seiring dengan berkembangnya pengalaman. Masih menggunakan prumpamaan restaurant, bisa jadi di waktu yang berbeda, para pengunjung yang sama mengalami sesuatu yang berbeda. Misalnya di pagi

hari seseorang melihat, mendengar atau mengalami kejadian menyenangkan di restaurant tersebut. Saat ditanya, dia akan memberi kesan yang baik kepada restaurant tersebut. Siang hari, misalnya, dia mengalami hal yang mengecewakan sehingga narasinya menjadi berbeda saat ditanya di waktu yang berbeda. Pengalaman dalam beraktivitas mempengaruhi persepsi manusia. Perbedaan pengalaman bisa juga terjadi saat restaurant berganti pemilik dan si pemilik baru restaurant mengubah tampilan bangunan, interior restaurant tersebut, merubah tata letak meja di waktu yang berbeda-beda atau mengganti beberapa menu. Namun, ada hal-hal atau value yang dipertahankan agar restaurant tersebut tetap dapat dikenang sebagaimana reputasi yang telah dicapainya. Hal ini memberi pengalaman yang berbeda bagi pengunjung namun ada value yang bertahan. Jadi perubahan fisik restaurant juga bisa menyebabkan perubahan identitas-tempat restaurant tersebut.

Dalam kasus sebuah kota, hal yang sama juga terjadi. Kota dihuni oleh individu-individu yang berbeda-beda dan juga kelompok-kelompok yang berbeda-beda. Perbedaan ini berpengaruh pada bagaimana kota tersebut dipersepsikan secara personal dan kolektif. Selain itu, manusia juga mengalami kota di waktu yang berbeda-beda. Orang-orang yang lebih banyak menghabiskan waktu di siang ahri akan memiliki pengalaman berdeda dengan mereka yang lebih banyak menghabiskan waktu di malam hari. Perbedaan pengalaman ini mempengaruhi cara mereka



membentuk identitas-tempat sebuah kota yang sama. Selanjutnya, identitas tempat sangat dipengaruhi oleh perubahan fisik kota. Perubahan fisik kota berlangsung terus-menerus karena kota selalu berkembang seiring dengan perkembangan penduduknya. Dengan demikian, identitas-tempat sebuah kota selalu berkembang. Namun demikian ada value yang tetap bertahan karena telah menjadi semacam landasan hidup kota tersebut.

Selanjutnya, kita akan melihat bagaimana identitas-tempat Kota Denpasar bertransformasi di masa-masa yang berbeda dan bagaimana identitas tersebut kini dipersepsikan oleh masyarakat kontemporeranya. Metode yang dikembangkan dalam bidang urban morphology dipakai untuk menganalisis perubahan bentuk fisik kota dari masa-masa yang berbeda. Perubahan aktivitas dan system pemerintahan dan juga keadaan ekonomi ditinjau dengan mempelajari dokumen-dokumen rencana tata ruang kota. Untuk mengetahui value kota yang bertahan dan yang berubah dan bagaimana hal ini dipersepsikan oleh masyarakat, serangkaian wawancara dilakukan.

### **Transformasi Identitas-tempat Kota Denpasar**

- ***Kota Denpasar masa pra-kolonial: Lansekap yang diperebutkan***

Wilayah yang saat ini disebut sebagai Kota Denpasar tumbuh dan berkembang dari embrio desa-desa tradisional. Desa-desa

tradisional tersebut diperintah secara independen oleh kepala desa-kepala desa yang disebut sebagai Bendesa. Sekalipun secara de facto desa-desa tersebut adalah independen, mereka tetap terafiliasi dengan kerajaan Bali. Pasca pecahnya kerajaan Bali yang berpusat di Gelgel, kawasan Kabupaten Klungkung saat ini, di wilayah selatan Pulau Bali muncul kekuatan dinasti yang hendak menguasai secara politik desa-desa tradisional tersebut. Tidak hanya satu, tetapi pada masa pra-kolonial terdapat beberapa kekuatan politik yang hendak menguasai kawasan dan desa-desa tradisional yang terdapat di selatan Bali (Putra, 2007). Beberapa kekuatan politik ini membentuk cluster-cluster wilayah dengan pusatnya masing-masing. Akibatnya, kawasan Kota Denpasar pada masa itu berupa wilayah dengan banyak pusat (multi-nuclei). Masing-masing kekuatan politik ini membangun identitas-tempatnya masing-masing untuk menunjukkan kekuatan politis sekaligus kekuasaannya.

Arsitektur dan urban desain dipakai sebagai alat untuk membentuk identitas-tempat tersebut. Masing-masing kekuatan politis membangun pusat kekuasaan dalam bentuk istana raja atau puri yang ditata dalam sebuah perempatan jalan. Perempatan jalan ini disakralkan dan dipandang sebagai pusat 'dunia' dari masing-masing puri. Bangunan-bangunan tradisional infrastruktur kota dibuat berorientasi ke dalam ke arah pusat perempatan jalan utama. Penataan tersebut membuat masing-masing pusat terlihat tertutup, *internal-looking*. Banyaknya pusat

ini kadang menimbulkan konflik karena antara satu puri dengan puri yang lain saling bersaing untuk menjadi yang terbesar. Pada tahun 1887, muncullah sebuah kekuatan politik besar baru yang menyebut dengan istananya yang disebut Puri Denpasar. Nama ini diperoleh dari posisinya terhadap pasar. Den berarti di sebelah utara, sementara pasar berarti tempat transaksi. Posisinya terhadap pasar tersebut menegaskan nama Puri Denpasar. Secara arsitektur, puri-puri dan rumah tinggal penduduk juga ditata dalam bentuk cluster yang dikelilingi tembok tinggi. Bangunan di dalam tembok ditempatkan mengelilingi sebuah halaman tengah ke arah mana bangunan-bangunan tersebut menghadap. Selain secara tata ruang arsitektur kota, penataan rumah tinggal dan puri juga menunjukkan pola internal-looking. Gambar puri.

Sekalipun antara satu puri dengan yang lain saling bersaing, terdapat kesamaan pola tata ruang dan arsitektur yang diterapkan oleh masing-masing puri. Kesamaan pola ini membuat, secara fisik, kawasan ini seperti satu buah kota meskipun diperintah oleh banyak puri. Peranan arsitektur dan desain kota tradisional yang serupa seolah menyembunyikan konflik politis yang ada di antara puri.

- ***Pengenalan Ekonomi Pasar Bebas dan Perubahan Pola Kota Denpasar di Masa Kolonial***

Ruang fisik dan arsitektur kota Denpasar berubah drastis pada masa colonial, saat pemerintah baru menerapkan sistem politik dan tata ekonomi baru. Motif dari kolonialisme adalah mengambil bahan mentah dari daerah jajahan untuk diolah di Negara asal penjajah lalu didistribusikan ulang ke wilayah jajahan dalam bentuk produk jadi dengan harga yang lebih tinggi (King, 1997). Motif kolonialisme tersebut juga berlaku saat Pemerintah Belanda mengkoloni Denpasar.

Proses kolonisasi dimulai saat tentara Belanda menggempur Puri Denpasar dan Puri Satria, dua kekuatan politik terbesar, dan berakhir dalam sebuah Perang Puputan (perang sampai semua pasukan pejuang mati) pada 20 September 1906. Takluknya dua puri tersebut, mengakhiri pola pemerintahan tradisional dan menandai dimulai tata kelola pemerintahan baru. Di bawah pemerintahan colonial, kekuasaan puri dilucuti. Pemerintah mengenalkan sistem baru dimana seorang asisten residen memuncaki hirarki pemerintahan (RTRW Denpasar,.....-.....). Untuk memenuhi ambisi politik dan ekonomi pemerintah baru, desain ruang dan arsitektur kota ditata ulang. Pasar yang semula terletak di depan Puri Denpasar dipindah ke barat. Lokasi baru pasar ini menimbulkan bangkitan ekonomi baru sehingga kawasan tersebut menjadi pusat ekonomi baru. Untuk mendistribusikan barang dari dan menuju pasar ini, jalan menuju

pelabuhan, pelabuhan KUtA dan Tanjung Benoa, yang terletak di sebelah selatan kota dibangun. Linkage antara pasar dan pelabuhan ini membuka Denpasar ke arah luar menjadikannya kota yang *outward looking*. Sistem ekonomi baru, dimana pedagang dan investor internasional diijinkan untuk turut membantu perekonomian wilayah jajahan pasca bangkrutnya VOC, diperkenalkan. Sementara itu, kawasan sekitar Puri Denpasar lama dibangun sebagai pusat politik. Sebuah ruang terbuka besar dibangun dan dijadikan sebagai pusat orientasi utama. Bangunan-bangunan pemerintah dibangun di sekitar alun-alun besar tersebut. Alun-alun ini menggantikan peran perempatan jalan tradisional sebagai ‘pusat dunia’.

Menghubungkan pusat politik dan pusat ekonomi, sebuah jalan yang dipenuhi oleh toko-toko milik pedagang etnis China. Para pedagang ini sebelumnya sudah dijumpai di pasar tradisional namun dengan kedatangan Belanda dengan sistem ekonomi barunya, jumlahnya semakin meningkat. Selain pedagang-pedagang dari etnis China, datang pula etnis Arab. Mereka menjual segala macam produk kain dan pakaian dan bermukim di sekitar pasar.

Pemerintah Kolonial pada masa awal abad ke-20 tersebut menerapkan politik pemisahan kelompok penduduk berdasarkan etnis. Kaum kulit putih bangsa Eropa dianggap memiliki derajat paling tinggi dan diijinkan menghuni kawasan di sekitar alun-alun. Kelompok kedua adalah para pedagang Asia yang diijinkan

menghuni kawasan di sekitar pasar, sementara penduduk pribumi ada di hirarki terbawah. Golongan terakhir ini menghuni kampung-kampung tradisional. Pemisahan kelompok-kelompok yang berbeda-beda ini membuat imaji yang bertentangan dari kalangan Eropa dan pribumi. Kalangan Eropa melihat kaum pribumi sebagai golongan orang-orang yang tidak beradab dan hidup di lingkungan kumuh, sebaliknya golongan pribumi menganggap kalangan Eropa sebagai golongan yang elitis (lihat McPhee, 1932).

Secara tata ruang, Kota Denpasar masa kolonial terdiri atas beberapa cluster permukiman yang dihuni oleh kelompok orang yang berbeda-beda etnisitas. Masing-masing cluster mengembangkan sendiri pola ruang dan arsitekturnya. Pada kawasan yang dihuni oleh kaum bangsa Eropa, Pemerintah Kolonial mengenalkan sistem bangunan baru dimana rumah-rumah dan bangunan pemerintah dibangun dengan standar yang diadopsi dari Batavia. Dinding rumah terbuat dari bata yang dicat putih, atap terbuat dari ubin tanah liat, lantai dari tegel. Bentuk denahnya pun tidak mengadopsi lay out rumah-rumah tradisional tetapi lebih mencerminkan upaya mengatasi iklim tropis, dimana teras lebar di depan rumah memberi naungan kepada interior rumah. Pada cluster yang dihuni etnis China dan Arab, dibangun rumah toko (ruko). Typology ini sepertinya sangat cocok bagi kelompok yang membuka usaha karena mereka sekaligus tinggal di bangunan yang sama tetapi di lantai yang berbeda. Lantai yang

rata dengan jalan dimanfaatkan sebagai tempat berjualan, sementara lantai atasnya sebagai hunian keluarga.



**Gambar...**dua pamphlet pariwisata awal yang dibuat oleh artis W.G. Hofker  
Sumber:  
[www.KITLV.NL](http://www.KITLV.NL)

Aktivitas pembangkit ekonomi baru, pariwisata, dikenalkan oleh Pemerintah Kolonial pada tahun 1920-an. Pengenalan aktivitas baru ini merupakan imbas dari ketertarikan para seniman barat yang datang ke Bali sejak pulau ini dikuasai oleh Belanda. Para seniman ini menyebarkan berita tentang penemuan sebuah pulau dengan identitas-tempat kuat yang membuatnya berbeda dibandingkan dengan tempat-tempat lain di wilayah jajahan.

Identitas-tempat Bali pada masa itu dibentuk oleh lansekap alam, keunikan budaya dan ritual, serta aktivitas social kemasyarakatan yang dijalani oleh penduduknya (Powell, 1930). Seorang penulis Amerika menyebut tempat ini sebagai 'the Last Paradise'. Sebutan ini, dilengkapi dengan ilustrasi-ilustrasi dari W.O.J. Nieuwenkamp yang seorang pelukis, dan foto-foto dari Gregore Krause yang seorang pegawai Pemerintah Kolonial menjadikan imaji-imaji tentang Bali tersebar ke seluruh dunia terutama Eropa (Carpenter, 1997). Menyadari peluang ini, Pemerintah Kolonial mengembangkan pariwisata yang dilayani oleh perusahaan kapal layar Kerajaan Belanda, KPM. Demi menjaga daya tarik pulau ini dan menjaga identitas-tempatnya, Pemerintah Kolonial mengenalkan politik Baliseering yaitu system pemerintahan untuk menjaga agar masyarakat Bali menjaga budaya dan ritualnya (Vickers, 1997).



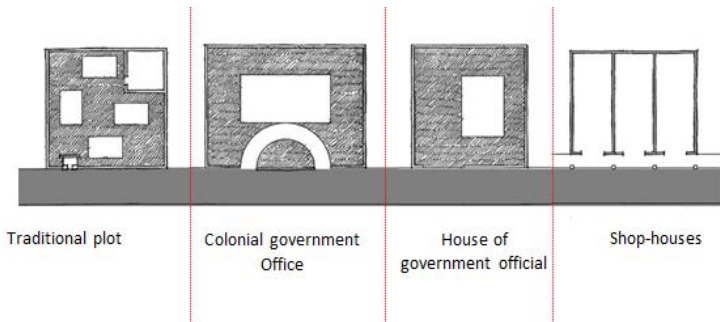


**Gambar....**Bali Hotel, salah satu hotel pertama yang dibangun oleh Pemerintah Kolonial Belanda di bawah strategi pengembangan ekonomi baru non-pertanian. Sumber: Foto Auw Kok Heng dimuat dalam Sukra, 2007

Sistem sosial baru dengan penduduk multi-etnis terkelompok dalam beberapa cluster, tata pemerintahan baru dimana asisten residen menjadi pemimpin utama, serta tata ruang dan arsitektur baru ditandai pemisahan pusat politik dan ekonomi serta integrasi pelabuhan membuat identitas-tempat kota Denpasar bertransformasi dari kondisi bentuk awalnya yang homogen menjadi heterogen; dari sakral-*inward looking* menjadi ekonomis-*outward looking*. Di samping itu, masing-masing kelompok masyarakat juga membangun permukimannya dengan polanya masing-masing: kelompok eropa dengan rumah modern, etnis China dan Arab dengan ruko, dan masyarakat pribumi dengan pola tradisional yang berakar dari masa pra-kolonial. Keadaan ini

menyebabkan kawasan pusat kota membentuk kolase identitas-tempat yang berbeda-beda.

**Gambar....**  
Typology  
bangunan  
berbeda  
dikembangkan  
oleh kelompok  
masyarakat yang  
berbeda  
Sumber: Putra,  
2017



- **Upaya Membangun Integrasi: Kota Denpasar pada Masa Awal Kemerdekaan**

Pemerintah Kolonial Belanda tidak memerintah dalam waktu yang relatif lama sehingga pengaruhnya pada tata ruang di Denpasar terbatas hanya di pusat kota saja. Pemerintah Kolonial dipaksa mengakhiri kekuasaannya pada tahun 1942 oleh tentara Jepang setelah lebih kurang 37 tahun menguasai Bali.

Pendudukan Jepang juga tidak berlangsung lama hanya sekitar 3 tahun hingga tahun 1945. Singkatnya waktu ini menyebabkan tidak banyak perubahan fisik maupun organisasional yang dilakukan. Namun kepergian Belanda dan ketiadaan raja menyebabkan kekosongan kepemimpinan dan hal ini menyisakan

kebingungan di masyarakat adat. Beberapa kelompok masyarakat adat lalu berinisiatif untuk membentuk sebuah struktur pemerintahan yang disebut sebagai Desa Adat Denpasar. Organisasi inilah yang lalu memimpin pemerintahan adat di Kota Denpasar (interview dengan salah satu pendeta pura Desa Denpasar).

Pada tahun 1945, Republik Indonesia diproklamlirkan oleh Presiden Sukarno pasca menyerahnya tentara pendudukan Jepang kepada tentara sekutu pimpinan Amerika Serikat. Bali awalnya masih diupayakan untuk dikuasai oleh Pemerintah Kolonial Belanda yang mendompleng tentara sekutu. Tetapi akhirnya pada tahun 1949 Bali bergabung dengan pemerintahan Sukarno di bawah Negara Kesatuan Republik Indonesia. Pemerintahan baru yang berpusat di Jakarta ini menempatkan Bali sebagai salah satu provinsinya. Sebagai konsekuensinya, Bali kemudian diperintah di bawah tiga level pemerintahan yaitu: nasional, provinsi dan dibawahnya masih ada kabupaten. Pada masa awal kemerdekaan, Presiden Sukarno bermaksud untuk membangkitkan identitas-tempat sekaligus mengenalkan Republik Indonesia kepada khalayak dunia. Arsitektur dan urban desain juga dijadikan sebagai alat untuk mencapai tujuan tersebut (Kusno, 2000). Di Ibu Kota Negara, Jakarta, gedung-gedung baru dibangun dengan megah. Tata ruang kota juga diperbaiki dibuat lebih modern dengan tujuan untuk menunjukkan bahwa Indonesia tidak kalah maju dibandingkan

dengan negara lain. Selanjutnya< presiden pertama tersebut juga menggunakan pariwisata sebagai media mengenalkan Negara yang baru lahir ini. Strategi pengembangan kepariwisataan ini juga melibatkan Bali sebagai ujung tombaknya.

Pengembangan kepariwisataan di Bali oleh pemerintah baru merupakan kelanjutan dari program Pemerintah Kolonial. Kawasan yang telah berkembang pada masa colonial adalah Pantai Sanur di timur pusat Kota Denpasar. Oleh pemerintah baru, sebuah hotel besar dibangun disana. Hotel ini, sayangnya mendapat banyak kritikan karena menggunakan arsitektur modern (Robson, 2002). Bentuknya dianggap tidak mewakili arsitektur dan budaya local. Untuk menghindari kejadian serupa berulang di masa selanjutnya, pemerintah, dengan dibiayai oleh Bank Dunia, mengadakan studi pengembangan pariwisata komprehensif yang kajiannya meliputi seluruh Pulau Bali (Sceto, 1972).



**Gambar.....**Hotel yang dibangun dibawah koordinasi pemerintah nasional dianggap mengingkari arsitektur tradisional  
 Sumber: Putra, 2017

Dengan dikembangkannya pariwisata, perekonomian lokal melesit. Kawasan-kawasan wisata menjadi daerah tujuan utama urbanisasi menyebabkannya padat. Seaini padat, kawasan pariwisata juga menjadi ajang persaingan identitas-tempat antar kelompok-kelompok kaum urbane yang berbeda. Persaingan antar kelompok yang berbeda ini terjadi di atas lanskap yang identitas-tempatnya telah terbentuk oleh masyarakat lokal jauh sebelum era pariwisata. Akibatnya, terjadi kolase-kolase identitas-tempat baru di kawasan pariwisata.

Selain di kawasan pariwisata, transformasi identitas-tempat juga terjadi di kawasan pusat kota. Dari sebelumnya kota tradisional yang berpusat di banyak puri, kini pusat kota dipimpin oleh satu

kekuatan politik Provinsi Bali yang ada di bawah Pemerintah Indonesia. Konsekuensinya, pembangunan harus mengikuti arahan dari atas meskipun Pusat Kota Denpasar memiliki akar budayanya sendiri. Unsur-unsur kepercayaan local lalu dimasukkan sebagai disesuaikan. Alun-alun yang dibangun pada masa Pemerintahan Kolonial tetap dijadikan sebagai pusat orientasi utama. Di sekitarnya, dibangun fasilitas pemerintahan modern sesuai dengan perannya sebagai Ibu Kota Provinsi. Sekalipun sudah terdapat pemerintahan formal Provinsi Bali, pemerintahan local tetap berjalan dengan dipimpin oleh Desa Adat Denpasar. Tanggung jawab pemerintahan local yang bersifat independen ini adalah mengelola masyarakat dan lingkungan binaan tradisional termasuk pura, kuburan serta mata air-mata air local (interview dengan salah satu ketua kelompok masyarakat lokal). Dengan adanya dua kepemimpinan ini, terbentuk pula identitas-tempat yang berbeda meskipun ada upaya untuk saling mengadopsi. Tata cara adopsi dilakukan dengan mewajibkan gedung pemerintahan formal untuk menerapkan prinsip-prinsip arsitektur lokal.

Selain di bidang pemerintahan, persaingan identitas tempat di masa kemerdekaan juga terjadi di tataran penduduk kota. Bergabungnya Bali menjadi bagian dari Republik Indonesia dan dijadikannya Denpasar sebagai Ibu Kota Provinsi Bali membawa dampak pada dibanjirinya wilayah ini oleh penduduk pendatang. Tidak hanya dari Bali, sebagian pendatang datang juga dari luar

daerah membawa serta budaya dan kebiasaan hidupnya. Kota yang tumbuh dari desa-desa tradisional ini harus, dengan cepat, menyesuaikan diri menyambut para penghuni serta aktivitas yang baru. Sebagai akibatnya, persaingan dan perebutan identitas tempat juga terjadi di pusat Kota Denpasar.



**Gambar....**Denpasar sebagai kolase identitas-tempat berbagai kelompok yang berbeda-beda.

- **Identitas-tempat: Upaya Pencarian Tiada Henti**

Meskipun terjadi persaingan dan perebutan yang menyebabkan Kota Denpasar sebagai sebuah kolase besar identitas-tempat, terdapat nilai-nilai universal dan kualitas abadi yang selalu dibawa. Kualitas tersebut meliputi penghargaan terhadap sesame dimana kelompok dengan latar belakang yang berbeda-beda mampu hidup berdampingan dengan damai dan menciptakan sendiri identitas-tempatnya. Selanjutnya, Kota Denpasar berhasil

mempertahankan tata pemerintahan lokal tradisionalnya meskipun telah ada pemerintahan formal, sehingga aktivitas penduduk local, terutama yang berkaitan dengan adat, bisa berlangsung di masa modern ini. Nilai berikutnya yang dibawa adalah adanya upaya tiada henti untuk terus berupaya menerjemahkan arsitektur lokal yang cocok bagi fungsi-fungsi bangunan yang berbeda-beda.

Dari perkembangan dan transformasi kota Denpasar, ada beberapa hal yang bisa kita simpulkan. Simpulan pertama yang bisa ditarik adalah bahwa identitas-tempat sebuah kota bersifat cair namun tetap memiliki benang merah yang menghubungkan masa lalu dengan masa kini.

Motif ekonomi menjadi mantra baru pembangunan kota-kota di dunia. Dominasi aktivitas ekonomi telah berpengaruh pula pada struktur tat ruang dan arsitektur (Dickhoff, 2016)

Di masa modern, saat ekonomi kota terus meningkat serta perannya sebagai pusat berbagai aktivitas modern juga bertambah (sebagai pusat pendidikan, pelayanan jasa, perdagangan, dan sebagainya), Kota Denpasar terus menerima pendatang dari berbagai macam latar belakang. Penyesuaian identitas-tempat harus terus menerus dilakukan tanpa kehalangan value utamanya yang menjadikan Denpasar sebagai Denpasar. Tugas generasi kini adalah mengantisipasi perubahan yang mungkin terjadi tanpa harus terjebak pada pragmatism untuk mempertahankan masa lalu atau hanya sekedar mengejar



kemajuan yang ditawarkan oleh kehidupan modern. Manuel Castells pernah berujar:

*Setiap masyarakat local yang tinggal di suatu wilayah atau teritori tertentu mestinya membangun berdasarkan atas akar-akar sejarahnya (Castells, 2009, diterjemahkan oleh penulis dari edisi Bahasa Inggris).*

Dengan demikian, masyarakat tersebut akan memiliki pondasi yang kuat dimana di atasnya bias diciptakan nilai-nilai unik di dunia yang serba cair ini. Hal ini bukan berarti bahwa kita harus berdiam di masa lalu. Karena sungguh tidak terbayangkan melihat sebuah kota yang tidak memberi ruang untuk perubahan. Setiap kota harus mampu mengadopsi perubahan. Tugas kita adalah menemukan nilai-nilai identitas-tempat kota tersebut yang dibawa dari masa lalu hingga ke masa kini dan mungkin akan diteruskan ke masa yang akan datang jika nilai-nilai tersebut masih dirasa relevan.

**Kepustakaan :**

Butina-Watson, G., & Bentley, I. (2007). *Identity By Design*. London: Architectural Press.

Bappeda(a), K. D. (2011). *Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Denpasar 2011-2031*. Denpasar: Pemerintah Kota Denpasar.

Bappeda(b), K. D. (2011). *Materi Teknis Rencana Rinci Kawasan Strategis Kota Denpasar*. Denpasar: Wartha Bhakti Mandala.

Bourdier, J., & AlSayyad, N. (1989). *Dwellings, Settlements and Traditions: Cross-cultural Perspectives*. Lanham: University of Minnesota Press.

Carpenter, B. (1997), *W.O.J. Nieuwnkamp: First European Artists in Bali*, The Netherlands, Uitgeverij Uniepiers Abcoude.

Castells (a), M. (2009). *The Power of Identity: The Information Age - Economy, Society, and Culture: 2 (Information Age Series)*: West Sussex: Wiley-Blackwell.

Castells (b), M. (2009). *The Rise of the Network Society: Information Age, Economy, Society and Culture: 2 (Information Age Series)*. West Sussex: Wiley Blackwell.

Carmona, M., Heath, T., & Tiesdell, S. (2010). *Public Places Urban Spaces 2nd Edition*. London : Routledge.

Edward, R., & Usher, R. (2000). *Globalisation and Pedagogy: Space, Place and Identity*. Oxford: Routledge.

Eisemann, F. B. (2010). *Bali Sekala and Niskala: Essays on Religion, Ritual and Art*. Singapore: Tuttle Publishing.

Harvey, D. (1997). Contested Cities: Social Process and Spatial Form. In N. J. (eds), *Transforming Cities*. London: Routledge.

- Kusno, A. (2000). *Behind the Postcolonial: Architecture, Urban Space and Political Culture in Indonesia*. London: Routledge.
- Kusno, A. (2012). Homogeneity of Representations: Salvation or Menace? In M. Sadria, *Homogenisation of Representations* (pp. 153-166). Geneva: Aga Khan Award for Architecture.
- King, A. D. (2016). *Writing the Global City: Globalisation, Postcolonialism and the Urban*. London: Routledge.
- King, A. D. (1991). *Culture, Globalisation and the World System: Contemporary Conditions for the Representations*. London: Palgrave MacMillan.
- Picard, M. (1996). *Bali: Cultural Tourism and Touristic Culture*. Singapore: Archipelago Press.
- SCETO. (1974). *Bali Tourism Masterplan*. Paris: UNDP/IBRD.
- Robson, D. (2002). *Geoffrey Bawa: The Complete Works*. London: Thames and Hudson.
- Southworth, M., & Rugerri, D. (2010). Beyond Placelessness: Place-identity and the Global City. In T. Banerjee, & A. Loukaitou-Sideris, *Companion to Urban Design*. London: Routledge.
- Sukra, (2007), *Bali in the Eye of the Beholders*, Denpasar, Griya Santrian.
- Tuan, Y. F. (1977). *Space and Place: the Perspective of Experience*. Minneapolis: Minnesota University Press.
- Vickers, A. (2012). *Bali a Paradise Created 2<sup>nd</sup> Edition*. Singapore: Tuttle Publishing.



# Perkembangan *kulon-e* Banjir Kanal Semarang dan retrospeksi *Jengki*

Totok Roesmanto

115

## Pendahulua

Karya arsitektur berwujud bangunan yang terkenal selalu menjadi penanda di kawasan-nya dan perkembangan kota-nya. Perkembangan kota Semarang selalu dikaitkan dengan keberadaan Kawasan Kota Lama dan bangunan Pasar Johar karya Thomas Karsten, serta peran Ki Ageng Pandan Aran yang membuat permukiman pertama di Semarang. Jalan Daendels yang melintasi kota Semarang, perkembangan wilayah di sebelah barat dari *Wester- kanaal*/Sungai Banjir Kanal Barat yang dikenal sebagai daerah *Kulon-e* Banjir Kanal sangat jarang dibicarakan. Apalagi model *jengki* yang pernah mewarnai perkembangan perkampungan di daerah tersebut.

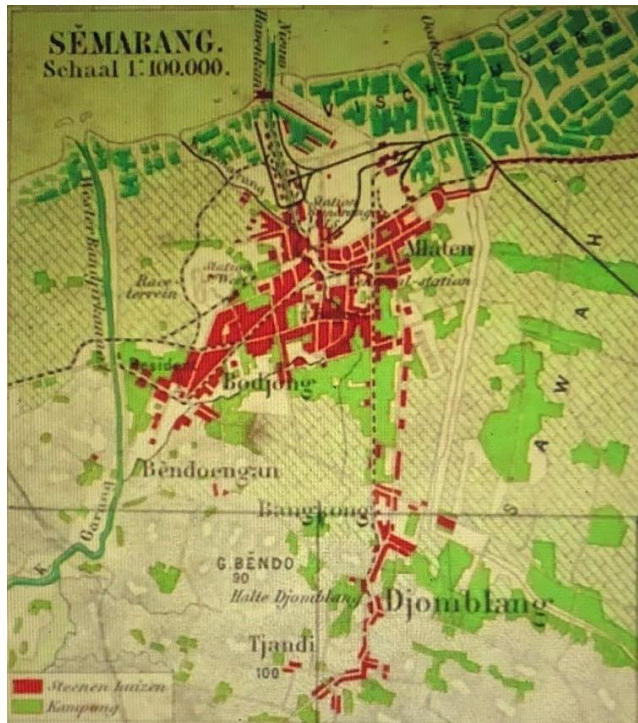
Daerah *Kulon-e* Banjir Kanal dilalui *grote postweg* yang dibuat Daendels untuk menghubungkan Karang Asem, Bulu dan Alun-Alun Kaliwungu. Perkampungannya berkembang setelah tahun 1960 ke sebelah utara jalan kereta api Semarang-Jakarta ex S.C.S, dan wilayah *Kulon-e* Banjir Kanal yang terbelah Jalan Siliwangi bekas *grote postweg*.

Tulisan ini adalah hasil upaya awal mengungkap tentang kesejarahan perkembangan wilayah kota Semarang yang ada di sebelah barat *Wester-kanaal*/Sungai Banjir Kanal Barat, dan penyampaian perkembangan arsitektur *jengki* yang pernah populer dan sedang terjadi.

## Semarang dari *Vijfhoek* ke *Oud-Stadt*

Pembicaraan tentang sejarah perkembangan kota Semarang hampir selalu membahas tentang Kota Lama, padahal *grote*

Gambar 1 :Peta perencanaan Kota Semarang pada masa pemerintahan VOC.



*postweg* sebenarnya yang dibuat Daendels terletak di Terboyo dan sebagian besar di bagian barat dari Semarang. Lapangan terbang Kali Banteng [kemudian menjadi Bandara A.Yani] juga terletak di Semarang Barat, menandai wilayah tersebut pernah berperan vital dalam perkembangan kota Semarang. Sebelum Daendels membangun *groote postweg* di Semarang bagian barat, telah ada jalur utama transportasi air penghubung antar desa dengan memanfaatkan aliran Kali Semarang, jalan tanah penghubung antara desa, dan jalan produk VOC.

Kali Semarang merupakan jalur utama ke/dari pelabuhan alam Bergota penghubung antar desa yang terletak di tepi alirannya. Keberadaannya memudahkan Made Pandan dari pusat Kesultanan Demak di Bintoro mencapai Pulau Tirang Amper melalui Laut Jawa, untuk kemudian melaksanakan tugas menyebarkan agama Islam ke arah barat di sekitar pemukiman Hindu di Derono dan Gua Sela. Keberadaan komunitas Hindu di daerah Pantai Utara Jawa diperkuat dengan penemuan artifak candi Hindu di Desa Duduhan, Mijen di arah baratdaya dari Gua Selo pada bulan September 2015. Ki Ageng Pandan Aran putra Made Pandan memilih menetap dan membangun permukiman bersama komunitasnya di Pulau Amper Tirang, sedangkan Made Pandan kembali ke Bintoro. Keberadaan jirat makam Made Pandan dan makam Sultan Trenggono dalam satu bangunan cungkup yang terletak di sebelah belakang Masjid Demak menandai status Made Pandan sebagai pejabat teras dan keluarga dekat penguasa di Kesultanan Demak.

Aliran Kali Semarang membawa banyak lumpur dan menimbulkan sedimentasi besar-besaran menyempang menyurutnya permukaan air Laut Jawa, membentuk dataran di sebelah utara Pulau Tirang Amper. Pelabuhan Bergota menjadi tidak berfungsi, direpson Ki Ageng Pandan Aran dengan memindahkan permukimannya ke Bubakan di sisi timur muara Kali Semarang. Pulau Tirang Amper berubah menjadi perbukitan [kemudian disebut Bukit Mugas] yang terlihat samar-samar dari Bubakan. Keberadaan permukiman di Bubakan lebih mendekatkan jarak Ki Ageng Pandan Aran dengan pusat Kesultanan Demak di Bintoro. Sedimentasi terus berlangsung, pohon-pohon asam bertumbuh *arang-arang* [jarang], Kali Semarang tetap difungsikan sebagai jalur transportasi utama hingga V.O.C membangun *Oud-Stadt* [kemudian disebut Kota Lama].

*Nieuwe Havenkanaal/Kali Baru* dibangun pada tahun 1872, Kali Semarang tetap difungsikan sebagai jalur transportasi barang dagangan untuk melayani kebutuhan pasar-pasar Jurnatan, Pekojan, Pedamaran, Beteng yang berada tidak jauh dari aliran Kali Semarang sampai kemudian digantikan Pasar Central yang dirancang Thomas Karsten dan terbangun pada tahun 1938.[Roesmanto, 2015.b]

VOC memindahkan kantor dagang dari Jepara ke Semarang pada tahun 1705 di sisi timur Kali Semarang, dilanjutkan dengan pembangunan benteng *Vijfhoek* yang melingkupi. Benteng *Vijfhoek* dirancang di sekitar tahun 1686 dan 1695, dan terbangun sebelum 1706 karena pada gambar *Kaarte van de Vesting van Samarang /Peta Benteng Samarang* terdapat tulisan *gemeenten in 1708 door G.V.Brockhuyfen* [Roesmanto, 2015.c]. Pusat pemerintahan Kadipaten Semarang di bawah kekuasaan Kesunanan Mataram berada ditepi aliran Kali Semarang, tetapi cukup jauh dari keberadaan muaranya. Ki Ageng Pandan Aran II memilih kegiatan berdakwah, kemudian terkenal sebagai Sunan Tembayat. Pada masa Adipati Wongsorejo berkuasa [1659-1666] pusat pemerintahan Kadipaten Semarang berada di Gabahan, kemudian Mas Tumenggung Prawiroproyo [1666-1670] berkedudukan di Sekayu, dan sejak tahun 1670 Kadipaten Semarang berpusat di Kanjengan [Roesmanto, 2015.c].

VOC membongkar sebagian besar dinding benteng *Vijfhoek* untuk memperluas wilayah koloni di Semarang setelah Geger Pacina di Semarang berakhir [1743], dan wilayah Pantai Utara Jawa dikuasai [1749], dan setelah Perjanjian Giyanti [1755]. Perluasan wilayah permukiman dan kantor dagang V.O.C ke arah timur diperkuat dengan pembuatan dinding benteng ber-*bastion* pelingkup *De Europeesche Buurt* atau *Oud-Stadt*. *Heerenstraat* yang menjadi jalan utama di *Oud-Stad* berakhir di *De Zuider-poort*



kemudian dilengkapi *Gouvernementsbrug*/Jembatan [dekat] *Gouvernement* atau *Sociteits-brug*/ Jembatan [dekat] *Sociteit*. Dari mulut jembatan/*brug* yang kemudian dilafalkan menjadi Jembatan *mBerok* dibangun Bodjong-weg yang menghubungkan ke pasar tradisional di daerah Karang Asem. Pembuatan Bodjong-weg sebagai upaya untuk membuka dan meluaskan pengaruh VOC yang semula hanya berpusat di benteng *Vijfhoek*, kemudian meluas ke *Oud-Stad*, dan meluas ke arah baratdaya.

Bodjong-weg berakhir di Bodjong-plein yang di sebelah baratnya kemudian dibangun De Vredestein sebagai rumah dinas Nicolaas Hartingh Direktur/ Gubernur VOC untuk Pantai Utara Jawa Bagian Timur. Penamaan De Vredestein yang berarti Wisma Perdamaian berkaitan erat dengan keberhasilan Hartingh memaksakan berlangsungnya Perjanjian Giyanti pada tahun 1755, yang kemudian memberikan banyak keuntungan bagi VOC. Wilayah Kerajaan Mataram dibelah dua menjadi wilayah di bawah kekuasaan Kasunanan Surakarta dan Kasultanan Yogyakarta dalam peristiwa Palihan Nagari tersebut, dan hegemoni VOC di wilayah Pantai Utara Jawa semakin kuat. Bodjong-weg dan Aloon-Aloon dibangun V.O.C paling cepat pada tahun 1756 [Roesmanto, 2015.b]. Kompleks Kadipaten Semarang berada di sebelah selatan dari Aloon-Aloon V.O.C dan di sebelah barat dari Alun-Alun [Tradisional] yang disebut *Pasebaan*. Keberadaan *Pasebaan* dan Benteng *Vijfhoek* tergambar pada peta kuno *PAAN van het Fort en omleg gende Cituatie van Samarangh*/ Rencana Beteng dan Penataan Ulang dari Situasi di Semarang [Roesmanto, 2015.c]. Dinding benteng *Oud-stadt* kemudian dirobuhkan pada tahun 1842.

Bodjong-weg lurus membatasi sisi utara Aloon-Aloon Semarang buatan VOC sesampai di daerah Sekayu sedikit menyerong sekitar dua derajat ke arah kanan/utara menuju ke pasar di

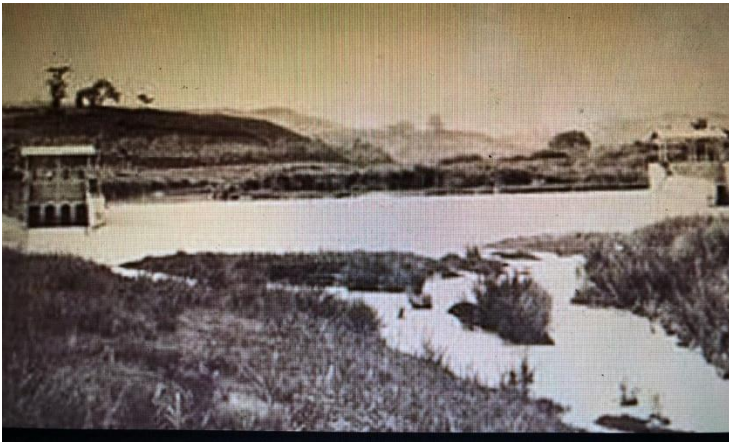
Karang Asem. Bodjong-weg memotong miring lahan-lahan perkebunan yang terlintasi. *De Vredestein* berkonsep simetris, di bagian utara dan barat lahannya terletak tanah milik Mangkunegaran, mengindikasikan bangunannya berdiri pada lahan yang semula milik Mangkunegaran.

### **Semarang Barat Pasca *Wester-kanaal***

Di sepanjang sisi selatan *De Vredestein* terdapat jalan desa penghubung pasar tradisional di Karang Asem dengan tempat bermukim para *magersari* penggarap lahan perkebunan yang ada di sebelah barat *De Vredestein*. Jalan desa inilah yang dimanfaatkan sebagai embrio Jalan *Daendels*, membelah desa Bulu menjadi Bulu Magersari di sebelah utara, dan Bulu Stalan di sebelah selatannya. Bodjong-plein menjadi tersambungkan dengan *grote postweg* ke daerah yang terletak di sebelah barat dari kota Semarang seperti desa-desa yang namanya menggunakan kata karang dan mengindikasikan keletakannya di dekat perairan seperti Karang Balong dan lainnya. *Grote postweg* di Semarang dibangun Daendels untuk menghubungkan Karang Asem, Bulu ke Tugu, Mangkang, dan berlanjut ke Alun-Alun Kaliwungu.

Setelah sukses membangun *Nieuwe Havenkanaal* di tahun 1872, pemerintah Hindia Belanda membuat kanal di tepi barat kota Semarang pada tahun 1879. Pembuatan kanal baru di batas barat kota Semarang dengan cara menyudet Kali Semarang di daerah Lemahgempal dimaksudkan untuk mengurangi ketinggian genangan air di dalam kota ketika terjadi hujan [de Locomotief : Samarangsch handels-en advertentie-blad, 14-03-1885]. *Wester-kanaal* [kemudian terkenal sebagai Banjirkanaal Barat] diresmikan pada 23 Januari 1879, juga difungsikan untuk mengairi daerah persawahan yang terdapat di bagian utara dari daerah di sebelah baratnya.

Pemilik tanah yang lahannya terkena proyek pembangunan *Wester-kanaal* mendapat ganti rugi dari pemerintah Hindia Belanda setempat. Tanah kerukan dari lahan pembuatan sudetan Kali Semarang kemudian ditimbun menjadi tanggul pembatas aliran air di sepanjang tepi *Wester-kanaal*. Kanal di batas barat kota Semarang ini dilengkapi tempat permainan *pleredan* sehingga kemudian disebut *Plered*. Kegiatan *pleredan* banyak dilakukan anak-anak dan juga orang dewasa, hingga terbentuk perkumpulan *pleredan* yang diketuai Zimmermann penjaga pintu air *Plered*. Keterkenalan Zimmermann diabadikan untuk menamai jalan pada tanggul timur *Wester-kanaal* sebagai Zimmermann-iaan [sekarang disebut Jalan Basudewa].



Gambar 2 :Tanggul pembatas aliran air di sepanjang tepi *Wester-kanaal*.

Lahan di sepanjang sisi utara Jalan Daendels di sebelah barat dari perkampungan *magersari* di Bulu Magersari hingga tanggul timur *Wester-kanaal* kemudian dikapling-kapling memanjang ke arah utara tegak lurus *grootte postweg* dengan halaman depan yang jauh menjorok ke belakang.

Karena lintasan *Wester-kanaal* daerah Barusari terbelah menjadi perkampungan Barusari Selatan yang ada di sebelah barat kanal, dan perkampungan Barusari Lemahgempal di seberang timur. Daerah sebelah barat *Wester-kanaal* berkembang menjadi perkampungan penduduk. Di sebelah utara Jalan Daendels tumbuh kampung Krobokan, Karang Ayu, Tawang Terasi, Tawang Rajegwesi, di seberang selatannya terdapat kampung Cabean, Demangan, Bodjong-Salaman, Salaman-Mloyo, dan Gisikdrono yang semula dikenal sebagai desa kuno Derono yang merupakan *pe-gisik-an* [daerah *gisik* yang terdapat di tepi perairan] pada awal abad ke-15. Perkampungan yang terletak di sebelah barat *Wester-kanaal* kemudian dikenal daerah *Kulon* Kali atau *Kulon-e* Banjir Kanal yang artinya daerah di sebelah barat dari sungai Banjir Kanal [Barat]. Kata *Kulon* Kali harus dibedakan dengan kata *Ngulon* [ke arah Barat] atau ke arah barat dari Kali Banteng yang dalam perbincangan sehari-hari pernah berkonotasi negatif.

Perkembangan perkereta-apian di Semarang mencapai puncak sejak S.J.S mengoperasikan trem Bodjong Express rute Stasiun Djombang-Bulu melalui Bodjong-weg pada tahun 1883 [Roesmanto, 2015.c]. Jalur Bodjong Express setelah melewati halte Bulu, pasar Bulu, kemudian menyusuri sepanjang sisi selatan Jalan Daendels, dan berbelok ke utara dan berhenti di Stasiun Pendrikan di sebelah timur dari tanggul timur *Wester-kanaal*.

Jalur kereta api di Semarang yang menghubungkan stasiun Kemijen dan Tanggoeng merupakan jalur kereta api pertama di Indonesia yang dibangun 1864-1867. Jalur kereta api juga menghubungkan stasiun penumpang Kemijen Samarang ke stasiun kanal Tanjung Mas, Balai Yasa, dan stasiun barang. Keramaian transportasi darat dengan kereta api dari Semarang ditandai dengan adanya tiga maskapai perkereta apian, yaitu N.I.S/Nederlandsch Indische Spoorweg Maatschappij [1863],

S.J.S/Samarang Joana Stoomtram Maatschappij [1881], dan SCS/Samarang Cheribon Stoomtram Maatschappij [1897]. Jalur rel kereta api SCS yang menghubungkan Stasiun Poncol [rancangan Maclaime Pont 1914] ke Stasiun Kendal melintasi dan memisahkan kampung Krobokan dan Karang Ayu di sebelah selatan dengan kampung Tawang Terasi, Tawang Ngaglik dan Tawang Rajegwesi di sebelah utara.

Semarang memiliki jaringan telegram ke Batavia, Surabaya, Ambarawa [1857], kantor pos [1862], dan jaringan telpon ke Batavia dan Surabaya [1884] yang tidak memberikan dampak bagi perkembangan wilayah *Kulon Kali* atau *Kulon-e Banjirkanal*.

Daerah *Kulon Kali* mulai berkembang sejak dibuka permukiman baru di sebelah utara rel kereta api ex-S.C.S Semarang-Jakarta ditandai dengan penamaan baru jalan kampung yang ada.

Daerah Krobokan menggunakan nama-nama dalam cerita wayang untuk jalan Madukara, Amarta, Cempolorejo, Trajutrisna, Plongkowati; daerah di sebelah utara Krobokan seberang rel kereta api menggunakan nama jalan Pringgodani, Lesanpuro, Dwarawati, Jonggring Salaka, Wirotto, Ayodyapala, Indrabuwana, Ariloka, Aribuwana. Daerah Karang Ayu menggunakan nama-nama dalam cerita ketoprak untuk jalan Kenconowungu, Anjasmoro, Damarwulan, Ronggolawe,

Daerah di sebelah selatan dari *groote postweg* Karangbalong yang termasuk kelurahan Cabean, Bojong Salaman, Salaman Mloyo, Gisikdrono menggunakan nama-nama *gendhing* Jawa untuk jalan Puspanjolo, Puspowarno, Puspogiwang, Mintojiwo, Kumudasmoro, dan Kinanti, Pembuatan jalan yang menghubungkan *Plered* dan Lapangan Terbang Kali Banteng [kemudian menjadi Bandara A.Yani] memisahkan kampung Simongan dengan Bojong Salaman, Salaman Mloyo dan Gisikdrono.

### **Arsitektur *kulon-e* banjir kanal**

Toponim Bojong Salaman mengindikasikan pernah adanya hubungan sebelumnya dalam hal perwilayahan dengan Salaman *Mloyo*. Kata *mloyo* berasal dari kata dasar *loyo*, *praloyo* yang ada hubungannya dengan kematian, pemakaman. Memang di Salaman Mloyo terdapat sebuah makam. Membatasi bagian selatan wilayah Bojong Salaman juga terdapat Makam Bahpi. Kata Bahpi dikaitkan dengan *mBah Pi* kependekan dari *simbah* yang konotasinya adalah orang tua yang ahli *pi* kependekan dari *srimpi*, karena *mBah Pi* adalah seorang penari *Srimpi*.

Desa yang bernama *Cabean* terdapat di banyak kota. Dari informasi [www.google.co.id](http://www.google.co.id) dapat diketahui Desa *Cabean* yang terkenal terdapat di kota Semarang, dan Demak. Desa *Cabean* di Demak terdapat di sebelah timur *kanaa Jajarl* yang membatasi Desa Kadilangu dengan Demak, sedangkan Desa *Cabean* di Semarang terletak di sebelah barat *Wester-kanaal*. Tidak ada informasi yang mengaitkan kata *cabean* dengan *cabe* atau lombok yang pernah banyak ditanam di kedua desa tersebut.

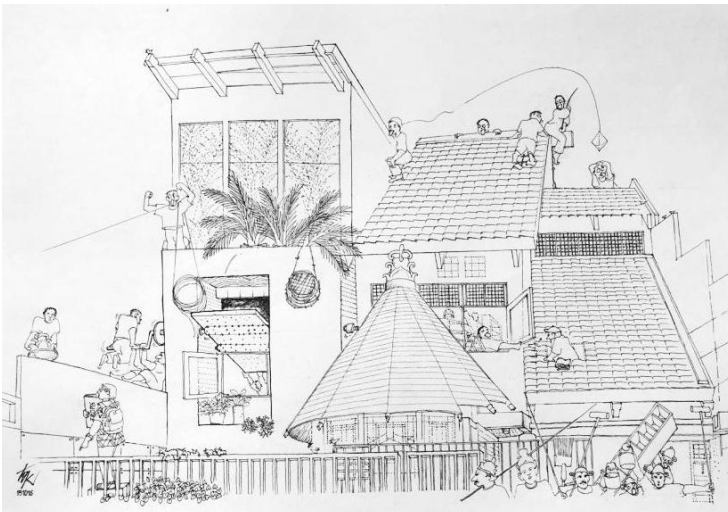
Pola jalan kampung di Cabean, Bojong Salaman dan Demangan tidak ada yang lurus, tetapi berkelok, atau pendek dan zigzag setelah perkampungannya berkembang lebih ke barat. Hanya jalan Puspanjolo Timur I, jalan Puspanjolo Tengah I yang sejajar dengan Jalan Daendels. Keberadaan makam *punden* di Desa Cabean terletak di Puspanjolo Tengah I [sudah dipindahkan ke Makam Bahpi pada tahun 1970an] mengindikasikan permukiman awal di kampung Cabean jauh dari *Wester-kanaal*.

Masyarakat awal Bojong Salaman dan Salaman Mloyo diperkirakan merupakan penduduk yang dipindahkan dari daerah lain, yang diperkirakan ada kaitannya dengan pembangunan *Wester-kanaal*. Hal yang sama ditunjukkan adanya hubungan kemasyarakatan antara penduduk di Barusari Kidul, dan Barusari

Wetan yang kemudian berubah menjadi Lemah Gempal, juga berkaitan dengan pemisahan lokasinya akibat pembangunan *Wester-kanaal*.

### Retrospeksi *Jengki*

Sampai tahun 1960 umumnya bangunan rumah tinggal di kampung-kampung di *Kulon-e* Banjir Kanal tegak lurus jalan kampung memanjang ke arah belakang dengan atap berbentuk kampung *srotong* [kampung turun kampung] ataupun kampung/pelana/*bekuk lulang* biasa untuk bangunan yang lebih muda, tanpa halaman terbuka di bagian samping. Sumur yang ada di halaman sekolah, langgar dikonsumsi air bersihnya oleh keluarga yang tinggal di sekitarnya, dan sumur keluarga biasanya juga dimanfaatkan tetangga di sekitarnya.



**Gambar 3**  
: Bangunan rumah tinggal di kampung-kampung di Kulon-e Banjir Kanal

Bagian depan dari setiap rumah dilengkapi dengan teras depan yang dibatasi kiri-kanannya dengan *buk* semacam dinding pendek untuk tempat duduk dan berkomunikasi dengan tetangga.

Ukurannya agak tinggi, menjadikan kaki *ongkang-ongkang* kalau sedang duduk di *buk*. Teras depan umumnya terletak di sebelah utara dan selatan pada bangunan rumah dilengkapi dengan *kerei* bambu yang dapat digulung ke atas untuk penapis sinar matahari sekaligus menjadi tabir agar pejalan kaki yang lewat di jalan gang tidak dapat melihat langsung ke dalam rumah. Keberadaan teras depan beratap *sosoran* mengesankan fasad depan rumah yang tropis.

Dinding rumah tidak seluruhnya dari konstruksi bata tetapi separuh bagian atasnya menggunakan konstruksi papan yang dipasang vertikal, tembok *kotangan*. Jendela kayu berdaun dua membuka ke arah luar dan pintu kayu berdaun dua membuka ke arah dalam merupakan ciri khas rumah tinggal di daerah Cabean, Demangan dan Gisikrono. Setelah tahun 1960 muncul bangunan model baru, yang kemudian dikenal sebagai *jengki*. Bangunan di daerah *Kulon-e* Banjir Kanal yang paling terkenal adalah Apotik Kartika yang terletak di sisi utara Jalan Siliwangi di kampung Krobokan. Bangunan apotik ini dibangun beberapa saat setelah bangunan Apotik Sputnik berdiri. Dalam Lokakarya Nasional Pengajaran Sejarah Arsitektur/LNPSA III di Semarang tahun 1990 bertema Arsitektur *Jengki*, bangunan Apotik Sputnik dinilai para peserta sebagai bangunan *jengki* terbaik di Semarang. Bangunan yang dibangun setelah satelit Sputnik I diorbitkan ke ruang angkasa pada 4 Oktober 1957.

M. Burhan, seorang pelukis yang tinggal di kampung Cabean memulai mengubah rumahnya dari bentuk kampung *bekuk lulang* yang memanjang ke belakang menjadi bermodel *jengki*. Teras bagian depan tetap dipertahankan, dilengkapi *buk* sisi selatan



sebagai penambahan pada *buk* sisi barat yang sudah ada. *Buk* sisi selatan dilengkapi tiang kayu berkonstruksi V untuk menopang atap teras di atasnya. Kedua kaki tiang V dihubungkan dengan beberapa kisi-kisi horizontal yang berfungsi sebagai pengaku, dan padanya digantungkan bola lampu pijar diisi air untuk menanam sirih. M.Burhan memilih tidak menanam tanaman *satria wirang/bougenville* yang dahannya dirambatkan di atas atap pergola teras depan.

Bidang atap baratnya lebih menjorok ke luar dari bidang atap timur. Celah yang terbentuk di antara kedua bidang atap menjadi rawan terhadap curahan air hujan dari arah tenggara melalui kisi-kisi horizontal media sirkulasi udara tersebut. *Omah Jengki* M.Burhan yang dindingnya bertipe kotangan dirobohkan setelah berganti kepemilikan.

Bangunan *jengki* bertumbuhan di Semarang, dipelopori arsitek Oei Tjong An [interior Apotik Sputnik, rumah dinas bank sudah dirobohkan], Oei Kan Yang [rumah tinggal di Jalan Pandanaran, dan Jalan Menteri Supeno]. Kebanyakan bangunan *jengki* tidak terekam nama arsiteknya, seperti bangunan *jengki* di ksatrian Banteng Raiders, Srandol, bangunan *jengki* beratap zigzag di Brumbungan, bangunan-bangunan *jengki* di perkampungan baru seperti Apotik Kartika tepi Jalan Siliwangi di Krobokan, dan bangunan *jengki* di Gisikdrono-Salaman Mloyo. Rumah *jengki* di Krobokan, Bulu Stalan, Lemah Gempal telah banyak yang berubah. Bangunan rumah *jengki* yang masih dilestarikan terdapat di Puspowarno yang semula wilayahnya termasuk dalam kampung Gisikdrono-Salaman Mloyo.

Rumah *jengki* di dekat pertigaan Jalan Puspowarno Tengah dan Jalan Puspowarno I bersebelahan dengan sebuah pabrik yang menghadap ke arah barat memiliki dinding depan yang kontur-kontur tepi utara dan selatan-nya melebar ke atas, bentuk

Gambar 4 : Salah satu wujud Rumah Jengki di Kota Semarang saat ini.



atapnya kurang menampakkan ke-*jengki*-annya, beratap pelana. Bangunan rumah dinas pabrik yang terletak di sebelah selatannya bermodel *jengki*, tetapi fasad depannya tertutupi bangunan gardu jaga.

Rumah *jengki* di Jalan Puspowarno IV menghadap ke arah selatan memiliki dinding depan yang kontur tepi baratnya sangat melebar ke atas, beratap *jengki*, halaman terbuka terletak di samping barat dari bangunannya. Rumah *jengki* di Jalan Puspowarno Selatan III menghadap ke arah selatan juga memiliki dinding depan dengan kontur tepi barat sangat melebar ke atas, beratap

*jengki*, halaman terbuka berada di samping sebelah barat dari bangunan. Semua rumah *jengki* tersebut tidak berpenampilan atraktif seperti Apotik Kartika karena letaknya tidak di tepi jalan raya yang ramai kendaraan dan dilewati banyak orang. Meskipun keberadaannya di tepi jalan di Puspowarno yang rata-rata berukuran cukup lebar Kapling-kapling hunian di Jalan Puspowarno Tengah II berukuran sekitar 14 meter x 28 meter, terletak di bagian dalam dari kawasan yang penamaannya terimpak ketenaran Pabrik Pentil yang pernah berjaya pada tahun 1960-an. Koridor jalannya ditandai deretan bangunan beraneka model arsitektur, dan hanya tersisa tiga bangunan rumah lama beratap pelana yang belum direnovasi.

Pertimbangan dalam keanekaragaman arsitektur akan mengharuskan bangunan baru yang hadir kemudian berarsitektur selaras dengan model bangunan sekitar yang lebih dahulu ada, dapat juga dipilih menghadirkan bangunan baru yang tampil kontras. Mempertimbangkan perkampungan Gisikdrono-Salaman Mloyo pernah memiliki kekhasan sebagai dampak keberadaan rumah-rumah *jengki*, arsitek perancang rumah kediaman direktur kelapa sawit di Kalimantan memilih menggunakan pendekatan arsitektur *jengki* [2016]. Arsitektur *jengki* adalah arsitektur modern khas Indonesia yang pada masa kejayaannya bangunan yang menerapkan dianggap sebagai bangunan *non-arsitektur* [Roesmanto, 2010].

Tata bangunannya berkonsep tradisional Jawa, ruang tamu diwadahi dalam bangunan berdenah lingkaran beratap *tumpang* dengan atap berpenutup genteng dengan *cantilever* yang tidak sama panjang, sebagian besar lantainya mengapung di atas kolam yang dasarnya bertrap-trap lekak-lekuk berkonsep terasering persawahan. Bangunan utama menyisakan ruang terbuka di bagian belakang yang pelataran atap untuk area

jemurnya dapat difungsikan untuk menikmati pemandangan perbukitan Simongan dan pesawat terbang yang melintas di atasnya.

Ke-*jengki*-an bangunan ditampilkan pada atap-atapnya yang berujung atas meng-*cantilever*, atap ruang senam dan atap ruang-ruang tidur anak di lantai atas mencuat ke arah jalan, atap ruang duduk di lantai atas serta atap garasi dan tangga mencuat membelakangi jalan. Ke-*jengki*-an bangunan tersebut dengan ujung-ujung bidang atap yang mencuat ke atas saling bertolak-belakang dikonsepsikan sebagai sayap-sayap burung yang sedang terbang menjadi selaras dengan banyaknya pesawat terbang yang akan melakukan pendaratan di Bandara A.Yani.

Semua ruang dalam dibuat berukuran cukup tinggi agar *cross ventilation* udara secara alami dapat berlangsung, sekaligus untuk menghindari kesan sempit dari ruang-ruang yang lebarnya kurang dari lima meter. Media sirkulasi udara masuk ke dalam ruangan dibantu keberadaan dua *inner garden* di sisi barat dan timur dari ruang makan yang ada di tengah bangunan. Semua jendela dan pintu dilengkapi kisi-kisi lubang ventilasi yang bersilangan tegaklurus dan dilapis dengan selembur daun *bovenlicht* yang dapat diatur penggunaannya.

Pembatas ruang tamu dengan halaman depan menggunakan bidang-bidang kaca patri bermotif geometris ala Frank Lloyd Wright, mengingatkan pada pendapat Oei Kan Yang bahwa ke-*jengki*-an bangunan yang dirancangnya banyak dipengaruhi arsitektur prairie Frank Lloyd Wright. Kaca patri berukuran 4,50 meter x 4 meter bermotif stilasi pohon kelapa sawit meneroboskan cahaya alami ke dalam ruang senam, dan berfungsi sebagai lampion berukuran besar pada waktu malam hari. Lampu-lampu penerangan yang tersembunyi di pagar dibuat menerangi rumpun tanaman soka yang dipangkas bersilangan

men-*jengki*. Fungsi sederet tanaman men-*jengki* tersebut untuk menutupi pandangan ke arah selokan yang terdapat di sepanjang depan pagar halaman.

Langit-langit datar pada bangunan *jengki* tahun 1960an diterapkan pada ruang-ruang yang terdapat di lantai bawah. Kemiringan bidang atap dimanfaatkan untuk menempelkan dan menggantungkan langit-langit miring agar *volume* udara menjadi besar pada penerapan sistem ventilasi silang alami yang dipilih. Kontur tepi dinding yang miring, penampang vertikal pilar yang miring, dan lubang-lubang ventilasi yang berbentuk lingkaran berpenaung tidak diterapkan pada bangunan ini. Kosen pintu-jendela, *balustrade* pembatas *void*, dan perabotan berbahan dasar kayu jati, didesain dengan konsep geometris, dan beragam.

Keberagaman arsitektur telah tercipta di koridor Jalan Puspowarno Tengah II Semarang Barat. Kekhasan lingkungan di daerah *Kulon-e* Banjir Kanal secara tidak sadar telah dihadirkan dan keberadaan bangunan-bangunan *jengki* di Gisikdrono-Salaman Mloyo mengingatkan kembali pada perkembangan perkampungannya pada tahun 1960an, serta kehadiran bangunan *neo-jengki* di Puspowarno menandai kebebasan berarsitektur yang tidak mengharuskan bangunan baru selaras dengan bangunan di sekitarnya.

### **Kepustakaan**

Roesmanto, Totok, 2015.a, Menyimak Ulang Arsitektur Jengki, Diskusi Jejak Arsitektur Jengkidi Semarang & Pameran Arsip dan Karya Arsitek Oei Tjong An, diselenggarakan ORArt

ORET ArtSpace, Tandhok Ribs & Coffee, Semarang, 12 Oktober 2015.

Roesmanto, Totok, 2015.b, [Bangunan] Pasar Johar + [Upaya] Konservasi, Forum Diskusi Arsitektur “Arsitektur, Johar dan Cagar Budaya”, Jurusan Arsitektur Fakultas Teknik Universitas Diponegoro, Kafe Nuri Kota Lama, Semarang, 18 Mei 2015.

Roesmanto, Totok, 2015.c, Revitalisasi dan Resitalisasi Pelestarian Kawasan Historis, Semiloka Pelestarian Arsitektur dan Pengembangan Stasiun, Benteng dan Bangunan Kunodi Sekitarnya, IAI Nasional & IAI Jawa Tengah, Lawang Sewu, Semarang, 27 Februari 2015.

Roesmanto, Totok, 2010, Arsitektur Jengki, Arsitektur Modern Indonesia Non-ArsitekturEksplorasi dan Pelestariannya, Konsep Desain dan Aplikasinya, kuliah umum, Jurusan Arsitektur Universitas Pembangunan Nasional Veteran Surabaya, Surabaya, 7 Mei 2010.

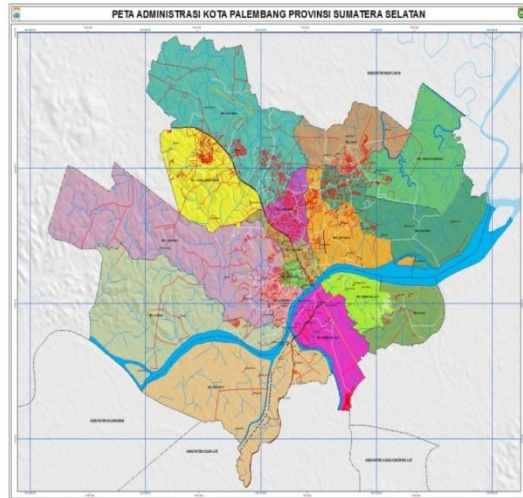
*Chapter 2:*  
Kota adalah Kita dan Kita  
adalah Kota





# Who is your City? #Kota dan “Kegalauan” Identitas

Palembang, jika menyebutkan nama kota ini semua akan mengingat beberapa hal yang dianggap identitas kota Palembang yang tercipta baik dari kisah masa lampau dan dibukukan atau diceritakan secara turun temurun baik berupa hasil informasi verbal, media massa maupun pengalaman langsung. Kebanyakan masyarakat luas mengenal kota ini entah dari segi kuliner yang terkenal, dari aktivitas skala internasional yang pernah atau akan terselenggara, serta kota berkembang modern yang beranjak menjadi kota megapolitan setara Jakarta. Ibu kota dari Sumatera Selatan ini dikenal juga sebagai kota tertua di Indonesia berdasarkan sejarah yang tertulis dan prasasti sejarah yang ditemukan.



Sekilas tetang kota Palembang, seperti kondisi fisik kota Palembang yang terletak di sisi Sungai Musi yang membelah kota Palembang menjadi dua bagian, yaitu bagian Ulu dan bagian Ilir. Secara geografis kota Palembang terletak antara  $104^{\circ} 37' - 104^{\circ} 52'$  Bujur Timur, dan  $2^{\circ} 52' - 3^{\circ} 05'$  Lintang Selatan dengan batas administrasi untuk WP IA Pusat Kota Palembang, adalah :

- Utara : WP II Sukarami
- Timur : WP II Kalidoni
- Selatan : WP II Kertapati dan WP IB Jaka Baring
- Barat : WP III Ilir Barat I dan Gandus.

Kota Palembang memiliki luas wilayah  $358,55 \text{ km}^2$  yang dihuni 1,8 juta orang dengan kepadatan penduduk 4.800 per  $\text{km}^2$ . Kota Palembang sendiri dibagi ke dalam 17 kecamatan dan 107 desa/kelurahan untuk saat ini, sedangkan iklim kotanya beriklim tropis dengan temperatur udara berkisar antara  $26^{\circ} \text{C}$  dengan suhu minimum  $25,4^{\circ} \text{C}$  dan suhu maksimum  $31,7^{\circ} \text{C}$ . Kota Palembang memiliki topografi tanah yang relatif datar dan rendah. Hanya sebagian kecil wilayah kota yang tanahnya terletak di tempat yang agak tinggi, yaitu pada bagian Utara kota. Sebagian besar tanah adalah daerah berawa sehingga pada saat musim hujan beberapa daerah tersebut tergenang.

Kota Palembang telah berumur 1334 tahun. Sebagai sebuah situs kota (*urban site*), Palembang tentu saja memiliki arsitektur tinggi sebagai produk peradaban. Sejarah Palembang sebagai kota yang menuju megapolitan secara kronologis dapat diurutkan secara singkat sebagai berikut :

1. Fase I merupakan Fase Awal (682-1365) berdirinya sebuah kota ditandai dengan pembangunan wanua (perkampungan) Sriwijaya pada tanggal 16 Juni 682 Masehi oleh Dapunta Hyang yang dilanjutkan dengan pembangunan Taman Sriksetra pada tanggal 23 Maret 684 Masehi dan akhirnya perluasan wilayah kekuasaan ke berbagai penjuru (Jambi, Bangka, dan Lampung) era berjayanya kerajaan Sriwijaya .
2. Fase II merupakan Fase Pendudukan (1365-1407) oleh Majapahit atau dapat dikatakan juga Fase Status Quo yang terjadi pada sekitar abad ke- 14 Masehi. Pada masa ini Palembang dalam keadaan tidak terurus dan secara de jure tidak ada penguasa. Berita Tiongkok menyebutkan bahwa pada masa itu Palembang dikuasai oleh orang-orang dari Nan-hai dengan menobatkan Liang Tau-ming bersama putranya sebagai penguasa tertinggi.
3. Fase III merupakan Fase Awal Kesultanan Palembang (1407-1642). Dimulai tahun 1407 ketika Mugni diangkat menjadi raja di Palembang dengan gelar Sultan Palembang. Pada tahun 1445 Mugni kemudian digantikan oleh Aria Damar, seorang bangsawan

Majapahit yang memeluk Islam, menjadi penguasa di Palembang setelah berganti nama menjadi Aria Dilah. Pada masa ini Palembang masih berada di bawah pengaruh Jawa (Demak dan Mataram) sampai dengan tahun 1642.

4. Fase IV merupakan Fase Kesultanan Palembang Darussalam (1643-1821) dimulai dari masa pemerintahan Sri Susuhunan Abdurrahman (1643- 1651), dan diakhiri pemerintahan Sultan Mahmud Badaruddin II (1811-1821). Pada fase ini, Palembang pada masa pemerintahan Sultan Mahmud Badaruddin I (1724-1758) mengalami pembangunan fisik besar- besaran. Bangunan monumental yang dibuat pada kala itu adalah Keraton Kuto Tengkuruk.
5. Masjid Agung Palembang, Makam Kawah Tengkreup, dan Benteng Kuto Besak. Fase V merupakan Fase Pendudukan oleh Belanda yang diawali dengan jatuhnya Benteng Kuto Besak pada tahun 1821. Fase ini berlangsung sampai kemerdekaan tahun 1945. Pada masa ini, bangunan Keraton Kuto Tengkuruk diratakan dengan tanah, dan di atas runtuhannya dibangun rumah Komisaris Belanda. Bangunan ini sekarang menjadi bangunan Museum Sultan Mahmud Badaruddin II.

Dari runutan sejarah singkat tentang berdirinya kota Palembang diatas, kesimpulan sementara sejauh ini kota Palembang sudah terbentuk dari fase yang cukup sempurna sebagai sebuah kota besar yang memiliki peranan penting mulai dari masa lalu hingga masa sekarang. Semakin kesini kota ini mulai diarahkan untuk lebih berkembang kearah kota yg diharapkan disukai dan dikunjungi banyak orang. Pada dasarnya tulisan ini bertujuan untuk menemuknenali identitas kawasan perkotaan khususnya kota Palembang dari fenomena pariwisataisasi yang saat ini dianggap kekinian hingga hampir menggeser karakteristik kota yang sebenarnya. Perkembangan kota Palembang kedepan seharusnya bisa dengan mudah dipetakan dengan baik dari apa yang sudah dimiliki, apakah kota ini hanya memerlukan satu branding kota sebagai identitas yang bisa mewakili segala potensi, keberagaman, budaya dan history atau multi branding atau multi identity yang pada akhirnya akan mempengaruhi perkembangan kota dan masyarakat yang ada didalamnya untuk jauh lebih maju dan baik kedepannya baik dari segi sosial, ekonomi dan budaya.

Sedikit menyinggung tentang teori citra kota, pengertian citra kota dapat didefinisikan sebagai berikut, sebuah “ Citra Kota adalah gambaran mental dari sebuah kota sesuai dengan rata-rata pandangan masyarakatnya” . ( Zahn Markus; 1999 ). Pada dasarnya Citra kota belum tentu merupakan identitas. Citra Kota dapat dibuat secara instan, sedangkan identitas membutuhkan waktu yang lama untuk membentuknya. Jati diri

kota berkaitan dengan ritme sejarah yang telah melalui proses panjang sehingga jati diri suatu kota tidak dapat diciptakan begitu saja.

Sedangkan Lynch mengemukakan ada 3 komponen yang sangat mempengaruhi gambaran mental atau pencitraan orang terhadap suatu kawasan ( Kevin Lynch 1969 ) yaitu:

- Identitas; Kota memiliki potensi untuk ‘dibacakan’ artinya orang akan memahami gambaran perkotaan (identifikasi objek-objek, perbedaan antara objek, perihal yang dapat diketahui).
- Struktur; Kota memiliki potensi untuk ‘disusun’ artinya orang dapat mengalami ruang perkotaan (hubungan objek-objek, hubungan objek-subjek, pola yang dapat dilihat).
- Makna; Kota memiliki potensi untuk “dibayangkan” artinya orang dapat mengalami ruang perkotaan ( arti objek, arti subjek-objek, rasa yang dapat dialami) merupakan pemahaman arti oleh pengamat terhadap dua komponen (identitas dan struktur kota) melalui dimensi: simbolik, fungsional, emosional, historik, budaya, politik.

Komponen - komponen tersebut dapat terwujud kedalam bentuk objek dengan beberapa cara yaitu:

- Objek luar biasa atau hebat, sehingga dengan pengenalan yang panjang si pengamat dapat

memperoleh gambaran tentang identitas dan organisasi lingkungannya.

- Objek langsung dikenali, karena sesuai dengan suatu tiruan yang disusun oleh pengamat.
- Objek baru yang mempunyai struktur serta identitas yang kuat dimana faktor-faktor fisiknya membentuk pola tersendiri dari pada pola yang telah ada dalam bayangan si pengamat, Lynch ( 1960 ) menambahkan bahwa karena “image” merupakan wujud representasi mental seseorang, maka setiap orang akan memiliki image yang berbeda ketika melihat suatu lingkungan fisik yang sama.

***“Perkembangan dan intervensi globalisasi membawa kota-kota ke dalam kompetisi ekonomi skala dunia, yang mengakibatkan setiap kota berusaha memiliki peran sebagai sentra komando dan kontrol dari ekonomi global, mewujudkan diri sebagai lokasi yang lebih disukai oleh media, aktivitas kreatif, dan pariwisata (Hall dan Pfeiffer, 2000: 114 dalam buku Urban Future 21).”***

Palembang saat ini sedang menjalani tahapan yang termaktub dalam kutipan tersebut, dimana kota ini dituntut untuk tampil “menjual dirinya” agar bisa terlihat eksis guna mencapai target disukai banyak kalangan sehingga diharapkan dapat menstimulasi aktivitas kreatif dan tersorot oleh media luas, khususnya aktivitas pariwisata guna meningkatkan kunjungan wisata.

Sejak awal berdirinya kota ini, branding kota awalnya disematkan melalui pandangan visual dan pengalaman yang nyata yang dialami pendahulu, mulai dari jaman kolonial, dengan branding Palembang *venice from east* sesuai dengan identitasnya sebagai kota dengan banyak dialiri sungai, lalu di tahun 2000an muncul branding kota Palembang sebagai kota Internasional, tahun 2010an dengan branding Palembang kota *sport city* dan saat ini yang lagi digaungkan adalah branding *The City where Culture and River meet in Harmony*, yang pada prinsipnya bermakna kota Palembang ini terdiri dari banyak keragaman potensi, sebagai kota berbudaya, kota heritage, kota tepian sungai, dan potensi sebagai kota olahraga. Ternyata keberagaman dan nilai sejarah yang sangat berharga dan memiliki potensi justru membuat “galau” dan bingung untuk kota ini membranding diri.

***City Branding “Bukan Hanya Soal Logo Atau Slogan Tidak Dibuat Dalam Semalam Tidak Hanya Digunakan Setahun dan Bukan Hanya Program Pemerintah” oleh M. Arief Wibowo***

Pada prinsipnya seharusnya perkembangan kota paralel dengan branding kota yang digaungkan, agar tidak hanya menghasilkan merek atau logo namun sesuai dengan karakteristik kota, diperlukan pengetahuan mengenai apa saja artefak yang menjadi landmark Kota Palembang serta bagaimana relasinya dengan karakteristik positif dari masyarakat Kota Palembang. Namun, disayangkan saat ini kota Palembang, selain mengalami kegagalan identitas, Palembang juga mengalami “kelatahan”



dalam mencari identitas, karena hal tersebut berkorelasi erat dengan nilai pariwisata kotanya guna mewujudkan diri sebagai kota yang disukai dan banyak diliput oleh media, diminati pengunjung khususnya generasi muda yang sebagian besar bersosial media.

Kelatahan guna mengembangkan potensi-potensi yang terjadi sekarang sepenuhnya tanpa disadari mungkin belum terlihat dampaknya bagi kota ini selain euforia sesaat, padahal perubahan yang terjadi bersifat interdependensi, baik itu antar kawasan yang di kembangkan bahkan skala perkotaan, mengakibatkan bias identitas dan karakteristik kota.



Gambar ilustrasi dari <http://palembang.tribunnews.com>,

kawasan Sekanak yang merupakan kawasan bersejarah menjadi saksi beberapa kejadian besar di Kota Palembang, kawasan Sekanak di dominasi dengan banyaknya bangunan bersejarah.

**Gambar** kiri  
ilustrasi Pasar 16  
tempo dulu dan  
gambar kanan  
kondisi pasar 16  
saat ini dengan  
bangunan yang di  
cat warna warni.  
<http://www.skyscrapercity.com>





**Gambar**  
Kampung  
Mural Gudang  
Baba Boentjit,  
yang dahulu  
merupakan  
dermaga dan  
pergudangan  
pada jaman  
Belanda  
[https://travel.  
detik.com](https://travel.detik.com)



***“City branding itu nukleus, DNA. Bukan gincu, atau topeng. Atau bungkus.”***

**oleh M. Arief Wibowo**

Salah satu kelatahan dan imbas ke”galauan” yang tampak jelas adalah kampung warna-warni yang sedang tren di beberapa kota sebagai wujud revitalisasi kampung kota namun jadi cendawan di kota Palembang, beberapa lokasi yang seharusnya masuk kedalam kawasan bersejarah dengan ketentuan tertentu sebagai kawasan cagar budaya (heritage), malah dijadikan lokasi menjamurnya tren kampung warna warni, hal tersebut membuat identitas Palembang kota lama atau kota tua bersejarah menjadi bias. Sebagian besar orang yang datang hanya menikmati “euforia sesaat” berupa tren latah, sementara apabila potensi tersebut perkembangannya sesuai dengan artefak, dan history tentunya Palembang bisa dikategorikan sebagai kota dengan multi branding alias segala potensi dimiliki hanya saja memang belum menemukan padanan kata yang pas untuk mewakili semua potensi dan karakteristik kota ini.

***“The nucleus of city branding is the people inside it.”*** oleh M. Arief Wibowo

*Destination Branding* adalah soal memberikan nilai tambah (value added) pada modal kekuatan agama, budaya, seni, alam yang sudah ada, dengan cara memaksimalkan potensinya sehingga bermanfaat untuk semua masyarakat dan stakeholder. City branding diperuntukan bagi 3 elemen :

1. Warga/masyarakat yang ada didalamnya > Aman Nyaman Produktif > Sejahtera
  2. Wisatawan > Berlibur, Pengalaman, Sensasi Baru
  3. Investor > Berbisnis Dengan Aman & Menguntungkan
- Pola perkampungan di Palembang yang sebagian besar berkembang ditepian sungai membuat efek tren kampung warna warni secara tidak langsung berdampak pada citra visual tepian sungai, keindahan perkampungan tradisional yang sebagian besar bangunannya merupakan bangunan lama dengan penggunaan kayu khusus, tertutup kamufase dari cat warna warni yang apabila diteliti belum tentu sesuai untuk jenis material yang dilapisinya, namun sayangnya media serta wisatawan hanya terfokus pada keindahan semu. Branding kota Palembang dengan segala potensinya terombang ambing akibat terlalu fokus dengan hal yang bukan jati dirinya. Multi branding yang dimiliki kota Palembang belum berhasil dipetakan dan dikompositkan dengan baik. City branding yang seharusnya dapat mewakili banyak hal dari segi penduduk, potensi wisata, kekhasan adat istiadat dan artefak kasat mata yang pada dasarnya telah dimiliki, belum terlalu terwakili dan terinterpretasikan dengan baik.

***“Untuk meningkatkan nilai tambah dengan city branding, jalan yang paling logis dan bertanggung jawab adalah dengan memperkuat akar dan keunikan ragam budaya yang kita miliki berlimpah ini.” oleh M. Arief Wibowo***

Seperti kalimat diatas, salah satu jalan yang paling logis adalah dengan memperkuat akar dan keunikan ragam budaya yang telah ada dan telah lama dimiliki, karena dengan memperkuat hal tersebut membuat segala aspek khususnya aspek yang berhubungan dengan kesejahteraan masyarakat kotanya baik sosial, budaya dan ekonomi akan terwujud dengan sempurna seiring dengan kesuksesan branding kotanya.

Adapun solusi yang dapat dilakukan adalah dengan merekonstruksi kembali pemikiran dan konsep perkembangan pariwisata dari pemangku kepentingan, agar tidak terlalu latah terhadap konsep pengembangan wisata di daerah lain, menggali kembali jati diri Palembang sebagai kota tertua, kota berbudaya dan kota modern dan maju mengajak dan mengedukasi masyarakat tentang jati diri kota ini, sehingga semua lapisan masyarakat benar-benar memahami dan merasa memiliki kotanya.

# Kota Benteng sebagai Identitas Kota Baubau, Buton

La Ode Abdul Shalim Tehupelasury

149



**Gambar 1 :**  
Peta letak Baubau, Buton  
Sumber: Kota Baubau 'Sepenggal kisah Negeri Seribu Benteng'.

Buton meruakan sebuah pulau yang termasuk dalam bagian Provinsi Sulawesi Tenggara. Pulau Buton sendiri banyak dikenal di nusantara maupun mancanegara sebagai pulau penghasil aspal, yang mana menyimpan cadangan aspal alami terbesar kedua di dunia. Selain keberadaannya sebagai pemilik sumber daya alam tersebut, Pulau Buton juga merupakan tujuan transit untuk lalu lintas yang menghubungkan Indonesia bagian timur dan Indonesia bagian barat. Lalu, apakah cukup untuk dikenal demikian? Ataukah cukup di 'nina bobokan' dengan kacamata turistik, lalu kita membangun kelatahan yang bersifat artifisial (infrastruktur) tanpa mendahulukan kualitas suprastrukturnya? Tentu saja idealnya tidak. Pulau Buton masih menyimpan banyak sekali pengetahuan yang patut untuk ditelusuri dan dijadikan akar, agar dapat diberdayakan generasinya untuk kemajuan negeri dan bangsanya.

Pulau Buton sendiri tidak akan pernah terlepas dari nilai sejarahnya yang mengalami dua periodisasi kejayaan baik kerajaan

dan kesultanan, dengan kemahsyuran Kerajaan dan Kesultanan Buton pada masa lampau sebagaimana tercatat dan dikenal dalam Sejarah Nasional oleh karena telah tercatat dalam naskah Negara Kertagama Karya Prapanca pada Tahun 1365 Masehi. Untuk saat ini, di Pulau Buton sendiri terbagi atas beberapa daerah administratif yakni Kabupaten Buton Utara, Kabupaten Buton, Kabupaten Buton Tengah, Kabupaten Buton Selatan, dan juga Kota Baubau yang dulunya merupakan pusat Kerajaan Buton (Wolio).

Kota Baubau yang pada mulanya merupakan pusat Kerajaan Buton yang diperkirakan berdiri pada akhir abad ke-14, perjalanan kota ini terbentang sejak ratusan tahun yang lalu dengan menyimpan sejarah yang begitu kompleks dan memegang peran penting baik Indonesia dan dunia karena di masa lampau kota ini menjadi bagian penting dari jalur perdagangan rempah internasional hingga saat ini. Tentunya juga menyimpan banyak sekali nilai sejarah yang masih dapat tercitra atmosfernya dari peninggalan masa kerajaan dan kesultanan baik fisik maupun non-fisik. Salah satu peninggalan fisik yang dapat dijumpai yakni masih adanya beberapa 'Bente', yang dalam khasanah pengetahuan atau bahasa lokal berarti 'membedung' bisa berupa air dan bisa berupa pagar (benteng) yang tersebar di beberapa titik di dalam kota yang jika secara visual bisa menjadi kekhasan manifestasi perwujudan kota atau identitas Kota Baubau. Untuk itu, disini kita akan mengulik mengenai Sejarah Buton dan Kota Baubau dengan kekhasan 'Kota Benteng' nya serta isu terkini yang sedang dihadapi.

### **Sejarah dan perkembangan Buton**

Buton dikenal dalam sejarah Indonesia karena telah tercatat dalam berbagai naskah, diantaranya naskah Nagarakertagama



karya Empu Prapanca pada tahun 1365 Masehi dengan menyebut Buton atau 'Butuni' sebagai Negeri (Desa) Keresian atau tempat tinggal para resi dimana terbentang taman dan didirikan lingga serta saluran air. Rajanya bergelar Yang Mulia Mahaguru. Nama Pulau Buton juga telah dikenal sejak zaman pemerintahan Majapahit. Patih Gajah Mada dalam Sumpah Palapa, menyebut nama Pulau Buton.

Sebelum membahas Buton lebih lanjut, berikut ini merupakan pengertian Buton yang secara harfiah dapat dipandang dari berbagai konteks. Pertama, dalam konteks geografis, 'Buton' adalah 'Pulau Buton' yang terletak di ujung semenanjung Sulawesi Tenggara. Kedua, dalam konteks politik, 'Buton' berarti 'Kabupaten Buton' yang berada di Propinsi Sulawesi Tenggara, yang pada ketika itu wilayahnya mencakup Pulau Buton sebagian Pulau Muna bagian Selatan dan Utara, Kepulauan Tukang Besi (Wakatobi), Pulau Kabaena, daratan Pulau Sulawesi beberapa pulau kecil sekitar Pulau Buton, dan sebagian semenanjung Sulawesi bagian Tenggara. Ketiga, dalam konteks kerajaan atau kesultanan, 'Buton' dapat digunakan untuk menyebut orang-orang dari daerah Buton termasuk wilayah-wilayah kekuasaannya sebagai sub-etnis (suku Buton).

Pada zamannya daerah ini pernah berdiri kerajaan Buton yang kemudian seiring dengan perkembangannya dan masuknya Islam berkembang menjadi Kesultanan Buton. Penduduk setempat menerima penyebutan atas pulau yang mereka diami diperkirakan dari para pelaut atau pedagang di Kepulauan Nusantara yang sering menyinggahi pulau tersebut. Istilah 'butun' sendiri berasal dari bahasa Melayu, sehingga dapat diduga bahwa yang melekatkan nama Butun untuk Buton adalah orang-orang Melayu atau pengguna bahasa Melayu. Selain itu, terdapat versi lain bahwa Butun berasal dari nama jenis pohon,

yaitu pohon 'butun' atau 'butu', yang dalam ilmu tumbuhan dikenal dengan nama *Barringtonia asitica*.

Buton mencatatkan nama empat orang sebagai perintis Kerajaan Buton, meskipun sebelumnya telah terdapat kerajaan-kerajaan kecil sekitarnya. Empat orang tersebut biasa disebut dengan Mia Patamiana yakni Sipanjonga, Simalui, Sitamanajo, dan Sijawangkti yang berperan besar dalam melahirkan dan membesarkan jazirah Buton yang diperkirakan pada abad ke-13. Mereka mulai membangun perkampungan yang dinamakan Wolio (saat ini berada dalam wilayah Kota Bau-Bau) serta membentuk sistem pemerintahan tradisional dengan menetapkan empat *Limbo* (empat wilayah kecil) yaitu Gundu-Gundu, Barangkatopa, Peropa dan Baluwu yang masing-masing wilayah dipimpin oleh seorang Bonto yangudukannya disamping sebagai kepala wilayah juga bertugas sebagai pelaksana dalam mengangkat dan menetapkan seorang Raja, sehingga juga disebut sebagai *Patalimbona* (saat ini hampir sama dengan lembaga legislatif).

Selain adanya empat *Limbo* yang terbentuk oleh Mia Patamiana yang telah disebutkan di atas, di Buton juga berdiri beberapa kerajaan kecil seperti Tobe-tobe, Kamaru, Wabula, Todanga dan Batauga. Maka atas jasa Patalimbona, kerajaan-kerajaan tersebut kemudian bergabung dan membentuk kerajaan baru yaitu kerajaan Buton dengan menetapkan Wa Kaa Kaa menjadi Raja I yang dalam catatan-catatan sejarah di perkirakan terjadi pada tahun 1332 setelah mendapat persetujuan dari keempat orang bonto atau patalimbona.

Dalam periodisasi sejarah, Buton telah mencatat dua fase penting yaitu masa pemerintahan sejak tahun 1332 sampai pertengahan abad ke-16 dengan diperintah oleh enam orang raja diantaranya dua orang raja perempuan yaitu Wa Kaa Kaa dan Bulawambona.

Kedua raja ini merupakan bukti bahwa sejak masa lalu derajat kaum perempuan sudah mendapat tempat yang istimewa dalam masyarakat Buton. Fase kedua adalah masa Pemerintahan Kesultanan sejak masuknya agama Islam di Kerajaan Buton pada tahun 948 Hijriah ( 1542 Masehi ) bersamaan dilantiknya Laki La Ponto sebagai Sultan Buton I dengan Gelar Sultan Murhum Kaimuddin Khalifatul Khamis sampai pada Muhammad Falihi Kaimuddin sebagai Sultan Buton ke-38 yang berakhir tahun 1960. Masuknya Islam yang dibawa oleh Abdul Wahid, salah satu tokoh pertama yang memberi pengaruh besar dan dianggap mencapai kejayaannya ketika mampu masuk ke kerajaan dan menjadikannya sebagai sistem kesultanan.

Kondisi geografis Kesultanan Buton yang terdiri atas kepulauan dan laut membuat iklim dan aktivitas masyarakatnya sangat dipengaruhi oleh aspek kelautan.



**Gambar 2**

Kapal phinisi yang sandar di pelabuhan, merupakan salah satu moda transportasi dan distribusi penting di Pulau Buton.

Persentuhan dengan aspek kelautan tersebut telah mengasah kecakapan orang Buton dalam menaklukkan laut. Sampai-sampai, antropolog Pelras menyebut hanya lima bangsa di Nusantara yang benar-benar sejak zaman lampau dikenal sebagai bangsa pelaut, yaitu Buton, Bajo, Makassar, Mandar dan Madura. Bangsa pelaut adalah bangsa yang sebagian besar aktivitasnya mengarungi samudera.

Dalam aktivitasnya mengarungi samudera, orang Buton sering menggunakan perahu sebagai sarana transportasi, yang disebut dengan perahu lambo. Aktivitas keseharian yang umum dilakukan kala itu adalah melakukan perdagangan. Pada musim timur, pada umumnya mereka berlayar menuju Timur Nusantara untuk mencari hasil-hasil laut dan bumi seperti lola, japing, teripang, sirip ikan hiu, kopra, dan lain sebagainya. Pada musim Barat, mereka melakukan pelayaran ke wilayah Barat

Nusantara membawa dagangannya. Tentu pelayaran yang mampu mengarungi wilayah barat dan timur itu terjadi atas dasar pengetahuan pembacaan terhadap semesta atau dikenal dengan ilmu perbintangan (membaca pergerakan bintang).

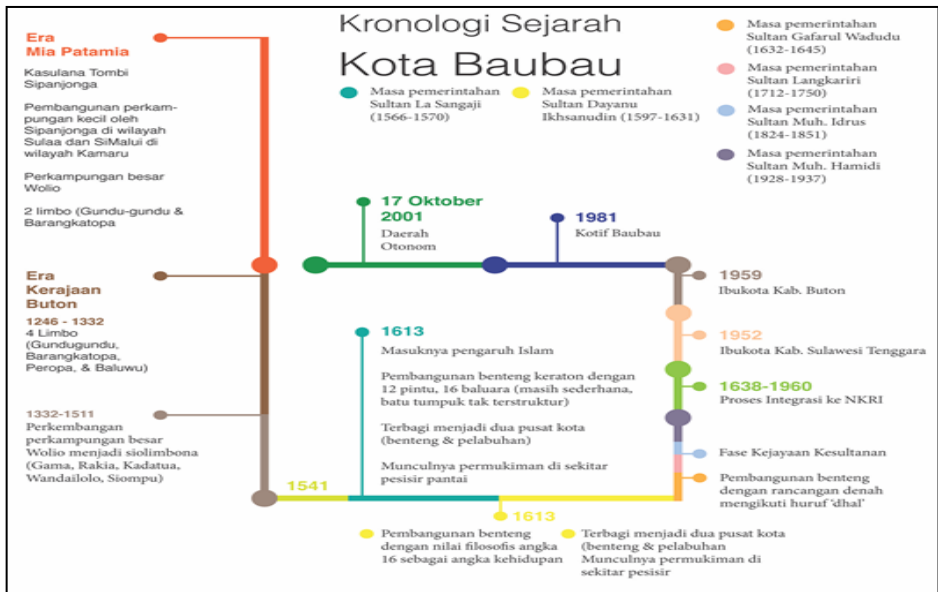
Kejayaan masa Kerajaan atau Kesultanan Buton (sejak berdiri tahun 1332 dan berakhir tahun 1960-an) berlangsung  $\pm$  600 tahun lamanya telah banyak meninggalkan warisan masa lalu yang sangat gemilang, sampai saat ini masih dapat kita saksikan berupa peninggalan sejarah, budaya, dan arkeologi. Wilayah bekas Kesultanan Buton telah berdiri beberapa daerah kabupaten dan kota yaitu: Kabupaten Buton, Kabupaten Muna, Kabupaten Wakatobi, Kabupaten Bombana, Kabupaten Buton Utara, Kabupaten Buton Tengah, Kabupaten Buton Selatan dan Kota Bau-Bau.

Peninggalan kebudayaan yang tidak kalah pentingnya adalah tradisi setempat yang tetap terpelihara hingga saat ini, salah

satunya adalah mengenai falsafah kehidupan yang dipegang teguh oleh orang Buton, yaitu falsafah *Bhinci Bhinciki Kuli*. Falsafah ini merupakan pedoman orang Buton dalam menjalankan kehidupannya, baik sebagai individu maupun sebagai masyarakat dalam kehidupan berbangsa dan bernegara. Dengan memahami falsafah *Bhinci Bhinciki Kuli* masyarakat Buton, dapat ditemukan lokal yang relevan untuk membangun peradaban masyarakat, seperti sikap-sikap suka menolong, nilai-nilai patriotisme dan memperjuangkan nasib rakyat, nilai-nilai kepemimpinan yang bertanggungjawab dan menepati janji, nilai kepemimpinan yang peduli pada daerah dan rakyatnya serta nilai demokrasi dan nilai kejujuran.

Pada masa awal berdirinya dan menjadi satu dengan Negara Kesatuan Republik Indonesia, secara administratif Buton masuk ke dalam wilayah provinsi Sulawesi Selatan dan Tenggara (SulSera). Wilayah kekuasaan kesultanan Buton pada masa lampau meliputi Pulau Buton dan Pulau Muna, sebagian juga ada di daratan Pulau Sulawesi, serta pulau-pulau kecil di sekitarnya. Kota Baubau yang sebelumnya merupakan pusat berdirinya Kerajaan dan Kesultanan Buton, selanjutnya menjadi Ibukota dari Kabupaten Sulawesi Tenggara.

Melalui jabaran sebelumnya, maka untuk melihat perkembangan kota Baubau, perjalanan perkembangannya terdiri dari beberapa tahapan masa, baik masa sebelum Mia Patamiana, masa kerajaan, masa kejayaan kesultanan dan masa Kota Baubau saat ini.



Gambar 3

Kronologi Sejarah

Sumber. Kota

Baubau 'Sepenggal kisah Negeri Seribu Benteng'.

### Baubau dan Benteng

Kota Baubau secara geografis terletak di bagian Selatan Provinsi Sulawesi Tenggara yang berupa wilayah kepulauan dan terletak pada 5021' - 5030' LS dan 122030' - 122045' BT. Kota Baubau terletak pada Selat Buton yang mempunyai aktifitas kelautan yang sangat tinggi dan dikelilingi oleh kecamatan-kecamatan dari beberapa kabupaten yakni Kabupaten Buton, Kabupaten Buton Selatan dan Kabupaten Buton Tengah. Menurut UU No 13 Tahun 2001, batas administrasi Kota Baubau adalah sebagai berikut:

1. Sebelah Utara berbatasan dengan Kecamatan Kapuntori Kabupaten Buton.
2. Sebelah Timur berbatasan dengan Kecamatan Pasarwajo Kabupaten Buton.



**Gambar 4**  
Peta Wilayah  
Administrasi Kota  
Baubau  
Sumber : RTRW  
Kota Baubau.

3. Sebelah Selatan berbatasan dengan Kecamatan Batauga Kabupaten Buton Selatan.
4. Sebelah Barat berbatasan dengan Selat Buton.

Luas wilayah Kota Baubau berdasarkan Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2001 tentang Pembentukan Kota Baubau adalah seluas 221 Km<sup>2</sup> atau 22.110 hektar.

Berdasarkan pemaparan sebelumnya, Kota Baubau pada masa lalu sempat menjadi ibukota dari Sulawesi Tenggara yang awalnya merupakan nama salah satu kabupaten di Provinsi Sulawesi Selatan dan Tenggara (Sulselra). Namun, setelah

adanya penetapan Sulawesi Tenggara sebagai Daerah Otonom berdasarkan Perpu No. 2 tahun 1964 Juncto UU No.13 Tahun 1964, maka terpilihlah Kendari sebagai ibukota yang sekaligus menggantikan tugas dari Kota Baubau.

Baubau sendiri dalam bahasa setempat diterjemahkan sebagai pusat atau kota. Hal ini merujuk pada kawasan Benteng Keraton Buton seluas kurang lebih 23,75 hektar, dimana di dalamnya terdapat atraksi kehidupan permukiman sekaligus pusat pemerintahan kerajaan dan kesultanan Buton pada masa kejayaannya.

Pada masa lalu dalam kekuasaan Kerajaan dan Kesultanan Buton, dibentuk sistem pertahanan berlapis yaitu empat Barata (Wuna, Tiworo, Kulisusu dan Kaledupa), empat matana sorumba (Wabula, Lapandewa, Watumotobe dan Mawasangka) serta empat orang Bhisia Patamiana (pertahanan kebatinan). Selain bentuk pertahanan tersebut maka oleh pemerintah kesultanan, juga mulai membangun benteng dan kubu-kubu pertahanan dalam rangka melindungi keutuhan masyarakat dan pemerintah dari segala gangguan dan ancaman.

Benteng Buton telah dibangun dan diperkirakan sudah berusia 300 tahun, dibuat oleh masyarakat atas kebutuhan akan kenyamanan bersama dan keamanan pusat ibukota yang kemudian diperkuat dengan keputusan Sultan. Benteng utama dibangun terpisah dengan benteng-benteng pengintai di sekitarnya, dengan sekuensi area yang nampak jelas. Benteng Keraton Buton terletak tepat di bukit berhadapan langsung dengan permukiman kota dan hamparan lautan 180° di sisi barat sedangkan di sisi timur menghadap langsung ke arah sungai sebagai jalur alternatif atau jalur tersembunyi (jalur ini dapat dibuktikan dengan masa Arupalaka yang pada masa pelariannya datang ke Kesultanan Buton dengan meminta bantuan).



Benteng pengintai masing-masing diletakan di sisi selatan dan sisi utara, yakni Benteng Sorawolio dan Benteng Wolio (Baadia) yang jika ditarik garis lurus penghubung akan membentuk bangun yang saling keterkaitan membentuk persegi tiga. Benteng Sorawolio diletakkan di sisi bukit bagian utara seberang sungai sedangkan Benteng Wolio letaknya di bukit tertinggi yang berfungsi untuk mengintai yang cakupannya dari arah selatan dan timur serta barat.

Benteng-benteng yang pernah dibuat pada masa Kesultanan Buton hingga saat ini tercatat berjumlah 134 benteng yang tersebar di empat wilayah daratan Sulawesi Tenggara saat ini. Terdapat Sembilan benteng yang tersebar di Kota Baubau, dan benteng lainnya terdapat di Kabupaten Buton, Kabupaten Buton Utara, Kabupaten Muna, Kabupaten Bombana, Kabupaten Buton Selatan, Kabupaten Wakatobi dan Kabupaten Buton Tengah. Khusus di Kota Baubau, terdapat Benteng Wolio yang merupakan Benteng terluas yang terletak di ketinggian 114 mdpl dan luas benteng sekitar 3340 m<sup>2</sup> serta keliling sekitar 2740 meter dengan ketebalan 1-2 meter dan tingginya antara 2-8 meter. Warisan sejarah inilah yang kemudian bisa diangkat sebagai identitas Kota yakni “Kota Benteng Sebagai Identitas Kota Baubau, Buton”

### **Benteng dan Arsitektur**

Ditinjau dari pola pertumbuhan dan perkembangannya, Baubau berbeda dengan kota-kota lain yang berorientasi terhadap permukiman di tepian sungai dimana sungai menjadi basis pergerakan perekonomian kota. Hal ini bukan berarti Kota Baubau tidak memiliki sungai atau jauh dari pantai, Baubau berada di atas daratan kecil Buton dengan posisi aliran sungai tepat membelah kota sedangkan laut menjadi sumber kebutuhan utama masyarakatnya yang bergantung pada sumber daya yang

**Gambar 5**

Benteng Wolio yang masih berdiri hingga kini di Kota Baubau



ada di laut. Sungai tidak hanya memisahkan kota tetapi juga menjadi strategi pembangunan benteng di masa kejayaan Buton, bahkan menjadi wilayah jalur distribusi sumber daya laut. Pengetahuan membangun bagi masyarakat Buton bukanlah hal yang baru. Mereka secara egaliter menyusun, membangun dan membuat benteng-benteng pertahanan. Kemudahan membangun ini berbekal kecerdasan dan kelihaihan mengeksplorasi membaca karakter, tekstur, urat nadi dan detail bebatuan yang telah dikumpulkan bertumpuk sebelum disusun. Jenis bebatuan yang ada pun ikut memberi pengaruh meskipun tanpa perekat terhadap kekuatan pagar pembatas atau benteng. Pemilihan material benteng yang menggunakan batu tidak hanya karena tahan secara ketahanan tetapi juga bagian dari merespon sistem alam sekitar dan keterjangkauan atas material batu. Secara ideal dipilih batu sebagai material benteng karena dapat dengan langsung menghadirkan suasana yang aman terhadap gangguan dari luar. Respon terhadap alam nampak jelas ketika batu tidak dipilih sebagai material permukiman di dalam benteng



**Gambar 6**  
Keraton Buton

tetapi justru bambu dan kayu yang digunakan sebagai material utama bangunan.

Batu menjadi tuntutan sebagai material utama benteng sekaligus sebagai cara untuk memproteksi atas tantangan dari luar, ini yang tidak dijadikan sebagai pengetahuan bagi sejarah kota maupun sejarah arsitekturnya pun demikian bamboo dan kayu. Kelihain mengatur taktik dalam penggunaan material batu, kayu dan bambu sebagai material organik serta membaca karakteristik material dan menempatkannya inilah yang kini mungkin hampir atau telah putus oleh hegemoni industri dan justru menjauh dari generasinya.

### **Baubau : Lampau, Kini, dan Pengembangan**

Dari sisi letak secara nasional, Kota Baubau merupakan kota yang memiliki letak wilayah yang sangat strategis. Kota Baubau adalah daerah penghubung (*connecting area*) antara Kawasan Barat

Indonesia (KBI) dengan Kawasan Timur Indonesia (KTI). Kota Baubau juga dianggap sebagai masa depan bagi pertumbuhan kawasan Timur Indonesia karena letaknya berada pada titik episentrum ekonomi kelautan kawasan pasifik. Selain itu bagi masyarakat daerah hinterland-nya (Kabupaten Buton, Kabupaten Muna, Kabupaten Wakatobi, Kabupaten Bombana, Kabupaten Buton Tengah, Kabupaten Buton Utara dan Kabupaten Buton Selatan), Kota Baubau berperan sebagai daerah akumulator berbagai macam hasil produksi dan distributor kebutuhan kualitas yang ada di daerah tersebut.

Kota Baubau juga merupakan salah satu daerah transit (persinggahan). Pelabuhan di kota ini berfungsi sebagai persinggahan yang menghubungkan jalur pelayaran antara Makassar, Maluku dan Papua. Bahkan peranannya sebagai pelabuhan transit telah berlangsung sejak abad 16 pada masa Kesultanan Buton. Keadaan ini membuat Kota Baubau banyak disinggahi oleh para pedagang dan dikunjungi oleh wisatawan, baik wisatawan lokal maupun mancanegara.

Selain nilai sejarah, pengetahuan dan berbagai macam atraksi yang dapat disuguhkan dan menjadi inspirasi, Kota Baubau sebagai daerah transit juga turut membuat pariwisata Kota Baubau dikategorikan menjadi salah satu destinasi pariwisata nasional dan menjadi tujuan wisata dunia. Kementerian Pariwisata dan Ekonomi Kreatif dalam kategorisasinya, Kota Baubau (Pulau Buton) termasuk daftar destinasi pariwisata nasional yang diawali mulai Tahun 2013.

Untuk menjawab berbagai macam peluang, pencermatan atas keberadaan benteng, baik letak dan orientasinya yang masing-masing memiliki peran penting satu sama lain sejatinya memberi dampak baik sebagai lokomotif bagi semua elemen masyarakat untuk memperoleh pengetahuan lebih mendalam dan baru

sebagai acuan pembangunan dan atraksi kedepannya mengenai sistem pertahanan, cara membangun, perkakas yang digunakan, pola distribusi material, tradisi membangun, bagian awal pembangunan, tatanan massa, simbol, langgam, masyarakat, dan sosial budaya yang lebih mengakar dan mendalam. Namun sering kali hal ini diabaikan sehingga tak jarang ada upaya untuk menggiring pola-pola membangunnya disamakan pada pola cara pikir yang universal (*eurosentris-erorika (eropa amerika) sentris*) tetapi spirit kolonialistik dan erosentrik tidak diwarisi oleh pengetahuan masyarakat yang dapat dicermati dari benteng-benteng yang dibangun. Disisi lain saat ini, tuntutan gaya dan gengsi sangat cepat diterima oleh masyarakat Buton khususnya Baubau sebagai masyarakat yang terbuka dan merdeka. Tidak hanya sampai di situ, salah satu contoh keterlibatan negara melalui kekuasaan sistem kebijakan ikut andil merobek tatanan sosial, kultur-budaya dan orientasi sangat mudah teridentifikasi, dari konteks arsitektur ini dapat dijumpai dari hunian atau permukiman dalam kawasan Benteng Buton yang secara sistemik orientasinya diarahkan ke jalan semenjak 1973. Hal lain yang dapat dijumpai saat ini pemerintah melalui mekanisme penyama-rataan capaian angka-angka terhadap tingkat hunian yang disebut RISHA, tentu ini memiliki dua mata pisau yang ikut memberi andil dalam terpuruknya tatanan sosial kemasyarakatan dan pengetahuan bahkan juga budaya. Jika upaya-upaya pembangunan dilakukan dengan pendekatan program-program yang mengedepankan efektifitas tanpa memperhatikan pengetahuan yang linear tentu akan menjadi perusak bagi akar budaya, tradisi, sosial, dan pengetahuan. Sebaiknya pembangunan yang riskan terhadap berbagai aspek sosial budaya dan pengetahuan dilakukan dengan pendekatan bantuan sosial sebagai alternatif.

Keraton Buton mestinya mampu menjadi benteng yang tangguh dan memiliki daya saing dan daya tarik dalam menghidupi kota serta segenap masyarakatnya. Tetapi jika ditangani dengan memperlakukannya sebagai petak lahan dengan tidak memperhatikan lapisan-lapisan yang dapat membuat warga tidak betah untuk berhuni maka yang akan terjadi tentu sebaliknya yakni ketersingkirkan. Dalam hal membangun kota saat ini dengan konteks kesejahteraan bukan untuk membanggakan secara artifisial yang kini bertebaran dan bermunculan dimana-mana, semestinya Kota Baubau dengan bentengnya dapat menjadi penggerak yang secara nyata dapat berkontribusi untuk kota itu sendiri.

**Gambar 7**

Kota Baubau dilihat dari Benteng Wolio



Ketertinggalan dan keterbelakangan yang terjadi tidak lepas dari mindset atas tugas profesionalitas kita yang erosentrik, yang semestinya dapat membangun dirinya menjadi mengkin. Seiring dengan bergesernya cara membangun dan cara melihat serta penggunaan material; ada esensi kebudayaan, tradisi, dan atau akar yang ikut hilang. Pun begitu dengan sosial serta cara-cara

mengonsumsi tidak lagi memperhatikan kekayaan kualitas material setempat pada tataran siklus alam dan kepandaian atau kecerdasan. Padahal membangun bukanlah tentang apa yang dibangun melainkan juga tentang lingkungan dan masyarakat serta alamnya.

Program pembangunan atau menghidupkan kembali sebaiknya dengan jalur bantuan sosial sebagai alternatif bukan dengan program bagi wilayah-wilayah adat, konservasi serta sumber pengetahuan. Kegagalan yang jika diamati sering terjadi karena tidak mampu mendayagunakan dan mengoptimalkan kekayaan material lokal nusantara dan selalu terjebak tipu daya dan 'cinta buta' pada material global yang industrial tetapi tidak ramah lingkungan sekitarnya. Hal ini juga bisa diatasi dengan mengembalikan pandangan kita kepada sejarah perkembangan dan peninggalan pengetahuan para leluhur sebagai warisan untuk generasi penerus.

## Penutup

Apa yang disajikan ini hanyalah sepenggal pengamatan kritis atas apa yang terjadi pada cara pandang (*mindset erorika*). Selanjutnya adalah kewajiban kita bersama untuk mengamati dengan kritis dan mendalam hingga memahami akar demi terbangunnya kota yang seperti apa kedepan dan orientasinya akan dikemakan. Tulisan hanyalah sebagian dari jejak terhadap bayangan sebuah realitas. Karena itu kita sebenarnya tidak akan mampu menyimpulkan dalam arti definitif tentang pemikiran utuh tanpa membangun realitasnya. Sekalipun demikian akan lebih sulit jika tulisan pun tidak ada. Setidaknya tulisan akan memberikan mozaik-mozaik dari sesuatu yang ada yang notabene utuh dan menyeluruh. Karena menghimpun tulisan adalah upaya untuk memperoleh gambaran utuh tersebut

sehingga kumpulan tulisan ini bukanlah bunga rampai, tetapi suatu mata rantai mengenai kota yang tumbuh dari benteng. Kota Baubau nampaknya dibangun dengan orientasi yang sama dengan kota-kota lain yang kebanyakan di Indonesia nampak seperti bersolek menampilkan wajah yang menjadi tolak ukur masa kini untuk unjuk diri. Meskipun terbilang baru, kata 'Pariwisata' disambut sebagai sesuatu yang nampak seperti pemberi harapan bagi kebanyakan kota-kota di Indonesia. Hampir banyak kota mengidam-ngidamkan pariwisata begitupun dengan Baubau tentunya, tetapi kemudian wisata seperti apa yang akan ditarapkan?.



# Witing tresno jalaran saka kuliner :

Reinterpretasi slogan “Better Banyumas” melalui wisata gastronomi lokal

Adiar Ersti Mardisiwi , Kenniko Okta Putra ,  
Bambang Soemardiono

167

Apa yang terlintas di benak kita saat mendengar kata kuliner dan gastronomi? Selain membayangkan ragam makanan dan minuman yang menggugah selera, pikiran kita pasti akan mengiyakan bahwa hal tersebut adalah kebutuhan dasar setiap manusia. Dalam bukunya yang berjudul *Cities of Love: Roadmap for Sustaining Future Cities*, Tai Lee Siang dan Valerie Ang menyampaikan bahwa:

- *A city without food would eventually die.* Sebuah kota tanpa makanan akhirnya akan mati
- *Food is a must-have feature in the dialogue surrounding the sustainability of a city.* Makanan adalah fitur yang harus dimiliki dalam dialog seputar keberlangsungan sebuah kota.
- *We cannot imagine a city without food.* Kita tidak dapat membayangkan sebuah kota tanpa makanan

Sehingga dapat kita simpulkan bahwa makanan adalah elemen penting dalam pembangunan yang berkelanjutan pada sebuah kota. Namun, hal yang akan dibahas dalam tulisan ini dibatasi hanya tentang *enjoyment of food*, bukan *supply of food* dalam sebuah kota.

## Kota layak huni (liveable city)

Beberapa tahun terakhir, isu *liveable city* mulai hangat dibahas. Sebenarnya apakah yang dimaksud dengan *liveable city*? Dikutip dari situs *Ministry for the Environment New Zealand mfe. (govt.nz)*, “*A liveable urban environment is a place that is good to live, work and play—a place that meets the needs and expectations of the people who live there.*” Pernyataan tersebut berarti: sebuah lingkungan perkotaan yang baik untuk dihuni adalah sebuah tempat yang baik untuk hidup, bekerja, dan bermain—yaitu sebuah tempat yang memenuhi segala kebutuhan dan harapan

penduduk yang tinggal di dalamnya. Salah satu kebutuhan hidup yang esensial dari penduduk kota, tentu saja adalah makanan.

Dalam sekilas profil tentang Urban Redevelopment Authority (URA) Singapura disebutkan bahwa visinya ialah *“to make Singapore a great city to live, work and play in.”* Visi ini jelas mencerminkan rencana jangka panjang Singapura sebagai kota yang layak huni. Kita bisa meniru visi tersebut sebagai pacuan untuk kemajuan kota-kota di Indonesia.

Sebagai titik awal menentukan apakah sebuah kota sudah layak huni atau belum, kita bisa menggunakan indikator 8 pertanyaan yang dibuat oleh *Urban Amenity Project Ministry for the Environment* New Zealand ini:

1. *Accessible : how easy is to get around, to drive, walk, and cycle?* Dapat diakses : seberapa mudah untuk berkeliling, mengemudi, berjalan, dan bersepeda?
2. *Choice : are there varied lifestyle and work options?* Pilihan : apakah ada beragam gaya hidup dan pilihan pekerjaan?
3. *Comfortable : is the environment comfortable?* Nyaman : apakah lingkungannya nyaman?
4. *Easily understood : can you find your way around?* Mudah dipahami : dapatkah Anda menemukan jalan?
5. *Flexible : is there potential for change? Does the environment meet its purpose?* Fleksibel : apakah ada potensi untuk berubah? Apakah lingkungan memenuhi tujuannya?
6. *Healthy environment : is the environment healthy and pleasant?* Lingkungan sehat : apakah lingkungannya sehat dan menyenangkan?
7. *Safe : do you feel safe and secure?* Aman : apakah Anda merasa aman?

8. *Sense of place: what gives the place its personality? Does it have a good feeling? Sense of place* : apa yang memberi tempat pada kepribadiannya? Apakah memiliki rasa yang baik?

### **Pembangunan berkelanjutan saat Ini : Gabungan aspek sosial budaya, lingkungan, dan ekonomi**

Isyu pembangunan berkelanjutan adalah fondasi sosial dari perancangan kota saat ini. Keberlanjutan ialah pengembangan yang tidak merusak lingkungan fisik dan yang berkontribusi pada kemampuan kota untuk mempertahankan struktur sosial dan ekonominya. Kota adalah elemen budaya spiritual dan fisik manusia dan salah satu ekspresi tertinggi dari budaya itu. Pusat studi perancangan kota adalah manusia, nilai-nilai, aspirasi dan kekuatan atau kemampuan untuk mencapainya. Partisipasi publik dalam proses desain dan implementasi merupakan faktor kunci dalam definisi pembangunan berkelanjutan. Beragam strategi menarik dapat dilakukan pemerintah dan masyarakat untuk membantu menciptakan lingkungan perkotaan yang layak huni.

Metode konsultasi di bawah ini sangat berguna untuk mendapatkan informasi yang luas dari masyarakat. Tiga pertanyaan yang melibatkan manusia:

- *What do you like about (place)?* - Apa yang kamu suka tentang (tempat)?
- *What don't you like about (place)?* - Apa yang tidak Anda sukai tentang (tempat)?
- *What would you like to change about (place)?* - Apa yang ingin Anda ubah tentang (tempat)?

### ***Witing Tresno Jalaran Saka Kuliner: Cinta Tumbuh dari Makanan***

Ada pepatah bahasa Jawa yang menarik, “*Witing tresno jalaran saka kulino*” yang artinya “Cinta tumbuh karena terbiasa.” Tidak dapat kita pungkiri, masing-masing orang memiliki kota favorit. Entah karena suasananya, tempat wisatanya, kepribadian penduduknya, keramaiannya, biaya hidupnya, sampai makanannya. Jika kita plesetkan pepatah tersebut dengan kota dan kuliner bisa menjadi “*Witing tresno (karo kutha) jalaran saka kuliner*”. Cinta kepada kota bisa tumbuh karena makanannya.

### **Hubungan Antara Pariwisata dan Gastronomi**

Dikutip dari *paper* berjudul *Analysis of the Relationship between Tourism and Food Culture*, bahwa studi pariwisata makanan telah muncul dalam beberapa dekade terakhir, dengan fokus pada tujuan makanan, wisatawan makanan, dan masalah kebersihan, baik menggunakan analisis kualitatif maupun kuantitatif. Wisatawan gastronomi mengalami pengalaman sensorik yang lengkap, terutama dalam hal rasa, menurut Cohen dan Avieli, bahwa melalui makanan, wisatawan lebih terlibat dengan lingkungan.

Dalam *paper* tersebut juga disebutkan bahwa makanan lokal dan regional dapat memberikan nilai tambah. Banyak peneliti menyoroti bahwa setiap negara/kawasan/kota harus mempromosikan makanan sebagai daya tarik utama untuk wisatawan. Merasakan masakan nasional dan lokal adalah kegiatan yang menyenangkan bagi sebagian besar wisatawan. Bahkan, gastronomi melibatkan transfer pengetahuan dan informasi tentang manusia, budaya, tradisi, dan identitas tempat yang dikunjungi.

### **Selayang pandang Kota Banyumas**

Tersebutlah sebuah kabupaten kecil di Jawa Tengah, Indonesia. Kabupaten ini bernama Banyumas. Banyumas memiliki beragam potensi dan karakter. Melalui keberagaman kuliner dengan cita rasa yang khas, Banyumas sebenarnya bisa menjadi sebuah kota yang unik jika di-*branding* dengan menarik.

Banyumas adalah sebuah kabupaten di Provinsi Jawa Tengah yang memiliki ibukota di Purwokerto. Luas wilayah Kabupaten Banyumas sekitar 1.327,60 km<sup>2</sup> atau setara dengan 132.759,56 ha. Kabupaten ini dibatasi oleh Kabupaten Brebes di utara, Kabupaten Purbalingga, Kabupaten Banjarnegara, dan Kabupaten Kebumen di timur, serta Kabupaten Cilacap di sebelah selatan dan barat. Banyumas juga memiliki gunung tertinggi di Jawa Tengah, yaitu Gunung Slamet. Wilayah ini juga terkenal dengan Sungai Serayu.

Salah satu yang membuat kabupaten ini dikenal masyarakat adalah dialek bahasa Jawa yang cukup berbeda dengan dialek standar bahasa Jawa, yaitu dialek Mataraman. Masyarakat dari bahasa dan daerah lain kerap menjulukinya dengan sebutan “bahasa ngapak”. Bahasa ngapak berciri khas bunyi /k/ yang dibaca penuh pada akhir kata.

### **Keistimewaan cita rasa kuliner khas Banyumas**

Selain karena dialeknnya, Banyumas juga dikenal karena cita rasa kulinernya. Kuliner khas dari Banyumas terbagi menjadi 4, yaitu: masakan, minuman, jajanan pasar, dan juga oleh-oleh. Seperti yang disebutkan wikipedia.org, masakan khas Banyumas antara lain Tempe Mendoan, Soto Sokaraja, serta Gethuk Goreng Sokaraja. Minuman khas Banyumas di antaranya Es Dawet Banyumas dan Wedang Runtah. Jajanan pasar khas Banyumas

ialah Jenang Jacket khas Mersi, Kraca, Keripik Tempe, Kue Gelombang Samudra. Sedangkan oleh-oleh khas Banyumas ialah Nopia dan Mino (Mini Nopia). Di daerah dekat alun-alun Banyumas terdapat Kampung Nopia di mana semua penduduknya berwiraswasta dengan menjadi produsen Nopia.

**Gambar 1**

Kuliner khas  
Banyumas

Kiri-kanan: Nopia  
(masakandapurku.com),  
Gethuk Goreng  
(limakaki.com),  
Tempe Mendoan  
(news.detik.com),  
Soto Sokaraja  
(resepcaramemasak.info)



**Membangun Banyumas yang lebih baik melalui wisata gastronomi lokal**

Dari beragam keterangan di atas, dapat diambil sebuah gagasan untuk membangun Banyumas yang lebih baik (*Better Banyumas*) sesuai citra barunya, melalui wisata gastronomi. Apakah yang dimaksud dengan wisata gastronomi? Dikutip dari situs *igi-global.com*, *gastronomic tourism is a type of tourism that is based on visiting food producers, food festivals, restaurants and special places in order to taste a special type of food, to watch a food being produced or to eat a food cooked by a famous chef,*

*and today it is quite popular* (Wisata gastronomi adalah jenis pariwisata yang didasarkan pada kunjungan ke produsen makanan, festival makanan, restoran dan tempat-tempat khusus untuk mencicipi jenis makanan khusus, untuk menonton makanan yang diproduksi atau untuk makan makanan yang dimasak oleh koki terkenal, dan hari ini cukup populer).

### **Membuat Sentra Kuliner Banyumas dengan Memanfaatkan Potensi Taman Andhang Pangrenan**

Sentra Kuliner Banyumas akan memperkenalkan kuliner khas Banyumas, batik khas Banyumas, serta kerajinan tangan pengrajin lokal. Sejauh pengamatan kami, kota ini baru saja mulai tergerus arus kuliner kekinian. Jika tidak dipertahankan, budaya kuliner khas Banyumas bisa tergantikan oleh kuliner yang tidak asli. Untuk itu, Sentra Kuliner Banyumas hadir untuk memberikan warna baru dalam dunia pariwisata dan kuliner di Banyumas.

Mengapa memanfaatkan Taman Andhang Pangrenan? Taman ini berada di perbatasan Banyumas dan Purwokerto. Selain itu berada di lahan hook (sudut/pojok) yang cukup luas dan strategis. Namun sayangnya, taman ini tidak terlalu jelas konsepnya dan kurang maksimal penggunaannya dan ramai jika ada event lokal saja. Padahal jika dibayangkan dibangun Sentra Kuliner Banyumas, tentu investor tak segan untuk menanamkan modal di sana.

Taman Andhang Pangrenan merupakan taman rekreasi dalam kota Purwokerto. Sebelumnya, taman ini adalah sebuah terminal di Jalan Gerilya, Kelurahan Karangklesem, Purwokerto Selatan. Dikarenakan ada perubahan pemerintahan pada waktu itu terminal bus Purwokerto dipindahkan ke Teluk. Akhirnya tempat bekas terminal tersebut dibuat sebuah taman kota yang kita kenal dengan Taman Kota Andhang Pangrenan. Setelah

**Gambar 2 :**

Lokasi Taman  
Andhang  
Pangrenan

Sumber : Google  
Maps, 2018



diresmikan pada tanggal 13 April 2011 oleh Bupati Banyumas saat itu (Drs. Mardjoko), kini taman ini berpotensi jadi pilihan baru rekreasi di Kota Purwokerto. Ada *jogging track* mengelilingi taman ditambah pula *jogging track* di dalam taman.

Selain digunakan sebagai tempat bersantai, di Taman Kota Andhang Pangrenan ini juga bisa dijumpai beberapa wahana atau media rekreasi seperti taman bermain anak, komedi putar, kereta mini, dan lain-lain. Selain itu, diadakan berbagai kegiatan hiburan seperti pentas seni, pentas kebudayaan, pameran dan lomba-lomba berbagai tingkat. Ada berbagai fasilitas umum yang disediakan disini seperti aula yang cukup luas, toilet, musala, serta yang sering dicari orang ialah tersedianya jaringan Wi-Fi. Tiket masuk ke taman ini pun cukup murah hanya berkisar Rp 2.500 per orang.

Taman ini lebih dikenal dengan sebutan akronim yaitu TRAP (Taman Rekreasi Andhang Pangrenan) Nama Andhang Pangrenan sendiri memiliki sebuah arti, kata 'Andhang' berarti tempat dan



'Pangrenan' memiliki arti hati yang riang atau senang. Jadi Andhang Pangrenan berarti tempat untuk bersenang-senang.



**Gambar 5**  
Beragam sudut di  
Taman Andhang  
Pangrenan  
Sumber :  
Purwokerto  
*Guidance*

Lokasi Taman Andhang Pangrenan pun sangat strategis karena terletak di perbatasan, sehingga 'memaksa' orang untuk menengok tempat tersebut. Lokasinya pun dekat dengan bundaran dan masjid.

### **Hadirnya Supermal baru di Purwokerto pada 2016**

Berdirinya Rita Mall di depan alun-alun Purwokerto kami rasa juga menjadi titik tolak bagi kemajuan Banyumas dan sekitarnya. Di dalamnya sudah terdapat tenants kuliner yang modern seperti Pizza Hut, J.Co, Es Teler 77, dan lain-lain. Mall ini berdiri di depan alun-alun Purwokerto alias pusat keramaian publik di Purwokerto. Alun-alun ini tentu menciptakan peluang besar bagi Rita Mall, selain akan menambah kemacetan di kota ini.

Sejak dibuka pada 22 Desember 2016, supermal baru di jantung Kota Purwokerto ini tak pernah sepi pengunjung. Bangunan tersebut adalah Rita Supermall dan Rita Pasaraya yang memelopori pusat perbelanjaan terbaru dan termodern ala kota metropolitan. Mall ini menjadi yang pertama di kota satria Purwokerto dan Banyumas raya (Banyumas, Purbalingga, Cilacap, Banjarnegara).

Dengan jumlah lantai kurang lebih 14 lantai, bagian atasnya direncanakan digunakan sebagai hotel berbintang, bagian depan sebagai pusat perbelanjaan yang menampung sekitar 250 outlet/toko dan bioskop. Melalui data ini, kita bisa memprediksi bahwa industri pariwisata Banyumas memiliki potensi untuk meledak jika karakternya diperkuat dan *city branding* yang sudah dicanangkan tersebut diimplementasikan dengan lebih nyata.

### **Kini saatnya mencitrakan ulang Logo “Better Banyumas”**

Pada April 2015, pemerintah Kabupaten Banyumas meluncurkan city brand “Better Banyumas” bertepatan dengan hari jadi Banyumas ke-433. Peluncuran city brand itu ditandai dengan logo dan tagline baru “better” yang bermakna “lebih baik”. Tujuannya adalah untuk membangun sebuah brand yang bernilai jual, sebuah upaya atau strategi dalam membangun citra wilayah.



**Gambar 3**

Implementasi gagasan motif Belang Hatta sebagai identitas Kota Samarinda

Sumber : Dokumen pribadi 2013/2014

Slogan *city brand* “*Better Banyumas*” bertujuan untuk mendongkrak “*Better Banyumas*” bertujuan untuk mendongkrak *branding* Banyumas. Salah satu sasarnya adalah ekonomi kreatif di Banyumas.

Logo seperti huruf “B” adalah ikonisasi dari kepala Bawor. Dalam ikon huruf “B” tersebut juga terkandung ikon implisit yakni Sungai Serayu, kuncir Bawor, dan angka tiga. Semuanya punya makna yang melambangkan kebanyumasan.

Makna “better” adalah pengharapan agar Banyumas menjadi lebih baik, juga dapat bermakna penawaran kepada orang luar (wisatawan, investor, dan pihak lain) bahwa lebih baik berkunjung dan berinvestasi di Banyumas.

Kudi sebagai representasi laku hidup “wong (orang)” Banyumas yang sederhana, cerminan harmoni antara manusia, kosmos, dan realitas. Kudi atau kudhi adalah alat bantu pekerjaan untuk membelah atau memotong benda keras, seperti parang.

Sedangkan aliran air Sungai Serayu, bisa dimaknai sebagai sumber kehidupan Banyumas sekaligus simbol yang mensucikan atau mengembalikan diri Banyumas pada kesejatian alam.

Unsur-unsur filosofi tersebut diwujudkan dalam logo yang mirip huruf B dan jika diperhatikan secara seksama menyerupai kepala Bawor dengan kuncirnya. Logo berwarna biru pekat yang merujuk pada persahabatan, sedangkan warna kuning pada kuncir yang berada di atas logo mengandung makna energi

sosial, kehangatan, optimisme, imajinasi, harapan, dan keintiman jika digabung dengan warna biru.

Logo “*Better Banyumas*” disusun dari beberapa unsur yang memuat filosofi kekhasan Banyumas, yakni sosok Bawor yang menggambarkan kelugasan, “cablaka” (apa adanya), dan jujur.

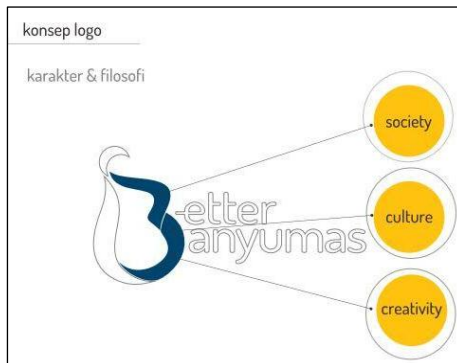
### ❏ *Society, Culture and Creativity* ❏ sebagai filosofi Logo “*Better Banyumas*”

Dari *Better Banyumas Brandbook*, kami mendapati filosofi logo baru kota ini adalah “*society, culture, and creativity*”. Namun, sebagai pendatang yang setiap tahunnya pergi ke Banyumas, kami merasakan masih kurangnya implementasi filosofi logo baru “*Better Banyumas*” ini. Padahal jika pemerintah kabupaten Banyumas menyadari betapa besar potensi kota tersebut, tentu kita tidak heran dalam waktu 5-10 tahun lagi, kuliner di Banyumas bisa menyamai angkriangan di Malioboro, Jogjakarta atau kawasan Braga di Bandung yang memiliki program *Braga Culinary Night*. Tentunya hal tersebut akan meningkatkan antusiasme masyarakat untuk berkunjung ke Banyumas.

#### Gambar 7

Filosofi Logo Better Banyumas

Sumber gambar:  
*Better Banyumas Brandbook*



### Studi preseden: menggali inspirasi dari Braga Culinary Night

Nama Jalan Braga sudah tidak asing lagi terdengar di telinga para turis lokal maupun asing. Jalan yang dipenuhi bangunan bergaya arsitektur Belanda ini membuatnya menjadi salah satu destinasi wisata fotografi. Beragam restoran menguatkan citra jalan ini sehingga akhirnya diselenggarakanlah *Braga Culinary Night*.

*Braga Culinary Night* ini merupakan salah satu kegiatan dua minggu satu kali setiap Sabtu malam di Kota Bandung. Di sana disajikan berbagai macam jajanan, makanan dan minuman. Kegiatan ini mulai diselenggarakan sejak 11 Januari 2014.



**Gambar 8**

Suasana *Braga Culinary Night* di Bandung

Sumber : [travel.kompas.com](http://travel.kompas.com)

Konsep ini muncul karena kekhawatiran wali kota Bandung Ridwan Kamil terhadap kondisi Jalan Braga di Bandung pada saat ini. Menurut Ridwan Kamil, Jalan Braga yang merupakan pusat historis di Kota Bandung mulai kehilangan pamor karena pengelolaan dan pengembangan yang tidak tepat. Misalnya pemasangan batu andesit sepanjang Jalan Braga seharusnya membuat jalan ini hanya bisa dilalui oleh pejalan kaki, tetapi sampai saat ini Jalan Braga masih dilalui oleh kendaraan bermotor. Selain itu pembangunan beberapa hotel mewah di

jalan ini membuat Jalan Braga tidak lagi memperlihatkan nilai historisnya.

Untuk mengembalikan citra dan karakteristik Jalan Braga, Pemerintah Kota Bandung menyelenggarakan *Braga Culinary Night* dengan menghidupkan lagi pola festival sebagai salah satu model rekreasi masyarakat. Sehingga tempat tersebut dapat menjadi tempat para pelaku bisnis, baik yang berada di Jalan Braga maupun pelaku bisnis lainnya di Bandung yang mengembangkan usahanya, terutama usaha kuliner.

Saat pelaksanaan *Braga Culinary Night*, Jalan Braga ditutup untuk umum mulai dari sore hingga malam hari. Jalan Braga sepanjang 500 meter dibagi menjadi tiga zona makanan yaitu zona harga murah, zona harga sedang dan zona harga mahal. Adanya tiga zona dalam pelaksanaan *Braga Culinary Night* membuat acara ini dapat diikuti oleh semua kalangan baik masyarakat lokal, wisatawan lokal maupun wisatawan mancanegara.

Pedagang makanan yang ikut dalam acara *Braga Culinary Night* merupakan beberapa penggiat bisnis kuliner di Kota Bandung, para pemilik toko di Jalan Braga serta warga yang berada di sekitar Jalan Braga. Kegiatan ini dibuka pukul 18.00 dan selesai pukul 01.00 dini hari. Acara yang dikemas dengan menampilkan aneka jajanan kaki lima di tengah jalan ini menjadi wahana baru warga dan diharapkan menghidupkan kembali kawasan Jalan Braga.

Walaupun Braga merupakan jalan yang dijadikan sebagai distrik makanan dan Andhang Pangrenan merupakan taman, tapi kita bisa mengambil poin-poin yang terkait wisata gastronomi *Braga Culinary Night* dan benar-benar menerapkan filosofi *Better Banyumas* yaitu *Society, Culture and Creativity*. Konsep pembagian zona harga makanan juga menarik untuk diterapkan, karena hal itu berarti Sentra Kuliner Banyumas bisa menyentuh semua kalangan.

### **Festival makanan khas di Sentra Kuliner Banyumas**

Sebagai *event* pertama yang menarik kalangan masyarakat Banyumas dan sekitarnya, makanan, minuman, serta jajanan khas dimodifikasi dengan rasa kekinian. Festival tersebut dibuka selama beberapa hari misalnya saat hari jadi Banyumas.

### **Kesimpulan**

Slogan dan logo “*Better Banyumas*” dapat dikembangkan menjadi lebih baik apabila dalam prakteknya, aspek pembangunan berkelanjutan (*sustainable development*) diaplikasikan secara nyata. Banyumas memiliki potensi kuliner khas yang beragam sehingga jika dikembangkan untuk wisata gastronomi akan membuat kuliner asli Indonesia dikenal oleh wisatawan lokal maupun mancanegara. Pemanfaatan Taman Andhang Pangrenan

## Kepustakaan

- Jiménez-Beltrán, Francisco Javier; López-Guzmán, Tomás, dan Francisco González Santa Cruz. 2016. Analysis of the Relationship between Tourism and Food Culture.
- Satria 7. Banyumas Brand Guidelines.  
[https://static.banyumaskab.go.id/website/content\\_upload/file/Brandbook%20Better%20Banyumas.pdf](https://static.banyumaskab.go.id/website/content_upload/file/Brandbook%20Better%20Banyumas.pdf)
- Tai, Lee Siang dan Valerie Ang. 2017. Cities of Love: Roadmap for Sustaining Future Cities. World Scientific Publishing.
- URBAN REDEVELOPMENT AUTHORITY annual report 06/07.  
[https://www.ura.gov.sg/-/media/Corporate/Resources/Publications/Annual-Reports/PDFs/AnnualReport\\_2006-2007.pdf](https://www.ura.gov.sg/-/media/Corporate/Resources/Publications/Annual-Reports/PDFs/AnnualReport_2006-2007.pdf)
- <https://www.igi-global.com/dictionary/creative-tourism-and-cultural-heritage/39289>
- [https://id.wikipedia.org/wiki/Kabupaten\\_Banyumas](https://id.wikipedia.org/wiki/Kabupaten_Banyumas)
- [https://id.wikipedia.org/wiki/Taman\\_Rekreasi\\_Andhang\\_Pangrenan](https://id.wikipedia.org/wiki/Taman_Rekreasi_Andhang_Pangrenan)
- <http://www.mfe.govt.nz/sites/default/files/publications/rma/live-work-play-jun02/section-1-2-jun02.pdf>
- <https://www.mgriyahotel.com/attraction/taman-rekreasi-andhang-pangrenan-purwokerto/>
- <http://www.purwokertoguidance.com/umum/taman-andhang-pangrenan/>
- <https://radarbanyumas.co.id/rita-supermall-resmi-beroperasi-hari-ini-tahap-awal-dibuka-lima-lantai/>
- <https://travel.kompas.com/read/2016/02/26/220200027/Malam.Minggu.di.Bandung.Mampir.ke.Bandung.Culinary.Night>



# Menemukan Potensi Identitas Fisik Kota Kupang

Paul J. Andjelicus

183

Kupang sebagai ibukota Provinsi Nusa Tenggara Timur dengan luas 180,27 km<sup>2</sup> serta penduduk mencapai sekitar 400.000 jiwa (BPS Kota Kupang 2015), terus tumbuh dan berkembang dengan pesat. Dalam sejarahnya perkembangannya, Kota Kupang selalu mendapat berbagai sebutan dan julukan atau mempunyai spirit / jargon. Beberapa yang terkenal adalah Kupang Kota Karang dan Kupang Kota Bougenvil dan tentu saja spirit Kupang sebagai Kota KASIH yang merupakan kepanjangan dari Kupang, Aman Sehat, Indah dan Harmonis. Kota Kupang juga identik dengan panas dan kering karena suhu udara yang tinggi dan musim kemarau yang panjang terjadi disini.

Lalu apa sebetulnya identitas Kota Kupang? Apa keistimewaan dan hal unik dari kota Kupang yang membedakan dengan kota lain? Apakah ada elemen fisik yang kuat, budaya atau sejarah? Kota Kupang tentu saja punya sejarah dan budaya seperti kota lain. Sejarah kota Kupang berawal dari permukiman awal di sekitar Kelurahan LLBK sekarang (kota lama). Banyak budaya yang tumbuh dan berkembang disini yang dibawa para pendatang yang mendiami kota ini. Hal ini sejalan dengan berbagai teori pertumbuhan kota, sebuah kota dibentuk oleh sejumlah unsur, antara lain manusia dan kebudayaannya. Manusia baik secara perorangan atau berkelompok, mendiami sebuah tempat, lalu menjadi komunitas. Mereka kemudian meleburkan sistem nilai masing-masing dan membentuk sebuah sistem nilai baru. Adakah

keistimewaan Kota Kupang yang dapat menjadi identitas kota ini, khususnya secara fisik?

Tulisan ini berusaha menggali potensi elemen lokal yang dapat menjadi potensi membentuk identitas fisik kota Kupang. Hal ini perlu dilakukan karena posisi kota Kupang yang sangat strategis sebagai pintu gerbang selatan Indonesia, merupakan kota yang dekat dengan dua negara Australia dan Timor Leste. Alasan lainnya adalah Kupang mulai terjebak fenomena masalah identitas kota yang sering terjadi pada kota lain di Indonesia, seperti bentuk arsitektur bangunan yang mirip dengan kota-kota lainnya khususnya bangunan ruko dan hotel yang tumbuh pesat, adanya perubahan ruang kota karena dominannya pertimbangan aspek ekonomi. Disamping itu pencarian identitas kota Kupang juga sejalan dengan visi pembangunan kota Kupang yang termuat dalam RTRW Kota Kupang 2011-2031 yaitu terwujudnya Kota Kupang sebagai Pusat Kegiatan Nasional di Nusa Tenggara Timur yang berorientasi Kota Pantai, Modern dan Berkelanjutan. Makna dari kota modern adalah bahwa wilayah Kota Kupang akan menjadi kawasan perkotaan yang terus berkembang, maju, dan mampu mensejajarkan diri dengan identitas fisik, cara hidup masyarakat dan kelengkapan fasilitas dengan kota-kota besar di Indonesia bahkan di dunia. Sehingga identitas fisik menjadi salah satu cara untuk membangun kota Kupang yang modern yang pada akhirnya melahirkan karakter dan identitas fisik yang kuat sebagai kota pantai pintu gerbang selatan Indonesia.

Kehilangan jati diri , karekater dan identitas sebuah kota menjadi salah satu masalah kota di Indonesia saat ini yang terjadi akibat penyeragaman wajah kota. Gejala penyeragaman wajah kota dengan bentuk-bentuk jiplakan dan duplikasi (khususnya arsitektur bangunan) dari luar negeri terus berlangsung. Ciri khas sebuah kota yang berakar dari *genius loci* semakin pudar. Padahal kota harusnya menunjukkan jati dirinya sebagai pusat aktivitas social, ekonomi dan budaya warganya. Kota merupakan suatu karya seni sosial. Semakin lama kota-kota di Indonesia semakin tidak nyaman untuk dihuni, tidak indah dipandang dan kehilangan jati diri atau identitas. Kota sebagai *a social work of art* harus menyuguhkan kepribadian, karakter yang kuat dan keunikan masing- masing yang tidak dimiliki kota-kota lain (Budihardjo,2009). Kota yang mempunyai karakter dan identitas yang kuat memiliki pengaruh di luar daerahnya. (Hariyono,2007). Gejala penyeragaman wajah kota tadi dikhawatirkan akan menghilangkan karakter unik / identitas fisik kota termasuk kota Kupang.

### **Pengalaman Kota Lain**

Setiap kota punya keistimewaan atau keunikan. Atau berupaya menampilkan citra kotanya untuk menarik perhatian pengunjung baik aspek fisik maupun non fisik. Sidoarjo dikenal sebagai Kota Udang karena penghasil Udang. Pekalongan, dikenal sebagai Kota Batik karena keunggulan komperatifnya penghasil batik

terbaik, Banda Aceh dijuluki Kota Serambi Mekah. Kota lain punya sebutan atau jargon yang dipakai untuk menampilkan citra kotanya seperti Bandung dengan Paris Van Java, Jogja pernah menggunakan *tagline* Never Ending Asia, Solo dengan “The Spirit of Java” atau Jakarta dengan “Enjoy Jakarta”. Baru – baru ini Kota Purwakarta meresmikan Taman Air Mancur Sri Baduga yang diklaim terbesar di Asia Tenggara dan menyamai yang ada di Dubai. Ini menjadi salah satu upaya untuk promosi wisata kota Purwakarta.

Kota – kota besar di belahan dunia menjadi sangat terkenal karena mempunyai karakter spesifik yang dimiliki sebagai identitas kota tentu bukan hanya fisik namun juga non fisik. Hal ini selaras dengan pendapat Julia Winfield – Pfeferkorn dalam bukunya *The Branding of The Cities* yang menyebutkan keberhasilan kota besar dunia seperti New York, Paris, London, Tokyo dan Sydney dalam menjual kotanya disebabkan karena memiliki keunikan dalam salah sebuah fungsi kehidupan kota seperti sejarah, kualitas ruang (termasuk infrastruktur kota), gaya hidup dan budaya dengan landasan program kerjasama yang baik antara masyarakat dan pemerintah kotanya. Dari elemen fisik kotanya, siapa yang tidak kenal dengan Menara Eiffel di Paris, Patung Liberty di New York atau Menara Kincir Angin di Belanda?

## Identitas Kota

Berbagai pendapat para ahli menyebutkan pengertian identitas kota lebih dari sekedar ciri fisik suatu obyek, melainkan juga makna yang terkandung di dalamnya atau aspek-aspek non fisik yang dimiliki. Kevin Lynch dalam bukunya *Image of The City*, “*identitas kota adalah bukan dalam arti keserupaan suatu objek dengan yang lain, tetapi justru mengacu kepada makna individualitas yang mencerminkan perbedaannya dengan objek lain serta pengenalannya sebagai entitas tersendiri*. Identitas kota adalah *citra mental yang terbentuk dari ritme biologis tempat dan ruang tertentu yang mencerminkan waktu (sense of time), yang ditumbuhkan dari dalam secara mengakar oleh aktivitas sosial-ekonomi-budaya masyarakat kota itu sendiri* “. Identitas suatu kota tidak sekedar simbolis arsitektural semata sehingga dengan membangun sebuah elemen fisik menjadi landmark fisik di kota sudah dapat dikatakan menciptakan identitas suatu kota. Elemen fisik itu dapat dibuat secara cepat sementara identitas kota butuh waktu yang lama untuk membentuknya. Memahami identitas kota tidak hanya berorientasi pada keberadaan elemen-elemen fisik maupun kejelasan struktur kotanya namun yang lebih penting adalah terbangunnya komunikasi antara manusia dengan artefak fisik kota. Arsitektur kota dilihat sebagai artefak yang merupakan gabungan dari tapak/*site*, peristiwa/*event* dan tanda/*sign* (Rossi,1966). Sehingga adanya sebuah “sense” yang memberikan

makna bagi setiap orang yang menikmati setiap sudut ruang kota.

Identitas sebuah kota terbentuk oleh kondisi, karakter, dan keunggulan kompetitif yang dimiliki kota tersebut. Keunggulan kompetitif adalah sesuatu yang berbeda dengan kota-kota lain. Unik, Khas dan Istimewa. Identitas kota terbentuk dari pemahaman akan sesuatu yang ada atau yang melekat pada kota tersebut yang dapat berupa obyek fisik (bangunan atau elemen fisik lainnya) maupun obyek non fisik (aktivitas sosial) yang terbentuk dengan berjalannya waktu. Obyek fisik yang merupakan elemen utama dalam perancangan kota adalah peruntukan lahan, bentuk dan massa bangunan, sirkulasi dan parkir, ruang terbuka dan tata hijau, jalur pejalan kaki, simbol dan tanda, pendukung aktivitas dan preservasi. Penataan elemen tersebut terjadi dalam *urban design* yang merupakan proses perencanaan yang berhubungan dengan perencanaan fisik dan spasial lingkungan (Shirvani,2005). Proses perancangan elemen utama tersebut dengan memadukan elemen lokal, berpotensi menghasilkan sebuah kota yang mempunyai ciri khas yang kuat dan unik yang berbeda dengan kota lain.

### **Potensi Kota Kupang**

Identitas fisik kota Kupang dapat ditelusuri, digali dan ditemukan melalui potensi elemen fisik yang sudah ada dan menjadi bagian keseharian perjalanan Kota Kupang itu sendiri. Elemen fisik yang

ada dapat menjadi citra kota yang kemudian bersama dengan elemen non fisik mengalami evolusi proses untuk membentuk identitas kota Kupang.

### 1. Sasando

Alat musik tradisional Rote ini sudah menjadi ikon budaya NTT baik di tingkat nasional maupun internasional. Sasando juga sekaligus menjadi lambang pemerintah Kota Kupang. Bandingkan dengan simbol kota lain seperti Kujang sebagai simbol Kota Bogor, Udang simbol Kota Sidoarjo, Buaya dan Hiu simbol kota Surabaya atau Tugu Monas jadi simbol DKI Jakarta. Potensi Sasando untuk menjadi identitas fisik kota Kupang terbuka lebar. Bentuk Sasando dapat diterapkan dalam berbagai bentuk elemen fisik kota seperti bangunan, gerbang kota dan berbagai elemen ruang publik kota. Bentuk Sasando sudah diaplikasi seperti Patung Ina Boi di depan Gedung Ina Boi, Bandara El Tari, dan terakhir yang spektakuler adalah Bangunan Kantor Gubernur NTT yang baru, dimana gagasan bentuk Sasando bangunan ini lahir dari sebuah sayembara arsitektur. Karya – karya arsitektural dengan bentuk Sasando masih dinantikan kehadirannya di Kota Kupang, akan membawa keunikan dan dapat berpotensi menjadi awal pembentuk identitas fisik Kota Kupang. Seperti Kota Sydney yang identik dengan bangunan Sidney Opera House atau Singapura dengan Patung Lion. Diperlukan pengaturan untuk memaksimalkan potensi bentuk Sasando dalam transformasi

karya arsitektural sehingga unsur bentuk Sasando dalam sebuah karya arsitektural mendukung karakter kota dan dapat menjadi ikon kota yang pada akhirnya menjadi identitas fisik Kota Kupang. Tentu kita perlu belajar dari Bali, yang mempunyai regulasi terkait penggunaan karya arsitekteur lokal dalam setiap bangunan atau kawasan kota sehingga karya arsitektur yang dibangun selalu mempunyai ciri khas seperti penggunaan material bata terakota dan penggunaan ornamen unsur budaya Hindu setempat.

**Gambar 1. Alat Musik Sasando**

*Sumber:*  
[www.kamerabudaya.com](http://www.kamerabudaya.com)



**Gambar 2. Patung Ina Boi dan Gedung Kantor Gubernur NTT yang baru mengambil bentuk Sasando**

*Sumber:*  
*Dokumentasi pribadi, 2018*





## 2. Batu Karang

Tersedia berlimpah sehingga Kupang sering mendapat julukan Kota Karang. Batu karang yang tersedia dapat dimanfaatkan untuk menjadi membentuk identitas fisik secara arsitektural. Pada desain bangunan diterapkan untuk elemen dinding bangunan atau pagar dari batu karang termasuk ekspose materialnya. Untuk ruang terbuka publik dapat diterapkan untuk pot tamam, pembatas sirkulasi, gerbang atau patung (*sculpture*) sehingga ruang terbuka menjadi khas batu karang. Koridor jalan utama juga dapat dirancang dengan memanfaatkan potensi batu karang seperti untuk pot atau bak tanaman hias, gerbang jalan, dudukan lampu jalan. Hal ini dapat menjadi unik dan jika diterapkan di seluruh area publik seperti taman – taman kota, berpeluang memberikan nilai estetika wajah kota. Kita dapat meminimalkan penggunaan batu alam dari luar daerah seperti batu candi, batu paras, dan sejenisnya dengan memanfaatkan batu karang yang memang tersedia disini. Sebagai contoh, penggunaan dinding – dinding batu kapur alam pada kompleks Taman Budaya Patung Garuda Wisnu Kencana di Uluwatu Bali menjadi contoh pemanfaatan potensi batuan yang ada di sekitar lokasi menjadi karya arsitektural yang berkualitas. Kalau di Bali identik dengan penggunaan bata tera kota, maka Kota Kupang identik dengan batu karang.

**Gambar 3. Batu Karang**

*Sumber: Dokumentasi pribadi,2018*



**Gambar 4. Penggunaan Batu Karang untuk dinding pagar dan ornamen dekoratif bangunan**

*Sumber: Dokumentasi pribadi,2018*



### 3. Unsur vegetasi

Unsur vegetasi / tanaman juga menjadi potensi dengan menggali tanaman yang cocok hidup di kota Kupang yang beriklim panas dan selama ini sudah ada tanaman yang menjadi bagian tak terpisahkan dengan kehidupan Kota Kupang. Vegetasi / tanaman yang berpotensi adalah bougenvil, pohon Lontar/Tuak dan Flamboyan. Walaupun ketiga jenis tanaman ini juga tumbuh di daerah lain.

- Bunga Bougenville atau Bunga Kertas merupakan tanaman yang tahan cuaca panas ini dan sudah terbukti cocok dikembangkan disini. Era tahun 80-an Kupang pernah mendapat sebutan julukan Kota Bougenvil. Hal ini karena pemerintah kota Kupang saat itu (masih kota administratif Kupang) mengembangkan tanaman bougenvil di seluruh kota seperti pembangunan pot bunga bougenvil di sepanjang jalan utama kota Kupang waktu itu.



Gambar 5. Bunga Bougenville

Sumber:  
*Wikipedia.org/bougenville*

Gambar 6.  
**Bougenvile**  
**penghias jalan**

Sumber: Dokumentasi  
pribadi, 2018



- Pohon Lontar / Tuak merupakan tanaman yang sudah familiar bagi warga Kota Kupang sebagai penghasil minuman tradisional Moke. Cocok hidup di daerah panas seperti Kupang. Pohon ini cocok untuk penggunaan di taman dan boulevard jalan di Kupang seperti penggunaan tanaman Lontar di boulevard Gedung Ina Boi, cukup orisinal dan unik, sehingga dapat menjadi contoh untuk dikembangkan di kawasan kota lainnya. Peran tanaman pinus atau cemara dapat digantikan oleh tanaman Lontar yang berfungsi sebagai tanaman pengarah yang memang lebih cocok dan khas Kupang.



Gambar 7.  
**Pohon Lontar**

Sumber:  
[www.eddymesakh.wordpress.com](http://www.eddymesakh.wordpress.com)



Gambar 8. **Pohon Lontar di boulevard Gedung Ina Boi**

Sumber: *Dokumentasi pribadi, 2018*

- adalah jalur ring road (jalur 40). Kita dapat membayangkan jika terdapat sejumlah koridor dan taman – taman flamboyan, pada akhir tahun (bulan Desember), kota Kupang terlihat dari udara bagaikan sabuk dan pulau-pulau oranye yang dihasilkan warna flamboyan yang berbunga.

Gambar 9.  
**Pohon  
Flamboyan**

Sumber:  
[www.ahmadgaus.com](http://www.ahmadgaus.com)



Gambar 10. **Pohon  
Flamboyan di  
Boulevard Jl. Frans  
Seda**

Sumber:  
[www.cvariston.com](http://www.cvariston.com)





Pengaturan komposisi ketiga tanaman ini diharapkan dapat membangun citra dan karakter kota lewat lingkungan kota yang tertata baik. Kita dapat belajar dari Belanda dengan Bunga Tulip yang melegenda.

### Penutup

- Identitas fisik kota haruslah memiliki keunikan, karakter khusus, kualitas keberbedaan dengan yang dimiliki kota lain dan punya potensi untuk daya tarik wisata. Sehingga perlu ditemukan elemen fisik yang memang sudah ada atau tersedia di Kota Kupang dan berbeda dengan kota lain.
- Kota Kupang perlu identitas kota baik fisik maupun non fisik sebagai salah satu strategi promosi kota Kupang. Hal ini mengingat posisi Kota Kupang sebagai kota paling Selatan Indonesia dan menjadi gerbang / beranda depan negara karena berbatasan langsung dengan Negara Timor Leste dan Australia.
- Ketiga elemen fisik (Sasando, Batu Karang, Unsur Vegetasi) dapat berpotensi untuk melahirkan identitas kota Kupang secara fisik. Ketiga elemen ini dapat dipadupadankan, dikombinasikan untuk melahirkan karya arsitektural kota yang dapat mendukung pembentukan identitas fisik Kota Kupang. Perlu juga dipikirkan dari ketiga elemen ini ada satu elemen yang menjadi *point of interest* menjadi ikon fisik kota. Adakah elemen lainnya selain ketiga elemen ini? Masih bisa muncul

sepanjang digali dan ditelusuri dari dalam kota Kupang sendiri. Sehingga diperlukan sebuah studi yang lebih mendalam dan tidak hanya fokus pada elemen fisik saja namun juga terhadap elemen non fisik.

- Membudayakan kegiatan yang bersifat kompetisi (seperti sayembara desain) dalam melahirkan karya – karya arsitektur bangunan publik kota. Dari kegiatan ini akan lahir karya orisinal, inovatif, dan kreatif yang dapat memperkaya arsitektur kota Kupang dan berpotensi menjadi ikon kota.
- Perlu kemauan dan komitmen politik pemerintah untuk merealisasikan hal ini karena kehadiran identitas fisik kota Kupang telah banyak diwacanakan dan direncanakan sejak lama. Diharapkan Walikota dan Wakil Walikota Kupang sebagai “nahkoda pembangunan kota” dapat mulai merealisasikan hal ini dengan mengakomodir partisipasi semua warga kota. Sebagai langkah awal dan cukup mendesak adalah perlunya regulasi terkait bangunan gedung atau kawasan yang mengakomodir kearifan lokal kota Kupang dan pembentukan Tim Ahli Bangunan Gedung (TABG).



**Kepustakaan**

1. Budihardjo, Eko.2009. *Penataan Ruang dan Pembangunan Perkotaan*. PT. Alumni, Bandung.
2. Hariyono, Paulus.2007. *Sosiologi Kota Untuk Arsitek*. Bumi Aksara, Jakarta.
3. Lynch, Kevin.1960. *The Image of The City*. MIT Press, Cambridge.
4. Bappeda Kota Kupang.2011. *Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kota Kupang 2011-2031*. Kupang,
5. Rossi, Aldo. 1966. *The Architecture of the City*. MIT Press, Cambridge.
6. Shirvani, Hamid.1985. *Urban Design Process*. Van Nostrand Reinhold, New York.
7. Winfield-Pfefferkorn, Julia.2005. *The Branding Of Cities*. Master Thesis. Graduate School of Syracuse University.

**Catatan:**

*Tulisan ini pernah dimuat dalam Artikel Opini Harian Umum TIMOR EKSPRESS, Sabtu 4 Maret 2017 dan untuk kepentingan penulisan buku ini telah dilakukan sejumlah penyempurnaan.*

---



# Kota Pekanbaru, milik siapa dan untuk siapa?

*Menggali peran dan partisipasi masyarakat dalam mewujudkan kawasan perkotaan berkelanjutan melalui paradigma Atur-Diri-Sendiri (ADS)*

**Dieni Nikmatika Ulya**

201

Apabila kota diibaratkan sebagai arena permainan Bom-bom Car, kota merupakan tempat dimana banyak pihak yang memiliki berbagai kepentingan yang saling berbenturan. Setiap pihak memiliki kekuatan (*Power*) yang mampu memberikan dampak terhadap pihak lain yang bersinggungan. Pada dasarnya, setiap mobil pada permainan ini memiliki spesifikasi dan kekuatan yang sama, namun lain ceritanya apabila manusia yang memegang kendali. Pada permainan ini manusia yang berperan sebagai pemain bisa 'berkomplot' atau membentuk tim untuk menyudutkan pihak yang dijadikan target. Pihak yang lebih sedikit memiliki kekuatan (*Powerless*) akan menjadi pihak yang menjadi bulan-bulanan, ditabrak bertubi-tubi namun kekuatan tidak cukup untuk melawan gempuran. Pihak yang menang mungkin tidak memiliki arena permainan ini dalam artian nyata, akan tetapi mereka yang memegang kendali. Terdengar klise? Memiliki bukan berarti memegang kendali. Pelajaran pahit inilah yang dapat kita peroleh dari permainan Bom-bom Car. Kehadiran saja di dalam permainan tidaklah cukup. Memiliki properti saja juga tidak mencukupi untuk bertahan di permainan ini. Kekuatan diperlukan untuk mempengaruhi hasil dari permainan.

Sejalan dengan gambaran di atas, Arnstein<sup>(1)</sup> menyatakan bahwa partisipasi masyarakat merupakan redistribusi dari kekuatan masyarakat. Partisipasi tanpa redistribusi kekuatan adalah proses kosong dan membuat frustrasi bagi yang tidak memiliki kekuatan. Hal ini selaras dengan pengelolaan kawasan perkotaan. Partisipasi masyarakat masih menjadi bias semu, khususnya di Kota Pekanbaru. Antara ada dan tiada mungkin menjadi gambaran yang cukup mendekati.

(1) Arnstein, Sherry R., 1969, A Ladder Of Citizen Participation, Journal of the American Planning Association, 35: 4, 216-224, p.216.

(2) Pemerintah Kota Pekanbaru, 2018, Sejarah Pekanbaru, diakses 13 Mei 2018, (<http://pekanbaru.go.id/p/hal/sejarah-pekanbaru>). Diringkas tanpa mengurangi milestones sejarah Kota Pekanbaru.

## **Sejarah Singkat dan Pandangan Kota Pekanbaru Terhadap Partisipasi Masyarakat dalam Pembangunan.**

Tak kenal maka tak sayang. Sebelum membahas lebih lanjut tentang peran dan partisipasi masyarakat di Kota Pekanbaru<sup>(2)</sup>, ada baiknya kita mencoba berkenalan lebih dahulu dengan kota ini. Dikutip dari situs web resmi pemerintah Kota Pekanbaru, dahulu Kota Pekanbaru merupakan kawasan yang terletak di muara Sungai Siak yang dikenal dengan nama “Senapelan”. Senapelan terus berkembang menjadi pemukiman baru dan kemudian berubah nama menjadi Dusun Payung Sekaki yang merupakan tempat pemberhentian kapal-kapal Belanda. Kapal-kapal Belanda tidak diijinkan masuk ke Petapahan yang pada saat itu merupakan kawasan yang maju dan cukup penting sehingga pelayaran ke Petapahan dilanjutkan dari Senapelan menggunakan perahu-perahu kecil. Letak Senapelan yang strategis dan kondisi Sungai Siak yang tenang dan dalam menjadikan Senapelan sebagai gerbang perdagangan yang cukup penting. Menurut catatan yang dibuat oleh Imam Suhil Siak, Senapelan yang kemudian lebih populer disebut Pekanbaru resmi didirikan pada 23 Juni 1784 oleh Sultan Muhammad Ali Abdul Jalil Muazamsyah dibawah pemerintahan Sultan Yahya yang kemudian ditetapkan sebagai hari jadi Kota Pekanbaru. Selanjutnya perkembangan pemerintahan di Kota Pekanbaru terus mengalami perubahan yang dapat dilihat dari arsip berikut:

1. SK Kerajaan Bershuit van Inlandsch Zelfbestuur van Siak No. 1 tanggal 19 Oktober 1919, Pekanbaru bagian dari Kerajaan Siak yang disebut District.
2. Tahun 1932 Pekanbaru masuk wilayah Kampar Kiri dipimpin oleh seorang Controleor berkedudukan di Pekanbaru.
3. Tanggal 8 Maret 1942 Pekanbaru dipimpin oleh seorang Gubernur Militer Go Kung, Distrik menjadi GUM yang

dikepalai oleh GUNCO.

4. Ketetapan Gubernur Sumatera di Medan tanggal 17 Mei 1946 No. 103, Pekanbaru dijadikan daerah otonom yang disebut Haminte atau Kota B.
5. UU No.22 tahun 1948 Kabupaten Pekanbaru diganti dengan Kabupaten Kampar, Kota Pekanbaru diberi status Kota Kecil.
6. UU No.8 tahun 1956 menyempurnakan status Kota Pekanbaru sebagai Kota Kecil.
7. UU No.1 tahun 1957 status Pekanbaru menjadi Kota Praja.
8. Kepmendagri No. 52/1/44-25 tanggal 20 Januari 1959 Pekanbaru menjadi Ibukota Propinsi Riau.
9. UU No.18 tahun 1965 resmi pemakaian sebutan Kotamadya Pekanbaru.
10. UU No.22 Tahun 1999 tentang Pemerintahan Daerah sebutan Kotamadya berubah menjadi Kota Pekanbaru.

Di masa pemerintahan sekarang, Kota Pekanbaru dalam kepemimpinan walikota terpilih memiliki visi antara “Terwujudnya Pekanbaru sebagai *Smart City* yang Madani” sebagai percepatan visi Kota Pekanbaru 2021 sesuai Perda Kota Pekanbaru Nomor 1 Tahun 2001, yaitu “Terwujudnya Kota Pekanbaru sebagai Pusat Perdagangan dan Jasa, Pendidikan serta Pusat Kebudayaan Melayu, menuju Masyarakat Sejahtera Berlandaskan Iman dan Taqwa”<sup>(3)</sup>. Dalam mewujudkan visi tersebut, maka ditetapkan misi Kota Pekanbaru yaitu salah satunya mewujudkan lingkungan perkotaan yang layak huni (*Liveable City*) dan ramah lingkungan (*Green City*)<sup>(4)</sup>. Misi ini tentunya sejalan dengan salah satu dari tujuh belas Tujuan Pembangunan Berkelanjutan (TPB) yang tersusun dalam Agendasalah satu dari tujuh belas Tujuan Pembangunan Berkelanjutan (TPB) yang tersusun dalam Agenda 2030

**(3)** Pemerintah Kota Pekanbaru, 2017, Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah (RPJMD) Kota Pekanbaru Tahun 2017-2022, Pemerintah Kota Pekanbaru: Pekanbaru. hal. Bab V-1. Visi.

**(4)** *Ibid.* Bab V-3. Misi nomor 5.

(5) Kementerian  
Perencanaan  
Pembangunan  
Nasional BAPPENAS,  
2017, Terjemahan  
Tujuan dan Target  
Global Tujuan  
Pembangunan  
Berkelanjutan  
(TPB)/ Sustainable  
Development Goals  
(SDGs),  
Kementerian  
Perencanaan  
Pembangunan  
Nasional BAPPENAS:  
Jakarta. hal. 39.  
Tujuan 11.

(6) *Ibid.* hal. 56.  
Target 11.3.

(7) Kementerian  
Perencanaan  
Pembangunan  
Nasional BAPPENAS,  
2017, Ringkasan  
Metadana Indikator  
Tujuan  
Pembangunan  
Berkelanjutan  
(TPB)/ Sustainable  
Development Goals  
(SDGs) Indonesia,  
Kementerian  
Perencanaan  
Pembangunan  
Nasional BAPPENAS:  
Jakarta. hal. 56.  
Target 11.3.2.

(8) Loc.cit. hal. Bab  
VI-1 s.d. Bab VI-2.  
Strategi dan Arah  
Kebijakan.

Pembangunan berkelanjutan, yaitu “Kota dan Pemukiman Berkelanjutan” yang kemudian didefinisikan lebih lanjut sebagai “Menjadikan Kota dan Permukiman Inklusif, Aman, Tangguh dan Berkelanjutan”(5). Salah satu targetnya adalah pada tahun 2030, memperkuat urbanisasi yang inklusif dan berkelanjutan serta kapasitas partisipasi, perencanaan penanganan permukiman yang berkelanjutan dan terintegrasi di semua negara(6). Salah satu indikator target tersebut adalah proporsi kota dengan struktur partisipasi langsung masyarakat sipil dalam perencanaan dan manajemen kota yang berlangsung secara teratur dan demokratis(7). Berdasarkan uraian tersebut, partisipasi masyarakat merupakan syarat mutlak dalam mewujudkan kawasan perkotaan berkelanjutan.

Kota Pekanbaru sudah menerapkan pendekatan berbasis peran dan partisipasi masyarakat dalam penyusunan strategi untuk mewujudkan RPJM Kota Pekanbaru Tahun 2016-2021(8).

Pendekatan yang diterapkan antara lain:

1. Pendekatan pembangunan yang berpusat pada masyarakat (*people centered development*) untuk mengangkat harkat dan martabat masyarakat Kota Pekanbaru.
2. Mengoptimalkan pemberdayaan masyarakat (*participatory based development*) melalui pendidikan dan keterampilan yang dilandasi Ilmu Pengetahuan dan Teknologi serta Iman dan Taqwa untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat Kota Pekanbaru.
3. Pendekatan pertumbuhan ekonomi inklusif dengan mengembangkan investasi, keterlibatan dunia usaha dan masyarakat.
4. Pendekatan *Pro Job*, mendorong investasi yang tinggi untuk menjamin kesempatan kerja permanen, peningkatan

pendapatan dan kesejahteraan masyarakat dengan membuka peluang kerja.

5. Pendekatan kewilayahan dan lingkungan sebagai wujud dari kepedulian terhadap lingkungan dengan melaksanakan pengembangan wilayah melalui penguatan fungsi pusat-pusat pelayanan dan pengembangan prasarana wilayah, serta pencapaian kota madani yang smart.

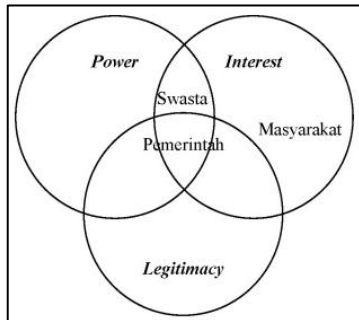
Namun dalam praktiknya, peran dan partisipasi masyarakat dalam pembangunan wilayah perkotaan masih sebatas pelengkap, bukan yang utama. Hal ini bukanlah kejadian luar biasa, namun merupakan hal yang sudah umum dan menjadi maklum. Padahal Kota Pekanbaru berada di wilayah administratif Indonesia yang merupakan negara demokrasi yang dikenal dengan jargon dari rakyat, untuk rakyat, dan oleh rakyat. Kontras dengan kondisi ketika dahulu Kota Pekanbaru yang masih bernama Senapelan dan pemerintahan ada di tangan monarki. Demokrasi memang mensyaratkan adanya partisipasi publik, akan tetapi negara demokrasi bukanlah jaminan bahwa kepentingan setiap warga negara terakomodasi dalam proses-proses pembangunan, termasuk dalam mewujudkan kawasan perkotaan berkelanjutan

Kota Pekanbaru di era sekarang seharusnya juga merupakan milik masyarakat dan pembangunan wilayah perkotaan seharusnya juga mengakomodasi kepentingan masyarakat. Demi mewujudkan hal tersebut, partisipasi masyarakat secara langsung diperlukan agar kepentingan masyarakat dapat terpenuhi. Keterlibatan masyarakat dianggap penting untuk memastikan bahwa setiap warga negara terjamin haknya dan tidak ada yang dirugikan.

(9) Grimble, R.J. & Kate Wellard, 1997. Stakeholders Methodologies in Natural Resource Management: a Review of Principles, Contexts, Experiences and Opportunities. ODA Socio Economics Workshop: Agricultural System. Vol.55, No.2, pp. 173-193.

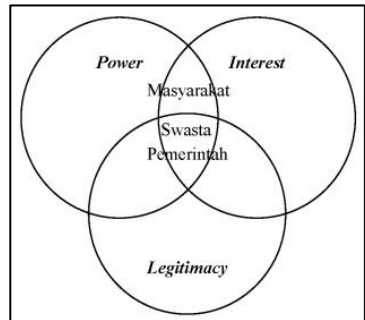
### Pemangku Kepentingan dan Pembangunan di Kota Pekanbaru pada Masa Lalu, Sekarang, dan yang Akan Datang.

Berdasarkan hasil observasi dengan metode analisa PIL (*Power, Interest, Legitimacy*) yang melihat kriteria kekhasan pemangku kepentingan (*Stakeholder*) oleh Grimble dan Wellard (1997)(9), pemangku kepentingan beserta keterlibatannya dalam pembangunan kawasan perkotaan di Kota Pekanbaru dari masa ke masa dapat dilihat pada tiga ilustrasi berikut:



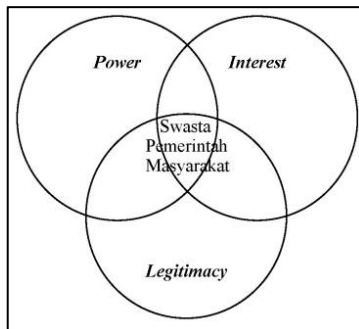
**Gambar 1**

**Gambar 1**  
Pemangku kepentingan dalam pembangunan Kota Pekanbaru di masa lalu, sebelum Era Reformasi



**Gambar 2**

**Gambar 2**  
Pemangku kepentingan dalam pembangunan Kota Pekanbaru di masa sekarang, masa setelah Era Reformasi



**Gambar 3**

**Gambar 3**  
Pemangku kepentingan dalam pembangunan Kota Pekanbaru yang ideal



Pemangku kepentingan dikatakan memiliki atribut *Power* apabila mampu mempengaruhi pemangku kepentingan lain dalam membuat keputusan yang sejalan dengan kepentingannya. Sedangkan pemangku kepentingan dapat dikatakan memiliki atribut *Interest* dilihat dengan kondisi sebagai berikut:

1. Apabila kerjasama sangat dibutuhkan karena keterbatasan waktu
2. Apabila kerjasama penting dilakukan dan krusial bagi pemangku kepentingan.

Atribut terakhir yaitu *Legitimacy* merupakan legalitas, moral, dan hak pemangku kepentingan yang terlibat yang mampu mempengaruhi proses dan tujuan dalam hal pengambilan keputusan.

Pada Pembangunan Kota Pekanbaru di masa lalu (Gambar 1), pemerintah masuk dalam kategori PIL (Dominan) dimana *Power* sangat kuat, *Interest* terpengaruh, dan *Legitimacy* tinggi. Swasta memegang kategori PI (Bertenaga) dimana *Power* sangat kuat, *Interest* terpengaruh, namun *Legitimacy* lemah. Sedangkan masyarakat masuk dalam kategori I (marginal), terpengaruh tapi klaim tidak diakui dan tidak kuat. Arah pembangunan pada masa ini bersifat *top-down* dimana kebijakan ditetapkan oleh pemerintah pusat dan pendekatan wilayah untuk dilaksanakan oleh penyelenggara pembangunan. Menurut Yusuf (2014)<sup>(10)</sup>, partisipasi dalam kerangka arus dari atas (*top-down*) seringkali melahirkan partisipasi yang artifisial dan cenderung bersifat mobilisasi. Keterlibatan masyarakat hanya dijadikan sebagai pelengkap, bukan yang utama. Partisipasi dipahami sebagai suatu kewajiban, bukan hak. Pendekatan yang *top-down* mungkin lebih efektif, cepat dan ampuh dari segi efisiensi waktu dan upaya pemaksaan substansi, namun dari segi daya terima (*acceptability*) oleh masyarakat dapat dikatakan diragukan kehandalannya (*unreliable*).

(10) Yusuf, A.W., 2014, Partisipasi Masyarakat dalam Pembangunan Kota yang Berkelanjutan dan Berkeadilan, Jurnal Administrasi Publik Volume 11, Nomor 2, Oktober 2014, Universitas Katholik Parahyangan: Bandung, Hal. 61.

Berbeda dengan masa lalu, pada pembangunan Kota Pekanbaru di masa sekarang (Gambar 2) pemerintah dan swasta sama-sama memegang kategori PIL (Dominan) di mana *Power* sangat kuat, *Interest* terpengaruh, dan *Legitimacy* tinggi. Masyarakat yang dituntut berperan serta dalam pembangunan oleh peraturan dan undang-undang memegang kategori PI (Bertenaga) dimana *Power* sangat kuat, *Interest* terpengaruh, namun *Legitimacy* lemah. Arah pembangunan di masa sekarang sudah mencoba menggunakan pendekatan *bottom-up* yang dapat diartikan bahwa datangnya rencana, program dan kegiatan berasal dari aspirasi dan keinginan pihak yang ada di bawah, walaupun dalam prakteknya *Legitimacy* masyarakat masih lemah. Menurut Zamor dalam Yusuf (2014), apabila meningkatnya perhatian terhadap peran serta dalam setiap proses pembangunan lebih mengutamakan pendekatan *bottom-up*, maka manajemen program sesungguhnya telah bergeser pola orientasinya dari titik berat masukan (*gravity of input*) menjadi titik berat hasil (*gravity of outcomes*) yang berakibat calon penerima manfaat, dalam hal ini masyarakat, menempati kedudukan yang penting dan strategis<sup>(11)</sup>. Tanpa peran serta masyarakat, maka setiap proyek pembangunan harus dinilai tidak berhasil (Slamet dalam Yusuf, 2014)<sup>(12)</sup>.

(11) *Ibid.* Hal. 61

(12) *Ibid.* Hal. 61

Contoh nyata minimnya partisipasi masyarakat dapat dipantau melalui program PADI, Pekanbaru Dialog yang disiarkan secara langsung oleh Green Radio Pekanbaru setiap hari Kamis, mulai Pukul 15.00 di frekuensi 96,7 fm. Program ini membahas isu pembangunan yang terjadi di Kota Pekanbaru dengan menghadirkan narasumber baik dari pemerintah, swasta, maupun akademisi. Pada siaran PADI edisi Kamis, 5 April 2018, dengan topik “*Fly Over* dan Pembangunan Bongkar Pasang ala Kota Pekanbaru”, terlihat bahwa masyarakat Kota Pekanbaru hanya bisa ‘melihat’ ketika *fly over* di Simpang Komersial Arengka (SKA)

yang baru ‘didengar’ sudah mulai dibangun dan fasilitas publik seperti Jembatan Penyebrangan Orang (JPO) dan *sculpture* berupa patung yang sudah dibangun sebelumnya dibongkar. Padahal dalam kasus ini masyarakat yang merupakan calon penerima manfaat dari *fly over* tersebut. Tentu akan lain ceritanya jika penerima manfaat sesungguhnya bukanlah masyarakat.

Kondisi pembangunan Kota Pekanbaru yang ideal (Gambar 3) dalam rangka mewujudkan pembangunan berkelanjutan yang menjunjung tinggi asas kesetaraan dimana tidak ada seorangpun yang tertinggal adalah pemerintah<sup>(13)</sup>, swasta, dan masyarakat sama-sama memegang kategori PIL (Dominan) di mana Power sangat kuat, *Interest* terpengaruh, dan *Legitimacy* tinggi. Pada kondisi ini, pendekatan *bottom-up* yang sarat dan kental dengan keterlibatan masyarakat sudah memiliki daya dukung dan sokongan yang sangat kuat dimana masyarakat telah menentukan sendiri apa yang terbaik bagi dirinya. Masyarakat sudah sampai pada tahap cerdas yang memiliki kemampuan melebihi rata-rata standar aparatur pemerintahan, semangat dan antusiasme yang tinggi, dan tingkat kebersamaan yang solid sehingga tidak diragukan lagi bahwa kualitas dan kuantitas hasil pembangunan akan mempertunjukkan kemajuan yang signifikan (Yusuf, 2014)<sup>(14)</sup>.

Kondisi ideal dimana pemangku kepentingan memiliki posisi yang setara bukan bermaksud menjadikan Kota Pekanbaru sebagai properti milik umum (*the common*) karena properti milik umum memiliki kecenderungan terabaikan yang diakibatkan oleh setiap pihak merasa berhak dengan bebas memiliki dan mengambil keuntungan atas apa yang ada di dalamnya (Hardin, 1968)<sup>(15)</sup>. Menurut Hardin (1968), masing-masing pihak harus mengenali keperluan masing-masing agar kebebasan yang diberikan tidak berujung tragedi<sup>(16)</sup>. Hal ini sejalan dengan prinsip berkelanjutan

(13) UN General Assembly, 2015. Transforming our world : the 2030 Agenda for Sustainable Development, 21 October 2015, A/RES/70/1, available at: <http://www.refworld.org/docid/57b6e3e44.html> [accessed 7 November 2017]. Preamble p. 6.

(14) UN General 15 Loc.cit. cHal. 61-62.

(15) Hardin, G., 1968, The Tragedy of the common: Science, New Series, Vol. 162, No. 3859. pp-1243-1248. American Association for the Advancement of Science. p. 1244. Tragedy of Freedom in a Commons.

(16) Ibid. p. 1248. Recognition of Necessity.

(17) World Commission on Environment and Development, 1987. *Our Common Future*. Oxford University Press. Oxford, New York, USA. p.41. "development that meets the needs of the present without compromising the ability of future generations to meet their own needs".

(18) *Ibid.* BAB I Pasal 4

yaitu memenuhi kebutuhan sekarang tanpa mengabaikan kebutuhan di masa yang akan datang<sup>(17)</sup>. Lalu bagaimana peran dan kontribusi masyarakat yang sebenarnya diharapkan?

### **Legitimasi Peran dan Partisipasi Masyarakat dalam Pembangunan kawasan Perkotaan**

Seperi dikemukakan dalam Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 68 Tahun 2010 Tentang Bentuk dan Tata Cara Peran Masyarakat dalam Penataan Ruang (PP 68/ 2010), bahwa peran serta yang dimaksud adalah peran serta masyarakat dalam perencanaan tata ruang, pemanfaatan ruang, dan pengendalian pemanfaatan ruang sesuai dengan hak dan kewajiban yang ditentukan dalam peraturan perundang-undangan. Adapun tujuan pengaturan bentuk dan tata cara peran masyarakat dalam penataan ruang sesuai dengan PP 68/2010<sup>(18)</sup> adalah:

1. Menjamin terlaksananya hak dan kewajiban masyarakat di bidang penataan ruang sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.
2. Mendorong peran masyarakat dalam penataan ruang.
3. Menciptakan masyarakat yang ikut bertanggung jawab dalam penataan ruang.
4. Mewujudkan pelaksanaan penataan ruang yang transparan, efektif, akuntabel, dan berkualitas.
5. Meningkatkan kualitas pelayanan dan pengambilan kebijakan penataan ruang.

Bentuk peran masyarakat dalam penataan ruang yang tercantum pada PP 68/2010 secara garis besar dapat diuraikan sebagai berikut:

(19) *Ibid.* BAB II Pasal 6

1. Perencanaan Tata Ruang<sup>(19)</sup>

- Memberikan masukan mengenai persiapan penyusunan rencana tata ruang, penentuan arah pengembangan wilayah atau kawasan, pengidentifikasian potensi dan masalah wilayah atau kawasan, perumusan konsepsi rencana tata ruang, dan penetapan rencana tata ruang.
- Kerjasama dengan pemerintah pusat, daerah, dan atau sesama unsur masyarakat dalam perencanaan tata ruang.

## 2. Pemanfaatan Ruang<sup>(20)</sup>

(20) *Ibid.* BAB II Pasal 8.

- Memberikan masukan mengenai kebijakan pemanfaatan ruang
- Kerjasama dengan pemerintah pusat, daerah, dan atau sesama unsur masyarakat dalam pemanfaatan ruang.
- Kegiatan memanfaatkan ruang yang sesuai dengan kearifan lokal dan rencana tata ruang yang telah ditetapkan.
- Peningkatan efisiensi, efektivitas, dan keserasian dalam pemanfaatan ruang darat, ruang laut, ruang udara, dan ruang di dalam bumi dengan memperhatikan kearifan lokal serta sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.
- Kegiatan menjaga kepentingan pertahanan dan keamanan serta memelihara dan meningkatkan kelestarian fungsi lingkungan hidup dan sumber daya alam.
- Kegiatan investasi dalam pemanfaatan ruang sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

## 3. Pengendalian Pemanfaatan Ruang<sup>(21)</sup>

(21) *Ibid.* BAB II Pasal 9.

- Masukan terkait arahan dan/atau peraturan zonasi, perizinan, pemberian insentif dan disinsentif serta penerapan sanksi.

- Keikutsertaan dalam memantau dan mengawasi pelaksanaan rencana tata ruang yang telah ditetapkan.
- Pelaporan kepada instansi dan/atau pejabat yang berwenang dalam hal menemukan dugaan penyimpangan atau pelanggaran kegiatan pemanfaatan ruang yang melanggar rencana tata ruang yang telah ditetapkan.
- Pengajuan keberatan terhadap keputusan pejabat yang berwenang terhadap pembangunan yang dianggap tidak sesuai dengan rencana tata ruang.

(22) *Ibid.* BAB II Pasal 7 Ayat 2

Masyarakat yang dituntut berperan dalam PP 68/2010(22) adalah yang terkena dampak langsung dari kegiatan penataan ruang, yang memiliki keahlian di bidang penataan ruang, dan atau yang kegiatan pokoknya di bidang penataan ruang.

Penjabaran peran serta masyarakat dalam PP 68/ 2010 masih berupa landasan yang sifatnya konseptual sehingga diperlukan upaya di tingkat daerah, termasuk di Kota Pekanbaru, untuk melahirkan mekanisme dari peran serta masyarakat secara lebih rinci dan *aplicable*, yang sifatnya wajib untuk melaksanakan proses partisipasi publik, termasuk dalam mewujudkan kawasan perkotaan berkelanjutan. Regulasi yang dapat dengan segera diimplementasikan di daerah berkaitan dengan peran masyarakat yang tertera pada PP 68/ 2010 masih belum tersedia dan mutlak diperlukan. Regulasi ini sangat dibutuhkan mengingat hingga saat ini konsepsi yang jelas dan tidak membingungkan bagi pemerintah daerah maupun masyarakat sendiri belum ada dan belum diatur secara rinci.

Kemudian, apakah harus menunggu regulasi agar masyarakat dapat berperan serta dalam mewujudkan kawasan perkotaan berkelanjutan? Apabila harus menunggu sampai kapan? Jawabannya tentu saja tidak. Peran dan partisipasi masyarakat dalam mewujudkan kawasan perkotaan berkelanjutan pada

umumnya, dan di Kota Pekanbaru pada khususnya, dapat diwujudkan melalui paradigma Atur-Diri-Sendiri (ADS).

### **Paradigma ADS dalam Mewujudkan Pembangunan Kawasan Perkotaan Berkelanjutan**

Menurut Otto Soemarwoto (2001)<sup>(23)</sup>, ADS merupakan praktek sukarela pengelolaan lingkungan hidup dan tentunya kawasan perkotaan termasuk di dalamnya. Mengatur diri sendiri tentulah tidak dalam artian mutlak. Pemerintah tetap mempunyai kewenangan untuk mengawasi dan mengatur. Melalui ADS, masyarakat lebih banyak mempunyai tanggung jawab menjaga kepatuhan dan penegakan hukum. ADS merupakan bentuk *Good Environmental Governance* (GEG) dimana masyarakat secara individu, entitas, maupun sistem secara bersama-sama harus terlibat sebagai jaminan. ADS juga disebut sebagai demokrasi partisipatif.

Kunci keberhasilan ADS adalah mengubah pandangan terhadap suatu isu dari faktor eksternal menjadi faktor internal. Internalisasi membuka kemungkinan untuk dikembangkannya strategi pengelolaan kawasan perkotaan berkelanjutan yang terintegrasi dan didukung oleh GEG. Sejalan dengan ADS, pemberdayaan (*empowering*) seharusnya dilakukan secara bottom up sehingga tidak menjadi semacam program yang dipaksakan (Setiawati, 2009)<sup>(24)</sup>. Adapun bentuk-bentuk pemberdayaan masyarakat dalam pembangunan kawasan perkotaan berkelanjutan antara lain:

1. Upaya peningkatan kesadaran masyarakat untuk selalu peka terhadap masalah yang ada di sekitar mereka, sekecil apapun masalah tersebut, misalnya masalah membuang sampah maupun masalah bangunan yang menjadi cagar budaya.

(23) Soemarwoto, Otto, 2001. Atur Diri Sendiri: Paradigma Baru Pengelolaan Lingkungan Hidup, Universitas Gadjah Mada Press, Yogyakarta, Indonesia.

(24) Setiawati, T.W., 2009. Hak, Kewajiban dan Peranserta (Partisipasi) Masyarakat dalam Pengelolaan Lingkungan Hidup, Media Hukum / Vol. IX/ No2/April-Juni 2009, Yogyakarta, Indonesia.

2. Menghimbau masyarakat untuk tidak bersikap pasif dan berani menuntut hak yang dimiliki dalam pembangunan. Bahwa masyarakat memiliki kekuatan yang diakui di mata hukum untuk berpartisipasi secara aktif.
3. Memperkuat inisiatif masyarakat dalam menjaga, memelihara, dan meningkatkan fungsi lingkungan, misalnya berperan serta dalam proses pengambilan keputusan demi kesejahteraan dan kepentingan umum.
4. Menerapkan prinsip partisipatoris dalam semua siklus proyek pembangunan wilayah perkotaan. Tentu saja menerapkan dalam artian sesungguhnya, bukan formalitas semata.

Keterlibatan masyarakat dalam kegiatan pemberdayaan walau dalam skala kecil akan menjadi dukungan yang sifatnya moril dalam mencapai pengelolaan kawasan perkotaan berkelanjutan melalui paradigma ADS.

Paradigma ADS memberikan gambaran dimana kesadaran individual dalam berpartisipasi merupakan kunci keberhasilan pengelolaan lingkungan. Bahwa sebagai individu manusia dapat memiliki peran dan berpartisipasi di dalam pembangunan. Tidak perlu menjadi tokoh 'berpengaruh' untuk memberikan dampak nyata dalam pembangunan. Tidak perlu menjadi 'orang penting' untuk mempengaruhi pengambilan keputusan. Cukup dengan menjadi diri sendiri. Cukup dengan menjadi individu yang percaya diri. Masyarakat harus berperan sebagai individu yang peka, aktif, dan inisiatif. Tinggalkan paradoks lama dimana yang kuat yang berkuasa. Masyarakat bisa mengatur diri sendiri. Masyarakat sadar berpartisipasi.

Dimulai dari kesadaran dan didukung dengan kebijakan pemerintah, maka masyarakat akan mampu berperan maksimal dan tentu tidak ada yang tertinggal. Tidak ada kata terlambat untuk turut menjadi bagian dalam mengubah masa depan berkelanjutan. Mari berpartisipasi, atur diri sendiri.



## Kepustakaan

- Arnstein, Sherry R., 1969, A Ladder Of Citizen Participation, *Journal of the American Planning Association*, 35: 4, 216-224.
- Grimble, R.J. & Kate Wellard, 1997. Stakeholders Methodologies in Natural Resource Management: a Review of Principles, Contexts, Experiences and Opportunities. ODA Socio Economics Workshop: Agricultural System. Vol.55, No.2, pp. 173-193.
- Hardin, G., 1968, The Tragedy of the common: Science, New Series, Vol. 162, No. 3859. pp-1243-1248. American Association for the Advancement of Science.
- Kementerian Hukum dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia, 2010. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 68 Tahun 2010 Tentang Bentuk dan Tata Cara Peran Masyarakat dalam Penataan Ruang. Kementerian Hukum dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia: Jakarta.
- Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional BAPPENAS, 2017, Ringkasan Metadata Indikator Tujuan Pembangunan Berkelanjutan (TPB)/ Sustainable Development Goals (SDGs) Indonesia, Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional BAPPENAS: Jakarta
- Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional BAPPENAS, 2017, Terjemahan Tujuan dan Target Global Tujuan Pembangunan Berkelanjutan (TPB)/ Sustainable Development Goals (SDGs), Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional BAPPENAS: Jakarta.
- Pemerintah Kota Pekanbaru, 2017, Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah (RPJMD) Kota Pekanbaru Tahun 2017-2022, Pemerintah Kota Pekanbaru: Pekanbaru.
- Pemerintah Kota Pekanbaru, 2018, Sejarah Pekanbaru, diakses 13 Mei 2018, (<http://pekanbaru.go.id/p/hal/sejarah-pekanbaru>).
- Setiawati, T.W., 2009. Hak, Kewajiban dan Peranserta (Partisipasi) Masyarakat dalam Pengelolaan Lingkungan Hidup, *Media Hukum / Vol. IX/ No2/April-Juni 2009*, Yogyakarta, Indonesia.
- Soemarwoto, Otto, 2001. *Atur Diri Sendiri: Paradigma Baru Pengelolaan Lingkungan Hidup*, Universitas Gadjah Mada Press, Yogyakarta, Indonesia.

- UN General Assembly, 2015. Transforming our world: the 2030 Agenda for Sustainable Development, 21 October 2015, A/RES/70/1, available at: <http://www.refworld.org/docid/57b6e3e44.html> [accessed 7 November 2017].
- World Commission on Environment and Development, 1987. Our Common Future. Oxford University Press. Oxford, New York, USA.
- Yusuf, A.W., 2014, Partisipasi Masyarakat dalam Pembangunan Kota yang Berkelanjutan dan Berkeadilan, Jurnal Administrasi Publik Volume 11, Nomor 2, Oktober 2014, Universitas Katholik Parahyangan: Bandung

# Malioboro sebagai *trade-mark* Kota Yogyakarta

Titien Saraswati

217

## Pendahuluan

Siapapun warga Indonesia, terutama di Pulau Jawa, pasti tahu bahwa Malioboro adalah nama salah satu jalan di Kota Yogyakarta. Bahkan ada idiom yang mengatakan, belum ke Yogyakarta kalau belum pernah ke Jalan Malioboro (selanjutnya disebut Malioboro). Banyak wisatawan dalam negeri maupun manca negara yang berkunjung ke Malioboro. Dengan fakta seperti itu, tentunya Malioboro bisa dianggap sebagai salah satu *trade-mark* Kota Yogyakarta selain Keraton. Namun benarkah? *Trade-mark* berarti branding atau sebagai “nama dagang”. Namun nyamankah Malioboro untuk wisatawan yang berkunjung ke situ? Baiklah dilihat kenyataan yang ada dalam artikel ini.

## Tentang Malioboro

Malioboro menarik banyak wisatawan dalam negeri maupun manca negara untuk berkunjung. Namun apa yang diketahui orang tentang Malioboro? Mungkin hanya seperti yang tertulis pada brosur pariwisata atau melalui internet, bahwa Malioboro sebagai salah satu daerah pertokoan (*shopping street*) dan destinasi wisata yang tak boleh dilewatkan kalau berkunjung ke Yogyakarta. Padahal Malioboro mempunyai banyak hal yang mungkin belum diketahui banyak orang dan wisatawan terutama tentang renovasi yang dilakukan.

Malioboro membentang lurus utara-selatan, berada di antara Tugu/Pal Putih di utara dan titik nol kilometer Kota Yogyakarta di selatan (Wiryomartono, 1996), dengan panjang 2,50 km. Titik nol kilometer itu dekat dengan gerbang masuk ke Keraton Kasultanan Yogyakarta. Terdapat pula stasiun kereta api Tugu yang dibangun Belanda pada tahun 1887, jalan kereta api atau rel-nya membelah Malioboro. Hal ini membuat Malioboro terbelah menjadi 2 bagian: di utara rel kereta api ialah jalan

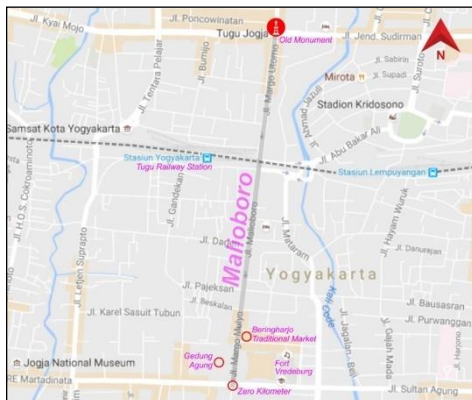
Pangeran Mangkubumi, di selatan rel kereta api ialah Jalan Malioboro dan jalan Ahmad Yani. Pada Desember 2013 Sri Sultan Hamengku Buwono X (Raja Yogyakarta yang juga Gubernur Daerah Istimewa Yogyakarta) mengganti nama-nama jalan itu kembali ke nama-nama lama pada saat jalan itu mulai ada pada jaman dulu, yaitu Jalan Pangeran Mangkubumi menjadi Jalan Margo Utomo, Jalan Ahmad Yani menjadi Jalan Margo Mulyo ([https://id.wikipedia.org/wiki/jalan\\_Malioboro](https://id.wikipedia.org/wiki/jalan_Malioboro) diakses pada Juli 2016). Namun ketiga jalan itu adalah satu, terkenal dengan nama Jalan Malioboro.

Malioboro merupakan pertokoan dan terdapat jalur pejalan kaki di sisi timur dan baratnya. Pasar tradisional Beringharjo berada di selatan, menempati sisi timur Malioboro. Benteng Vredeburg yang dibangun Belanda berada di selatan Pasar Beringharjo, di batas titik nol kilometer. Berhadapan dengan Benteng Vredeburg adalah Istana Kepresiden atau Gedung Agung, sebagai tempat tinggal bila Presiden R.I. berkunjung ke Yogyakarta. Selain itu terdapat banyak pedagang kaki lima (PKL) yang menempati jalur pejalan kaki di sisi timur dan barat.

**Gambar 1**

Peta kawasan  
Malioboro.

Sumber: Saraswati,  
2016.



### **Keunikan Malioboro**

Di manapun di seluruh dunia, jalur pejalan kaki adalah untuk pejalan kaki (Shirvani, 1985). Namun di negara-negara berkembang termasuk di Indonesia, jalur pejalan kaki digunakan untuk berbagai hal, seperti untuk parkir kendaraan baik mobil maupun sepeda motor, untuk PKL, dan berbagai hal lainnya. Berbagai kota di Indonesia berusaha untuk membersihkan jalur pejalan kaki dari PKL dan mengembalikan fungsinya untuk pejalan kaki. Namun jalur pejalan kaki di Malioboro berbeda dan unik.

Para PKL di situ mengatakan bahwa mereka diperbolehkan berdagang di jalur pejalan kaki itu. Lebih lanjut Shirvani (1985) mengatakan bahwa jalur pejalan kaki adalah salah satu elemen perancangan perkotaan yang penting. Jalur pejalan kaki merupakan suatu tempat yang membuat nyaman pejalan kaki dan juga merupakan elemen yang mendukung perdagangan (dalam hal ini kompleks pertokoan) dan vitalitas ruang-ruang perkotaan. Di Malioboro, jalur pejalan kaki sangat nyata sebagai elemen yang mendukung vitalitas Malioboro dengan adanya PKL yang berjualan di jalur pejalan kaki itu. Kelihatannya tidak mungkin bila Malioboro tanpa PKL.

Becak (kayuh) dan andong (kereta ditarik kuda atau dokar) diperbolehkan beroperasi di Kota Yogyakarta. Demikian pula di Malioboro, becak dan andong akan mengantar pengunjung di sepanjang Malioboro bila pengunjung lelah atau tidak suka berjalan kaki, atau mengantar pengunjung ke tempat lain di luar Malioboro. Pernah pula Bapak Presiden R.I. Joko Widodo di Malioboro juga naik andong bersama keluarganya.

Survei pada tahun 2016 (Juni dan September) yang penulis lakukan, Malioboro masih dalam tahap awal direnovasi. Renovasi ini pada area jalur pejalan kaki (trottoir, trotoar) di sisi timur Malioboro. Saraswati (2016) dalam tulisannya saat itu mengatakan bahwa Malioboro sedang dalam proses renovasi

yang akan selesai tahun 2020 untuk jalur pejalan kaki dari Tugu/Pal Putih sampai titik nol kilometer. Saat itu renovasi sedang dikerjakan untuk jalur pejalan kaki sisi timur di selatan rel kereta api sampai titik nol kilometer. Jalur pejalan kaki sisi barat saat itu belum dikerjakan sama sekali.

Terdapat suatu komunitas yang disebut *Jogoboro*, artinya yang *Jogo* (dari bahasa Jawa, artinya *jogo* = menjaga) Malioboro. *Jogoboro* bertindak sebagai penjaga keamanan di Malioboro, juga sebagai organisasi sosial bagi para PKL di situ. Para anggota *Jogoboro* adalah para PKL yang tempat tinggalnya di kawasan sekitar Malioboro, dari Kecamatan Danurejan, Kecamatan Gedong Tengen, dan Kecamatan Gondomanan (Saraswati, 2016). Namun sebenarnya para PKL itu, dari survei Juni 2018, tidak hanya warga lokal pada kawasan tersebut. Dengan batas pertigaan Jalan Perwakilan dan Malioboro, ke utara para PKL adalah orang-orang Jawa, sedangkan ke selatan adalah orang-orang luar Yogyakarta atau luar Jawa, kebanyakan dari Palembang. Maka mereka tidak bisa berbahasa Jawa. Namun ada juga yang dari Padang, Malang, Surakarta. Terdapat sekitar 22 organisasi PKL di *Jogoboro*. Para PKL di sana berjumlah lebih dari 1000 PKL. Menurut salah satu *Jogoboro* (Bapak Paul Zulkarnain, HUMAS *Jogoboro*), para PKL harus mematuhi regulasi yang dikeluarkan oleh organisasi PKL. Kemudian regulasi itu di-handle oleh *Jogoboro* menjadi regulasi formal dan selanjutnya *Jogoboro* meminta pemerintah Kota Yogyakarta untuk menyetujuinya setelah dilakukan diskusi.

### **Jalur Pejalan Kaki Sisi Barat**

Toko-toko di sisi barat ini letaknya berderet, dengan jalur pejalan kaki yang merupakan arcade. Saraswati (2016) mengatakan bahwa salah satu regulasi dari *Jogoboro* ialah ukuran “kapling”

yang harus dituruti oleh para PKL di jalur pejalan kaki. Terdapat 2 jenis PKL, yaitu PKL yang menghadap toko (berhadapan dengan toko), dan PKL yang membelakangi toko. PKL yang menghadap toko bernama Komunitas Tridharma, sekitar 800 PKL. Sedangkan PKL yang membelakangi toko bernama komunitas Pemalni sekitar 520 PKL. Komunitas Tridharma memperoleh kapling dengan ukuran untuk masing-masing PKL 5 x 3 tegel (1 tegel = 30 cm.). Sehingga masing-masing PKL memperoleh luasan 1,50 meter x 0,90 meter. Mereka menjual cinderamata, kerajinan tangan, baju, batik, kain-kain, sepatu, sandal, dan sejenisnya. Sedangkan komunitas Pemalni (pedagang Malioboro seni) memperoleh kapling dengan ukuran untuk masing-masing PKL 3 x 2 tegel (1 tegel = 30 cm.). Sehingga masing-masing PKL memperoleh luasan 0,90 meter x 0,60 meter. Mereka menjual lukisan, benda-benda seni, kerajinan tangan. Dengan lebar jalur pejalan kaki yang hanya 3,00 meter maka hanya tersisa untuk lalu lintas pejalan kaki selebar 1,50 meter. Keunikan di sini, para pembeli bisa menawar harga yang ditawarkan oleh penjual. Kalau beruntung, bisa memperoleh harga separuh dari yang ditawarkan penjual. Di sini *Jogoboro* juga membuat aturan bahwa para PKL Pemalni tidak boleh menutupi bagian depan toko yang berfungsi untuk *window-shopping*. Menurut Abramson (1981) tampak depan toko atau *façade* untuk *window-shopping* yang tidak terhalang/tertutup, efektif untuk menggerakkan aktivitas pejalan kaki. Lebih lanjut Abramson (1981) mengatakan bahwa pejalan kaki cenderung berjalan cepat bila melalui bagian *façade* toko yang tidak menarik atau tertutup karena tidak bisa melakukan *window-shopping*. Karena jalur pejalan kaki sisi barat ini belum disentuh untuk direnovasi, memang beberapa toko tertutup sebagian *façade*-nya karena adanya PKL Pemalni. Ini merugikan toko dimaksud.

Survei penulis lakukan lagi pada Juni 2018, setelah 2 tahun dari

survei Juni dan September 2016. Saat ini jalur pejalan kaki sedang direnovasi, diperlebar menjadi sekitar 10 meter (seperti sisi timur). Kalau dulu becak dan andong parkir di sisi barat tepat berada di jalur lalu lintas untuk kendaraan tidak bermotor (jalur lalu lintas untuk becak, sepeda, andong), saat sekarang disediakan tempat parkir sendiri. Tempat parkir itu berselang-seling untuk becak – andong – becak – andong dan seterusnya, yang mana disediakan untuk 2 andong per tempat parkir andong, dan untuk 10 becak per tempat parkir becak. Itupun berada tepat di pinggir jalur pejalan kaki yang lebarnya nanti menjadi 10 meter. Sehingga jalur untuk kendaraan tidak bermotor menjadi pelebaran jalur pejalan kaki. Ke depan, kendaraan tidak bermotor akan memakai jalur kendaraan bermotor yang sekarang ini. Kendaraan bermotor nantinya tidak boleh melewati Malioboro, sehingga Malioboro menjadi zona yang bebas dari kendaraan bermotor (*car-free-zone*), seperti yang pernah disarankan oleh Saraswati (2005).

#### Gambar 2

Becak parkir di jalur lambat u/ kend. tidak bermotor.

Sumber: Saraswati, 2016.







**Gambar 3**

Andong parkir di jalur lambat untuk kendaraan tidak bermotor.

Sumber: Saraswati, 2016.



**Gambar 4**

Sekarang andong parkir di tempat parkir untuk 2 andong.

Sumber: Dokumentasi Saraswati, 2018.



**Gambar 5**

Sekarang becak parkir di tempat parkir untuk 10 becak.

Sumber: Dokumentasi Saraswati, 2018.

Bagaimana dengan para PKL? Mereka akan berada di jalur pejalan kaki yang diperlebar itu, namun posisinya akan bersimpung (ungkur-ungkur, Bahasa Jawa) antara PKL Tridharma dan Pemalni. Sebagian PKL Pemalni akan dipindah ke selatan, ke bangunan bekas gedung bioskop yang sekarang sedang dikerjakan, di seberang Pasar Beringharjo. Dari fakta itu pula, pengunjung akan bisa melakukan *window-shopping* karena facade pertokoan di situ sudah tidak terhalang oleh PKL. Ini sangat positif bagi pertokoan maupun pengunjung.

#### Gambar 6

Jalur pejalan kaki sisi barat, dilihat dari utara.

PKL Tridharma (kiri), PKL Pemalni (kanan).

Sumber: Saraswati, 2016.



#### Gambar 7

Jalur pejalan kaki sisi barat, dilihat dari utara (sekarang).

PKL Tridharma (ki), PKL Pemalni (ka) akan dipindah.

Sumber:

Dokumentasi Saraswati, 2018.



### Jalur Pejalan Kaki Sisi Timur

Saraswati (2016) mengatakan bahwa jalur pejalan kaki sisi timur ini cukup lebar dan biasanya digunakan sebagai tempat parkir sepeda motor. Saat itu jalur pejalan kaki itu diperlebar lagi menjadi lebih dari 5,00 meter. Saat survei ini dilakukan pada Juni 2018, jalur pejalan kaki itu telah diperlebar menjadi 10 meter dan dilengkapi dengan jalur untuk penyandang disabilitas. Parkir sepeda motor dan mobil telah disediakan di bangunan parkir dekat stasiun kereta api Tugu, selain di kantong-kantong parkir sekitar kawasan Malioboro. PKL pada sisi timur ini ialah PKL kuliner. Terdapat 2 macam PKL kuliner di situ. Pertama adalah PKL kuliner yang menjual bakso, nasi goreng, mie ayam, bakmi, serta minuman. Pengunjung yang membeli duduk di kursi-kursi yang disediakan yang dilengkapi dengan meja. PKL ini dinaungi penutup atap terpal yang disediakan oleh pedagang sendiri. Mereka buka mulai pukul 06:00 – 18:00. Kedua adalah PKL yang menjual dagangannya dengan cara lesehan (duduk di tikar yang ditaruh di lantai/jalur pejalan kaki). Pengunjung yang membeli juga duduk lesehan. Namun jangan *underestimate* dengan apa yang dijual. PKL jenis ini menjual menu seperti ayam goreng, gudeg, bebek goreng, burung dara goreng, dan sejenisnya yang lebih bervariasi, dan rasanya kadang lebih lezat dari pada yang dijual di rumah makan atau hotel. PKL ini buka mulai pukul 18:00 – 06:00 keesokan harinya. Mereka menempati jalur pejalan kaki yang pagi sampai sore dipakai oleh PKL jenis pertama. Jadi bergantian menempati jalur itu, dan *Jogoboro* mengharuskan masing-masing membersihkan jalur pejalan kaki yang ditempatinya saat sudah selesai berjualan. Selain itu, *Jogoboro* pada tahun 2002 juga mengharuskan mereka menunjukkan menu, lengkap dengan harganya. Sebelum tahun 2002 para PKL menaikkan (*mark up*) harga kuliner yang dikonsumsi pengunjung, sehingga pengunjung kecewa dan merasa ditipu.

Para PKL ini menempati “kapling” seukuran 5 x 6 tegel (1 tegel berukuran 50 cm.), sehingga masing-masing PKL memperoleh luasan 2,50 x 3,00 meter. Beberapa PKL diberi gerobak (rombong) gratis sekitar bulan Mei 2018, meskipun sudah punya gerobak sendiri. Kalau dulu selalu ada pengamen yang mengganggu pengunjung, sekarang kalau siang tidak boleh ada pengamen. Kalau malam ada pengamen, harus punya ijin, dan menetap tempatnya, tidak “beredar” dari satu PKL ke PKL yang lain. Pengunjung boleh memberi uang, boleh tidak. Jadi ini merupakan hiburan di situ.

**Gambar 8**

PKL kuliner pada siang hari.

Sumber: Saraswati, 2016.



**Gambar 9**

PKL kuliner pada malam hari.

Sumber: Saraswati, 2016.



**Gambar 10**

PKL kuliner pada siang hari, sekarang.

Sumber:  
Dokumentasi  
Saraswati, 2018.

**Gambar 11**

PKL kuliner pada siang hari, sekarang.

Sumber:  
Dokumentasi  
Saraswati, 2018.

Di sisi timur ini jalur pejalan kaki hanya untuk pejalan kaki dan PKL, tidak boleh lagi ada sepeda motor parkir atau berlalu lalang. Kalau ada yang melanggar akan ditegur oleh *Jogoboro*, yang selalu aktif menjaga Malioboro. Agar jalur pejalan kaki tidak dimasuki kendaraan bermotor, dibuat tiang-tiang penghalang (pendek) dari besi pada sisi luar jalur pejalan kaki, yang menyerupai Amsterdammertjes di Kota Amsterdam di Belanda. Selain sebagai penghalang, tiang-tiang besi ini juga merupakan semacam karya seni, dengan berbagai motif pada bagian ujungnya. Namun alangkah baiknya bila dicat dengan berbagai warna, sehingga menambah semarak jalur pejalan kaki di situ.

**Gambar 12**

Tiang-tiang besi penghalang kendaraan bermotor.

Sumber:  
Dokumentasi  
Saraswati, 2018.

**Gambar 13**

Salah satu motif pada tiang besi penghalang kend.

Sumber:  
Dokumentasi  
Saraswati, 2018.



Selain itu jalur pejalan kaki sisi timur ini sudah dilengkapi berbagai fasilitas *street furniture* yang menurut Shirvani (1985) merupakan fasilitas vital yang harus ada di area pertokoan. Hal ini juga akan diaplikasikan untuk sisi barat. *Street furniture* yang sudah diberikan di sisi timur ini antara lain: bangku, tempat duduk, tanaman, tempat sampah, tempat parkir sepeda, vending air layak minum, lampu hias, penunjuk jalan, yang semuanya – menurut penulis – Instagrammable atau dapat dipakai untuk swafoto. Bahkan dilengkapi pula dengan CCTV.





**Gambar 14.**

*Street furniture:* bangku dan tempat duduk, tanaman, lampu jalan, penanda arah jalan.

Sumber:  
Dokumentasi  
Saraswati, 2018.



**Gambar 15.**

*Street furniture:* tempat parkir sepeda, tempat duduk, tempat sampah, tanaman.

Sumber:  
Dokumentasi  
Saraswati, 2018.

Yang tidak kalah penting ialah bagaimana persepsi pelaku usaha (PKL) dan pengguna di situ. Kalau pengguna, dari pengamatan yang penulis lakukan (penulis tidak bertanya), semua pengunjung Malioboro terlihat menikmati suasana Malioboro saat ini. Mereka berjalan-jalan, duduk-duduk, bergurau dan berswafoto-ria dengan berbagai street furniture yang tersedia, menikmati Patung Singa, minum dari vending air layak minum, dan sebagainya. Bahkan bersedia antri menunggu bus Trans Jogja di halte, atau naik bus susun gratis sepanjang Malioboro ke Taman Pintar yang letaknya melewati titik nol kilometer ke timur.

**Gambar 16**

Patung Singa di ujung utara Malioboro, sisi timur.

Sumber: Dokumentasi Saraswati, 2018.

**Gambar 17**

Vending air layak minum.

Sumber: Dokumentasi Saraswati, 2018.

**Gambar 18**

Antri masuk ke halte Trans Jogja.

Sumber: Dokumentasi Saraswati, 2018.







**Gambar 19**

Bus merah gratis  
Malioboro – Taman  
Pintar.

Sumber:  
Dokumentasi  
Saraswati, 2018.

Bagi PKL, dalam hal ini Ibu Sarniyati (pemilik warung Arga) yang berjualan kuliner pagi-sore, suasana Malioboro sekarang lebih menyenangkan. Pembeli banyak, tidak ada dan tidak diganggu pengamen, karena sudah tidak diperbolehkan oleh Jogoboro (menurut Pak Agus, salah satu *Jogoboro*). Namun Ibu Sarniyati mengatakan bahwa berjualan kuliner pada malam hari lebih banyak pengunjungnya, karena malam hari kulinernya lebih bervariasi. Tetapi Ibu Sarniyati tidak ingin berganti berjualan malam hari, sudah cukup puas dengan kondisi saat ini, apalagi Ibu Sarniyati juga mendapat pembagian gerobak (*rombong*) gratis. Bagi para *Jogoboro*, suasana Malioboro saat ini menyenangkan, mereka tidak mendapat kesulitan menjaga Malioboro karena semua PKL maupun pengunjung relatif tidak merusak fasilitas atau melanggar aturan di situ. Sehingga *Jogoboro* ini merasa diakui eksistensinya. Selain itu, para *Jogoboro* ini juga ramah dan siap menolong pengunjung Malioboro, misalnya menyeberang jalan Malioboro, menunjukkan toilet umum, atau melayani pertanyaan pengunjung Malioboro.



**Gambar 20.**

Ibu Sarniyati pemilik warung Arga (kiri) dan Para Jogoboro, Pak Agus sebelah kanan (kanan).

Sumber: Dokumentasi Saraswati, 2018.

## Penutup

Dari paparan di atas, dapat dikatakan bahwa Malioboro bisa dianggap dan dapat mewakili sebagai salah satu trade-mark atau branding Kota Yogyakarta. Dengan berbagai fasilitas dan kenyamanan yang ditawarkan kepada pengunjung, meskipun saat ini jalur pejalan kaki sisi barat masih direnovasi yang nantinya akan mirip dengan jalur pejalan kaki sisi timur, dapatlah dikatakan bahwa berbagai fasilitas yang telah ada cukup memadai dan bagus. Semua PKL dan Jogoboro dapat saling bekerja-sama dengan baik. Diharapkan kerja-sama yang baik ini akan berlangsung seterusnya.

Selain itu alangkah baiknya bila tiang-tiang besi penghalang kendaraan bermotor di jalur pejalan kaki, dicat berwarna-warni. Pasti akan lebih semarak. Juga lebih baik bila ada jadwal khusus untuk bus susun gratis yang berwarna merah itu di tiap halte bus Trans Jogja. Sehingga wisatawan di Malioboro sekaligus bisa mengunjungi Taman Pintar sesuai dengan jadwal mereka. Dengan demikian, diharapkan pada tahun-tahun mendatang setelah renovasi selesai, fasilitas yang ada semakin baik, dan wisatawan yang berkunjung ke Malioboro juga semakin meningkat.

## **Kepustakaan**

- Abramson, A. (1981). Revitalizing street. Dalam Taylor, L. (Ed.) Urban open spaces. New York: The Smithsonian Institution.
- Saraswati, T. (2005). Fasilitas untuk kawasan pedestrian Malioboro. Dalam koran Kompas Edisi Jogja, Selasa 03 Mei 2005.
- Saraswati, T. (2016). The role of community participation in supporting the life of Malioboro Street in Yogyakarta, Indonesia. Prosiding seminar Great Asian Streets Symposium (GASS) 2016: Asian Streets in the dynamics of change. Singapore: National University of Singapore.
- Shirvani, H. (1985). The urban design process. New York: Van Nostrand Reinhold Company.
- Wiryomartono, A.B.P. (1996). Seni bangunan dan seni bina kota di Indonesia. Jakarta: PT Gramedia Pustaka Utama.



# Keberhasilan (?) Kampung Warna-warni Malang: Tarekot dan eksibisi hunian *upine-proletarian*

Eka Swadiansa

235

## Motivasi Bukan Abstraksi

Esai ini bukanlah dokumentasi jurnal yang mengabarkan proses atau hasil dari sebuah penelitian ilmiah. Sebaliknya, ia hanyalah kumpulan berbagai spekulasi, hasil dari proses observasi tanpa metode baku yang dikembangkan melalui deduksi-deduksi liar, untuk dinarasikan sebagai opini subyektif penulis. Sebagai bagian pertama dari dua serial bertajuk –Serba-serbi Kampung Warna-warni- esai ini akan menggunakan observasi-komparatif beda waktu (*cross time-frame comparative observations*) di areal sempadan Daerah Aliran Sungai (DAS) Brantas antara Jalan Majapahit dan Jalan Gatot Subroto Malang pada periode tahun 2001, 2009, dan 2018 (jeda masa 17 tahun). Hasil observasi dilakukan untuk menyikapi 2 kejadian spesifik yakni –dibukanya Taman Rekreasi Kota (Tarekot, 2001) dan Kampung Warna-warni Malang (KWWM, 2016)- untuk memancing diskursus lebih lanjut seputar hunian informal tepi sungai, pertahanan terakhir kaum terpinggirkan kota.

## Tarekot : Sebuah titik awal

Tarekot adalah sebuah wahana wisata publik murah milik Pemerintah Kota (pemkot) Malang yang berlokasi tepat di belakang Balai Kota Malang (Jalan Majapahit). Penulis pertama kali bersinggungan dengan penelitian di daerah ini pada tahun 2001, melalui program penelitian bersama Forum Mahasiswa Arsitektur Malang (FMAM). Penelitian dibawah naungan Badan Pekerja Rayon (BPR) V Jawa Timur ini, dilaksanakan sebagai persiapan presentasi Paket Forum Diskusi Ilmiah (Disil) Komisi Pendidikan (Komisi 2) di Temu Karya Ilmiah Mahasiswa Arsitektur Indonesia/TKI-MAI XVIII Bali dan mengambil tema ‘Sinergi Visual’ sebagai usaha menyikapi pembangunan Tarekot yang saat itu masih dalam tahap pematangan lahan. Sebagai catatan, taman

dibangun menyusuri bantaran sungai (Brantas) ‘menghadap’ ke permukiman kumuh penduduk, mulai dibangun pertengahan 2001 dan dibuka setengah tahun kemudian.

Dimasa kejayaannya, Tarekot memiliki beberapa areal *playground* anak, *jogging track*, area senam, kebun binatang mini, beberapa kolam renang mini, hingga pusat Usaha Mikro Kecil dan Menengah (UMKM); yang kesemuanya dapat dikunjungi dengan retribusi tiket masuk sebesar 10.000 rupiah per pengunjung dewasa dan 5.000 rupiah per pengunjung anak (ditambah 5.000 rupiah di hari libur nasional) *plus* retribusi khusus untuk pengunjung kolam renang sebesar 5.000 rupiah per perenang. Pada tahun 2012 Tarekot kehilangan Ijin Lembaga Konservasi sehingga beberapa satwa langka harus dipindahkan ke Lembaga Konservasi Probolinggo yang beroperasi dibawah naungan Badan Konservasi dan Sumber Daya Air (BKSDA) Jawa Timur. Sejak tahun 2013, paska pergantian walikota keberadaan taman belakang Balai Kota ini mulai tersaingi oleh taman-taman kota baru (Taman Merbabu, *Singha*, Kunang-kunang, Ijen *Boulevard*) yang memang menjadi salah satu program andalan walikota terpilih. Meski tak memiliki fasilitas selengkap Tarekot namun taman-taman tersebut bisa diakses tanpa biaya retribusi, dengan salah satu andalannya adalah Taman Trunojoyo di depan Stasiun Kereta Api Kota (Baru) Malang yang hanya berjarak sekitar 400 meter dari Tarekot. Sejak pertengahan 2016 revitalisasi-mandiri permukiman kumuh KWWM yang hanya berjarak sekitar 600 meter dari Tarekot semakin menenggelamkan eksistensi wahana wisata publik milik pemkot tersebut.

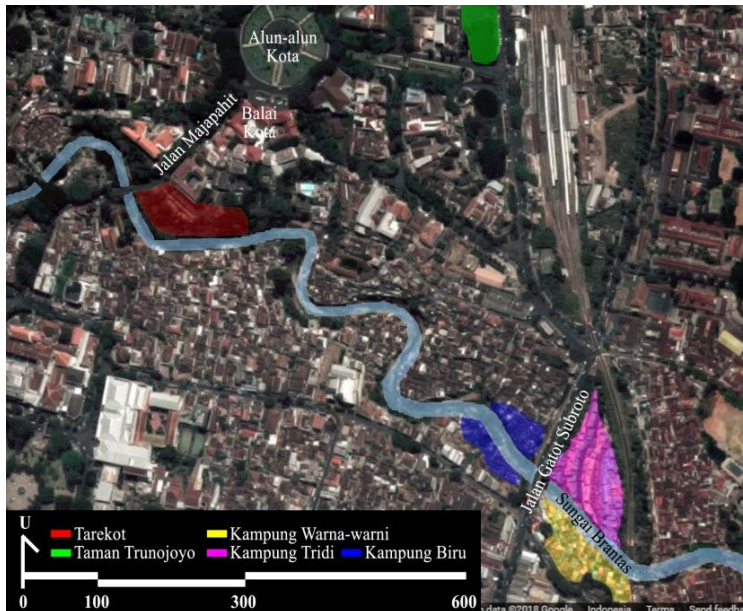
### **‘Keberhasilan’ Kampung Warna-warni (?)**

KWWM terletak ‘di-kiri-kanan (barat-timur)’ Jembatan Embong Brantas (Jalan Gatot Subroto) wilayah Jodipan (selatan sungai)

dan Kesatrian (utara sungai) yang dulunya merupakan permukiman kumuh dengan segala masalah sosialnya. Bermula dari program kerjasama riset mata kuliah *Public Relations* mahasiswa Fakultas Ilmu Komunikasi Universitas Muhammadiyah Malang (UMM) dengan CSR perusahaan cat lokal PT. Indana Paint; penataan ulang, atau lebih tepatnya ‘pewarnaan ulang’ kawasan ini dimulai pada pertengahan 2016 yang kemudian melahirkan Kampung Warna-warni *Jodipan ala Favela* (Rio de Janeiro, Brazil) di sisi timur jembatan/selatan sungai. Sebagai efek domino dari ‘keberhasilan’ Kampung Warna-warni, program ‘pewarnaan’ berlanjut dengan dibukanya Kampung *Tridi* (kata serapan dari *3D/3 Dimension*) ala Kampong Glam (Bugis, Singapura) pada pertengahan 2017 di sisi timur jembatan/utara sungai, dan Kampung Biru/Arema (merefereksikan warna kebesaran klub sepak bola Arema) ala ala Santorini (Yunani) pada akhir 2017 di sisi barat jembatan.

Retribusi untuk memasuki kawasan ini adalah 2.000 rupiah per pengunjung atau 5.000 rupiah per sepeda motor dengan dua penumpang; dan sudah memiliki fasilitas publik seperti toilet umum, warung-warung makan, kios-kios jajanan dan souvenir, serta mushola yang kesemuanya dikelola oleh warga setempat. Selain harga yang ekonomis, KWWM juga memiliki akses tengah kota yang mudah dijangkau (hanya sekitar 300 meter dari Stasiun Kota Baru Malang); hingga dalam waktu singkat –*from zero to hero*– kampung ini berubah dari salah satu kawasan paling kumuh menjadi salah satu primadona destinasi wisata urban Kota Malang.

**Gambar 1**  
Peta lokasi (Google  
Maps, 2018)



Peta lokasi (Googlemap, 2018)

### **3 Degrees: Sebuah Riset Lanjutan**

Paska penelitian BPR-V, pada tahun 2002-2004 –wilayah sepanjang sempadan Sungai Brantas dari Tarekot hingga Jembatan Embong Brantas- menjadi areal sasaran strategis untuk Program Pengabdian Masyarakat Himpunan Mahasiswa Arsitektur Universitas Brawijaya (HMA-UB). Lima tahun berselang, penulis kembali ke Jembatan Embong Brantas untuk melakukan penelitian independen berjudul *'Brantas Riviera Laissez Faire Settlement: 3 Degrees in Sustaining Urban Slum (3 Degrees)'* yang kemudian memenangkan 2009 OFIX-Ando Travelling and Development Grant yang disponsori oleh the Tadao Ando Foundation. Riset *3 Degrees* adalah riset kelas *fresh*



*graduate* dengan fokus pada pencarian standardisasi: (i) Besaran ruang huni-dagang fungsional (*utilitas*), (ii) Tipologi struktural terhadap tipografi DAS (*firmitas*), dan (iii) Tektonik identitas yang ber-kearifan lokal (*venustas*). Eksplorasi *utilitas* menghasilkan tiga skema alternatif rumah toko (ruko) dengan total luasan 54, 72, dan 90 meter persegi yang secara *firmitas* memiliki pola konstruksi turap ber-*gradien* tinggi (untuk rasio perbandingan jarak horisontal : vertikal) dan terinspirasi oleh *Rokko Housing(s)* karya Tadao Ando. Riset ini merupakan riset utopis karena meski mengacu pada data tipografi (terutama *gradien* dan pola sebaran lahan) yang *riil/site specific*; namun didasari dengan asumsi desain *replacement/gusur-bangun*, bukan *revitalization/pengembangan* struktur eksisting. Tapi setidaknya, riset *3 Degrees* memiliki kekuatan pada studi *temporal interior* (interior ruang yang bisa difungsikan sebagai ruang huni sekaligus dagang dalam konteks waktu berbeda), yang secara luasan sudah dikomparasikan dengan beberapa sampling kondisi riil (*de facto*) permukiman eksisting.

Setelah dipresentasikan dan diapresiasi di Seminar *Young Asian Architect Discussion* (Osaka 2009) riset *3 Degrees* sempat penulis ajukan ke beberapa Seminar dalam negeri dan audiensi dinas di beberapa pemerintah daerah di Indonesia, namun tidak pernah mendapatkan respon yang berarti. Ada dua permasalahan utama yang mengakibatkan *3 Degrees* susah diterima bahkan untuk studi teoretikal di kalangan akademisi. Hal tersebut meliputi: (i) Perbedaan standard luasan *de jure* yang bisa diterima untuk mengategorikan rancangan menjadi hunian layak huni dengan kondisi luasan *de facto* yang ada di lapangan, dan (ii) Tidak adanya dasar hukum *de jure* yang bisa melegalkan pembangunan infrastruktur tepat di bibir DAS.

Perbedaan kondisi *de jure* versus *de facto* ini menjadi hal yang ironis dimana pada kenyataannya, penduduk ekonomi lemah penghuni DAS selama puluhan tahun telah mampu beradaptasi dengan kondisi faktual lapangan yang mengharuskan mereka untuk bertahan hidup dengan standard hunian – yang memang berbeda dengan standard yang diakui oleh hukum yang berlaku. Ketika hukum yang berlaku disusun menggunakan teori-teori yang diadopsi dari negara maju/Utara-utara dengan realitas kehidupan yang jauh berbeda dengan realitas kehidupan di tanah air atau negara-negara berkembang/Selatan-selatan lainnya; maka sejatinya justru hukum yang berlakulah yang salah karena tidak sejalan (*compatible*) dengan realitas di lapangan. Merujuk pada konsep *Laissez Faire* Adam Smith dalam teori *Invincible Hand*-nya; pada tataran filosofis, apa yang dibangun selama puluhan tahun di permukiman informal adalah satu contoh realitas yang terbangun begitu saja secara alamiah tanpa campur tangan Super Struktur manapun, baik dari kalangan pemerintah maupun pemodal. Dalam kacamata *Darwinian*, ia adalah satu contoh implementasi *Survival of the Fittest* yang menjadi pertahanan hidup terakhir penduduk miskin kota.

Dalam ranah etika keprofesian, tentunya apa yang bisa dikategorikan sebagai ‘standard ambang-bawah hunian’ bahkan yang mengacu pada nilai-nilai *Survival of the Fittest* sekalipun perlu disaring keberadaannya. Dalam kasus Jodipan-Kesatrian, riset *3 Degrees* hanya memfasilitasi *replacement* permukiman ‘permanen’ yang terletak ‘diatas turap sungai’ saja. Dengan demikian dasar keamanan dari, katakanlah kemungkinan terjadinya banjir, sudah terpenuhi terlebih dahulu. Sisa permasalahan ekologis berbasis Analisis Mengenai Dampak Lingkungan (AMDAL) seperti besaran muka serapan air, luasan ruang terbuka hijau, masalah sanitasi, pengelolaan sampah, dll;

adalah permasalahan teknis yang seharusnya bisa diselesaikan melalui penerapan teknologi tepat guna.

Faktanya di sisi heterotopia yang berlawanan, ada banyak pengembangan infrastruktur fungsional di negara maju – termasuk diantaranya pengembangan permukiman padat vertikal- yang juga dibangun diatas lahan dengan tipografi tepi sungai bergradien tinggi (seperti beberapa karya Jerde Partnership, dan Kohn Pedersen Fox). Walaupun bisa jadi pengembangan-pengembangan di Utara-utara tersebut tidak dikembangkan untuk pasar ekonomi lemah, ketika *pasar citizen at the bottom of the pyramid* (BoP) dengan kategori *bellow USD 2 daily income* (yang biasanya menjadi acuan standard masyarakat miskin PBB) dipaksakan untuk mengikuti skema perbankan konvensional, barulah pengembangan tersebut menjadi tidak ekonomis (*non-bank-able*) untuk dieksekusi. Sekali lagi *dystopia* terjadi karena adanya perbedaan kondisi *de jure* dan *de facto* antara pola pengembangan pusat kota yang selalu ingin men-kloning skema Utara-utara dengan realita penduduk ekonomi lemah Selatan-selatan.

### **Heterotopia: Mengkaji Foucault**

Dalam praktek konvensional yang jamak dilakukan, penyelesaian dari *dystopia* antara kebutuhan penataan (atau lebih tepatnya pemer-cantik-an) pusat kota dan ketidak-mampuan ekonomi penduduk informal kota adalah relokasi ke rumah susun layak huni di tepi kota. Di satu sisi, relokasi dari hunian yang tidak/kurang layak ke yang lebih layak adalah hal yang positif yang menggambarkan sebuah *progress/kemajuan*. Di lain sisi relokasi dari pusat ke tepi kota adalah pelucutan kemampuan ekonomi berkelanjutan bagi penduduk ekonomi yang sudah lemah, untuk menjadi semakin lemah – sebuah pembunuhan tak

**Gambar 2**

Tarekot, permukiman kumuh sebagai latar belakang visual kolam renang (Swadiansa, 2009)

**Gambar 3**

Tarekot, permukiman kumuh sebagai latar belakang visual jogging track (Swadiansa, 2009)

**Gambar 4**

Tarekot, permukiman kumuh sebagai latar belakang visual jogging track (Fahmi, 2018)

**Gambar 5**

Tarekot, serial vision permukiman kumuh (Fahmi, 2018)



berencana. Seperti arsenik yang bekerja perlahan-lahan, penduduk ekonomi lemah hanya bisa berpenghasilan di pusat kota. Ketidak-beradaan 'sistem transportasi tepi-pusat masal' bagi penduduk miskin berpenghasilan di bawah dua dolar sehari; perlahan-lahan akan membunuh sumber penghasilan mereka.

Semakin memiskinkan mereka hingga tak akan mampu lagi membayar sewa/retribusi/kredit pembelian unit hunian rumah susun bersubsidi, seberapapun murah nilainya. Untuk bisa bertahan hidup, penduduk informal kota harus hidup di pusat kota.

Dalam kacamata *Foucauldian*, realita pertahanan hidup terakhir bagi penduduk informal kota kemudian melahirkan *heterotopia*; sebuah realita yang mungkin tidak sejalan dengan norma yang ada (termasuk teori *textbook* dan praktek hukum formal) namun faktual adanya. Dengan adanya *dystopia* bahkan di tingkatan indikator makro –misalnya perbedaan nilai *GDP* per kapita yang terlalu jauh antara negara maju dan berkembang- maka seharusnya kota-kota di Selatan-selatan berani menciptakan diferensiasi heterotopis versinya sendiri.

Ketidak layakan sebuah kondisi berdasarkan suatu standard, tidak selalu menjadikan kondisi tersebut menjadi tidak layak dalam realita. Sebab standard baku bukanlah entitas yang baku. Standard bukanlah aturan hakiki, ia haruslah jeli dalam membaca realita dan fleksibel dalam menghadapi perubahan jaman. Seperti halnya teori yang harus selalu diperbaharui mengikuti perkembangan isu di lapangan, hukum formal juga harus bisa mengikuti dinamika realita dan bukan sebaliknya. Karenanya, dalam menyikapi ke-*dystopia*-an yang terjadi antara –standard/teori yang di-kembang/duplikasi/sadur-kan dari Utara-utara’ dan realita/praktek yang terjadi di wilayah inklusif Selatan-selatan- studi pencarian *alternate reality*/realita alternatif yang bersifat heterotopis menjadi hal yang krusial adanya.

Sebagai contoh; unit terkecil dalam proposal *3 degrees* adalah *studio unit* dengan luasan ruang huni-dagang sebesar 54 meter persegi dan peruntukan *single/tunggal* dan *newly-wed/*

pasangan suami-istri muda. Dalam logika konvensional legal formal-nya, ruang huni-dagang memiliki fungsi yang identik dengan ruko. Artinya seandainya kedua fungsi memiliki luasan yang sama (50:50) maka masing-masing fungsi hanya memiliki luasan 27 meter persegi saja, sehingga tentunya menjadi tidak layak huni.

Namun secara heterotopis, proposal *3 Degrees* menggunakan pola rancang *cross-programmatic* dimana di waktu yang berbeda, keseluruhan ruang bisa menjadi menjadi ruang huni 'atau' ruang dagang. Pertanyaannya apakah luasan 54 meter persegi kemudian bisa dianggap layak sebagai ruang huni keluarga muda?

Pada tahun 2009 ketika *3 Degrees* ditulis, atau lebih jauh lagi 2001 ketika embrio riset 'sinergi visual' di-inisiasi; dalam norma yang berlaku pastinya 54 meter persegi tergolong sebagai luasan yang tak-layak huni. Namun seiring perkembangan jaman, pada akhir 2011 Boston me-legal-kan pembangunan *micro-unit*/hunian mini seluas 375 kaki persegi (sekitar 114 meter persegi), disusul New York pada pertengahan 2012 dengan luasan 275 kaki persegi (sekitar 84 meter persegi), dan San Fransisco pada akhir 2012 seluas 220 kaki persegi (sekitar 67 meter persegi). Dengan rasio perbandingan 54:67, proposal tipe studio *3 Degrees* memang masih sedikit lebih kecil dari legislasi hunian di San Fransisco. Namun dalam konteks ekonomi makro, pada tahun 2012 rasio perbandingan GDP (PPP) per kapita Indonesia dan Amerika Serikat adalah USD 9.422:51.451 (sumber: World Bank open data) atau sekitar 5,5 kali lipat lebih kecil.

### **Bukan foto-kopi Code: Mengkaji Mangunwijaya dan Gramsci**

Jauh dari temuan-temuan yang bersifat fisik/lahiriah, pelajaran paling penting yang penulis dapatkan dari Jodipan-Kesatrian bukanlah tentang anomali standardisasi hunian seperti yang

tertuang pada proposal 3 Degrees. Dalam pemahaman kulit luar, fenomena KWWM seringkali di-sanding/sama-kan dengan karya Romo Mangunwijaya di Code/Tjode/Gondokusuman hanya karena tampilan visual keduanya yang sama-sama ber-warna-warni. Namun lebih dari sekedar wujud visual, studi 3 Degrees hanyalah titik awal yang kemudian membuka pemahaman lanjutan yang tak kasat mata.

Dari apa yang dipahami penulis baik melalui literatur ‘Menuju Kampung Pemerdekaan (2002)’, maupun melalui berbagai diskusi personal bersama penulisnya, Prof. Darwis Khudori disela-sela forum I4/Bandung *Spirit*; *Code* adalah proses membenahan kedalam. Romo Mangun turun ke *Code* untuk membenahi struktur kemasyarakatan kampung; seperti yang tertuang dalam *subtitel* buku tersebut – untuk Membangun Masyarakat Sipil dari Akar-akarnya. Pra-kondisi-nya adalah rencana pemkot Yogyakarta untuk me-relokasi penduduk informal bantaran Sungai *Code* di Gondokusuman, dan kemudian membangun taman kota di sepanjang sempadan tersebut. Premis Romo Mangun, seperti yang tertuang dalam surat terbukanya kepada pemkot; menyanggah kedua pra-kondisi diatas dengan alasan: (i) Melalui pendekatan *bottom-up*, Mangunwijaya percaya bahwa masyarakat Kampung Gondokusuman yang (seperti Jodipan-Kesatrian) dikenal kumuh dan disinyalir menjadi pusat berbagai permasalahan sosial kota, masih bisa dibina untuk berubah, dan (ii) Bahwa (dengan mereferensikan beberapa contoh di negara maju) tidak ada jaminan pembangunan taman kota dapat menyelesaikan masalah sosial perkotaan; justru sebaliknya taman baru juga berpotensi menjadi pusat permasalahan baru. Meskipun juga berprofesi sebagai arsitek, namun apa yang dilakukan Romo Mangun di *Code* bukanlah revitalisasi fisik/arsitekural. Berbeda dengan berbagai ‘program penataan

kampung urban' yang dewasa ini marak terjadi, Mangunwijaya tidak melakukan study temporal. Code bukanlah 'obyek' risetnya sebab ia tidak pernah keluar-masuk Code. Bangunan yang pertama kali dibangun romo adalah hunian-nya sendiri yang kemudian ia huni selama sebelas tahun. Ini adalah bukti bahwa apa yang menjadi tujuan utama Romo Mangun bukanlah revitalisasi fisik; sebab sebelum melakukan pembangunan fisik, ia fisik/arsitektural. Berbeda dengan berbagai 'program penataan kampung urban' yang dewasa ini marak terjadi, Mangunwijaya tidak melakukan study temporal. Code bukanlah 'obyek' risetnya sebab ia tidak pernah keluar-masuk Code. Bangunan yang pertama kali dibangun romo adalah hunian-nya sendiri yang terlebih dahulu men-sublimasi-kan dirinya sendiri untuk menjadi warga Code seutuhnya – secara *full time*.

Barulah setelah secara de facto diterima menjadi warga Code; sebagai bagian dari 'intern' kampung ia kemudian menginisiasi pembangunan wadah-wadah aktifitas publik lainnya seperti balai warga dan asrama (kunjungan) mahasiswa. Sebaliknya, pe-warna-an Kampung Jodipan-Kesatrian adalah murni proyek fisik arsitektural. Pun demikian, dalam pemahaman yang lebih mendalam, apa yang telah dilakukan di Malang sebenarnya juga tidak kalah menarik dari kasus Code.

Di bukunya Kampung Pemerdekaan, Prof. Khudori mengidentifikasi-kan Code sebagai wilayah Super Struktur yang tereksplorasi. Sebagai referensi, melalui kacamata Antonio Gramsci, sistem kemasyarakatan bisa dibagi menjadi 3 kelompok yang secara teoretikal seharusnya sama kuat (Super Struktur), dan meliputi: (i) Masyarakat pemerintahan/aristokrat, (ii) Masyarakat ekonomi/pemodal, dan (iii) Masyarakat sipil/rakyat. Dalam konteks pembacaan Kampung Pemerdekaan, Code adalah satu dari sekian banyak contoh wilayah urban marginal, dengan



permukiman informal-nya sebagai kulminasi dari tereksplotasi-nya masyarakat sipil – tidak ter-wakil/fasilitasi-i oleh kepentingan politik, juga tidak mendapatkan pembagian kue ekonomi yang proporsional. Apa yang coba dibangun oleh Romo Mangun adalah akar-kesadaran bahwa seberapapun terpinggirkannya aspirasi politik/lemahnya kondisi ekonomi mereka; penduduk Code tetaplah sebuah Super Struktur yang bisa, boleh, dan berhak untuk bermukim, ber-usaha, dan berpenghasilan di tengah/pusat kota (Yogyakarta). Hanya mental kesetaraan hak (dan kewajiban) sebagai sesama warga (yang turut memiliki) kota inilah yang kelak bisa secara *de facto* menghapuskan ke-informalan warga tepi sungai tersebut.

**Gambar 6 (atas)**  
Kampung Warna-  
warni & Tridi  
(Swadiansa, 2009)

**Gambar 7 (bawah)**  
Kampung Warna-  
warni & Tridi  
(Hanggara, 2018)





**Gambar 8**  
Kampung Biru/Arema  
(Swadiansa, 2009)

**Gambar 9**  
Kampung Biru/Arema  
(Hanggara, 2018)

### ***Inferiority complex dan 4 temperaments: Mengkaji Adler Schutz dan Ryan***

Tarekot yang dibuka pada tahun 2001 dan KWWM yang dibuka 15 tahun setelahnya, harus dipahami sebagai satu entitas yang berkelanjutan (terlebih ketika keduanya hanya berjarak 600 meter). Seperti yang sudah dijelaskan sebelumnya, Tarekot dibangun ‘menghadap’ permukiman kumuh, ‘di seberang sungai’ sepanjang persil lahan Balai Kota. Sistem penataan ini bisa jadi hanya mengacu pada strategi pragmatis dalam merespon keterbatasan lahan tanpa adanya kajian sosiologis/psikologis pendahuluan. Namun kemudian, seiring dengan diterimanya Tarekot sebagai salah satu primadona destinasi wisata urban Malang, dalam kurun waktu 15 tahun warga Kota Malang – menjadi terbiasa dengan ‘visualisasi ke-kumuh-an’ disepanjang DAS Brantas- hingga akhirnya secara *de facto*, ke-informalitas-an

warga ekonomi lemah tepi sungai Kota Malang pun perlahan-lahan tergerus dan menjelma menjadi bagian dari visual kota yang telah diterima seutuhnya. strategi pragmatis dalam merespon keterbatasan lahan tanpa adanya kajian sosiologis/ psikologis pendahuluan. Namun kemudian, seiring dengan diterimanya Tarekot sebagai salah satu primadona destinasi wisata urban Malang, dalam kurun waktu 15 tahun warga Kota Malang –menjadi terbiasa dengan ‘visualisasi ke-kumuh-an’ disepanjang DAS Brantas- hingga akhirnya secara *de facto*, ke-informalitas-an warga ekonomi lemah tepi sungai Kota Malang pun perlahan-lahan tergerus dan menjelma menjadi bagian dari visual kota yang telah diterima seutuhnya.

Perbedaan mendasar dari capaian Kampung Warna-warni Yogya (Gondokusuman) dan Kampung Warna-warni Malang (Jodipan-Kesatrian) adalah, ketika dulu Romo Mangunwijaya berhasil mengangkat martabat warga tepi DAS Code dan membuat mereka percaya diri untuk berusaha secara legal di pusat Kota Yogyakarta; program inisiasi UMM kini berhasil membuat warga tepi DAS.

Brantas tidak hanya untuk berusaha di pusat Kota Malang, namun juga untuk percaya diri berusaha di halaman rumahnya sendiri. Lebih hebatnya, proses ini berhasil dilakukan tanpa kehadiran patron sentralistik seperti Romo Mangun yang harus hidup di tengah-tengah warga selama belasan tahun. Dalam kasus Jodipan-Kesatrian, disinilah letak pentingnya peran Tarekot. Sebagai sebuah obyek wisata ia mungkin mulai kalah bersaing dengan destinasi-destinasi baru. Namun setidaknya Tarekot adalah titik awal yang secara perlahan-lahan telah berhasil men-dekonstruksi ke-inferioritas dan informalitas-an warga pinggiran DAS Brantas.

Lebih dari sekedar permasalahan visual kulit luar; *inferioritas*

adalah permasalahan psikologi sosial yang jauh lebih kompleks sekaligus penting untuk dipecahkan. Dalam kacamata Alfred Adler, *Inferiority Complex* terjadi ketika subyek merasa tidak mampu memenuhi pencapaian minimum; biasanya dalam konteks ekonomi, dari sebuah standard/norma kemasyarakatan yang berlaku. Ke-inferior-an akut dapat menyebabkan subyek enggan bersosialisasi; atau lebih parahnya, mencari cara-cara alternatif guna mengejar ketertinggalan (ekonomi) nya – termasuk diantaranya dengan meng-halal-kan segala cara. Dalam skala kolektif, *Inferiority Complex* bisa mengakibatkan terciptanya kantung-kantung masyarakat terpinggirkan yang merasa ditinggalkan, menutup diri dari dunia luar, hingga akhirnya menciptakan standard/norma kehidupan sendiri yang bisa jadi bertentangan dengan sistem hukum yang berlaku di masyarakat luas.

Dalam konsep *Fundamental Interpersonal Relations Orientation (FIRO)*, William Schutz (1958) menerangkan bagaimana ‘kadar hubungan’ antar manusia ‘bisa dinilai’ dengan menghitung tingkat *affection*/keterbukaan, *control*/penguasaan, dan *inclusion*/penyertaan yang bisa diidentifikasi dalam pola hubungan dari diri sendiri kepada orang lain (aksional), dari orang lain kepada diri sendiri (reaksional), dan dari sendiri kepada kesadarannya sendiri (*self to self*) – atau yang sering disebut dengan istilah *Matrix of Relevant Interpersonal Data*. *Matrix* ini kemudian diinterpretasikan secara klinis (*clinical interpretation*) oleh Leo Robert Ryan (1977) ke dalam peta kepribadian (*temperaments*), sebuah teori yang dapat dilacak keberadaannya bahkan hingga ke era peradaban Yunani (*4 Humors, Hippocrates*) dan Romawi (*4 Temperaments, Galen*) kuno.

Dalam interpretasi penulis, di satu sisi *FIRO* dapat disederhanakan sebagai klasifikasi 4 kuadran kartesian dengan nilai aksis horisontal (x) merepresentasikan tingkat keaktifan

(Adler) terhadap *expressed-behaviour(ial)* subyek (Ryan), sementara aksis vertikal (y) merepresentasikan tingkat ke-sosial-an (Adler) terhadap *wanted-behaviour(ial)* subyek (Ryan). Sebagai hasilnya, nilai kuadran 1 (x = + , y = +) merepresentasikan kepribadian *sanguine*, kuadran 3 (-,-) *melancholic*, dan kuadran 4 (+,-) *choleric*; namun kuadran 2 (-,+), bukanlah representasi kepribadian *phlegmatic*. Dilain sisi, nilai positif x bisa juga diartikan sebagai sifat *extrovert* yang berkebalikan dengan nilai negatif-nya *introvert*, sementara nilai positif y bisa berarti *people/relationship-oriented* dengan nilai kebalikannya yang *task-oriented*. Substitusi dari kedua sistem kartesian menghasilkan kesimpulan dimana *sanguine* (+,+) adalah kepribadian sosialita yang *extrovert* dan *people-oriented*, sebaliknya *melancholic* (-,-) adalah perfeksionis yang *introvert* dan *task-oriented*. Sementara itu ketika, *choleric* (+,-) adalah pemimpin alamiah (*natural leader*) yang *introvert* dan *task-oriented*, *phlegmatic* justru tidak menunjukkan sifat-sifat sebaliknya; tidak terlalu *introvert* namun juga tidak terlalu sosial –justru cenderung menjadi *middle of the road-* yang merujuk pada sifat ‘ke-tengah-an’.

### **Supine: Mengkaji Arno & Arno**

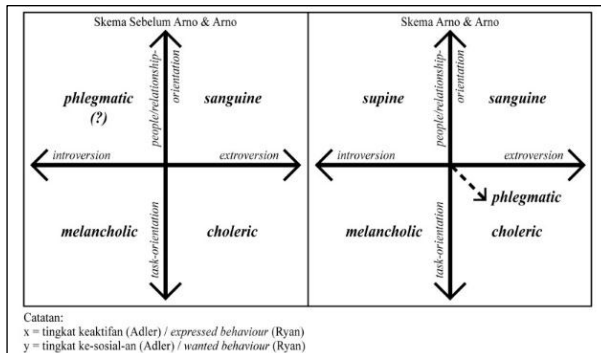
Studi kepribadian juga banyak menjadi perhatian ilmuwan ke-injil-an. Salah satu rujukan yang banyak membahas konteks kerancuan kepribadian ke-empat ini adalah Tim LaHaye yang mengidentifikasi *phlegmatic* sebagai pribadi yang selalu berada di bawah bayang-bayang kekhawatiran/ketakutan. Sebuah identifikasi yang sebenarnya justru bisa mengakomodir sifat kebalikan dari si pemimpin alamiah. Namun adalah Phyllis Jean Arno dan Richard Gene Arno (1983, 2012) yang kemudian memisahkan sifat ke-tengah-an *phlegmatic*, dengan

memperkenalkan *supine* sebagai kepribadian ke-lima yang ‘*anti-choleric*’.

Berbeda dengan kebanyakan konsep *temperaments* sebelumnya, melalui metode *Temperament Analysis Profile (TAP)* dan kemudian *Arno Profile System (APS)* Arno & Arno tidak menganggap kepribadian sebagai produk fisiologis (seperti Dynosis dan Galen) atau psikologis (seperti Schutz dan Ryan). Keduanya percaya bahwa sifat kepribadian bukanlah perangai/tingkah laku yang dipelajari (*learned behavior*) namun seperti ruh, ia adalah anugrah yang dimiliki sejak lahir (*inborn God-given*). Karenanya *TAP* dan *APS* justru dirancang untuk membongkar *learned behavioral-temperament(s)* yang diasosiasikan sebagai *the masked self*, guna melacak sifat asli *inborn temperament(s)* yang diasosiasikan sebagai *the true self*. *Supine* yang berada di kuadran 2 (-,+) memiliki sifat serba *inferior* – kurang percaya diri, kurang inisiatif (berkebalikan dengan *natural leader*), kurang memiliki tujuan (*task-oriented* negatif), banyak bersosialisasi hanya karena ingin dipimpin (*relationship-oriented* positif) namun secara natural cukup tertutup (*introvert, expressed-behavior* negatif). Dalam konteks keagamaan, sifat-sifat tersebut justru mendapatkan tempat khusus dalam aktifitas pelayanan Tuhan sebagai pribadi yang memiliki *servant’s heart*.

**Gambar 10**

Diagram : Skema Kartesian Temperaments (Swadiansa, 2018)



### **Supine-proletarian: Sebuah simpul multidisipliner**

Terlepas dari perdebatan muasal dan fungsi fisiologis/psikologis/teologis interpersonal-nya; temperaments sebagai sifat kepribadian bisa menjadi referensi asosiatif terhadap diskursus kaum terpinggirkan kota. Lebih dari itu, apabila diinterpretasikan secara bebas-reduksional, hasil kajian terhadap Arno & Arno dapat dipadukan dengan kajian terhadap Gramsci guna mencari wujud (solusi) heterotopis dalam kajian Foucault. Tautan logis-nya adalah sebagai berikut:

1. Sebagai Super Struktur yang tereksploitasi, setelah melalui kondisi pemakluman terhadap; katakanlah himpitan ekonomi selama bertahun-tahun, masyarakat sipil pinggiran kemudian mengembangkan sifat kepribadian yang menyerupai kategori *supine* murni.
2. Secara kolektif, kaum terpinggirkan yang bermukim di satu lingkungan secara turun-temurun dalam kurun waktu bertahun-tahun dan bersama-sama menghadapi himpitan kehidupan (terutama himpitan ekonomi) yang juga relatif sama; secara psikis kemudian menciptakan semacam kesadaran kolektif yang mengacu pada sebuah archetype/pola dasar kepribadian baru – sebuah *Supinal Archetype* (?).
- 3) Karena sebagai *true self supine* memiliki tingkat kepercayaan diri yang *inferior* hingga cenderung pasrah menerima kontrol dari pribadi lain (terutama yang bersifat *choleric*); maka dalam kesadaran kolektif-nya pengaruh bawah sadar *Supinal Archetype* kemudian membuat masyarakat informal kota terjebak di dalam –lingkaran ke-pasrah-an- cenderung menerima himpitan kehidupan sebagai faktor diluar jangkauan (seperti misalnya takdir), kemudian memaklumkan keadaan, dan merasa tidak perlu untuk berusaha keluar dari

segala himpitan kehidupan yang dihadapi.

4. Meskipun kedua Super Struktur lainnya (masyarakat pemerintahan dan ekonomi) tidak bisa kemudian secara serta merta di-asosiasi reduktif-kan untuk mengisi pos-pos *temperaments* lainnya (*sanguine, melancholic, choleric, phlegmatic*); namun setidaknya dalam kadar yang berbeda-beda, pada pola hubungan interaksi-sosial bersama, keempat kepribadian tersebut secara teoritis lebih superior dari *supine* dalam banyak hal.
5. Secara akumulatif, inferioritas *Supine Archetype* –sebagai wujud ke-pasrah-an kolektif untuk di-kontrol oleh subyek-subyek lainnya- kemudian melemahkan posisi ke-Super Struktur-an masyarakat sipil yang terpinggirkan.
6. Dalam konteks hubungan triadik 2 Super Struktur plus 1 Struktur non-Super, pola hubungan yang seharusnya terjadi secara fungsional-proporsional antara pemerintah-pemodal- masyarakat sipil –di lingkup sempit area permukiman informal- kemudian justru menjelma menjadi eksploitasi ala golongan arsitokrat dan borjuis *versus* kaum proletar (urban).

Dalam sudut pandang psikologi sosial, inferioritas masyarakat terpinggirkan memang bisa dijelaskan melalui penggunaan teori kepribadian *supine*. Namun dalam praktek kemasyarakatannya, tingkat ke-inferioritas-an ini kemudian termanifestasi ke dalam bentuk eksploitasi ekonomi, yang kemudian juga menghadirkan sifat proletarian. Secara teoritis, usaha mengembalikan posisi masyarakat *Supine-proletarian* kepada fitrah ke-Super Struktur-annya dapat dilakukan dengan cara membalik analisis kartesian FIRO-nya seperti pada penjelasan berikut:

1. Diketahui bahwa temperament *supine* terletak di kuadran 2 dengan nilai aksis x yang *introvert* dan aksis y yang *relationship-oriented*.



2. Maka secara kartesian, pembalikan analisis *FIRO* dapat dilakukan dengan cara mendekati titik origin/asal (0,0); atau menggeser nilai x menuju kondisi *extroversion* ( $x=+$ ) sembari menggeser nilai y menuju kondisi *task-oriented* ( $y=-$ ).

Menurut penulis, apa yang terjadi di Tarekot dan Kampung Jodipan-Kesatrian adalah salah satu contoh praktek pembalikan *FIRO* tak-terencana (terjadi tanpa disengaja). Secara kasatmata, apa yang ada di KWWM mungkin terkesan remeh – rumah-rumah yang dicat warna-warni, tangga/payung/kain warna-warni yang dipasang di sana-sini, jembatan pedestrian kaca, lukisan-lukisan 3D, juga rumah-rumah yang dicat biru-biru. Namun apa yang tidak muncul dipermukaan adalah sebuah proses koheren yang terjadi secara konsisten selama 15 tahun. Berawal dari pembangunan taman kota di seberang permukiman kumuh yang perlahan-lahan menggeser titik *introversion* kaum terpinggirkan menuju titik yang lebih *extrovert*; Tarekot kemudian mengikis ketidak-percayaan-diri kolektif mereka, menjadikannya sebagai warga kota yang diterima kehadirannya seutuhnya. Prosesi kemudian berlanjut pada keberanian berusaha di lingkungannya sendiri, membawa masuk masyarakat luar kedalam zona aman/nyaman-nya demi meraih orientasi tujuan (*task-orientation*) baru – perbaikan tingkat ekonomi.

### **Refleksi Bukan Konklusi**

Penulis sadar bahwa apa yang disajikan dalam esai ini hanyalah sebuah spekulasi liar. Harapannya spekulasi ini bisa memprovokasi kemunculan penelitian multi-disipliner lanjutan oleh peneliti-peneliti lain yang lebih kompeten dibidangnya. Untuk upaya pen-duplikasi-an Kampung Warna-warni Malang sebagai bagian dari usaha revitalisasi permukiman kumuh urban; penulis memiliki 3 catatan refleksi terhadap konstruksi pemikiran *Supine-proletarian*:

1. Proses pembalikan learned behavioral kepribadian supine harus dilakukan atas inisiasi pihak luar, yang dalam contoh kasus sempadan DAS Brantas diinisiasi oleh pemkot Malang, kemudian dilanjutkan dengan kerjasama civitas academia dan CSR perusahaan lokal. Selain itu proses revitalisasi harus dilaksanakan atau direncanakan untuk dilaksanakan dalam jangka waktu yang panjang sebab proses penggeseran kesadaran kolektif tidak akan bisa dilakukan secara instan.
2. Penggunaan standardisasi-proletarian dalam membaca kondisi fisik eksisting dan atau tujuan visi perbaikannya, harus mengacu pada kondisi *de facto* dilapangan dan bukan standard *de jure* textbook akademik/hukum formal yang seringkali gagal mengidentifikasi *dystopia* realita kehidupan Utara-utara dan Selatan-selatan.
3. Seberapapun mulia tujuannya, dalam kacamata *Supine-proletarian* segala macam aktifitas revitalisasi adalah sebuah bentuk intervensi. Karenanya semangat yang dibawa haruslah bersifat *kick-start* atau sebuah usaha yang hanya bertujuan untuk 'mulai' menumbuhkan kesadaran kolektif. Begitu kesadaran kolektif subyek sudah terbebaskan dari inferioritas ke-supine-an, maka aktifitas perekonomian yang dirancang untuk memerdekakan belenggu ke-*proletarian*-nya harus bisa dilanjutkan-sendiri oleh penduduk setempat. Karenanya inisiasi-inisiasi yang diajukan haruslah berwujud sederhana, mudah dicerna, dan tidak bersifat patronistik kepada penokohan tokoh tertentu.



**Gambar 11**  
Tarekot, Pusat  
UMKM yang mulai  
ditinggalkan  
(Swadiansa, 2009)



**Gambar 12**  
Tarekot, Kebun  
Binatang yang nyaris  
tanpa satwa (Fahmi,  
2018)



**Gambar 13**  
KWWM yang penuh  
aktivitas kekinian  
(Fahmi, 2018)



**Gambar 14**  
KWWM yang penuh  
aktivitas kekinian  
(Fahmi, 2018)

**Kepustakaan :**

- Arno P. J. & Arno R. G. (2012), *The Missing Link: Revealing Spiritual Genetics*, Sarasota, FL: The Peppertree Press.
- Foucault M. (1998), "Of Other Spaces: Utopias and Heterotopias," dalam Ockman J., ed., *Architecture Culture 1943–68: A Documentary Anthology*, Cambridge, MA: MIT Press.
- Kudhori D. (2002), *Menuju Kampung Pemerdekaan: Membangun Masyarakat Sipil dari Akar-akarnya, Belajar dari Romo Mangun di Pinggir Kali Code*, Yogyakarta: Yayasan Perumahan Rakyat.
- Lundin R. W. (1989), *Alfred Adler's Basic Concepts and Implications*, London: Routledge.
- Ryan L. R. (1977), *Clinical Interpretation of the FIRO-B*, Palo Alto, CA: Consulting Psychologists Press.
- Swadiansa E. (2009), "Brantas Riviera Laissez Faire Settlement: 3 Degrees in Sustaining Urban Slum," dalam 2009 Young Asian Architect Discussion, Osaka: OFIX, prosiding.
- William C. S. (1958), *FIRO: A Three Dimensional Theory of Interpersonal Behaviour*, New York: Rinehart & Company, Inc.

*Chapter 3:*  
Manusia bersama Alam  
Membangun Kota



# Pemanfaatan lahan tidur untuk *landmark* di koridor Sungai Mahakam

Edith Abram Rochdi

261

## Pendahuluan

*Kota di Indonesia saat ini banyak mengalami perkembangan yang cukup pesat dalam hal perancangan kotanya. Bentuk kota di luar pulau Jawa akan berbeda dalam hal geografi dan bentuk fisik kotanya. Kota Samarinda dapat memberikan kontribusi besar bagi perkembangan kota dan wilayah sekitarnya. Dalam kajian perancangan kota ini perlu melihat potensi kota mengarah pada pemanfaatan lahan tidur pada koridor Sungai Mahakam di Samarinda. Lahan tidur ini bisa dijadikan landmark yang bisa mempengaruhi tata letak ruang kota, baik tata masa bangunan maupun tata letak ruang luarnya yang bisa memberikan identitas kota Samarinda sebagai kota sungai.*

Kota Samarinda sama dengan kota lainnya yang telah memenuhi syarat sebagai sebuah kota dengan penentuan kriteria tertentu secara teknis maupun non teknis. Pemahaman kota menurut kamus bahasa Indonesia, Kostof (1991) dan Mirsa (2012) dapat disimpulkan sebagai daerah pemusatan penduduk dengan adanya kegiatan ekonomi yang berproses dalam dimensi waktu. Pada dasarnya kota terdiri dari beberapa bagian wilayah Kota (BWK). Ada beberapa bagian membentuk kawasan koridor tertentu yang spesifik berdasarkan faktor fisik alam sesuai dengan kondisi masing-masing kota. Kota Samarinda punya Sungai Mahakam terlebar di Indonesia membentuk koridor sungai dengan kegiatannya yang spesifik pada bagian darat dan air yang menunjukkan ciri khasnya sebagai kota sungai. Seiring dengan bahasan terkait perlu kajian teori secara umum menunjukkan kondisi kota. Kajian ini untuk memberikan pemahaman tentang kota dengan penggalan bagian kotanya yang dirangkum berikut ini.

Tabel 1

Kajian Teori secara umum terkait Kota.  
Sumber: Tinjauan Pustaka, 2013

No.	Pokok Bahasan	Pemahaman	Sumber Data Teori	Komponen Terkait
1.	KOTA	Terbentuk karena adanya manusia dengan kegiatannya	Kostof (1991)	1. Pembatas Fisik 2. Wil. Teritorial 3. Simbol 4. Potensi 5. Hukum 6. Bangunan
		Sesuatu yang berproses disertai dimensi waktu dan faktor kebutuhan manusia di dalamnya	Mirsa (2012)	1. Dimensi waktu 2. Manusia
		Daerah pemusatan penduduk dengan kepadatan tinggi	Kamus Bahasa Indonesia	1. Fasilitas modern 2. Sebagian besar Non pertanian
2.	BAGIAN WILAYAH KOTA	Pembagian wilayah kota dimaksudkan untuk mencapai efisiensi kinerja kota dan mengoptimalkan jangkauan pelayanan kegiatan kota	RTRW Kota Samarinda	1. Efisiensi 2. Jangkauan 3. Fungsional 4. Spesifik
3.	KORIDOR	Merupakan suatu ruang pada bagian kota yang terbentuk oleh beberapa elemen yang saling mempersatukan	Spreiregen (1965)	1. 2 (dua) sisi jalan 2. Pohon 3. Bangunan
			Krier (1970)	1. Jalur Sirkulasi 2. Kendaraan 3. Pejalan kaki
			Zahnd (1999)	Dua Deretan 1. Massa Bangunan 2. Pohon
			Kamus Bahasa Indonesia	1. Lorong 2. Gedung

Penataan kota dilakukan melalui pendekatan perencanaan kota dan perancangan kotanya. Pada pembahasan saat ini banyak hal mendekati diri pada bidang perancangan kota. Menurut Anthony (1986) dan Moor (2006) dapat disimpulkan bahwa perancangan kota merupakan detail dari perencanaan kota yang menerapkan gagasan cemerlang pada desain fisik kota dengan belajar dari hasil transformasi pengembangan kota masa lalu dan sekarang. Hal ini tidak terlepas keterkaitannya dengan semua kebijakan pemerintah setempat yang sudah ditetapkan sebelumnya seperti RTRW, RDTRK dan lainnya yang merupakan produk perencanaan kota sebagai rujukan dalam melakukan perancangan kotanya nanti.

Pendekatan perancangan kota terkait dengan identitas kota menurut Lynch (1960) untuk aturan prinsip dalam mendesain



ruang kota adalah:

- Kemungkinan dibaca (*legibility*), merupakan gambaran fisik terhadap sebuah kota melalui pengamatan dari pengguna jalan.
- Struktur dan Identitas, merupakan suatu ciri khas dengan adanya suatu perasaan terhadap suatu tempat, cara, bahan yang dipakai, warna dan apa yang dilakukan. Identitas Kota merupakan salah satu dari 3 (tiga) prinsip dalam mendesain ruang kota.
- Kemampuan menimbulkan kesan, mengarah pada bentuk kota yang dibagi dalam 5 (lima) elemen pembentuk kota :
  1. *Pathways* (jalur jalan)

Pemahaman menurut Lynch (1960) adalah suatu garis penghubung berupa rute-rute sirkulasi yang biasanya digunakan untuk melakukan pergerakan secara umum dengan mudah.
  2. *Nodes* (simpul)

Menurut Lynch (1960) merupakan lingkaran daerah strategis yang arah kegiatannya saling bertemu dan dapat diubah kearah lain.
  3. *District* (kawasan)

Menurut Lynch (1960) hanya bisa dirasakan ketika orang memasukinya atau dapat dirasakan dari luar apabila memiliki kesan visual yang bisa dikenali karena adanya karakteristik kegiatan dalam suatu wilayah tertentu.
  4. *Landmark* (tetenger)

Menurut Lynch (1960) adalah titik referensi seperti elemen node, tapi tidak bisa masuk kedalamnya karena keberadaannya bisa dilihat dari luar dan merupakan citra

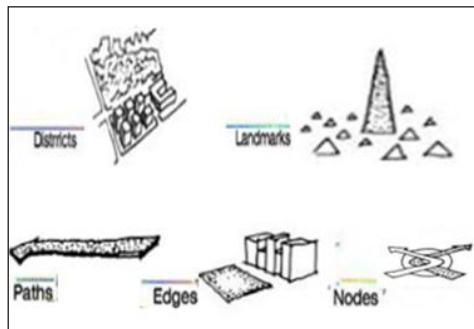
kota yang memberikan kesan jika bentuknya jelas, unik serta ada sekuens dari beberapa landmark. Disini merupakan titik pedoman obyek fisik buatan maupun alam yang memudahkan orang untuk mengorientasikan diri di dalam suatu kota maupun kawasan.

#### 5. *Edges* (tepiian)

Menurut Lynch (1960) adalah elemen linier yang tidak dipakai sebagai *path*, berada pada batas antara 2 (dua) jenis fase kegiatan yang berbeda berfungsi sebagai pemutus linier dan berupa dinding, pantai, hutan kota dan lainnya.

#### Gambar 1

5 (lima) Elemen Pembentuk Visual Kota menurut Lynch (1960),  
sumber:  
[www.cuecontext.com/kevinlynch-on-way-finding-in-1960,2014](http://www.cuecontext.com/kevinlynch-on-way-finding-in-1960,2014).



Teori Lynch (1960) tersebut perlu didukung oleh Spreiregen (1965) dengan dilengkapi dengan elemen-elemen lainnya seperti berikut ini.

#### 1. *Urban Shape* atau Bentuk Kota

Setiap kota menurut Spreiregen (1965) mempunyai bentuk kota yang mempengaruhi fungsi kota dan mempunyai keterdekatan dengan faktor sirkulasi, ruang terbuka dan *link* (penghubung) yang menjadi dasar pembentukan masa bangunan.

- Skala, berhubungan dengan sudut pandang manusia dan ukuran kawasan. Faktor skala menurut Sitte (1945) dalam Ashihara (1983) terjemahan Sugeng Gunadi menyebutkan besarnya square atau pelataran mempunyai lebar minimum sama dengan tinggi obyek yang dilihat dan tidak boleh lebih dari 2X tingginya yang sebaiknya mengikuti perbandingan  $1 \leq D/H \leq 2$ .
- Ruang Kota, merupakan elemen dasar perencanaan kota yang memperhatikan bentuk (*urban form*), skala, *sense of enclosure* dan tipe *urban space*.
- Massa kota (*urban mass*), meliputi bangunan, permukaan tanah, obyek yang membentuk ruang kota dan pola kegiatan.

## 2. *Urban Space and Open Space* atau Ruang Terbuka dan Ruang Kota

Menurut Spreiregen (1965) perlu dibedakan dalam hal kualitas lingkungan sekitar, kualitas dari penyelesaian detailnya dan aktifitas yang ada didalamnya.

## 3. *Landform and Nature*.

Menurut Spreiregen (1965) adalah topografi dari sebuah kota dengan kondisi alam sekitarnya yang dipertimbangkan membuat suatu tapak, dengan melihat kontur dan jenis tanahnya. Tapak yang datar cocok dengan elemen arsitektur vertikal dan horizontal, sedangkan tapak yang dominan ke arah vertikal dipertimbangkan menggunakan bentukan yang berundak untuk keefektifan penggunaan lahannya.

## 4. Iklim Setempat.

Faktor iklim menurut Spreiregen (1965) berupa temperatur atau suhu lingkungan sekitar untuk menentukan kenyamanan kota, pengaruh cahaya untuk penampilan kota, terbit

tenggelamnya matahari untuk orientasi bangunan, curah hujan dan angin untuk merancang elemen kota.

5. **Besaran dan kepadatan.**

Menurut Spreiregen (1965) ada kaitannya dengan besaran sebuah kota dalam mempengaruhi kepadatannya yang tidak hanya dilihat dari luasan kota tetapi juga dapat diproyeksikan dengan menghitung kepadatannya.

6. *District.*

Menurut Spreiregen (1965) ada kepentingannya untuk membagi-bagi daerah kota berdasarkan fungsi dan jarak penghubung antar fasilitas kota berikut karakteristiknya. Beberapa hal yang terdapat dalam distrik adalah *form, activity, path, center, intrusion, change, improvement.*

7. *Pattern, grain dan texture.*

Menurut Spreiregen (1965) dilihat pada pola kota yang berbentuk geometris, beraturan atau tidak beraturan berupa jalur lalu lintas, open space dan bangunan-bangunannya, untuk grain disini adalah derajat kehalusan atau kekasaran pada sebuah daerah perkotaan sedangkan texture adalah derajat perbauran dari elemen yang halus dan yang kasar.

8. *Route.*

Route menurut Spreiregen (1965) diartikan sebagai jalur sirkulasi (jalan) yang dibagi menjadi route di daerah pedalaman, route untuk mencapai jalan utama, dan jalan lokal.

9. *Vista dan Skyline.*

*Vista* dan *Skyline* menurut Spreiregen (1965) ada kaitannya dengan lingkungan sekitar yang mempengaruhi keindahan kota.

Elemen pembentuk kota berupa *Landmark* dibanding lainnya mempunyai pengaruh yang sangat kuat dan berperanan besar untuk menata kota Samarinda pada sepanjang koridor Sungai Mahakam. *Landmark* mempunyai bentuk yang cukup besar dengan skala ketinggian bisa mencapai kesan monumental. Hal ini mengingat kondisi Sungai Mahakam cukup lebar sekitar 200 m' hingga mencapai 300 m' atau bahkan lebih dan panjang koridor sungai ini bisa mencapai 15 km lebih dengan ditunjang adanya jembatan penghubung sebanyak 3 (tiga) buah. Disini sangat diperlukan beberapa *Landmark* dengan arah *view* ke sungai yang bisa diletakkan dalam satu sisi atau saling berseberangan pada daerah strategis sepanjang tepi koridor sungai dengan jarak yang cukup jauh. Karakteristik *landmark* mampu dilihat sampai dari seberang sungai secara keseluruhan dan jelas. Kebutuhan *landmark* untuk kota Samarinda adalah bermanfaat sebagai penanda (*signage*) terhadap arah destinasi kota, keselarasan dalam pembentukan kota agar harmonis serta teratur lansekapnya dan juga sebagai pencitraan kota dengan ciri khas sebagai kota sungai. Apabila *landmark* ini sudah ada maka elemen pembentuk kota lainnya seperti *district*, *path*, *edge* dan *node* secara bersamaan dan terintegrasi bisa ditata secara susul menyusul mengikuti pola sirkulasi dan penempatan zona *landmark* itu sendiri.

*Landmark* yang kita bahas saat ini sebagai salah satu dari 5 (lima) pembentuk kota yang menimbulkan kesan dalam Lynch (1960) perlu dipadukan dengan teori Spreiregen (1965) seperti yang dirangkum di bawah ini. Hal mendasar sebagai pokok utama yang didapat bila dilakukan sintesa teori terhadap Spreiregen (1965) merupakan panduan atau pedoman dalam membentuk dan mengolah *landmark* nantinya.

Dalam pembentukan *landmark* sangat diperlukan luasan lahan yang cukup luas, berada pada jangkauan sepanjang koridor Sungai Mahakam, melibatkan partisipasi pihak swasta selaku investor dan

Kesan	<i>Landmark</i>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Menyesuaikan kontur tanah dengan menempatkan lokasinya pada tempat yang paling tinggi, pengaturan jarak ketinggian dan jarak pandangnya sebagai penyelesaian untuk memperhatikan <i>Land form/Nature</i>.</li> <li>2. Menyesuaikan materialnya agar bertahan lama untuk memperhatikan penyelesaian terhadap iklim setempat.</li> <li>3. Pembentukan <i>landmark</i> agar mempunyai sifat khas sebagai penyelesaian terhadap pengolahan <i>Vista/Sky line</i> untuk keindahan.</li> </ol>
-------	-----------------	--

Tabel 2

Sintesa Teori Spreiregen (1965) terhadap elemen pembentuk kota landmark.

Sumber: Tinjauan Pustaka, 2014

memerlukan lokasi strategis untuk semua kepentingan kebijakan pemerintah dalam penataan fisik kotanya.

Dilain pihak terdapat beberapa lahan tidur atau lahan yang mempunyai potensi sebagai lahan tidur dikarenakan faktor batas dan masa akhir operasional kegiatan komersial dan bisnis yang tidak akan diperpanjang lagi berdasarkan kebijakan pemerintah. Lahan tidur yang ada banyak yang terbengkalai dan secara menahun tidak difungsikan sama sekali. Lahan tidur ini akan menjadi kawasan kumuh bila tidak ada kepastian fungsi kegiatan dalam tahun-tahun mendatang. Lahan ini rata-rata didominasi kepemilikannya oleh pihak swasta dan sebagian besar mempunyai potensi untuk dikembangkan sebagai *landmark* berdasarkan kriteria yang diperlukan untuk mengembangkan elemen pembentuk kota tersebut.

Tentunya dalam pemanfaatan lahan tidur untuk *landmark* di koridor Sungai Mahakam diharap mendapat tanggapan pemerintah Provinsi Kalimantan Timur dan Kota Samarinda secara cepat dengan menindaklanjuti investor atau pihak swasta yang memiliki lahan tidur tersebut agar punya inisiatif dan partisipasinya untuk membangun dan menata Kota Samarinda agar berciri khas kota sungai.

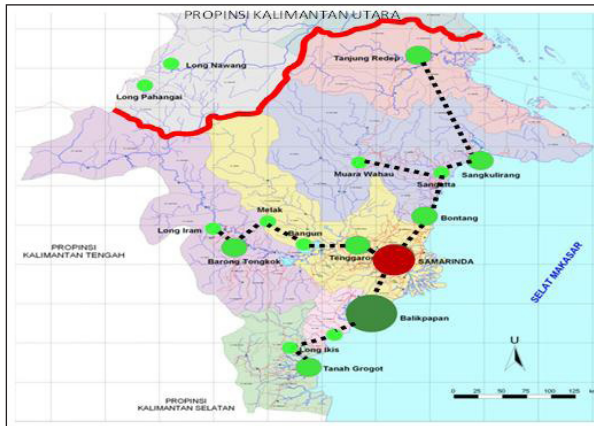
### Deskripsi Kota Samarinda

Disebutkan pada PERDA kotamadya daerah tingkat II Samarinda, nomor 1, tanggal 21 Januari 1988, ditetapkan hari jadi Kota Samarinda pada tanggal 21 Januari 1668 M. Samarinda dulunya merupakan wilayah kecil berada di didataran rendah tepi Sungai Mahakam dengan ciri khas permukiman diatas air berupa rumah rakit yang sama rendah yang akhirnya menjadi nama Kota Samarinda. Awal mulanya bulan Januari 1668 Samarinda menjadi tempat permukiman orang-orang Bugis Wajo dari kerajaan Gowa yang melarikan diri ke Kalimantan Timur setelah dikalahkan oleh *kompeni* Belanda. Atas kesepakatan dengan Raja Kutai, maka Kota Samarinda diberikan kepada orang-orang Bugis Wajo untuk usaha pertanian, perikanan dan perdagangan dengan perjanjian harus membantu kepentingan Raja Kutai (<http://bappeda.samarindakota.go.id/>).

Kota Samarinda saat ini sudah berkembang menjadi sebuah kota dengan kegiatan perekonomian kota yang cukup menonjol sebagai pusat perdagangan dan industri seperti halnya industri pengolahan rotan, kayu lapis (*plywood*), moulding, pengrajin kayu, batu bara, kelapa sawit dan masih banyak potensi lainnya. Kota ini merupakan ibukota Provinsi Kalimantan Timur yang merupakan salah satu dari 10 kabupaten/kota yang berada dalam wilayah Provinsi Kalimantan Timur. Sungai Mahakam membelah kota ini menjadi 2 (dua) bagian yaitu Samarinda Kota dan Samarinda Seberang. Pada koridor sungai ini berfungsi sebagai pintu gerbang masuk dari Kota Balikpapan. Kota Samarinda merupakan salah satu dari kawasan perkotaan tepi sungai sesuai dengan PP.47/97 Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional. Disini terdapat 516 kota andalan di Indonesia dan 216 kota yang merupakan kawasan perkotaan tepi air.

**Gambar 2**

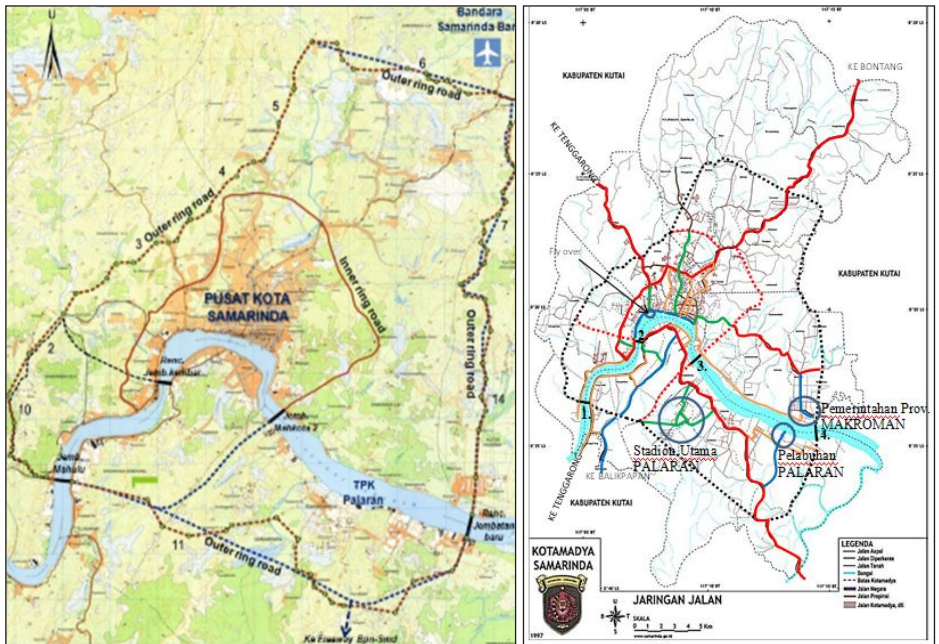
Tata letak Kota Samarinda di Kalimantan Timur, sumber: [www.google.co.id/maps](http://www.google.co.id/maps), 2014.



Kota Samarinda sebagai pusat pemerintahan ditetapkan sebagai salah satu pusat pertumbuhan dikarenakan kota ini mempunyai kelebihan dalam hal sarana perhubungan yang tidak dimiliki oleh wilayah lainnya. Kota Samarinda didukung oleh potensi wilayah hinterland dan prasarana perhubungan darat, sungai dan udara. Kota Samarinda terletak pada kawasan strategis dan mempunyai akses yang tinggi ditinjau dari letak jalur perhubungan. Kota Samarinda memiliki sejumlah kekhasan karakter yang tentunya bisa diakomodasi dengan baik agar momentum faktor-faktor perubahan/transformasi menghasilkan perpaduan yang optimal bagi perkembangan wilayah Kota Samarinda.

Dalam mengembangkan kota Samarinda tidak mengembangkan kota lama tapi harus mengembangkan kota-kota baru dengan pusat pengembangan baru yang terpisah dengan kota induk (kota lama). Adapun program pengembangan Kota Samarinda bertujuan untuk mewujudkan Kota Samarinda menjadi kota jasa, kota industri, perdagangan dan permukiman yang berwawasan lingkungan diuraikan berikut ini.





Dalam mengembangkan Kota Samarinda tidak mengembangkan kota lama tapi harus mengembangkan kota-kota baru dengan pusat pengembangan baru yang terpisah dengan kota induk (kota lama). Adapun program pengembangan kota Samarinda bertujuan untuk mewujudkan Samarinda menjadi kota jasa, kota industri, perdagangan dan permukiman yang berwawasan lingkungan diuraikan berikut ini.

#### A. Kota Lama

Adalah wilayah bagian Samarinda Kota berikut koridor Sungai Mahakam, merupakan awal Kota Samarinda ini tumbuh dan menjadi pusat kegiatan perekonomian kota dengan adanya

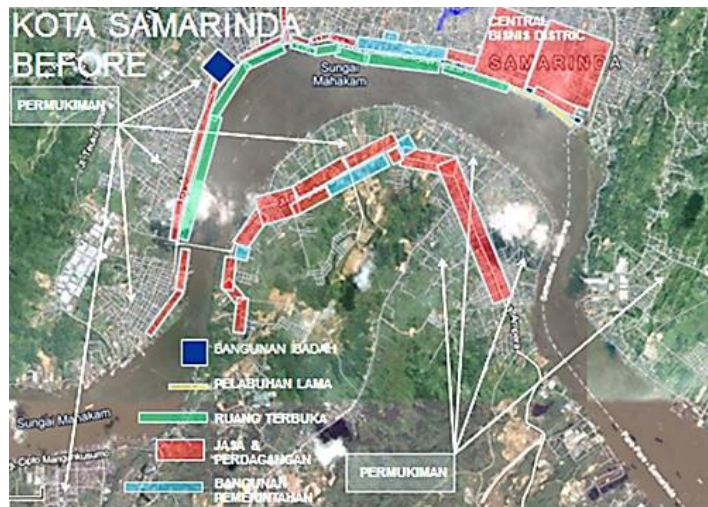
**Gambar 3**

Peta Rencana Jalan Poros dan Peta Jaringan Jalan kota Samarinda, sumber: Bappeda kota Samarinda, 2010.

CBD (Central Bisnis Distric). Pada wilayah kota lama ini oleh pemerintah provinsi dan pemerintah kota berkeinginan untuk mempertahankan apa yang ada dan mengembangkan daerah lain

untuk penambahan fasilitas perdagangan. Daerah ini sudah cukup padat intensitas kegiatannya yang terfokus pada perdagangan, jasa seperti pertokoan, perbankan, perkantoran swasta dan mempunyai kelengkapan fasilitas seperti pasar, dermaga atau pelabuhan penumpang.

**Gambar 4**  
Kota Samarinda saat ini  
Sumber: hasil modifikasi [www.google.com/earth](http://www.google.com/earth), 2014.



## B. Kota Baru.

Adalah mengembangkan daerah baru di bagian Selatan Samarinda yang mengarah ke wilayah Samarinda Seberang untuk dijadikan kota baru. Hal ini dilakukan dengan tujuan untuk menyeimbangkan pertumbuhan kota agar tidak terjadi pemusatan pengembangan kegiatannya di kota lama. Dengan

demikian diharapkan terjadi pengembangan kegiatannya dapat menyebar secara merata di seluruh wilayah Kota Samarinda.

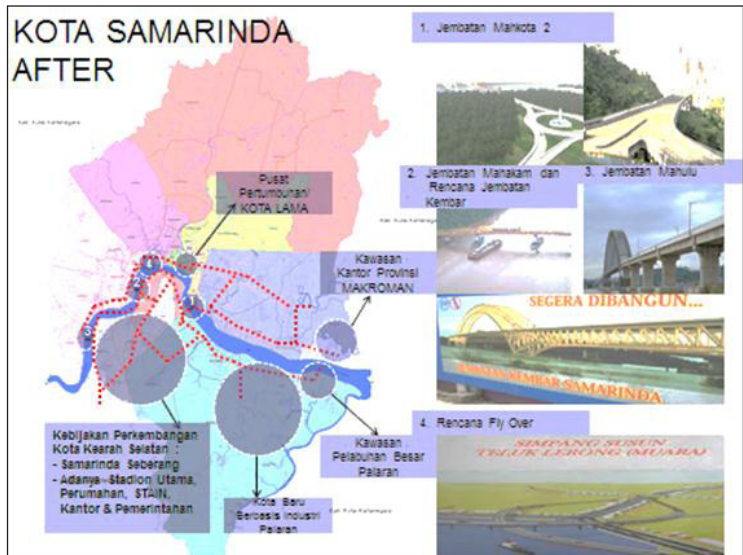
Adapun rencana pengembangan tersebut adalah :

1. Palaran sebagai kota baru (*New Town*) berbasis industri. Pemahaman kota baru atau *new town* disini adalah sebagai pusat pengembangan baru yang terpisah dengan induk kotanya. Daerah ini akan dikembangkan sebagai kota baru dengan spesifikasi industri yang menjadi basis kegiatan disini yang mengarahkan menjadi kota industri. Untuk menjadikan Palaran sebagai kota maka menurut Mirsa (2011) secara fisik sebuah kota harus tersedia tempat-tempat untuk pasar/pertokoan, parkir, sarana rekreasi dan sarana olah raga, dengan melihat potensi yang ada maka daerah ini sangat memenuhi persyaratan tersebut.
2. Makroman sebagai pusat kota pemerintahan Provinsi Kalimantan Timur.
3. Lempake sebagai kawasan pariwisata dan fungsi lindung.
4. Samarinda Ilir sebagai Central Bussines District (CBD) yang sebelumnya merupakan kawasan kota lama.
5. Pelabuhan besar peti kemas dan pelabuhan penumpang dipindah di daerah kecamatan Palaran/Bukuan yang sebelumnya berada di wilayah bagian Samarinda Kota.

Disini letak pengembangan kota pada bagian selatan Kota Samarinda dengan difasilitasi jembatan penghubung seperti Jembatan Mahakam dan Jembatan Mahulu serta rencana penambahan *fly over*, Jembatan Kembar Mahakam dan Jembatan Mahakam Kota 2 (dua).

Pada saat ini arahan pengembangan wisata di Kota Samarinda

**Gambar 5:**  
Kota Samarinda yang akan datang,  
sumber: Bappeda  
Kota Samarinda,  
2010



untuk wisata budaya ditempatkan pada permukiman Suku Dayak di Pampang. Untuk wisata alam dan agro ditempatkan pada air terjun di Tanah Merah. Berdasarkan RTRW Kota Samarinda untuk daerah wisata air ditempatkan pada sungai Karang Mumus dan khususnya Sungai Mahakam. akan dijadikan obyek rekreasi, tempat olah raga terbuka, pendukung rekreasi sekaligus sebagai fungsi konservasi terhadap kawasan sempadan sungai.

Menurut RTRW Samarinda disebutkan *urban design* atau perancangan kota merupakan bagian dari perencanaan kota yang mengarah ke bentuk arsitektural fisik kota. Beberapa bagian dari kota yang dapat menunjukkan segi arsitektural ini dapat berbentuk massa bangunan, penandaan kota, kawasan yang memiliki ciri dan karakteristik khusus dan beberapa elemen kota lainnya. Disini elemen-elemen *urban design* yang disebutkan

dalam RTRW Kota Samarinda berpedoman pada teori Lynch (1960). Bentuk-bentuk yang diangkat untuk mewakili konsep *urban design* di Kota Samarinda menurut RTRW Kota Samarinda adalah seni ukiran-ukiran Dayak yang terdapat pada bentuk atap, bentuk dinding/tiang dan lainnya. Selain itu Kota Samarinda memiliki maskot berupa pesut sejenis lumba-lumba air tawar yang hanya berada di Kalimantan Timur.

RTRW Samarinda menyebutkan Kota Samarinda akan dijadikan Kota Hijau (*Garden City*), artinya pemanfaatan lahan tidak hanya untuk kawasan terbangun (fisik) tapi perlu diimbangi dengan kawasan tidak terbangun dalam bentuk ruang terbuka dengan penerapan konsep-konsep landscape untuk mewujudkan Kota Hijau atau *Garden City* pada perencanaan:

1. Ruang Terbuka Sepanjang Sungai (Sempadan Sungai)  
Konsepnya diarahkan pada fungsi konservasi aliran sungai dan estetika yang bersifat aktif dengan memanfaatkan kawasan sempadan sungai untuk kawasan konservasi dan kegiatan lainnya yang mendukung fungsi sungai.
2. Ruang Terbuka Jalan Raya (Koridor)  
Konsepnya diarahkan pada bentuk-bentuk *boulevard* pada bagian tengah jalan dengan fungsi estetika, pelindung dari polusi udara dan suara dari kendaraan bermotor. Pada bagian pinggir diarahkan pada fungsi lindung bagi pejalan kaki maupun bangunan sekitarnya dengan tidak melupakan aspek estetika.
3. Ruang Terbuka untuk bangunan.  
Konsepnya diarahkan pada bangunan khususnya perkantoran dan komersial hanya pada fungsi estetikanya saja.
4. Ruang Terbuka Kota.  
Konsepnya diarahkan pada ruang terbuka yang memiliki skala

kota seperti alun-alun yang lebih diarahkan sebagai taman kota dengan sifat aktif. Hal ini dimaksudkan sebagai tempat berinteraksinya penduduk Kota Samarinda.

#### 5. Ruang Terbuka Khusus.

Konsepnya diarahkan pada ruang terbuka yang memiliki fungsi khusus sebagai fungsi konservasi, wisata dan lainnya. Sebagai contoh adalah daerah perlindungan pohon-pohon yang sudah tua dan langka, areal vegetasi heterogen kota di kampus Universitas Mulawarman, Kebun Raya Lempake, ruang terbuka yang berfungsi konservasi pada daerah-daerah patahan, tebing-tebing untuk monumen geologi dan lainnya.

Melihat kenyataan yang ada disebutkan dalam RTRW Kota Samarinda mengenai aspek *urban design* atau perancangan kota masih perlu digali lebih banyak lagi mengingat Samarinda belum memiliki ciri khas secara fisik. Disini masih sangat terpengaruh oleh kultur wilayah sekitarnya seperti Tenggarong sehingga tidak memiliki karakteristik yang khusus dalam pengembangan kotanya.

#### Gambar 6

Kota Samarinda dari atas Menara Islamic Centre.

Sumber: dokumentasi pribadi, 2018.





**Gambar 7**

Jembatan Mahkota 2 Samarinda.

Sumber: dokumentasi pribadi, 2018.

**Gambar 8**

Jembatan Mahakam dan progress jembatan Kembang Samarinda.

Sumber : dokumentasi pribadi, 2018.

**Gambar 9**

Jembatan Mahulu Samarinda.

Sumber : dokumentasi pribadi, 2018.

Kota Samarinda terbagi dalam 4 (empat) sub wilayah kota dan terbentuk dalam 14 (empat belas) BWK. Ada 7 (tujuh) BWK yang dilewati koridor sungai Mahakam yang akan mempengaruhi kebijakan penataan fisiknya. Pendekatan perencanaan kota terkait RTRW Samarinda mengarah pada penggunaan lahan kota. Sedangkan pendekatan perancangan kotanya mengarah pada teori Lynch (1960) mengenai elemen kota dan konsep kota Samarinda menjadi *Garden City* dengan cara mengolah ruang terbukanya dan sempadan sungainya agar bisa memenuhi syarat RTH (30 %).

**Gambar 10**

Aktifitas sekitar sungai Mahakam yang menunjukkan kota Samarinda sebagai kota sungai. Sumber: dokumentasi pribadi, 2018.

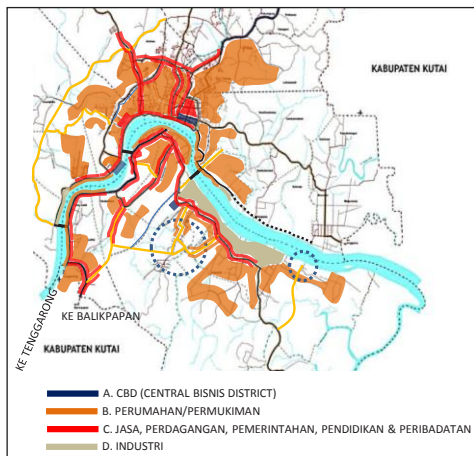


Secara keseluruhan bila disatukan semua kegiatan dan perletakan bangunan yang ada terkait dengan koridor Sungai Mahakam secara eksisting dapat dilihat pada peta berikut ini.

**Gambar 11**

Pengelompokan zona kegiatan eksisting.

Sumber: Bappeda Kota Samarinda dan hasil survey, 2014





## Kondisi terkini Kota Samarinda

### 1. Landmark

Secara umum ada beberapa bangunan yang mempunyai kualitas dan berperan sebagai landmark di koridor Sungai Mahakam dan menghadap ke sungai. Diantaranya terdapat pada beberapa bangunan pemerintahan dan masjid yang cukup mendominasi pada kawasan ini dengan memperhatikan karakteristik lingkungan seperti halnya ketinggian bangunan, GSB, KLB, BC, skala, tekstur, warna dan bentuk arsitekturnya termasuk keleluasaan jarak pandang bagi pejalan kaki maupun dari seberang Sungai Mahakam.

**Gambar 12**

Foto Bangunan Pemerintah, Rumah Jabatan Gubernur Kaltim – Lamin Etam (kiri), Kantor Gubernur Kaltim (kanan).  
Sumber: Dokumentasi pribadi, 2018.



**Gambar 13**

Foto Bangunan Pemerintah, Kantor BTN Kaltim (kiri), Kantor BI Kaltim (tengah). Kantor Polresta Kaltim (kiri)  
Sumber: Dokumentasi pribadi, 2018.



**Gambar 14**

Foto Masjid Pinggir Sungai, sumber: Dokumentasi pribadi, 2018.



Secara khusus pada koridor sungai ini terdapat bangunan baru berupa Islamic Centre, Hotel Harris dan Big Mall dengan skala bangunan yang monumental menjadi ikon kota dikarenakan bentuknya yang arsitekturalnya yang sangat berbeda dengan lainnya dan sangat menonjol bila dilihat dari seberang sungai baik siang maupun pada malam hari yang bisa menjadi *landmark* yang cukup favorit saat ini.

**Gambar 15**

Foto *landmark*  
Islamic Centre.

Sumber:  
[www.skyscrapercity.com](http://www.skyscrapercity.com),  
[www.blogspot.com](http://www.blogspot.com),  
2014.



**Gambar 16**

Foto *landmark*  
Bigmall.

Sumber:  
[www.bigmall.co.id](http://www.bigmall.co.id),  
2014, dokumentasi  
pribadi, 2018



**Gambar 17 :**

Foto Hotel Harris.

Sumber :  
dokumentasi  
pribadi, 2018.



Koridor Sungai Mahakam ini cukup panjang jangkauannya sehingga sangat memerlukan kebutuhan beberapa landmark baru untuk mengimbangi keberadaan *landmark* yang sudah ada sebelumnya untuk pencapaian identitas Kota Samarinda sebagai kota sungai secara menyeluruh dan merata sepanjang koridor sungai tersebut. Dengan demikian saat ini perlu mendapatkan lahan-lahan yang berada pada batas koridor Sungai Mahakam di Kota Samarinda yang dirasa mempunyai potensi untuk dikembangkan menjadi *landmark* lainnya.

## 2. Lahan tidur

Pada kondisi perekonomian dewasa ini banyak industri hilir berupa industri pengolahan kayu berupa pabrik *plywood* atau pabrik kayu lapis yang menghentikan operasionalnya mulai sekitar tahun 2000 sampai sekarang. Hal ini dikarenakan adanya pasokan bahan baku yang berasal dari industri hulu mulai berkurang dan ijin HPH sudah tidak bisa diperpanjang lagi. Dilain hal harga kayu lapis di dunia menurun cukup drastis mengakibatkan banyaknya industri pengolahan kayu lapis tutup. Disamping itu terdapat lokasi pelabuhan kota dan pelabuhan peti kemas yang sekarang ini sudah ada rencana dan realisasi pentahapan relokasi ke daerah Samarinda Seberang. Pada 3 (tiga) tahun mendatang areal ini juga akan menjadi lahan tidur karena belum ada perencanaannya ke depan. Hal ini juga terjadi pada lahan yang berada didekat pelabuhan peti kemas yang pernah berfungsi sebagai Bioskop atau Cinepleks yang sekarang ini tidak terdapat kegiatannya sama sekali.

Beberapa lokasi di sepanjang koridor Sungai Mahakam baik pada wilayah Samarinda Kota maupun Samarinda Seberang terdapat lahan tidur yang dulunya dipakai sebagai pabrik kayu lapis yang sudah tidak beroperasi lagi. Lahan tidur ini cukup luas dan sudah beberapa tahun dibiarkan saja dan lokasinya cukup strategis terhadap pemandangan kearah Sungai Mahakam.

**Gambar 18**

Pelabuhan sungai dan bioskop non operasional.

Sumber: dokumentasi pribadi, 2018.

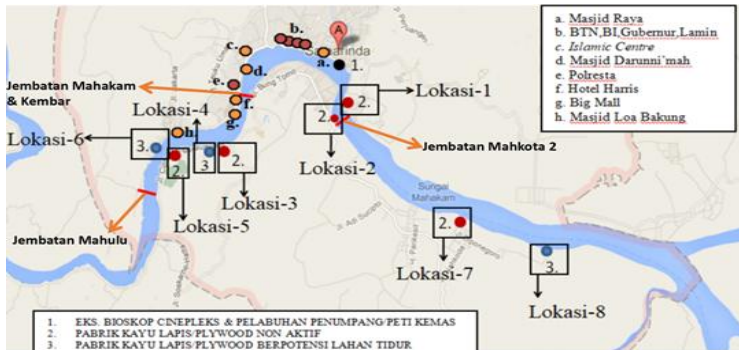


Dengan demikian lahan tidur yang ada ini berpotensi untuk dikembangkan sebagai *landmark-landmark* baru untuk menunjukkan identitas Kota Samarinda secara keseluruhan sebagai kota sungai.

**Gambar 19**

Tata letak lahan tidur/yang berpotensi lahan tidur di koridor sungai Mahakam diperbandingkan dengan letak bangunan *landmark*.

Sumber : [www.google.co.id/maps](http://www.google.co.id/maps), 2014 dan hasil survey, 2014, 2018.



Kondisi riil sekarang lahan berupa pabrik kayu lapis/*plywood* dapat diuraikan berdasarkan letaknya pada peta situasi Kota Samarinda diatas sebagaimana berikut di bawah ini :

### Lokasi-1

Pabrik ini dulunya dilengkapi dengan seluruh prasarana penunjang yang cukup memadai. Semenjak tahun 2005 pabrik ini mengalami masa krisis dan mulai mengurangi karyawannya

sampai tahun 2008 sudah tidak beroperasi lagi. Perlahan fisik bangunan-bangunan yang ada mulai dibongkar dan dijual kepada pihak luar. Lahan pabrik ini cukup luas dan cukup strategis letaknya dengan jangkauan landmark yang sudah ada. Pada tepi sungai belum ada jalan tembus menyusuri mengarah ke lokasi ini. Untuk mencapai lokasi ini dicapai dari arah darat atau belakang sungai melalui jalan lingkungan dari jalan kota.



**Gambar 20**

Lokasi-1 pabrik kayu lapis/plywood.

Sumber: dokumentasi pribadi, 2018.

### Lokasi-2

Lokasi pabrik ini berseberangan dengan lokasi-1 dan agak mendekati dengan jembatan Mahkota 2 (dua). Pabrik ini operasionalnya menjadi satu manajemen dengan lokasi-1 dan kondisinya sama termasuk waktu saat berakhir operasional kegiatannya.



**Gambar 21**

Lokasi-2 pabrik kayu lapis/plywood.

Sumber: dokumentasi pribadi, 2018.



### Lokasi-3

Pabrik ini sudah lebih dulu tidak beroperasi lagi semenjak tahun 2000 lebih dan parasarana penunjangnya masih tidak selengkap pada lokasi-1 dan lokasi-2 yang dikelola dulunya oleh pihak swasta lainnya. Tepi sungai depan pabrik ini dipakai kegiatan dok kapal.

#### Gambar 22

Lokasi-3 pabrik kayu lapis/plywood.

Sumber : dokumentasi pribadi, 2018.



### Lokasi-4

Lokasi pabrik ini berdekatan sekali dengan lokasi-3 dan masih beroperasi secara rutin dan memanfaatkan tepi sungai depan pabrik untuk kegiatan bongkar muat log kayu dan keperluan lainnya. Pabrik ini pengelolaannya oleh pihak swasta selain lokasi-3 meskipun letaknya berdekatan tapi pengelolaannnya berbeda. Tahun-tahun mendatang akan berpotensi menjadi lahan tidur bila tidak dilakukan pengalihan kegiatan lainnya.

#### Gambar 23

Lokasi-4 pabrik kayu lapis/plywood.

Sumber : dokumentasi pribadi, 2018.



### Lokasi-5

Pabrik ini dikelola oleh pihak swasta lainnya dan sudah lama tidak beroperasi hampir bersamaan waktunya dengan lokasi-3. Semenjak itu pemilik mengalihkan fungsi sebagian lahan untuk pasar dan sebagian lagi untuk dibangun beberapa ruko yang dijual kepada masyarakat kota.

### Lokasi-6

Pabrik ini pada tahun 2014 berdasarkan tinjauan survey masih beroperasi kegiatannya. Tinjauan terakhir tahun 2018 ini sudah tidak operasional lagi dan banyak fisik bangunan yang dibongkar dan cenderung menjadi lahan kosong. Kondisi geografi lahan ini cukup potensial dan masih belum adanya jalan tembus menyusuri tepi sungai untuk mencapai ke lokasi ini. Pencapaian jalan lingkungan dan jalan kota menuju jembatan Mahulu dengan cara melintasi daerah berbukit mengitari lokasi ini. Lahan ini juga cenderung menjadi lahan tidur untuk tahun-tahun mendatang dan memenuhi kriteria untuk dijadikan *landmark*.

#### Gambar 24

Lokasi -4,-5 & -6  
pabrik kayu  
lapis/plywood,  
sumber:  
dokumentasi pribadi,  
2018



**Lokasi-7**

Pabrik ini di bawah naungan satu manajemen dengan lokasi-1 dan lokasi-2. Dengan demikian masa operasional dan kondisi fisik bangunannya sama dengan lokasi tersebut.

**Lokasi-8**

Pabrik ini sampai sekarang masih beroperasi dengan baik untuk kegiatannya dalam pengolahan kayu lapis. Kondisinya sama dengan lokasi-4 mengingat tahun-tahun berikutnya dalam jangka 5-10 tahun akan berpotensi menjadi lahan tidur.

Semua lahan tidur diatas maupun lahan yang berpotensi nantinya menjadi lahan tidur merupakan asset yang sangat baik pada masa mendatang. Hal ini untuk menindak lanjuti kepentingan pemerintah daerahnya dalam mengembangkan kota secara fisik yang tentunya berdasarkan RTRW Kota Samarinda yang sudah disusun secara matang maupun perencanaan pengembangan wilayah lainnya. Kemudian pemerintah perlu melibatkan pihak investor swasta agar bisa melakukan kerjasama yang saling menguntungkan dengan pihak-pihak swasta yang memiliki asset tanah tersebut yang saat ini menjadi lahan tidur.

Pada jangka menengah tahun ke 5-10 ini aset lahan tidur yang memungkinkan bisa menjadi landmark adalah lahan tidur yang dulunya merupakan pabrik kayu lapis/*plywood*. Sedangkan lahan tidur yang dulunya dipakai bioskop karena dekat dengan lokasi pelabuhan penumpang dan pelabuhan peti kemas yang saat ini masih berada di kota, perlu menunggu operasional pelabuhan sampai benar-benar sudah pindah ke daerah Palaran. Dengan demikian lokasi ini menjadi suatu kawasan yang menyatu untuk dikembangkan menjadi suatu kawasan yang spesifik nantinya mengikuti RTRW Kota Samarinda sebagai landmark dengan dikombinasi ruang terbuka yang cukup luas untuk kepentingan publik.



Hal mendesak disini adalah keperluan untuk mengimbangi *landmark* yang sudah ada agar seimbang dengan kawasan koridor Sungai Mahakam yang cukup luas ini memerlukan lahan tidur dari pabrik-pabrik yang ada ini. Lokasi yang paling ideal yang bisa dijadikan *landmark-landmark* baru adalah lokasi-1 dan lokasi-2.



**Gambar 25**

Perimbangan letak lahan tidur yang dijadikan *landmark* dengan letak *landmark* yang khusus dan menonjol.

Sumber: plot peta Bappeda Samarinda, 2010.

Lokasi ini memenuhi syarat untuk dijadikan *landmark* dikarenakan beberapa hal:

1. Jangkauan jarak letak lokasinya dekat dengan jembatan penghubung.
2. Luasan lahan cukup luas untuk dikembangkan menjadi ruang luar berupa pengaturan letak dermaga bersama prasarana lansekapungnya untuk meningkatkan dan mengembangkan wisata dan transportasi air.
3. Jarak *landmark-landmark* baru dengan *landmark-landmark* khusus yang menonjol saat ini cukup proporsional dan jauh mengimbangi luasan kawasan koridor Sungai Mahakam.
4. *Landmark-landmark* baru akan mengimbangi bentuk *landmark-landmark* yang lama baik yang bersifat umum

maupun khusus atau yang menonjol. Hal ini ini agar ada keserasian bentuk antara bangunan futuristik, simbolik semiotik untuk masjid atau tempat ibadah dan arsitektur lokal seperti yang sudah digaris bawahi dalam RTRW Kota Samarinda. Secara keseluruhan nantinya tercapai bentukan bangunan yang harmoni dan selaras dengan lingkungannya.

### Permasalahan Kota Samarinda

Kota Samarinda terutama pada koridor Sungai Mahakam layak untuk dipikirkan penataannya sebelum terlanjur menjadi kawasan kumuh dan menjadi tidak teratur. Hal ini sangat perlu dilakukan penataan koridornya dikarenakan beberapa hal berikut ini :

- Perkembangan fisik kota Samarinda saat ini cenderung tidak terarah dan tidak seimbang pertumbuhan kotanya pada kedua tepi sungai. Pada satu sisi tepi sungai di bagian wilayah Samarinda Kota sebagian besar sudah tertata tepi sungainya, namun pada satu sisi tepi sungai terutama dibagian wilayah Samarinda Seberang masih belum sama sekali tertata dengan masih adanya permukiman, kegiatan galangan kapal, tambatan kapal (*tug boat*) penarik ponton batu bara, penumpukan log kayu, kegiatan bahan bangunan seperti pasar dan sejenisnya serta tempat parkir alat berat.

#### Gambar 26

Kondisi koridor sungai Mahakam pada sisi Samarinda Kota,

Sumber : [www.skyscrapercity.com](http://www.skyscrapercity.com), 2014.





**Gambar 27**

Kondisi koridor sungai Mahakam pada sisi Samarinda Kota di depan kantor gubernur Kaltim.  
Sumber : dokumentasi pribadi, 2018.



**Gambar 28**

Kondisi koridor Sungai Mahakam pada sisi Samarinda Seberang di depan Kantor Gubernur Kaltim.

Sumber : dokumentasi pribadi, 2018.



- Samarinda mempunyai kekhasan daerah yang spesifik dengan adanya penduduk asli Dayak Banuaq yang banyak memberikan inspirasi bentuk, warna dan motif ukirannya yang cukup unik. Bentuk arsitektur lokal ini diterapkan pada beberapa bangunan pemerintah yang berada pada koridor sungai yang memberikan identitas tersendiri yang perlu menjadi contoh untuk dikembangkan pada bangunan lainnya yang belum teratur di sekitarnya yang mempunyai potensi sebagai *landmark*.

**Gambar 29**

Foto Rumah Lamin di desa Pampang, Motif Warna Khas Pakaian Adat Dayak, sumber: [www.blogspot.com](http://www.blogspot.com), 2014.



- Pada koridor sungai ini terdapat bangunan baru berupa Islamic Centre dan Big Mall dengan skala bangunan yang monumental menjadi ikon kota dikarenakan bentuk khas arsitekturalnya yang sangat berbeda dengan lainnya dan sangat menonjol bila dilihat dari seberang sungai baik siang maupun pada malam hari. Hal ini perlu didukung penataan fisik koridor sungainya agar bisa menunjukkan identitas kota Samarinda dan menyatu dengan lingkungannya dan diimbangi dengan pembuatan beberapa landmark baru agar identitas pada koridor bisa merata, harmonis dan selaras dengan lingkungannya.

### Tantangan kedepan

### Konsep Kota Samarinda sebagai kota air

Dengan adanya Sungai Mahakam yang membelah Kota Samarinda merupakan wujud karakter kota air. Di dalam penataan fisiknya harus mengoptimalkan potensi sungainya agar menunjukkan karakter Kota Samarinda dengan mengembalikan fungsinya untuk kepentingan:

- Dermaga
- Jalan
- Jembatan
- Ruang terbuka sebagai tempat wisata dan menunjukkan kota Samarinda sebagai *garden city*

Konsep desain makro Kota Samarinda bisa diwujudkan dengan cara menciptakan bentuk tatanan fisik koridor Sungai Mahakam yang dinamis dengan mengikuti sifat air berupa biasan air atau riak air berbentuk lingkaran yang menimbulkan gerakan kontinyu atau menerus yang memberikan sifat dinamis.

Untuk mewujudkan identitas kota dalam konsep desain secara mikro, maka perlu memanfaatkan penggunaan elemen fisik kota menurut Lynch (1960). Salah satu elemen tersebut adalah *landmark* selain 4 elemen lainnya (*pathways, nodes, district* dan *edge*). Penggunaan *landmark* baru dimaksudkan agar secara keseluruhan tercipta lingkungan yang memberikan kesan harmonis, komunikatif dan aktif karena karakteristik pada koridor sungai merupakan perpaduan antara areal jasa-perdagangan dengan perkantoran, perumahan dan permukiman.

### **Rencana Pemanfaatan Lahan Tidur sebagai *Landmark***

Semua lahan yang berpotensi sebagai lahan tidur baik untuk saat sekarang maupun di waktu mendatang perlu dimanfaatkan sebagai *landmark-landmark* baru. Perletakan lahan tidur ini cukup berjauhan satu sama lain dan bila dijadikan *landmark* dengan

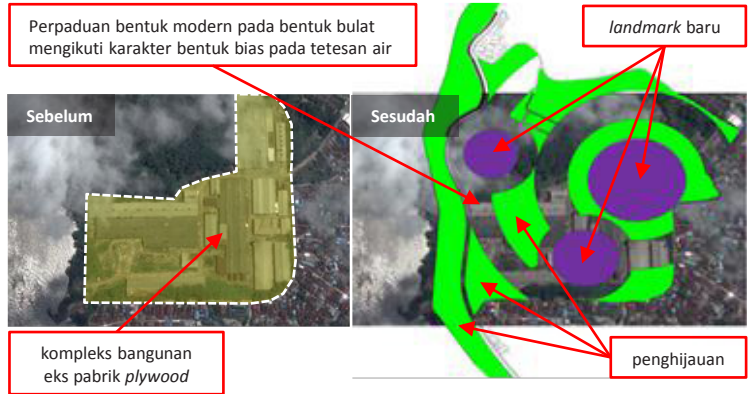
pemakaian skala bangunan yang memadai dapat membentuk *sky line* kota sepanjang koridor Sungai Mahakam. *Landmark* pada lahan tidur ini bisa dibuat dalam berbagai fungsi kegiatan baik sebagai kompleks pertokoan, areal perbelanjaan, pasar modern, taman kota dan fasilitas lainnya yang bersifat publik.

#### **Gagasan dan ide inovatif dalam mengembangkan *landmark***

Dalam membuat bentuk *landmark* perlu menciptakan karakter kota sungai pada bentuk tatanan fisik koridor Sungai Mahakam yang dinamis dengan mengikuti sifat air berupa biasan air atau riak air berbentuk lingkaran yang menimbulkan gerakan kontinyu atau menerus yang memberikan sifat dinamis. Hal ini dapat diterapkan pada contoh arahan desain pada beberapa lahan tidur khususnya untuk lokasi-1 dan lokasi-6 yang dimanfaatkan sebagai *landmark* seperti berikut ini :

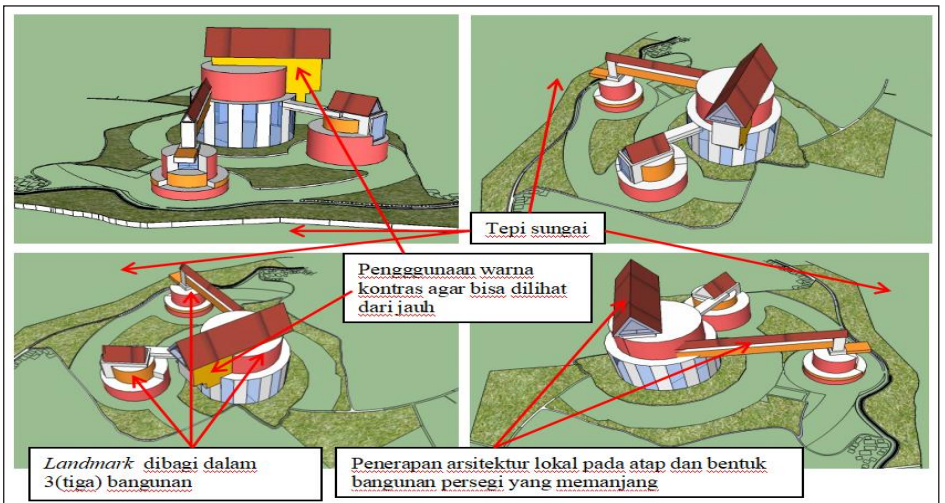
- A. Lokasi-1 pada daerah Selili dibuat *landmark* baru dengan memanfaatkan eks pabrik *plywood* yang sudah tidak beroperasi lagi dan untuk menghindari kondisi lahan tidur. Disini berfungsi sebagai bangunan bisnis, areal perbelanjaan dan hotel untuk mengimbangi *landmark* pada CBD-Big Mall. Bentuk bangunan menggunakan bentuk modern dengan bentuk bulat menyesuaikan bentuk bias air dan perpaduan dengan arsitektur lokal untuk menonjolkan potensi daerah dan menunjukkan identitas kotanya.
- B. Pada lokasi-6 dimulai dengan membuat jalan poros baru pada titik lokasi di Jalan K.H.Mas Mansyur yang masuk pada areal pabrik *plywood*/kayu lapis yang sekarang masih menghabiskan masa waktu ijin operasionalnya yang tidak akan diperpanjang lagi dan mempunyai potensi sebagai *landmark* baru pada waktu yang akan datang.





**Gambar 30**  
Pemanfaatan lahan tidur di Selili.  
Sumber : Gagasan ide pribadi, 2015

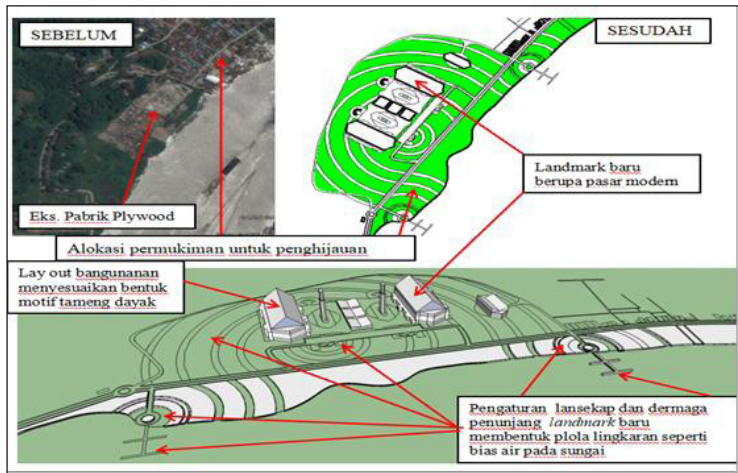
**Gambar 31**  
Visualisasi 3D pemanfaatan lahan tidur di Selili.  
Sumber : Gagasan ide pribadi, 2015



**Gambar 32**

Pemanfaatan lahan tidur di Jalan K.H. Mas Mansyur.

Sumber : Gagasan ide pribadi, 2015



## Kesimpulan

Lahan tidur perlu dimanfaatkan sebagai *landmark* untuk menunjukkan identitas kota dan meningkatkan nilai lahan tidur itu sendiri agar keberadaanya tidak merusak estetika penataan kotanya. Selain itu lahan tidur sebagai *landmark* akan menjadi kawasan *capital investment* yang akan mempengaruhi pertumbuhan ekonomi semakin meningkat bagi Kota Samarinda.

## Ucapan Terima kasih

Diucapkan terima kasih untuk Tim Editor yang memberikan kesempatan untuk dapat dimuat dalam penerbitan buku berjudul Antologi Kota Indonesia, segenap civitas akademika UNU Kaltim, Ketua dan Pengurus Provinsi IAI Kaltim periode 2017-2020 yang banyak memberikan dukungan penuh, bapak Ir. M. Faqih MSA, PhD dan ibu Prof. Ir. Endang Titi Sunarti BD.



## Kepustakaan

### Buku

- Ashihara, Yoshinobu, (1983), *Exterior Design in Architecture*. Merancang Ruang Luar, Terjemahan Gunadi, Sugeng, ITS Surabaya.
- Cullen, Gordon, (1961), *Townscape*, The Architectural Press, London.
- Darjosanjoto, Endang TS, (2006), *Penelitian Arsitektur di Bidang Perumahan dan Permukiman*, Cetakan pertama, ITS press, Surabaya.
- Kostof, Spiro, (1991), *The City Shaped Urban Pattern and Meanings Through History*, Thames and Hudson Ltd, London.
- Krier, Rob, (1979), *Urban Space*, Academy edition, London.
- Lynch, Kevin, (1960), *The Image of The City*, MIT Press, Cambridge.
- Lynch, Kevin, (1976), *Managing The Sense Of The City*, MIT Press, Cambridge, Mass, London.
- Ministry for the Environment, (2006), *Urban Design Toolkit Third Edition*, Ministry for The Environment, New Zealand.
- Mirsa, Rinaldi, (2012), *Elemen Tata Ruang Kota*, Cetakan pertama, Graha Ilmu, Yogyakarta.
- Moor, Malcolm and Rowland, Jon, (2006), *Urban Design Future*, Routledge, USA and Canada.
- Soetomo, Soegiono, (2013), *Urbanisasi dan Morfologi, Proses Perkembangan Peradaban dan Wadah Ruangnya Menuju Ruang yang Manusiawi*, Edisi kedua, Cetakan pertama, Graha Ilmu, Yogyakarta.
- Shirvani, Hamid, (1985), *The Urban Design Process*, Van Nostrand Reinhold Company, Inc. Canada.
- Spreiregen, D. Paul, (1965), *Urban Design: The Architecture of Towns and Cities*, McGraw-Hill Book Company, USA.
- Yunus, Sabari Hadi, (2002), *Struktur Tata Ruang Kota*, Cetakan ke 3, Pustaka Belajar, Yogyakarta.
- Zahnd, Markus, (2006), *Perancangan Kota Secara Terpadu-Teori Perancangan Kota dan Penerapannya*, Cetakan ke-2, Kanisius, Yogyakarta.

### Artikel dari Jurnal

- Faqih, Muhammad dan BD, Endang Titi Sunarti dan Rochdi, Edith Abram, (2016), Penataan Distrik Berkarakter Kota Sungai di Makroman Samarinda, *Jurnal Berkala Ilmu Ekonomi-Neo Bis*, 10(1), 91-104.
- Moudon, Anne V, (1997), "Urban Morphology as an Emerging", *Interdisciplinary Field, Urban Morphology*, vol.1, 3-10.
- Rochdi, Edith Abram, (2017), Penataan Ruang Terbuka Bigmall Samarinda Agar Berkarakter Kota Sungai, *Jurnal Riset Kaltim*, vol.5(2), 155-168.

### Tesis

- Rochdi, Edith Abram, (2015), Penataan Koridor Sungai Mahakam di Kota Samarinda, Kalimantan Timur, Tesis Program Pascasarjana Bidang Keahlian Perancangan Kota Jurusan Arsitektur FTSP ITS Surabaya.

### Web Page

- Anthony (1986), Teori Perencanaan dan Perancangan Kota, dari [id.scribd.com/doc/24151941/Teori-an-Dan-Perancangan-Kota.htm](http://id.scribd.com/doc/24151941/Teori-an-Dan-Perancangan-Kota.htm), diakses pada tanggal 10 Februari 2015.
- Bappeda Samarinda, (2013), Sejarah Kota Samarinda, dari <http://bappeda.samarindakota.go.id/sejarah.php>, diakses pada tanggal 07 Januari 2013.
- Bappeda Samarinda, (2013), Progres RTRW Provinsi Kalimantan Timur, dari <http://www.bappeda.kaltim.RTRWP.Publish.co.id>, diakses pada tanggal 27 Juni 2013.
- Pemerintah Samarinda Kota, (2002), Revisi Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kota Samarinda Tahun 1994-2004, dari <http://www.perpustakaan bappenas.go.id>, diakses pada tanggal 9 Maret 2014.
- Parsons, Adam, (2010), Site : Serial Views, dari [adamparsonsdignthesis.blogspot.com/2010/12/site-serial-views.html](http://adamparsonsdignthesis.blogspot.com/2010/12/site-serial-views.html), diakses pada tanggal 24 Februari 2015.

- Pemerintah Samarinda Kota, (2011), Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kota Samarinda Tahun 2011-2031, dari <http://www.scribd.com/document/329594606/perda-RTRW-kota-Samarinda>, diakses pada tanggal 9 Juli 2018.
- Pemerintah Samarinda Kota, (2014), Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kota Samarinda Tahun 2014-2034, dari <http://www.scribd.com/doc/236866612/Peraturan-Daerah-Kota-Samarinda-Nomor-2-Tahun-2014>, diakses pada tanggal 12 Juli 2018.



# Menata akustik Kota Tepi Air Sungai (KTAS)

Sunarto Sastrowardojo, Fajar Alam

299

*Akustik perkotaan terbuka yang lazim disebut akustik lingkungan menjaga penghuni kota terhadap banyak hal. Dari serangan endemik urban deseas hingga hilangnya pendengaran. Akustik lingkungan juga menjamin kenyamanan dan penetrasi kebisingan yang masih diabaikan banyak orang. Vegetasi dan ruang terbuka hijau (RTH) Kota Samarinda didominasi pohon asing yang bukan endemik Kalimantan Timur. Kota ini harusnya ditumbuhi kademba, bayur, ulin, bengkirai dan ynometra ramiflora, bukan trembesi dan sono keling.*

Samarinda yang tumbuh dari perkampungan kuno, menjadi Kota Besar di Kalimantan Timur, dalam catatan, dimulai sejak Abad ke 13. Samarinda, dikenal sebagai Kawasan Kota Tepi Air Sungai (KTAS) merupakan bagian dari sistim politik pemerintahan Kerajaan Kutai Kartanegara (1300-1844), Kerajaan Banjar (1546-1700, pemerintah Hindia Belanda (1844-1942 dan 1945-1949, pemerintahan Militer Jepang 1942-1945 dan pemerintahan Republik Indonesia sejak 1950 hingga sekarang, berkembang pesat.

Kerajaan Kutai merupakan daerah taklukan, *vasal* dari Kerajaan Banjar yang semula bernama Kerajaan Negara Dipa ketika dipimpin oleh Maharaja Suryanata yang sezaman dengan Kerajaan Majapahit pada abad 14-15 Masehi.

Saat ini Kota Samarinda, memiliki wilayah seluas 718 kilometer persegi dengan 10 Kecamatan dan 53 kelurahan. Ibukota Provinsi Kalimantan Timur ini dihuni oleh 805.688 jiwa.

Saat ini Samarinda tengah bergerak dari kawasan kumuh berelevasi rendah dari permukaan sungai terbesar di Indonesia ini menuju kota nyaman huni. Revitalisasi anak Sungai Mahakam, Sungai Karang Mumus dan Sungai Karang Asam Besar sepanjang 34,7 kilometer yang membelah Kota Samarinda dilakukan secara terpadu bahkan Karang Mumus dalam RKPd Kota Samarinda

memperoleh prioritas pada tahun anggaran 2018-2019 untuk membangun, 1.250 meter turap di Karang Mumus.

Restorasi bantaran sungai, pembebasan lahan, utilitas kota hingga vegetasi lokal dan berkurangnya ruang terbuka hijau bahkan menyusutnya hutan dalam kota membuat Kota Tepian ini makin bising. Setidaknya lima komponen akustik lingkungan yang dapat memberikan kontribusi bagi tereduksinya kebisingan.

Kebisingan akibat aktivitas kehidupan kota Samarinda, telah melewati ambang baku mutu yang sudah membahayakan kesehatan telinga hingga metabolisme bioritmik manusia. Sayangnya warga ibukota Provinsi Kalimantan Timur ini tidak peduli, mungkin dianggap, gangguan kebisingan ini tidak langsung menyebabkan kesakitan yang cepat dapat dirasakan.

Upaya untuk mengurangi intensitas kebisingan yang didominasi pergerakan lalu lintas, aktifitas pabrik dan pekerjaan konstruksi jembatan Mahakam belum dianggap sebagai prioritas. Padahal, secara pelan tetapi pasti, gangguan kebisingan memengaruhi kesehatan, di antaranya gangguan hilang atau turunnya pendengaran, tinitus, gangguan kardiovaskular seperti vasokonstriksi, hipertensi, serta penyakit jantung iskemik.

Lingkungan dengan kebisingan yang tinggi bisa menyebabkan stres, mudah marah, migrain, gangguan depresi, dan gangguan psikologis lain seperti stres emosional (Ardini S Raksanagara, 2017). Gangguan kebisingan diprioritaskan manakala tingkat kesejahteraan masyarakat meningkat. (Wisnu Eka Yulyanto-KLH, 2014).

Berdasarkan Keputusan Menteri Negara Lingkungan Hidup Nomor 48 Tahun 1996, ambang baku mutu kebisingan lingkungan dalam kota ditentukan 55 desibel (dB). Sementara dari sejumlah titik pengukuran secara acak tiga kali di titik yang sama pada jam

yang sama di dalam Kota Samarinda, tingkat kebisingannya, pada siang hari rata-rata  $70 \text{ dB}$  dan pada malam hari  $60 \text{ dB}$ . (lihat tabel 1).

No	Lokasi-Area Pengukuran	Siang (dB)	Malam (dB)
1	Ruang Rapat Gubernur Kaltim	59	-
2	Ruang Kepala Dinas Lingkungan Hidup	58	-
3	Masjid Al-Hidayah	67	57
4	Rumah Sakit Dirgahayu	57	55
5	RSU AW Syachranie	56	55
6	Taman Samarendah	70	68
7	Lapangan Parkir Bank Kaltim	70	56
8	Samarinda Convention Centre	68	66
9	Kompleks Pergudangan, Sei Kunjang	74	66
10	Kompleks Perumahan Villa Tamara	58	55

**Tabel 1**  
Pengukuran  
kebisingan di pusat  
Kota Samarinda

Bangunan pemerintah dan swasta, termasuk distrik bisnis masih abai atas bahan bangunan peredam bising. Bahan peredam kebisingan nontransparan di antaranya dari alwa, batako, bata merah dengan desain bentuk konvensional dan *arrow* tergolong langka ditemui di Samarinda.

Peredam bising dapat pula berupa penghalang alami dan penghalang buatan. Penghalang alami biasanya menggunakan berbagai kombinasi tanaman dengan gundukan tanah, sedangkan penghalang buatan dapat dibuat dari berbagai bahan seperti panel beton, akrilik, kayu, aluminium, dan bahan lain.

Penggunaan gundukan, harus sesuai karakter tanah dan topografi daerah. Gundukan merupakan peredam paling efektif untuk semua frekuensi bila memiliki tebal hingga 3 meter. Gundukan juga bersifat menyerap sehingga meminimalis refleksi suara dan propagasi suara. Kelemahan dari cara ini adalah memerlukan lahan yang cukup luas yang biasanya diabaikan oleh swasta

karena bernilai jual tinggi di kawasan perkotaan.

Bangunan Peredam Bising (BPB) dengan material lain yang ditempatkan di atas gundukan dan ditutupi pepohonan lebih efektif menahan bising. Untuk mencapai kinerja memadai, bahan yang digunakan sebagai peredam sebaiknya memiliki rasio berat-luas minimum 20 kilogram per meter persegi. Secara teknis, BPB dapat menurunkan kebisingan 10-15 *dB* untuk memotong jalur perambatan gelombang suara dari sumber penerima.

Untuk membangun *noise barrier*, BPB setiap penambahan 1 meter ketinggian di atas jalur perambatan gelombang, deru mesin kendaraan bermotor dan pabrik, dapat menurunkan kebisingan 1,5 *dB* dengan penurunan maksimum 20 *dB*.

Prinsip kerjanya, BPB mereduksi bunyi atau suara dari aktivitas lalu lintas kendaraan, baik dengan menyerap, memantulkan, mentransmisi atau memaksa bunyi merambat atau membelok pada arah yang lebih jauh. Dalam merancang BPB, perlu mempertimbangkan keselamatan pengguna jalan yang berkaitan dengan jarak pandang dan ketahanan konstruksi terhadap benturan.

Perlu dipertimbangkan pula bangunan di sekitarnya, seperti saluran drainase. Stabilitas konstruksi dan usia layanan diupayakan mencapai 15-20 tahun. Tujuan perancangan BPB bukan hanya terbatas pada penurunan tingkat kebisingan dan estetika, tetapi juga mempertimbangkan aspek lain seperti keselamatan dan pemeliharaan.

Batako paling efektif mereduksi bising hingga 13 *dB*. BPB berbahan transparan plexiglass bisa menjadi alternatif mengganti BPB berbahan batako dan bata dengan nilai reduksi 11 *dB*. BPB dengan bahan vegetasi bambu tak efektif mereduksi bising karena hanya punya nilai reduksi 3 *dB*. Namun vegetasi lokal



seperti singkuang, putat, rengas, rambai padi, pulau, ipil, bengalon, bamban, rumbia, kabuau, kariwaya, bayur, dan ynometra ramiflora mampu mereduksi hingga 16 desibel, terutama untuk kawasan perkotaan tepi sungai dengan kelembaban udara berkisar antara 75-83 persen.

Bahan metal, kaca yang banyak digunakan pada bangunan bangunan berlantai banyak tidak efektif sebagai bahan peredam bising, apalagi mereduksi kebisingan frekuensi rendah. Setidaknya ada lima komponen peredam kebisingan yang ke lima-limanya dapat diadakan oleh Kota Samarinda, yakni;

#### **a. Vegetasi dan RTH**

Perkembangan sarana dan prasarana publik di kawasan padat penduduk di pusat kota (meliputi perumahan, perkantoran, area rumah toko, pusat perbelanjaan, swalayan, pergudangan, bengkel, workshop, jalan raya, gang yang berangsur permukaannya disemen dan sebagainya) membuat kawasan terbuka hijau menjadi lebih.

Vegetasi dan Kanopi Sungai Karang Mumus, dua pertiga, dari total panjang sungai nyaris punah, akibatnya air makin cepat sampai kawasan dalam kota. Kondisi ini diperparah dengan penyempitan alur sungai dan sampah.

Terkenallah Ibukota Provinsi ini sebagai kota Banjir. Kota dengan motto Tepian, Teduh, Rapi, Indah dan Nyaman ini bergeser drastis dalam dua dasa warsa terakhir. Dari 48 titik banjir dalam lima belas tahun terakhir hanya 7 titik yang terselesaikan. Vegetasi perkotaan yang tidak terawat dan pola penanaman yang kurang mengikuti kaidah lansekap yang menyebabkan pula suhu pada siang hari meningkat drastis.

Padahal lingkungan perumahan kota adalah fungsi utama yang menjadi awal berkembangnya kehidupan. Kualitas pemukiman

sangat menentukan kualitas manusia yang tinggal didalamnya. Kualitas rumah dapat dilihat dari beberapa kriteria seperti keamanan, kenyamanan, kesehatan, dan kemudahan. Aspek kenyamanan sangat mempengaruhi tingkat produktivitas manusia karena dengan merasa nyaman. Di rumah seseorang, seharusnya, akan merasa bahagia dan produktif, jika pohon sebagai peredam kebisingan sebagai wahana akustik lingkungan juga berperan sebagai pabrik oksigen pada siang haru sehingga kawasan perkotaan terasa sejuk.

Aspek kenyamanan dapat dilihat dari kenyamanan termal, kenyamanan akustik lingkungan, kenyamanan pencahayaan, dan kenyamanan sosial. Kenyamanan termal, akustik lingkungan, dan pencahayaan dapat dirasakan dengan mengukur kondisi yang ada saat ini dan membandingkannya dengan standar yang ada. (*Environment Acoustic, Doelle, Leslie, Eng, M.Arch, Erlangga, 1985, 158-162*)

Sementara kenyamanan sosial diukur menggunakan analisis Chi-square untuk mengkaji faktor yang memengaruhinya di dalamnya termasuk akustikasi lingkungan, terutama Kota Samarinda sebagai Kota Tepi Air Sungai (KTAS).

Akustik Kota Samarinda, tumbuh dan berkembang secara alamiah. Vegetasi pepohonan akan dipangkas, ditebang jika mengganggu utilitas kota. Pohon sebagai penghasil oksigen, tempat berteduh dan jaringan ekologi tidak ditata dengan baik. Panasnya kota ini, belum ditambah dengan tidak seimbang perbandingan antara radiasi matahari yang tiba di permukaan bumi, Samarinda, dan yang dipantulkan kembali ke angkasa. Perubahan panjang gelombangnya tidak imbang. Perbedaan outgoing longwave radiation, antara yang datang dan yang dipantulkan dapat dikaitkan dengan seberapa besar energi

matahari yang diserap permukaan bumi atau tanah atau lahan Kota Samarinda yang belum memenuhi persyaratan dan standar RTH.

Besaran dan atau perbandingan serap dan pantul sinar matahari ini yang dikenal dengan *Albedo* perkotaan. Sinar matahari langsung diterima oleh bangunan, gedung, jalan, lapangan parkir yang tertutup rapat oleh semen. Peran Ruang Terbuka Hijau, vegetasi lokal seperti Bungur, *Lagerstroemia* tidak lagi ditemukan di ruang terbuka Kota Samarinda, padahal pohon-pohon ini adalah jenis lokal yang sesuai dengan iklim bahkan struktur tanah. Dalam sistem konservasi air tanah, daerah dengan topografi perbukitan merupakan daerah yang lazim diperuntukkan sebagai daerah imbuhan (*recharge*), di mana diharapkan air bisa meresap dan tertampung dengan baik, menjadi cadangan air tanah suatu wilayah. Di sisi lain, daerah dataran atau Kawasan topografi bergelombang/berombak yang banyak dijadikan sasaran awal pemukiman, lazim diperuntukkan sebagai daerah luhan (*discharge*) di mana air tanah bisa diambil untuk kebutuhan penduduk.

Selain sebagai daerah luhan, daerah dataran juga bisa berperan sekaligus sebagai daerah imbuhan, dengan membuat beberapa kawasan penyangga (*buffer zone*) di dalam kota atau pinggir pemukiman dalam wujud Taman Kota atau Hutan Kota. Di Samarinda, hal itu sebagaimana saat ini ada di Hutan Kota Balai kota Samarinda di ruas jalan Bhayangkara, Taman Kota di eks Tempat Pembuangan Akhir di ruas jalan M. T Haryono (dulu disebut jalan Rawa Indah), serta Kebun Raya Universitas Mulawarman di ruas jalan Samarinda – Bontang KM 8.

### **b. Bahan peredam bising**

Dalam perkembangannya, Kota Samarinda terdapat kawasan yang telah mengalami pergeseran peruntukan lahan. Keberadaan toko alat tulis kantor Prega Lestari dan Plaza Mulia yang sebagian areanya sebelumnya merupakan bagian dari Hutan Kota, telah menurunkan kapasitas serap air di wilayah tersebut, mengingat keseluruhan bangunan berikut kawasan parkirnya berupa hamparan semen yang membuat lebih sedikit air yang bisa leluasa masuk dalam tanah.

Inkonsistensi lain adalah dibangunnya beberapa ruas bantaran sungai yang membelah Samarinda menjadi tempat niaga barang jasa, padahal sebelumnya sudah dicanangkan sebagai kawasan terbuka hijau, yang dikuatkan dengan penggusuran rumah warga, pemukiman di ruas tertentu bantaran sungai, baik ruas Sungai Karang Mumus maupun ruas Sungai Mahakam. Beberapa tempat niaga barang dan jasa itu yakni :

- Hotel JB di ruas Jembatan Baru jalan Agus Salim di bantaran Sungai Karang Mumus.
- Stasiun Pompa Bensin jalan R.E. Martadinata di bantaran Sungai Mahakam.
- Tempat futsal dan tempat makan Master Chef jalan Slamet Riyadi – Untung Surapati di bantaran Sungai Mahakam/ samping Jembatan Mahakam.
- Kawasan rumah toko / rumah kantor Mahakam Square jalan Untung Surapati di bantaran Sungai Mahakam.
- BIG Mall (dalam pembangunan) jalan Untung Surapati di bantaran Sungai Mahakam.
- Dengan dibangunnya kawasan bantaran sungai menjadi bangunan konstruksi semen, luapan air sungai tatkala melewati tubuh sungai ke arah daratan, akan lebih jauh

merangsek ke arah darat, karena faktor resapan air di sisi bantaran sungai yang terganggu oleh hamparan semen yang ada.

Kawasan Sempaja, bagian dari Samarinda Utara, merupakan kawasan dataran yang sedianya untuk kawasan imbuhan karena telah lama dikenal sebagai kawasan rawa, tempat berkumpulnya air sebelum akhirnya bisa meresap ke dalam tanah. Saat ini, banyak pengembang perumahan yang mengkonsentrasikan pembangunan unit-unit rumahnya di kawasan tersebut.

Begitupun kawasan Bengkuring, yang sedianya awalnya diperuntukkan untuk perumahan relokasi para pemukim bantaran Sungai Mahakam dan Karang Mumus, kini telah banyak digunakan oleh warga lain setelah diperjual belikan bangunannya dari para pemilik asal. Para pemilik baru ini kemudian memperbaiki dan memperluas bangunan mereka, berikut semenisasi pekarangan rumahnya, sehingga lebih sedikit air yang bisa meresap di daerah tersebut.

Kota akan selalu mengalami perkembangan baik secara fisik maupun non fisik. Perkembangan kota merupakan konsekuensi logis dari proses "urbanisasi" dalam arti yang sangat luas. Pertambahan penduduk kota di satu sisi, serta peningkatan jumlah fasilitas fisik kota merupakan suatu faktor yang mendorong perkembangan kota semakin pesat.

Tuntutan akan pemenuhan fasilitas kota serta adanya "keterbatasan" lahan di perkotaan, menyebabkan pemanfaatan ruang kota mengalami dilema dalam pengendaliannya. Alih fungsi ruang kota dan semakin tidak terkendalinya pemanfaatan kawasan-kawasan yang "tidak" terawasi seperti Kawasan Tepi Air Sungai (KTAS) atau yang lebih umum dengan istilah bantaran / stren sungai (baca; wilayah sempadan tepi air sungai), merupakan salah satu masalah dihadapi oleh kota yang memiliki daerah

aliran sungai.

Pemanfaatan KTAS pada saat ini mengalami kecenderungan tidak terkontrolnya penggunaan ruang, kepadatan, serta fungsi ekologis yang mengakibatkan menurunnya kualitas lingkungan fisik serta kualitas air sungai.

Pemukiman kumuh di sepanjang KTAS merupakan suatu pemandangan yang "biasa" dan pada akhirnya menimbulkan masalah yang sangat serius dalam upaya pemanfaatannya. Kawasan TAS, khususnya daerah bantaran sungai dalam pengendaliannya menghadapi masalah yang serius seperti; Kepadatan bangunan yang tinggi dengan prasarana lingkungan yang minim; Kualitas visual yang terkesan "kumuh"; Kerawanan terhadap bahaya banjir dan tanah longsor; serta Pembuangan sampah rumah tangga yang mencemari sumber daya air sungai dan lain-lain. Keadaan ini terjadi antara lain karena upaya perencanaan, perancangan, serta pengendalian pemanfaatan KTAS yang masih sektoral. Upaya-upaya penataan kawasan yang sudah terlanjur "kumuh" ini permasalahannya bukan hanya sekedar perancangan fisik ruang saja tetapi justru permasalahan lingkungan dan sosial merupakan masalah krusial yang sulit untuk diatasi dalam waktu yang relatif singkat

Daerah rawa merupakan daerah dataran rendah yang selalu dipengaruhi oleh persediaan air, di musim penghujan akan mengalami banjir, bentuk wilayahnya datar dengan variasi ketinggian kurang lebih satu meter. Daerah ini berfungsi sebagai daerah reter dan daerah pengendali.

Sementara, kawasan timur Samarinda, gugusannya adalah pegunungan Selili hingga utara Waduk Benanga dan Palaran ke arah selatan dengan komposisi utamanya batu pasir, sisipan batu lempung. Sedangkan sisi tengah Samarinda atau kawasan perkotaan adalah perbukitan yang didominasi batu pasir.

Di sinilah sedimentasi banyak terjadi akibat kawasan barat dan timur kota Samarinda vegetasi dan morfologinya rusak akibat perluasan permukiman dan galian tambang batubara. Kota Samarinda, satu, dari kota-kota di Indonesia yang dikelilingi pertambangan batubara.

Akibat pemanasan masif, hilangnya kontur, punahnya vegetasi lokal, rusaknya morfologi sungai hingga berkurangnya dimensi drainase kota, maka curah hujan dengan intensitas sedang pun sudah memberikan dampak psikologis kepada warga Samarinda, was-was menunggu hujan, banjir. Setelahnya mereka sedikit lega.

Celakanya hujan di Kota Samarinda tidak seperti lazimnya mengikuti musim. Hujan dan kemarau, setiap saat, setiap waktu hujan bisa mengguyur Samarinda. Banyak macam konsep yang kemudian muncul akibat tuntutan masyarakat Kota Tepian, salah satunya adalah rumah panggung.

Konsep rumah panggung sebenarnya memiliki skenarioantisipasi dan pencegahan. Secara sederhana dapat dijelaskan bahwa konsep rumah panggung adalah bangunan berkaki dimana dasar bangunan diangkat keatas sehingga tidak menyentuh tanah.

Jarak lantai bangunan dari tanah variatif, antara satu sampai dua meter. Jika dahulu rumah panggung dikonsepsi, oleh generasi terdahulu, agar hunian mereka terhindar dari binatang liar, sekarang rumah panggung bisa dikonsepsi sebagai alternatif untuk meminimalkan dampak akibat banjir dan gempa.

Selain itu, jika dahulu kolong rumah panggung digunakan untuk memelihara ternak, sekarang mungkin bisa dikonsepsi untuk garasi mobil atau gudang.

Untuk pembagian ruang rumah panggung sendiri, tidak ada























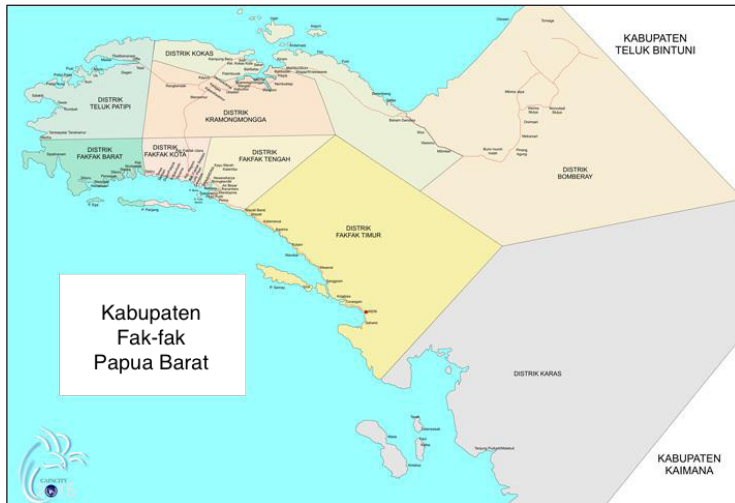




# Fak-fak : Kota Satu Tungku Tiga Batu

Mitu M Prie

321



**Gambar 1**  
Peta administratif  
Kabupaten Fak fak

## Strategis di Kepala Burung

Adalah nama *Wwanin* yang disebutkan dalam kitab *Nagarakrtagama* (tahun 1365) pupuh 14:5 dalam uraian “*Iking sakasanusanusa Makassar Butun Banggawai Kuni Ggaliyao mwang I (ng) Salaya Sumba Solot Muar Muwah tigang i Wandan Ambwan athawa Maloko Wwanin ri Sran in Timur ning angeka nusatatur*”. Uraian ini intinya menyatakan nama-nama tempat di timur Nusantara (banyak pulau); yang telah berhubungan dengan kerajaan Majapahit pada masa itu. Nama *Wwanin* diindikasikan oleh para ahli sebagai Semenanjung Onim (Onin) di Papua Barat, daerah Fak-fak sekarang.

Dari *Wwanin* atau *Onim* itulah menurut kajian para ahli tersebut, telah terjalin kegiatan niaga dengan para kerajaan di sebelah barat, yang salah satunya adalah kerajaan Majapahit. Maka, menarik untuk mengetahui bahwa kurun abad 13 Majapahit

berurusan niaga sampai jauh ke timur, dan mengenal Semenanjung Onim di Papua. Kendati kerajaan-kerajaan lain di wilayah barat telah berniaga dengan orang Papua dari area ini sejak abad-abad sebelumnya. Semisal kerajaan Sriwijaya, dan bahkan bangsa Tiongkok yang telah giat berhubungan niaga dengan Semenanjung Onim pada abad 8-9.

Rupanya pelabuhan ini mengelola berbagai komoditas asal tana Papua yang banyak diminati serta diperdagangkan hingga jauh ke wilayah barat. Perjalanan pedagang Arab di area timur Nusantara abad 15, juga mencatat tentang daerah yang disebut Wak-wak (Fak-fak) sebagai tempat diperolehnya rempah-rempah. Sekaligus sebagai pelabuhan yang mengendalikan perniagaan di wilayah ini. Wak-wak atau Fak-fak tiada lain adalah daerah di Jazirah atau Semenanjung Onim, yang tampaknya ketika itu makin dikenal sebagai pelabuhan strategis di ujung timur.

**Gambar 2**

Pemandangan Kota Fak-fak menghadap laut Arafura.



Selain rempah-rempah sebagai komoditas penting, adalah juga cendana, mutiara, burung indah (Nuri dan Cendrawasih), yang merupakan andalan dari jalur perniagaan Semananjung Onim. Semua komoditas inilah yang mendorong pertemuan perdana orang Papua Barat, dengan kerajaan-kerajaan luar di belahan barat. Kendati, buah pala dan rempah-rempahlah yang tampaknya membuat wilayah ini pertama kali dikenal. Alhasil, hubungan niaga ini memposisikan pula suku-suku asli Fak-fak di Semananjung Onim sebagai pelopor orang Papua yang bersentuhan dengan dunia luar. Malahan, hubungan niaga orang Papua Barat yang terjalin dengan kerajaan Sriwijaya dan kerajaan di Jawa ditengarai sampai ke tingkat “ekspor dan impor”.

Oleh karena daya tarik buah pala dan rempah-rempah lain, wilayah Semananjung Onim di Fak-fak pun sempat dikuasai oleh kesultanan Tidore sekitar abad 17. Maka, diduga faktor utama ekspansi Tidore di sini ialah untuk menangguk kekayaan hasil bumi. Walaupun ekspansi Tidore sekaligus memengaruhi peradaban di wilayah Fak-fak pada masa selanjutnya. Sementara itu, beberapa kerajaan Papua yang diketahui menguasai Semananjung Onim, adalah Rumbati, Namatota, Atiati, Fatagar, Arguni, dan Sekar. Para kerajaan ini pula yang berhadapan dengan kekuasaan kesultanan Tidore.

Sekilas tentang perjalanan Semananjung Onim menyangkut kota Fak-fak di masa kuna, telah menunjukkan betapa wilayah ini selama berabad-abad menjadi kunci penting dari pertemuan niaga di belahan timur Nusantara. Merupakan area yang tidak terpisahkan dari perjalanan sejarah Papua Barat yang amat panjang. Sehingga, memungkinkan terjadinya interaksi sosial penduduk lokal Papua dengan berbagai etnis lain.

**Gambar 3**  
Pemandangan kota Fak-fak menghadap laut Arafura.



Demikian pun pengaruh yang terjadi ketika wilayah Fak-fak jatuh ke tangan kekuasaan pemerintah Hindia Belanda VOC. Kota Fak-fak pun dipilih sebagai pusat administrasi Hindia Belanda di Nieuw Guinea bagian barat pada abad 18. Inilah masa bagi Kota Fak-fak dan wilayah sekitarnya menapaki perubahan menuju suatu era modern. Sekaligus mengemukanya Fak-fak sebagai kunci Papua Barat, ketika pemerintah kolonial Belanda berkedudukan di kota ini hingga masa kemerdekaan.

Maka tidaklah heran Kota Fak-fak disebut juga “kota tertua” di *tana* Papua. Meskipun bisa dianggap lebih lanjut lagi usianya, mengingat di dekat Kota Fak-fak terdapat situs dari ribuan tahun silam. Situs ini bernama Tapurarang, terletak di distrik Kokas yang berjarak sekitar 50 km dari Kota Fak-fak. Merupakan peninggalan dari masa pra sejarah zaman pleistoseen, puluhan ribu tahun. Di dinding gua-gua tepi laut ini ditemukan ragam lukisan dari pendukung peradaban super purba. Itu sebabnya wilayah Fak-fak bukan hanya sekadar tua, namun sejatinya memiliki unsur-unsur peradaban yang amat berharga. Tidak hanya bagi tana Papua, tapi juga tentunya dalam lingkup ke-Nusantara-an.



**Gambar 4**

Tepian kota Fak-fak berhadapan dengan Pulau Panjang.

Tanda-tanda fisik sebagai area tua memang masih dimiliki kota Kabupaten Fak-fak sekarang, yang tampak di sebagian sudut-sudut kotanya. Sebagai kota yang dibalut lingkungan alami dan asri, dengan pemandangan pegunungan Fak-fak dan Kumafa, juga Gunung Fudi. Lingkup kabupaten ini berada di keletakan  $131^{\circ} 30' - 138^{\circ} 40'$  BT dan  $2^{\circ} 25' - LS$ , seluas  $14,320 \text{ km}^2$ . Sedangkan, batas geografisnya adalah Laut Seram dan Teluk Berau di sebelah barat. Kabupaten Kaimana di sebelah timur, Teluk Bintuni di sebelah utara, serta Laut Arafura di sebelah selatan.

Dengan keletakan itu Kota Fak-fak menempati posisi strategis di Papua Barat. Bahkan, sebagai kota terdekat bila ingin menuju ke kota Ambon. Kota Fak-fak beserta para distriknya, terletak di selatan kepala burung Cendrawasih yang wujud ini dijadikan simbol pulau Papua. Berada 100 meter di atas permukaan laut, sehingga udara di sini cukup sejuk. Suhu terendah di bulan Agustus itu sekitar  $20 \text{ Celcius}$ , meski bisa mencapai  $32 \text{ C}$  di bulan September. Kesejukan di wilayah ini tentu saja turut melengkapi keasrian Kota Fak-fak.

Berkat cuaca yang mendukung, kesuburan tanah di wilayah ini sangat menguntungkan perkebunan. Kesuburan alam ini pula rupanya yang membuat kota Fak-fak sejak dulu kala di kelilingi kelimpahan buah pala. Sang buah pala yang hebat, seolah geming dalam kesuburan berabad-abad sampai masa kini. Dihasilkan dari perkebunan yang tersebar luas, disamping tanaman hias anggrek, coklat, cengkeh, palawija, dan aneka umbi-umbian. Belum lagi, ragam vegetasi yang merambah di seluruh wilayah kabupaten dengan hasil kayu timber sebagai primadona. Tidak ketinggalan, sumber daya alam yang terkandung di sekitar pegunungan tersebut.

**Gambar 5**  
Teluk Gewerpe di  
tengah kota dan  
dermaga lama.



Hasil bumi itu merupakan kekayaan Fak-fak, yang biasanya dibawa dari distrik-distrik di pedalaman melalui jalur sungai. Sebab, jalur sungai merupakan lalu lintas andalan antarpenduduk di pedalaman yang berawa-rawa untuk menuju ke arah pesisir. Begitu pula sebaliknya, untuk kelimpahan tangkapan laut yang dikumpulkan di Kota Fak-fak disalurkan melalui sungai ke daerah-daerah di pedalaman. Lalu lintas bagi penyaluran hasil bumi



tersebut tentu menempatkan ibukota Fak-fak sebagai pengelola bagi kesejahteraan seluruh penduduk kabupaten.

Dalam hal buah pala, Kota Fak-fak turut menyandang gelar sebagai “kota pala” saking berlimpahnya di wilayah ini. Gelar tersebut agaknya menyiratkan peran penting Kota Fak-fak berkenaan dengan komoditas pala sejak zaman lampau di Papua Barat. Dihubungkan dengan legenda masyarakat tentang nama Fak-fak yang asalnya dari ungkapan kata *Pa Puak*. Mengandung arti “dari atas” atau “dari gunung” yang memberi kelimpahan buah pala di *tana* ini. Maka, ungkapan tersebut juga dianggap sebagai asalnya penamaan untuk *tana* Papua.

### **Kota Tua Kini, Satu Tungku Lestari**

Memandang kota tua Fak-fak, tak bisa lepas dari perpaduan eloknya bukit-bukit dan hamparan biru laut. Boleh jadi, karena keelokan ini pemerintah Hindia Belanda jatuh hati. Memilih kota Fak-fak sebagai pusat kekuasaan dan pengelolaan administratif mereka di Papua Barat. Menyisakan di masa sekarang nuansa kota “tempo doeloe”. Dengan rumah-rumah warga lokal yang terbuat dari kayu besi, berdiri di lekuk tebing bukit-bukit.

Sayangnya kini atap rumah-rumah umumnya berganti memakai bahan seng. Mengingat, pemandangan serupa ini dapat dijumpai di permukiman berbukit dan tebing di Kota Jayapura. Di sisi lain kota, beberapa rumah lama bergaya tropis Eropa juga masih terlihat menyelip di antara rumah-rumah penduduk lokal di bukit. Juga, beberapa lainnya ditemukan di pusat kota dekat area pantai. Sedangkan, di lokasi sepanjang tepian laut rumah warga lokal sebagian berbentuk rumah panggung, karena didirikan langsung di atas genangan air laut.

**Gambar 6**  
Permukiman warga kota di lekukan bukit-bukit.



**Gambar 7**  
Tanjakan dan turunan, rute jalan kota di tepian teluk.



Paling berkesan di Kota Fak-fak ialah kontur bukit yang berkelok-kelok, naik dan turun. Sehingga, jalan menyusuri area permukiman di sini jarang sekali yang lurus datar. Melainkan, jalannya juga turun naik mengikuti kontur bukit, dengan turunan dan tanjakan sedemikian rupa. Jika berkendara sepanjang perjalanan di seputar kota yang berbukit ini, ibaratnya persneling 3 tidaklah laku dipakai. Karena, hanya memerlukan persneling 1 dan 2 saja. Jalanan yang lurus rata, baru bisa ditemui jika sudah berada di sepanjang jalan garis pantai.

**Gambar 8**

Permukiman dan bangunan kota, di depan genangan air laut.

Kendati begitu, keadaan jalanan yang unik tersebut menjadi daya tarik tersendiri bagi Kota Fak-fak. Sambil menikmati lansekap kota lama sebagai karya tata kota Hindia Belanda. Yang kelihatannya dirancang dan ditata sesuai dengan panggilan keunikan alam sekitar. Upaya pemerintah Hindia Belanda ini nyatanya memang berhasil menjaga lingkungan alami kota. Sekalipun harus menyesuaikan kontur asli dari tebing-tebing cadas tinggi serta lekukan teluk-teluk kecil di tengah Kota Fak-fak.

**Gambar 9**

Jalan kota berinding bukit cadas di tepian teluk.

Jalanan yang datar di sepanjang garis pantai Kota Fak-fak juga menandai area kegiatan penduduk di pusat kota. Lokasi penting di sini, adalah pasar besar Tambaruni dan pelabuhan utama Kota Fak-fak. Semua kesibukan bongkar muat dari kapal besar sampai perahu nelayan berpusat di pelabuhan ini. Tidak kalah ramai juga, adalah lokasi bagi ajang gelar hasil laut di hari-hari tertentu di dekat pasar tersebut. Semacam pasar ikan yang mengambil tempat langsung di batas garis laut.

**Gambar 10**

Kelokan jalanan kota, di bawah perbukitan rumah-rumah warga.



Fak-fak sang kota tua nan elok, konon memang tak terlalu berubah wujud sejak eksisnya di peradaban silam. Tak salah disebut kota “tungku” yang membanggakan bagi tana Papua. Dalam tungku kota Fak-fak, dijaga pula tradisi leluhur Papua Barat. Sebagai simbol kearifan lokal para suku asli selama berabad-abad, yang telah berproses menerima kaum pendatang. Turun-temurun mereka memegang amanat baik, dengan hidup berbaur dengan etnis lainnya. Berkembang di kota Fak-fak yang penduduknya sekarang kian multietnis dan multiagama. Selama ini warga yang beragam itu hidup tentram dan damai, saling menghormati dan menghargai satu sama lain.



**Gambar 11**

Sisi kota Fak-fak yang segaris pantai. Pandangan dari rumah di perbukitan.

Untuk itulah sampai sekarang Kota Fak-fak merupakan “tungku bineka” yang spesial. Menaungi “tiga batu” sebagai representasi agama besar, yakni Islam, Katolik, dan Kristen. Disamping keragaman etnis sejak makin berkembangnya wilayah ini sebagai ibukota kabupaten. Maka, dilatari sejarah ratusan tahun kota Fak-fak telah menjaga nilai-nilai kearifan lokal yang berharga. Mengayomi asimilasi dan akulturasi antaretnis, yang memperkaya ekspresi seni budaya khas Fak-fak. Seperti pada tari Sawat, ketika perayaan adat dan keagamaan yang mencerminkan makna “satu tungku tiga batu”.



**Gambar 12**

Sudut permukiman warga di area perbukitan.



Tungku kota Fak-fak memang amat bermakna bagi ketentraman segenap penduduk. Ini terlihat di sepanjang jalan Izak Telussa kawasan niaga di pusat kota, di mana wajah-wajah beragam itu menyatu dalam harmoni keseharian. Kendati bila ditelusur lebih jauh, wilayah Fak-fak berujung pada induk kearifan dua suku besar yang dihormati di wilayah ini. Adalah suku suku Lha di daerah gunung dan pedalaman serta suku Onin (Onim) di daerah pesisir. Dari kedua induk suku inilah, diturunkan suku-suku yang memiliki andil penting di wilayah seluruh Fak-fak. Utamanya adalah suku Mbaham Matta, Onin atau Onim, Irarrutu, Kimbaran, dan Aguni.

**Gambar 13**

Pasar ikan di pusat kota, ajang hasil nelayan di teluk Humburuni.



Para suku utama tersebut yang awalnya juga membagi kewilayahan Fak-fak ke dalam Petuanan, yaitu semacam lingkup kerajaan dari berbagai suku. Di antaranya yang ternama adalah Patuanan Fatagar yang menjadi wilayah Kota Fak-fak sekarang. Bahkan, diduga nenek moyang para suku itu pula yang telah banyak berkiprah di situasi kepurbaan Nusantara. Sejauh mana suku-suku itu terkait dengan uraian di Kitab Nagarakrtagama,

dalam sejarah purba di lingkup Semenanjung Onim dan Kota Fak-fak? Inilah yang menarik untuk secara mendalam dikaji lebih lanjut.

### **Tungku Fak-fak dan Pembangunan**

Di sela keindahan ibukota Kabupaten Papua Barat ini, Kota Fak-fak membawahi 17 distrik. Setelah program pemekaran kabupaten di tahun 2015, yang sebelumnya hanya 9 distrik saja. Dalam pemahaman lazimnya suatu distrik di *tana* Papua, merupakan sekumpulan desa atau kampung. Untuk itu, ibukota Fak-fak menjadi pusat: administrasi, perekonomian, keragaman penduduk, beserta fasilitas pemerintahan dan permukiman. Berkenaan dengan kapasitasnya ini, Kota Fak-fak mengelola 722, 52 ha yang digunakan untuk permukiman, 6274, 58 ha yang dimanfaatkan untuk perkantoran, serta 9,9 ha untuk kebutuhan masyarakat berladang.

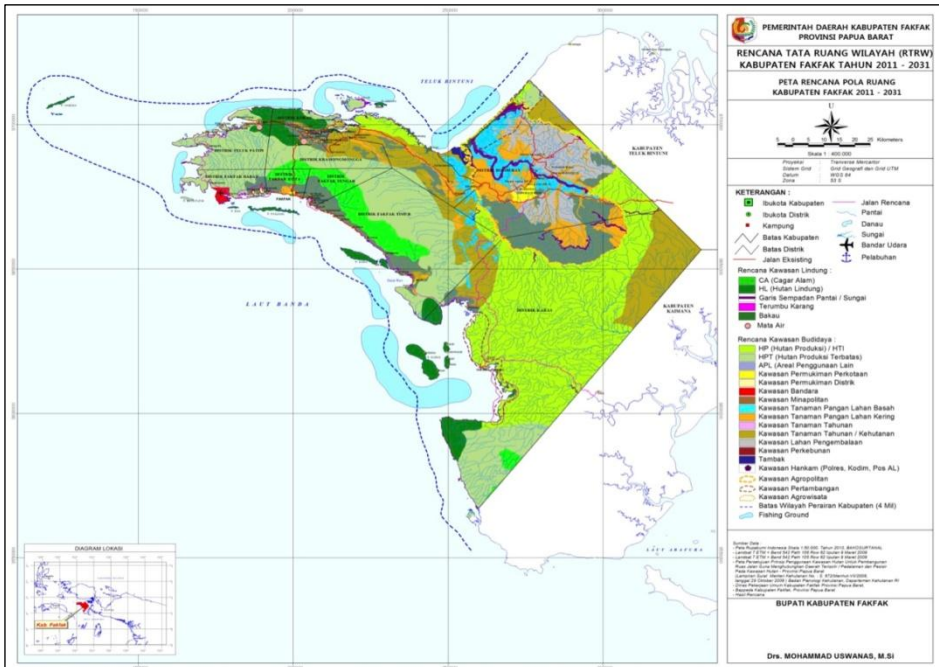


**Gambar 14**  
Kondisi awal  
pembangunan  
kawasan reklamasi,  
pantai kota Fak-fak.

Sebagaimana kota-kota kabupaten lainnya di *tana* Papua, Kota Fak-fak sebagai tungku ibukota Papua Barat pun tengah berhadapan dengan derap pembangunan. Meski berjalan agak lambat, sejak program ini direncanakan tahun 2007 oleh Badan Pembangunan Daerah (Bappeda) Fak-fak. Adapun dokumen Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kabupaten Fak-fak termuat dalam Perda nomor 8 tahun 2012. Meliputi antara lain pengembangan lahan dan lingkungan, disamping rencana kawasan strategis dan aspek lain yang menjadi kebutuhan pembangunan.

**Gambar 15**

Peta Rencana Tata Ruang & Wilayah (RTRW) 2011 -2031 Kabupaten Fak fak





Berarti pembangunan di wilayah ini akan mencakup seluruh kabupaten, yang sudah tentu akan bermuara di Kota Fak-fak sebagai ibukota. Seperti halnya, pembangunan bagi jaringan jalan untuk akses para distrik. Hingga pengembangan kawasan terpadu untuk pertanian dalam lingkup tata ruang wilayah. Sedangkan, geliat pembangunan ekonomi juga akan dilancarkan untuk peningkatan taraf hidup penduduk. Antara lain akan mencakup potensi sumber daya alam, mata pencaharian, dan perdagangan.



**Gambar 16**

Pelabuhan utama, bongkar muat kapal besar dilakukan sini.

Tidak terlewatkan pula, akan disentuh pembangunan di sektor pariwisata yang memanfaatkan pesona alam memukau di sekitar Kota Fak-fak. Karena, tampaknya Fak-fak belakangan ini juga mulai didatangi wisatawan lokal maupun yang dari luar Papua. Tujuannya ke objek wisata situs pra sejarah Tapurarang itu dan gua Jepang yang berlokasi di Teluk Kokas. Selain, mengunjungi air terjun Kiti-kiti dan Tagor, Pantai Patawana, dan Pantai Pasir Putih. Selebihnya, wisatawan dikabarkan memang tertarik akan sejarah dan pemandangan kota tua Fak-fak. Apalagi, saat matahari terbenam dilihat dari bukit dan sepanjang pantai di tepi kota.

Oleh karena itu, berharap penanganan pariwisata di seputar Fak-fak dapat menyesuaikan dengan kesinambungan alam yang khas di wilayah ini. Sarana wisata kiranya dapat mempertahankan keaslian lingkungan yang alami, khususnya juga di objek-objek penting bersejarah. Pembangunan pariwisata selayaknya tidak malahan mengontaminasi, dengan mengembangkan sarana wisata “yang berlebihan”. Selain, yang perlu untuk tetap dijaga ialah kebersihan lingkungan wisata itu sendiri. Melalui edukasi yang efektif terhadap warga setempat maupun para wisatawan.

**Gambar 17**

Sudut reklamasi pantai kota dan bangunan-bangunan baru.



Dalam upaya kemajuan kota mungkin pembangunan reklamasi dianggap salah satu solusi yang tepat. Namun, bagi situasi Kota Fak-fak hal ini juga telah mengubah kawasan di sekitar garis pantainya. Dengan pembangunan yang sudah berjalan sejak tahun 1990-an, dari Pasar Tambaruni sampai ke area pelabuhan utama. Tahap pertama reklamasi ini sepanjang 5 km, dengan lebar sekitar 500 meter – 1 km dari tepian pantai. Mengakibatkan berubahnya wajah tepian pantai kota Fak-fak yang asalnya elok alami. Tampaknya disebabkan oleh penataan bangunan-bangunan yang kurang menyesuaikan dengan keasrian

asli Kota Fak-fak. Semisal tata letak dan wujud bangunan baru di area reklamasi tersebut.

Reklamasi yang tampaknya kurang tertata baik itu telah menggerus wajah pantai Kota Fak-fak sedemikian rupa. Tidak hanya mengganggu tata kota dan keasrian asli lingkungan, namun pada akhirnya dapat merugikan sektor pariwisata yang mengandalkan keindahan pantai Fak-fak. Padahal, kota-kota di Papua mulai banyak dikenal di ranah pariwisata justru karena lingkungan alam dan pantainya. Kegiatan pembangunan reklamasi tersebut diinfokan masih akan terus dilanjutkan di tahap berikut. Sementara, dampak dari kegiatan reklamasi itu saja sudah terlihat beberapa tahun lalu.



**Gambar 18**  
Reklamasi telah mengubah wujud pantai yang asri.

Kesemrawutan bangunan-bangunan ruko dan lainnya pun bermunculan di area ini. Belum lagi, turut menimbulkan sudut-sudut kumuh dikarenakan pembuangan sampah secara sembarangan. Kendati di sisi lain, reklamasi telah membuka ruang baru bagi warga yang bisa leluasa menikmati suasana pantai. Sekaligus menimbulkan permasalahan sampah lagi

karena mulai banyak pedagang berjualan. Tentu saja disadari atau tidak reklamasi dapat menimbulkan dampak negatif jika tidak teratasi baik. Terutama hal estetika dari wajah pantai yang baru dan hilangnya keasrian lingkungan. Mengingat pula, kawasan pantai kota ini memiliki nilai kesejarahan yang otentik.

Dalam hal menyangkut gelar sebagai ‘kota pala’, Fak-fak kiranya dapat menjadi penyeimbang bagi posisi komoditas RTRW. Juga, bagi Rencana Pembangunan Jangka Menengah maupun Panjang (RPJM/P). Lantaran sejarah komoditas di Fak-fak terkait buah pala dan rempah lainnya untuk penduduk asli setempat bukanlah sekadar bernilai ekonomi. Lebih daripada itu, berkaitan erat dengan sosial budaya masyarakatnya. Maka, pengelolaan buah pala kiranya dapat konkret menyejahterakan warga asli Fak-fak.

**Gambar 19** Pantai kota Fak-fak yang sebagian telah dibatasi beton reklamasi.



Oleh karena itu, secara arif pembangunan yang mencakup perkebunan dan kehutanan semestinya dapat selaras dengan pemberdayaan para petani asli tradisi. Tak kalah penting pula ialah hak atas kepemilikan perkebunan yang berhubungan dengan tatanan adat (tanah ulayat). Disamping itu, bagi lingkup

Kota Fak-fak dengan potensi dan kekayaan hayati yang dimiliki; idealnya memang memerlukan penanganan yang mengedepankan prinsip konservasi. Guna menjaga lingkungan alam sekaligus dapat meningkatkan kualitas kota Fak-fak beserta para distriknya.

Hal tersebut kiranya menjadi pertimbangan, sebagai konsekuensi dari RPJP Fak-fak jika dilakukan pembangunan jaringan jalan untuk meluaskan akses ke semua distrik di kabupaten. Terutama jika tujuan pembangunan ini untuk menciptakan peluang investasi dan pengembangan kawasan. Karena itu, cukup penting untuk tidak mengabaikan kehidupan suku-suku asli yang tetap bergantung kepada alam. Dalam hal ini diharapkan dapat memperhatikan kesimbangan untuk alokasi pemanfaatan ruang budidaya. Seiring dengan kebutuhan untuk permukiman penduduk.



**Gambar 20**

Keasrian alam kota Fak-fak, jejak sejarah berharga Papua.

Semua hal tersebut di atas sudah tentu akan bermuara pada peran Kota Fak-fak sebagai ibukota kabupaten. Dengan demikian, pembangunan di sini memperhatikan keselarasan yang saling berkaitan erat; antara sejarah kota, lingkungan alam, dan manusianya. Terutama juga, perhatian terhadap habitat kehidupan suku asli, baik yang di sekitar kota maupun di pedalaman. Karena, pada merekalah diwariskan kearifan istimewa dari peradaban Fak-fak.

Untuk itu, berharap peran Kota Fak-fak yang berharga sebagai jantung Papua Barat dapat terjaga. Dalam segala upaya pembangunan untuk

memenuhi kebutuhan kota masa kini. Sehingga, “tungku kehidupan” Kota Fak-fak juga lestari menaungi keragaman dan kesejahteraan segenap warga. Senantiasa menyelaraskan kemajuan Kota Fak-fak dalam garis kesejarahan yang bermakna bagi *tana* Papua.

## Kepustakaan

- Admintaru. 2011. Kunci Sukses Pembangunan Kabupaten Fak-fak. Direktorat Jendral Tata Ruang Kemenrerrian Agraria dan Tata Ruang/Badan Pertahanan Nasional. Tataruang.atr-bpn.go.id
- Al-Haddad, Al-Habib Alwi bin Thahir. 1995. Sejarah Masuknya Islam di Timur Jauh. Jakarta: Lentera Basritama.
- Bachtiar, Harsya W. 1963. "Sejarah Irian Barat" dalam Koentjaraningrat dan Harsya W. Bachtiar (ed) Penduduk Irian Barat. Jakarta: P.T Penerbitan Universitas.
- Baho, Arkilaus.2014. Ruang Hidup Orang Mbaham Matta di Tanah Papua. Suara Pusaka. pusaka.or.id
- Iribaram, Adam. 2011. Satu Tungku Tiga Batu: Hubungan Tiga Agama di Teluk Patipi, Fakfak. Ethnohistori. Ethnohistori.org
- Kabarpapua.co.2017. Satu Tungku Tiga Batu di Fak-fak. Kabarnews Networks.
- Miedema, J dan W.A.L., Stokhof (eds) 1992. Irian Jaya Source Materials No. 3 Series A No. 2. Memories van Overgave de Afdeeling West Nieuw Guinea. Leiden: DSALCUL/IRIS.
- Muljana, Slamet. 1979. Nagarakretagama dan Tafsir Sejarahnya. Jakarta: Bhratara Karya Aksara.
- 2006. Sriwijaya. Yogyakarta: PT LKIS Pelangi Aksara.
- Muller, Kal. 2008. Mengenal Papua. Daisy World Books.
- Nugroho, Irawan Djoko. 2011. Majapahit Peradaban Maritim (Ketika Nusantara Menjadi Pengendali Pelabuhan Dunia). Jakarta: Yayasan Suluh Nuswantara Bakti.
- Reid, Anthony. 2011a. Asia Tenggara dalam Kurun Niaga 1450 – 1680. Jilid I: Tanah di Bawah Angin. Jakarta: Yayasan Obor Indonesia.
- Setda Kab. Fak-fak. 2015. *Profil kabupaten Fak fak*.tapemfakfak17.blogspot.com.
- Solichin, Abdul. 2015. *Fak-fak Kota Pala: Menakar Nilai Penting Tanaman Pala dalam Kebudayaan Suku Mbaham*. Sanacanapapu.wordpress.com
- Wolters, O.W. 2011. *Kemaharajaan Maritim Sriwijaya dan Perniagaan Dunia Abad III-VII*. Depok: Komunitas Bambu.





# Kota Minim Etika dan Estetika: Aneka Kesemrawutan Pembangunan di Kota Kendari

Astika Sari Abdul Azis

343



**Gambar 1**

Tugu Lulo Kota  
Kendari.

Sumber :  
Dokumentasi pribadi

Dalam pengertian administratif, Kendari merupakan sebuah kota berstatus kotamadya yang merupakan daerah otonom tingkat II dimana penyelenggaraan pemerintahan daerahnya dilaksanakan oleh Pemerintah daerah tingkat II yang terdiri dari Walikota/Kepala Daerah Tingkat II dengan Dewan Perwakilan Rakyat Daerah tingkat II, dibantu oleh Sekretariat dan aparat pelaksana daerah lainnya.

Meskipun secara umum penggunaan lahan di Kota Kendari tergolong masih rendah, dengan ruang terbuka (*open space*) dan jalur hijau yang lebih besar dibanding ruang terbangun (*built up area*), Kota Kendari telah memenuhi kriteria spirit sebuah kota dengan kegiatan ekonomi industri dan jasa yang secara kuantitatif semakin berkembang dari waktu ke waktu. Dengan jumlah penduduk 299.757 jiwa, Kota Kendari termasuk kota berskala sedang.

Pada tahun 1984 telah dibuat Rencana Umum Tata Ruang Kota (RUTRK) yang mencakup usaha-usaha pembangunan dan pengembangan kota yang pada tahun 1994 telah mulai dilaksanakan dan tengah berlanjut hingga saat ini. Dalam memudahkan penataan ruang wilayah Kota Kendari, telah disusun Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) yang membagi wilayah Kendari kedalam tujuh Bagian Wilayah Kota (BWK) dengan masing-masing memiliki fungsi dan konsentrasi yang berbeda-beda.

Hingga kini, dari segi pembangunan, Kota Kendari telah memperlihatkan beberapa perubahan wajah kota yang signifikan dari waktu ke waktu. Meskipun demikian, nampak beragam kesemrawutan yang muncul begitu dini di tengah perkembangan kota yang bahkan belum memproyeksikan gambaran awal kota yang berpotensi menjadi kota maju, di antaranya yang paling nampak ialah kesemrawutan pada lalu lintas, permukiman, drainase kota, dan situs bersejarah, yang merupakan elemen-elemen penentu dalam pembentukan struktur ruang kota yang ideal. Kesemrawutan dalam empat elemen tersebut juga bertentangan dengan misi lingkungan dan tujuan penataan ruang wilayah Kota Kendari yang menekankan karakter kota yang nyaman, aman, produktif dan berkelanjutan. Kesemrawutan ini selain diakibatkan oleh faktor persiapan anggaran daerah yang minim, dimana porsi belanja infrastruktur kota Kendari untuk tahun 2018 hanya sekitar 450 Miliar atau 25% dari 1,7 Triliun jumlah anggaran APBD Kota Kendari 2018, juga diakibatkan berbagai permasalahan manajemen, strategi, dan kebijakan lainnya.

### **Permasalahan**

#### **Kondisi Lalu-lintas**

Kebutuhan sarana transportasi di Kendari, layaknya di kota-kota lain di Indonesia, kebanyakan dipenuhi melalui kendaraan pribadi dengan jumlah penambahan yang luar biasa dari waktu ke waktu, yakni seiring jumlah penduduk kota yang mengalami peningkatan sebesar 25% sejak tahun 2010. Pertumbuhan kendaraan pribadi ini belum dapat diimbangi dengan penambahan pembangunan infrastrukturnya, disebabkan pembangunan infrastruktur dapat dikatakan cukup mahal bagi kota berkembang. Pertambahan panjang jalan sangat tidak sebanding.

Di samping penambahan jaringan jalan yang lamban, pengurangan kendaraan pribadi sebagai upaya mengatasi kemacetan sama sekali tidak diupayakan di Kota Kendari, terlihat dari tidak difungsikannya angkutan umum yang memenuhi kriteria. Angkot (Angkutan Kota), yang merupakan satu-satunya angkutan umum yang beroperasi dalam kota Kendari, memiliki berbagai permasalahan:

- Kualitas pelayanan rendah dan kenyamanan yang minim.
- Kapasitas angkot yang mengangkut 12 orang penumpang tidak memenuhi kriteria angkutan publik masal.
- Seringkali terjadi pelanggaran terhadap peraturan lalu lintas.
- Seringkali tidak disiplin dalam waktu keberangkatan dan tempat menurunkan penumpang.
- Rute angkot di Kota Kendari tidak mencakup seluruh bagian wilayah kota.

Permasalahan-permasalahan demikianlah yang menjadi alasan sebagian besar penduduk kota memilih memiliki kendaraan pribadi, dimana permintaan produk kendaraan pribadi di Kota Kendari setiap tahunnya mengalami kenaikan, yakni meningkat sebesar 100% sejak tahun 2010.

Proses perbaikan lubang-lubang berukuran variatif pada Jalan Arteri dan Jalan Kolektor sering kali memakan waktu yang sangat lambat, ditambah sempitnya ruas jalan dan kebiasaan mobil memarkir kendaraan dengan bebas bahkan pada jalur khusus roda dua sangat mengganggu kelancaran lalu lintas. Keterbatasan ruang parkir mulai menonjolkan diri menjadi salah satu permasalahan kronis di Kota Kendari, mengingat Kota Kendari menyandang julukan 'Kota Seribu Ruko' dimana kebanyakan ruko menyediakan kantung parkir yang rata-rata tidak memadai karena tidak memperhitungkan jumlah aktifitas. Kasus terparah terjadi pada sebuah sekolah dasar di tengah kota yang menggunakan separuh badan jalan raya sebagai ruang parkir khusus roda dua.

**Gambar 2**

Suasana lalu lintas Kota Kendari yang dipadati oleh angkot dan kendaraan pribadi

Sumber : Koran Online Harian Nasional

**Gambar 3**

Situasi jalanan dengan jalur roda dua yang seringkali terganggu oleh perilaku parkir yang buruk

Sumber : Dokumentasi pribadi



## Permukiman

Salah satu penyebab permukiman yang buruk di Kota Kendari adalah golongan masyarakat menengah ke bawah yang bermigrasi dari desa ke kota, yang sebagian besar tidak mampu menempati perumahan yang layak. Hal ini mendorong banyak pengembang (*developer*) mengusahakan pembangunan perumahan-perumahan golongan sederhana hingga golongan sangat sederhana dengan harga terjangkau. Perumahan dalam dua golongan tersebut adakalanya memiliki kualitas infrastruktur yang mengabaikan standar permukiman yang layak, mulai dari tidak adanya penghijauan lingkungan, jalan lingkungan yang dibangun belakangan, hingga saluran drainase yang dangkal.

Data dari Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) menyebut bahwa Kota Kendari merupakan satu di antara lima kota yang masih mempunyai kawasan kumuh di Indonesia Timur, dengan sekitar 400 hektar lebih kawasan kumuh yang sebagian besar mencakup kompleks perumahan dan permukiman warga yang tersebar di berbagai bagian wilayah kota.



**Gambar 4**

Contoh perumahan pasca huni di Kota Kendari dengan infrastruktur yang tidak memadai.

Sumber :  
Dokumentasi pribadi

Selain hambatan prasarana, perilaku warga yang sebagian besar tidak memahami arti hidup bersih dan nyaman turut serta memperparah keadaan lingkungan yang sejak awal didirikan tanpa mempertimbangkan level livability yang optimal, khususnya pada kompleks perumahan deret sederhana dengan persil yang sempit, dimana partisipasi warga dalam menjaga

kebersihan dan kenyamanan lingkungan sangat minim. Rata-rata perumahan deret (*Row-Houses*) dibangun di tengah-tengah persil dengan menyisakan lahan tak terbangun pada halaman depan dan belakang rumah, dengan mempertimbangkan kelancaraan penghawaan, sanitasi, dan parkir. Pada beberapa kasus perubahan kondisi rumah (renovasi) oleh pemilik rumah tidak memperhatikan dampak yang ditimbulkan dari perluasan yang menyalahi anjuran nyaman, dimana pemilik memperluas rumahnya hingga menyisakan hanya kurang dari 10 persen luas persil. Hal ini menimbulkan berbagai permasalahan yang berdampak pada internal rumah hingga secara eksternal berdampak pada lingkungan perumahan. Selain berefek pada sanitasi, kasus yang paling sering terlihat di permukiman kota Kendari secara umum ialah maraknya kendaraan-kendaraan pribadi yang terparkir menutupi bahu hingga sebagian badan jalan dikarenakan kapasitas parkir tidak tersedia di dalam persil. Hal demikian jelas mengurangi kenyamanan pejalan dan kendaraan lain di dalam kompleks.

#### Gambar 5

Foto kiri dan foto kanan menunjukkan Perilaku parkir yang buruk para penghuni salah satu perumahan di Kota Kendari.

Sumber :  
Dokumentasi pribadi



#### Drainase Kota

Dalam kurun waktu dekade terakhir, permasalahan banjir di Kota Kendari telah menjadi permasalahan yang kian kronis. Debit banjir pada bulan Mei tahun 2017 silam yang menenggelamkan beberapa wilayah merupakan yang terparah sepanjang berdirinya

berdirinya kota ini. Masifnya konversi lahan menjadi perumahan dan ruko yang tidak sinergis dengan desain dan perhitungan daya tampung drainase (khususnya saluran pengumpul dan saluran lokal) sebagai pengganti daerah resapan yang hilang merupakan penyebab utama terjadinya bencana tersebut.

Saluran pengumpul (*collector drain*) merupakan bagian drainase kota yang menghantarkan air ke saluran utama (sungai) yang seharusnya memiliki lebar rata-rata 2 meter dan tanpa hambatan, sebab saluran ini melayani buangan air dari berbagai saluran lokal. Saluran-saluran lokal sendiri adalah saluran yang melayani buangan air dari tiap-tiap persil yang lebar dan kedalaman penampangnya harus diestimasi berdasarkan curah hujan, kondisi dan kemiringan tanah. Kebiasaan membangun drainase tanpa estimasi yang akurat merupakan penyebab utama permasalahan banjir khususnya di kota-kota berkembang seperti Kendari yang mengalami perkembangan yang cukup signifikan dalam beberapa tahun terakhir. Adapun saluran eksisting yang telah dibuat adakalanya tidak mendapatkan pemeliharaan (*maintenance*) secara konsisten. Kerusakan material yang menyebabkan erosi tanah dan pendangkalan pun seringkali dibiarkan menumpuk berlama-lama. Penyumbatan lainnya diakibatkan oleh penumpukan sampah yang merupakan tanggung jawab Dinas Kebersihan serta masyarakat kota sendiri. Sekali lagi, arti sejati dari nyaman dan hidup bersih belum disadari oleh sebagian besar masyarakat Kota Kendari.

Kota Kendari, sebagai kota pinggir pantai memiliki medan yang cenderung datar. Kemiringan saluran yang dibuat landai mengakibatkan kecepatan air dalam saluran menjadi kurang dan mengakibatkan timbulnya endapan-endapan lumpur yang membuat saluran semakin dangkal dan pada akhirnya menyebabkan banjir lokal. Untuk mengatasi hal inilah diperlukan

**Gambar 5 :**

Contoh perumahan pasca huni di Kota Kendari dengan infrastruktur yang tidak memadai

(Sumber :  
Dokumentasi pribadi)

upaya pemerintah dalam membuat rencana induk pembangunan drainase dengan kalkulasi yang tepat, yang mempertimbangkan elevasi dan berbagai faktor lain tersebut di atas.

**Gambar 6**

Banjir di pusat Kota Kendari pada 2017 silam.

Sumber : Koran Online Kompasiana



### Situs Bersejarah

Berbagai peninggalan situs bersejarah di berbagai kota di Indonesia merupakan bukti peradaban bangsa. Kota yang beradab adalah kota yang berupaya menjaga peninggalan bersejarah, baik dengan merawat untuk kemudian memanfaatkannya sebagai objek wisata atau merenovasi tanpa mengubah secara utuh ciri khas yang dimilikinya.

Kota Lama Kendari adalah kota yang pertama kali dibangun dan didirikan oleh seseorang berkebangsaan Belanda yaitu J.N. Vosmaer, yang kemudian memberi nama Vosmaer Baai yang kini dikenal dengan sebutan Teluk Kendari. Tak hanya perlabuhan, berbagai fasilitas didirikannya di sekitar Teluk Kendari demi mendukung kegiatan dagang jalur laut sebagai aktifitas yang mewarnai Kota Lama pada saat itu.

Jenis rumah, model toko, hingga gedung yang berdiri di Kota Lama memiliki langgam bentuk dan ciri khas yang menggambarkan masa kekuasaan pemerintahan kolonial. Fakta ini memperlihatkan bahwa dari Kota Lama lah awal mula



**Gambar 7**

Potret Kota Lama Kendari di masa silam.  
Sumber : Koleksi Museum Kendari

berdirinya Kota Kendari. Sebagai situs yang menyimpan banyak peninggalan bersejarah, sudah sepantasnya bila PemKot Kendari memelihara keberadaan Kota Lama.

Mega proyek Jembatan Bahtera Mas penghubung Kota Lama dan Kelurahan Tipulu, yang dimulai pada tahun 2015 lalu dan masih berlangsung hingga kini, bagi beberapa kalangan masyarakat yang memahami kearifan Kota Lama, merupakan kebijakan yang jauh dari etika dan estetika. Maksud pemerintah membangun jembatan tersebut demi meningkatkan laju perekonomian kota tidak dapat disalahkan, namun semestinya pemerintah tidak mengeluarkan kebijakan pembebasan lahan dan membongkar paksa beberapa bangunan yang dianggap menghalangi rencana pembangunan jembatan tersebut. Mirisnya, beberapa bangunan tersebut merupakan bangunan yang juga menyimpan sejarah kearifan Kota Lama di masa silam.

Sungguh ironi, dalam beberapa tahun ke depan status Kota Lama secara keseluruhan dapat dikatakan sangat terancam dikarenakan keberadaan Jembatan Bahtera Mas yang memiliki dimensi besar, yang tentunya akan menuntut pembebasan lahan yang lebih besar pula di masa depan. Keberadaan Kota Lama, bila tidak diperjuangkan, akan tergerus dari waktu ke waktu, hingga menjajikan kemungkinan terburuk, yakni lenyapnya situs tersebut. Apabila ini terjadi, Kota Kendari akan kehilangan bukti

kearifannya sebagai salah satu kota pelabuhan termahsyur di jaman kolonial.

**Gambar 8**

Potret Kota Lama Kendari pasca dimulainya mega proyek Jembatan Bahtera Mas

Sumber : Koleksi Pribadi



**Solusi dan pemecahan**

Penyelesaian permasalahan kota tidak dapat terwujud tanpa kerjasama semua pemangku kepentingan sesuai dengan kewenangan dan perannya masing-masing. Pemangku kepentingan tersebut tak lain ialah pemerintah, industri, dan masyarakat.

Wewenang dan peran pemerintah berkenaan dengan dikeluarkannya kebijakan-kebijakan terkait pembangunan yang bersifat berkelanjutan dengan karakteristik aman dan nyaman, termasuk peraturan tentang tata guna lahan dan peraturan tentang sistem transportasi. Dalam melaksanakan peran dan kewenangannya pemerintah perlu melibatkan industri dan masyarakat dalam berbagai proses.

Keterlibatan Industri (perusahaan) ialah demi mewujudkan kota berkelanjutan yang memerlukan dukungan dana yang tidak sedikit, dimana dana yang dimiliki pemerintah terbatas. Adapun peran yang sangat penting dalam mewujudkan kota berkelanjutan ditentukan oleh partisipasi masyarakat. Potensi perseorangan atau kelompok berwawasan lingkungan, berwawasan konservasi, dan akademisi dari perguruan tinggi

perlu disadarkan, dilibatkan, dan diberdayakan, dan lebih lanjut akan menjadi agen perubahan (*agent of change*) dengan kesadaran sendiri karena merasa memiliki.

### **Kondisi Lalu-lintas**

Perencanaan pengadaan angkutan umum dengan kriteria angkutan publik massal seperti bus besar sejak lama memang semestinya harus diupayakan oleh pemerintah Kota Kendari. Dengan adanya jenis angkutan tersebut maka harus diupayakan penambahan simpul jalan, halte serta terminal yang aman dengan fasilitas dan pelayanan yang baik. Hal ini diperlukan demi mengubah pandangan masyarakat terhadap nilai dan fungsi angkutan umum. Adapun keberadaan angkot dapat direduksi secara perlahan dengan dibarengi upaya penertiban pengelolaan dan operasional angkot mencakup ketertiban rute, pelayanan, dan aturan lalu-lintas.

Porsi APBD bagi belanja pembangunan infrastruktur semestinya lebih diprioritaskan pada pembangunan jalan dan drainase terlebih dahulu, disebabkan kedua elemen tersebut merupakan aspek penentu kelancaran pembangunan kota. Dengan adanya dimensi dan kualitas jalan dan drainase yang baik, maka hambatan utama pembangunan kota setidaknya dapat teratasi, sehingga pembangunan infrastruktur lainnya dapat dilanjutkan tanpa banyak hambatan.

Dengan kondisi dimana pengendara roda empat yang tidak mematuhi peraturan lalu lintas, maka penegakan peraturan lalu lintas bagi pengguna jalan harus ditegakkan, dan lebih lanjut menerapkan sanksi yang tegas, seperti membayar denda yang cukup besar, yang tentunya berlaku bagi semua kalangan masyarakat tanpa terkecuali.

### **Permukiman**

Peraturan mengenai perumahan diatur dalam UU No. 1 Tahun 2011 tentang Perumahan dan Kawasan Permukiman. Berdasarkan pasal 1 angka 2 UU 1/2011, pengertian perumahan adalah :

*“...kumpulan rumah sebagai bagian dari permukiman, baik perkotaan maupun perdesaan, yang dilengkapi dengan prasarana, sarana, dan utilitas umum sebagai hasil upaya pemenuhan rumah yang layak huni.”*

Jika melihat definisi perumahan pada peraturan tersebut, maka jelaslah bahwa prasarana, sarana dan utilitas umum merupakan syarat yang harus dilengkapi suatu perumahan. Pemasaran perumahan melalui sistem perjanjian pendahuluan jual-beli baru dapat dilakukan setelah adanya kepastian atas ketersediaan prasarana, sarana, dan utilitas umum. Meskipun aturan tersebut demikian jelas, pemerintah tidak pernah memberikan pengumuman secara pasti terhadap masyarakat mengenai kerja samanya dengan pihak pengembang tertentu, dimana hal tersebut menunjukkan bahwa pemerintah abai dalam mengawasi pengembang perumahan, dan pihak pengembang perumahan pun menabrak aturan yang merupakan kewajibannya. Apabila pengembang perumahan terbukti melanggar aturan perundang-undangan, semestinya pemerintahlah yang menertibkan dan menegakkan hukum yang berlaku. Dalam hal ini, suara dan partisipasi masyarakat sebagai penyampai pun diperlukan.

Untuk menghindari perluasan rumah yang menyalahi anjuran kenyamanan, pengembangan rumah yang dilakukan oleh penghuni semestinya dengan arahan dari pengelola. Dengan anggapan penghuni rumah sebagai pembangun individual yang tidak terorganisir, maka pembangun semestinya mengajukan permohonan secara kepada pengelola perumahan/permukiman

yang harus dilengkapi dengan *advis planning* (keterangan situasi bangunan). Pada *advis planning* tersebut akan tergambar letak bangunan terhadap jalan atau rencana jalan di depan bangunan, drainase, dan sebagainya, yang dapat dinilai kelayakannya oleh pengelola untuk kemudian disetujui atau tidak dengan mempertimbangkan aturan perencanaan perumahan yang tertata.

### **Drainase Kota**

Sebagaimana telah dikemukakan dalam solusi dan pemecahan poin pertama dan kedua, mengenai porsi APBD serta kelengkapan dan standarisasi infrastruktur khususnya drainase di lingkungan perumahan, dimana prioritas pembangunan semestinya diarahkan terlebih dahulu pada pembangunan dan pengawasan jalan dan drainase. Titik-titik yang sering menyebabkan banjir dan genanganlah yang pertama-tama harus diremajakan. Perencanaan yang matang, dengan memperhatikan topografi dan kemiringan kawasan juga perlu diperhatikan untuk menghasilkan sebuah masterplan yang akurat meskipun dengan pelaksanaan yang bertahap.

Manajemen sampah kota adalah permasalahan yang harus ditangani secara serius, khususnya di kawasan permukiman. Pemakaian bak sampah di kawasan permukiman kurang baik karena bak sampah memiliki potensi gangguan terhadap lingkungan terutama karena kesulitan perawatan, bau tidak enak yang biasa ditimbulkan, serta metode pemindahannya ke atas truk yang terlihat kurang praktis. Pemakaian tong plastik atau aspal yang telah dipotong merupakan rekomendasi yang lebih tepat. Berdasarkan data dari Kepala Bidang Dinas Persampahan Dinas Kebersihan Kota Kendari, jumlah sampah yang dihasilkan oleh masyarakat Kota Kendari mencapai 140 hingga 150 ton per

hari, dimana mobil pengangkut sampah hanya berjumlah 37, yang tentunya ini membutuhkan manajemen yang lebih produktif. Jika tidak mampu melakukan penambahan armada, maka penambahan shift bekerja mau tidak mau harus diberlakukan. Adapun pembuangan akhir harus segera diperkaya dengan meng-upgrade bentuk pembuangan tidak hanya melulu berbentuk pembuangan terbuka (open dumping) namun bentuk lainnya seperti lapisan tanah saniter (sanitary land fill) atau daur ulang (recycling). Kampanye kebersihan bagi masyarakat juga harus tetap rutin dilaksanakan. Dengan teratasinya masalah persampahan, maka dapat menjamin efektivitas saluran drainase kota kedepannya.

### **Situs Bersejarah**

Pembebasan lahan dan pembongkaran bebarapa bangunan di Kota Lama Kendari, selain tidak terintegrasi dengan RTRW Sulawesi Tenggara maupun Kota Kendari, juga melanggar setidaknya 4 peraturan : 1. Undang-undang No. 11 Tahun 2010 Tentang Cagar Budaya; 2. Undang-undang No. 26 Tahun 2007 Tentang RTRW; 3. Permen PU No. 11 Tahun 2007/Permen PU No. 18 Tahun 2010; 4. Undang-undang No. 4 Tahun 1992 Tentang Kasiba dan Lisiba. Kesadaran Pemda sekaligus masyarakat setempat dalam mempertimbangkan hal di atas dengan demikian sangatlah penting, agar pada kelanjutan pembangunan mega proyek jembatan Bahtera Mas tidak lagi terjadi pembongkaran semena-mena yang menelan seluruh kawasan Kota Lama.

Kondisi pertokoan tua di Kota Lama, bagaimana pun memang terbilang cukup kumuh dan tidak terurus, yang demikian akhirnya memberikan kesan yang tidak estetis. Demikianlah berbagai konsep pelestarian dan perlindungan terhadap kawasan tersebut harus dipikirkan oleh para pemangku kebijakan, mulai dari

pembersihan kawasan, preservasi terhadap keadaan lingkungan setempat, konservasi bangunan bersejarah, pemugaran yang bersifat sebagian, rehabilitasi, konsolidasi terhadap struktur bangunan, beserta pengawasannya. Adapun beberapa lahan dalam kawasan yang memiliki klaim individu, baiknya melakukan kerjasama terhadap pengelola. Dengan adanya proyeksi akan besarnya pertumbuhan aktifitas perkotaan setelah dirampungkannya proyek pembangunan jembatan, diharapkan dapat mencegah kelumpuhan kawasan Kota Lama Kendari di kemudian hari oleh faktor sepi pengunjung. Perwujudan kawasan pariwisata Kota Lama ini tentunya juga sinergis dengan Perencanaan Tata Ruang Wilayah Kota Kendari yang salah satunya membahas strategi peningkatan fungsi Kota Lama sebagai kawasan perdagangan dan jasa serta pariwisata.

## Referensi

- Badan Pusat Statistik Kota Kendar, 2017, Kota Kendar dalam Angka, BPS Kota Kendar, Kendar
- Caroline S, 2015, Pentingnya Transportasi Umum untuk Kepentingan Publik, Jurnal, FISIP Universitas Katolik Parahyangan, Bandung.
- Melamba, Basrin, 2011, Kota Lama Kota Baru Kendar ; Kajian Sejarah Sosial, Politik, dan Ekonomi, Teras, Yogyakarta.
- Pemkot Kendar, 2010, Presentasi RTRW 2010-2030, Kendar.
- Portal Resmi Pemerintah Kota Kendar, 2018, APBD Kota Kendar Tahun 2018 Rp 1,7 Triliun, <http://kendarikota.go.id/apbd-kota-kendar-tahun-2018-rp17-triliun.html>.
- Republik Indonesia, 1992, UU No. 26 2007 tentang Kasiba dan Lisiba, Sekretariat Negara, Jakarta.
- Republik Indonesia, 2010, Permen PU No. 18 2010, Kementrian PU, Jakarta.
- Republik Indonesia, 2010. UU No. 11 2010 tentang Cagar Budaya, Sekretariat Negara, Jakarta.
- Republik Indonesia, 2010, UU No. 11 2010 tentang Cagar Budaya, Sekretariat Negara, Jakarta.
- Republik Indonesia, 2011, UU No. 1 2011 tentang Perumahan dan Kawasan Permukiman, Sekretariat Negara, Jakarta.
- Sinulingga, Budi D, 1999, Pembangunan Kota ; Tinjauan Regional dan Lokal, Pustaka Sinar Harapan, Jakarta.
- Suzanna, Arnis, dan Hermin, 2017, Pelestarian dan Pengembangan Kawasan Kota Lama Sebagai Landasan Budaya Kota Semarang, Jurnal, Fakultas Teknik Universitas Diponegoro, Semarang.



# RTH Kota Samarinda: Kesehatan dan keadilan ruang

## Wardhana

359

Kota Samarinda adalah ibukota Provinsi Kalimantan Timur, dengan memiliki wilayah seluas 718 km<sup>2</sup>. Kota ini dilalui oleh Sungai Mahakam yang merupakan sungai terbesar kedua di Pulau Kalimantan sepanjang 920 km. Jumlah penduduknya 828 ribu jiwa (tahun 2016) dengan peningkatan pertumbuhan penduduk hampir 2%. Kota Samarinda memiliki iklim Tropica Humida, mengalami musim penghujan dan musim kemarau secara bergantian (1). Sejarah Samarinda seperti yang tertuang dalam manuskrip surat Salasilah Raja Kutai Kartanegara yang ditulis oleh Khatib Muhammad Tahir pada 30 Rabiul Awal 1265 H (24 Februari 1849 M), Samarinda dulunya adalah salah satu wilayah Kesultanan Kutai Kartanegara ing Martadipura. Pada tahun 1565 terjadi migrasi Suku Banjar dari Batang Banyu ke Kalimantan bagian Timur yang selanjutnya menyebar ke wilayah Kerajaan Kutai Kartanegara. Sejarah bermukimnya Suku Banjar di Kalimantan bagian timur pada masa otoritas Kerajaan Banjar juga dinyatakan oleh tim peneliti dari Departemen Pendidikan dan Kebudayaan RI (1976): “Bermukimnya suku Banjar di daerah ini untuk pertama kali ialah pada waktu kerajaan Kutai Kertanegara tunduk di bawah kekuasaan Kerajaan Banjar. Selanjutnya bahasa banjar adalah sebagai bahasa dominan mayoritas masyarakat Samarinda, walaupun di kemudian hari telah ada beragam suku yang datang, seperti suku Bugis dan Jawa” [2].

Kota Samarinda awalnya adalah pemukiman yang terbentuk di tepi sungai. Kemudian berkembang ke arah darat, terlihat pada Gambar 1. Kota ini dibelah oleh sungai karang mumus yang ujungnya bermuara pada Sungai Mahakam, Gambar 2. Mayoritas penduduknya adalah berdagang, dan lalu lintas air masih menjadi alat transportasi.

**Gambar 1**

Kota Samarinda

Sumber : Google  
Earth, diakses 27 Juli  
2018

**Gambar 2**

Sungai Karang  
Mumus

Sumber : Wikipedia,  
diakses 27 Juli 2018



Identitas Kota Samarinda, selain pesut, adalah (motif) kain sarung samarinda yaitu motif Belang Hatta. Gambar 3 menjelaskan tentang ide motif ini pertama kali digagas oleh perencana dan diimplementasikan pada kaca timah tampak depan rumah-jabatan Walikota Samarinda, yang selanjutnya digunakan pada baju seragam pemerintah kota, pot tanaman, gapura, trotoar, taman kota, dan seragam klub bola PBFC (Pusamania Borneo Football Club)



**Gambar 3**  
Implementasi  
gagasan Motif  
Belang Hatta sebagai  
identitas Kota  
Samarinda  
Sumber : Dokumen  
pribadi 2013/2014

Saat ini Kota Samarinda terus berkembang, pembangunan gedung dan infrastruktur di Ibu Kota Provinsi Kalimantan Timur terus meningkat. Namun, masih banyak pembangunan yang belum sesuai dengan peruntukan lahan sehingga berdampak berkurangnya ruang terbuka hijau (RTH) sebagai ruang publik. Banyaknya peruntukan lahan yang berubah fungsi menjadi area tambang membuat banyak perusahaan batu bara melakukan eksplorasi dan eksploitasi di sekitar Kota Samarinda. Dampak penambangan batu bara oleh perusahaan menimbulkan banyak kerugian secara ekologi. Peralihan fungsi dan pengelupasan lahan serta tidak ditaatinya program *recovery* lahan tambang menyebabkan banyak dampak turunan dari bencana ekologi yang ditimbulkan.

Kondisi eksisting RTH Kota Samarinda (publik dan privat) kurang lebih 34.778 Ha. Ruang terbuka hijau publik baru tersedia sekitar 5.13% dari luas wilayah. Berdasarkan UU No. 26/2007 tentang penataan ruang menunjukkan bahwa luasan RTH publik Kota Samarinda masih perlu lahan sebesar 10.677 Ha, sedangkan RTH privat telah memenuhi standar kecukupan dari yang telah ditetapkan. Sedangkan prediksi kecukupan kebutuhan RTH

berdasarkan kebutuhan oksigen di Kota Samarinda sampai dengan tahun 2020 diperkirakan kurang lebih 23.000 Ha. Pemenuhan kekurangan RTH publik sebesar 20% yaitu seluas 10.677 Ha [3].

Definisi secara umum, ruang terbuka hijau adalah area di pemukiman, ditanami tanaman, yang secara langsung dan tidak langsung bisa digunakan oleh masyarakat [4]. Sedangkan definisi menurut Peraturan Menteri PU no 5/2008, RTH publik adalah adalah RTH yang dimiliki dan dikelola oleh pemerintah daerah kota/kabupaten yang digunakan untuk kepentingan masyarakat secara umum. Pada dasarnya evaluasi tentang ruang terbuka hijau pada kota dapat dilakukan dengan sederhana, yaitu dengan menghitung jumlahnya, melihat kualitas dan fungsinya terhadap keseluruhan kota. Secara umum, kota-kota di Indonesia mempunyai tantangan yang hampir sama, yaitu kecukupan dalam memenuhi luasan ruang terbuka hijau. Ruang terbuka hijau memberikan pelayanan akan hal-hal yang bersifat sosial, ekonomis, psikologis bagi masyarakat dan turis. Kepadatan penduduk pada daerah-daerah tertentu memerlukan ruang terbuka hijau sebagai fasilitas publiknya. Manfaat ruang terbuka hijau sangat nyata, namun tantangan dalam realisasinya adalah pembiayaan, dan kualitas, manajemennya.

Sedangkan di Kota Samarinda, permasalahan RTH cenderung dengan masalah harga pembebasan lahan (*land acquisition*), kurangnya sosialisasi kepada masyarakat, peningkatan lahan terbangun, dan lemahnya pengawasan terhadap penggunaan lahan dan bangunan [5]. Bangunan pemerintah pada umumnya sudah berumur cukup lama. Banyak perubahan yang dilakukan sehingga terjadi pergeseran fungsi, terutama fungsi lahan terbuka. Selain itu masih banyak lahan kosong milik swasta di area kota namun tidak dapat difungsikan sebagai area yang dapat

bermanfaat bagi warga sekitar. Tantangan lain pada umumnya adalah berasal dari faktor sosial-ekonomi, budaya, pertumbuhan penduduk yang tidak merata, kurangnya dukungan kebijakan tentang lingkungan, sumber daya pengelola. Untuk mendapatkan manfaat optimal dari RTH perlu juga memperhatikan alokasi, ukuran, dan jumlahnya berdasar jumlah penduduk yang ada.

RTH memberikan kontribusi yang penting bagi pembangunan yang berkelanjutan. Pengembangan RTH perlu pendekatan interdisiplin yang terintegrasi, seperti aspek politik, ekonomi, lokal, budaya, manajemen dan perencanaan untuk memperbaiki fasilitas dan pelayanan, dan mengoptimalkan kebijakan tentang ruang terbuka hijau itu sendiri. Fungsi RTH bagi sebuah kota sangat beragam manfaatnya, salah satunya adalah penurunan temperatur udara pada sebuah kota. Adanya keterkaitan antara temperature dan ruang terbuka hijau, dimana semakin tinggi persentasi luasan RTH yang dibuat akan berpengaruh terhadap penurunan temperature udara pada sebuah kota [6]. Nilai persentasi dan derajat penurunan bervariasi di setiap kota. Ruang terbuka hijau dapat mengurangi panas, mengurangi penggunaan energy, dan memperbaiki kualitas kesehatan manusia [7]. RTH membantu memperhalus permukaan dari landscap kota sehingga membantu pergerakan udara yang berpengaruh pada tempertur suhu udara lokal [8].

Ruang Terbuka Hijau (RTH) dapat berfungsi tidak hanya sebagai wadah untuk melakukan aktifitas-aktiitas positif tetapi juga sebagai wadah interaksi sosial bagi masyarakat, sebagai contoh: *jogging track*, tempat berkumpul komunitas, *city events*. Sehingga, pembangunan ruang terbuka hijau dapat memberikan kontribusi dalam meningkatkan kualitas hidup masyarakat. Berbagai macam cara dapat dilakukan untuk menambah luasan

ruang dan rimbunnya vegetasi dapat memperbaiki kondisi iklim mikro, membentuk perilaku, seperti; pola kunjungan, sensasi, dan kegiatan penyembuhan (senam dan lain-lain) [9]. Taman Samarendah adalah salah satu ruang terbuka hijau di Kota Samarinda,

**Gambar 4**

RTH Taman Samarendah, ruang terbuka hijau di tengah kota

Sumber : Dokumen pribadi



Penyebaran pertumbuhan penduduk yang tidak merata menyebabkan timbulnya kluster pemukiman yang tidak terencana dengan karakter kurang akses ke ruang terbuka hijau. Situasi seperti ini berpengaruh terhadap kesehatan dan kondisi fit penduduknya. Kurangnya RTH memberikan dampak pada masyarakat, salah satunya adalah rasa tidak adil (*inequality*) akan hak-hak masyarakat dari sisi ketersediaan ruang publik. Hal ini menyebabkan berkurangnya tempat untuk berinteraksi sosial, kurangnya intensitas olahraga ringan dan relaksasi sesaat. Kondisi demikian akan secara perlahan dapat menurunkan kualitas mental dan kesehatan masyarakat. Oleh karena itu diperlukan penguatan kembali (*restrenghten*) terhadap fungsi RTH. Secara umum, beberapa fungsi RTH dapat dilihat dari berbagai aspek. Diantaranya adalah aspek kesehatan dan aspek keadilan ruang.

Aspek kesehatan pada ruang terbuka hijau memberikan banyak fungsi. Selain berfungsi sebagai tempat beraktifitas fisik yang positif, ruang terbuka hijau juga berfungsi sosial yaitu sebagai tempat berinteraksi bagi masyarakat yang berdampak baik pada kesehatan mental, relaksasi pikiran. Lingkungan yang menarik dan indah dapat memperbaiki kebahagiaan dan rasa tanggung jawab seseorang, yang kemudian dapat mengurangi kondisi stress, rasa marah, sifat agresif, dan frustrasi [10]. Selain itu, fungsi RTH juga sebagai penyerap karbon dioksida (CO<sub>2</sub>), ameliorasi iklim [11]. Banyaknya aneka ragam hayati pada sebuah RTH mempunyai hubungan positif dengan pemulihan kesehatan pada manusia. Oleh karena itu RTH mempunyai peran yang sangat baik baik dari aspek kesehatan, yaitu memperbaiki kualitas kesehatan hidup manusia [12].

Aspek keadilan ruang, memposisikan ruang terbuka hijau sebagai salah satu isu keadilan lingkungan, keberadaan ruang terbuka yang bersiat publik/umum harus menjadi prioritas dalam implementasinya di sebuah kota, khususnya Kota Samarinda. Rencana ruang kota yang adil akan mengakomodir hak-hak publik, salah satunya adalah dengan adanya RTH publik. Memberikan RTH publik dengan luasan sesuai dengan yang diamanahkan atau bahkan lebih akan memberikan dampak yang baik tidak hanya bagi publik namun juga bagi lingkungan [10][13][14]. Beberapa taman yang ada di Kota Samarinda merupakan ruang terbuka hijau. Taman-taman ini akan memberikan dampak yang sangat baik ke depannya. Pemenuhan keadilan ruang memerlukan waktu, namun niat baik selalu mempunyai jalannya. RTH publik Kota Samarinda saat ini masih kurang sekitar sepuluh ribuan hektar [15]. Dengan demikian, keadilan dalam ruang kota tercipta, maka peruntukan dapat terbagi sesuai rencana dan komposisi tata-ruangnya. Salah

satunya adalah memberikan ruang-ruang publik milik pemerintah yang dikelola dengan baik dan dapat diakses oleh masyarakat umum.

Tantangan kedepan bagi Pemerintah Kota Samarinda, selain harus memenuhi kebutuhan RTH publik, juga harus menjaga dan merawat RTH yang sudah ada. Pembiayaan berkala secara terus menerus perlu sumber daya manajemen yang professional, handal dan kreatif. Dengan kondisi demikian diperlukan “*good will*” dari pemerintah kota untuk dapat memenuhi kekurangan ruang terbuka hijau di Kota Samarinda yang merupakan amanah dari undang-undang, untuk mencapai kualitas hidup yang lebih baik. Keinginan baik dari pemerintah merupakan strategi terbaik dibandingkan strategi transformasi lingkungan kota dengan melibatkan banyak pihak [16]. Banyaknya pelanggaran terhadap penggunaan ruang di Kota Samarinda merupakan bentuk ketidakadilan (*inequality*) peruntukan ruang, yang berakibat tidak hanya pada disfungsi ruang yang berujung pada bencana ekologi yang menimbulkan kerusakan baik fisik maupun materi serta berakibat kurang baik pada manusia (kesehatan dan mental). Beberapa usulan solusi dalam menjawab tantangan RTH Kota Samarinda; kesehatan dan keadilan ruang.

Usulan solusi pertama adalah program pola kerjasama *public-private partnership*. Program ini dibiayai oleh *Corporate Social Responsibility* perusahaan yang ada di wilayah administrasi Kota Samarinda. Kepentingan para pemangku kepentingan ini sangat beragam. Pemerintah selaku pembuat kebijakan berkepentingan dalam membangun daerah, perusahaan berkepentingan dalam kelangsungan usaha, lembaga masyarakat sebagai kontrol, masyarakat umum berkepentingan sebagai penerima program yang diberdayakan [17]. Sinergi dari beberapa kepentingan ini, dari sisi biaya, merupakan tanggung jawab dari pihak swasta melalui



program CSR dan pemerintah lokal melalui stimulasi dana APBD. Hal ini merupakan sebuah komitmen bersama untuk keberlangsungan ekonomi dan kota yang berkelanjutan [18]. Ruang terbuka hijau dan taman-taman wajib dibentuk di setiap kecamatan (sampai pada tingkat kelurahan) dengan menggunakan pola pembiayaan CSR melalui program *private-public-partnership* (PPP) yang diharapkan mampu mendorong pemangku kepentingan untuk dapat menciptakan lebih banyak lagi ruang terbuka hijau yang dapat dinikmati oleh masyarakat. Realisasi pencapaian kekurangan Ruang Terbuka Hijau seluas 10.677 Ha akan dilakukan secara bersama dan berkomitmen dalam mewujudkan RTH publik di Kota Samarinda.

Implementasi pembiayaan oleh CSR dalam bentuk program publik *private partnership* adalah salah satu cara swasta/perusahaan dalam mempromosikan produknya dan memberikan bantuan kepada masyarakat yang tinggal di daerah dimana perusahaan menjalankan usaha produksinya. Sehingga pembiayaan yang timbul bukan sebagai sebuah kerugian namun sebaliknya, yaitu sebagai media promosi. Sehingga dalam perjalanan usaha produksi perusahaan mendapat dukungan dari masyarakat. Selain itu RTH yang dibiayai oleh CSR tidak hanya mengakomodir promosi perusahaan, namun yang lebih penting adalah mengakomodir nilai-nilai budaya dan kearifan lokal dalam setiap tema disainnya.

Usulan solusi kedua adalah dengan pemanfaatan ruang, bidang tanah yang tidak terbangun yang berada disekitar kota. Pemilik tanah yang tidak membangun ditawarkan pola kerjasama “pinjam-pakai” pada jangka waktu tertentu, bermitra dengan pemerintah, menjadikan lahan terbuka hijau yang terjaga bagi warga sekitar. Bagi pemilik sendiri ada kompensasi yang saling menguntungkan, misal: pengurangan pajak bumi dan bangunan.

Mengenai pembiayaan dalam pembangunan ruang terbuka hijau dilakukan dengan PPP program.

Selanjutnya usulan solusi ketiga adalah dengan melakukan audit energi dan audit kesesuaian penggunaan lahan berdasar KDB dilakukan pada semua bangunan pemerintah. Evaluasi dan audit energy terhadap bangunan pemerintah dilakukan oleh tim TABG Kota untuk mendapatkan nilai optimal dari bangunan eksisting yang ada. Hasil renovasi yang dilakuka, pada umumnya, menimbulkan ruang-ruang pada kantor menjadi panas dan berorientasi pada air conditioner sebagai solusi panas ruangan. Hal ini menjadikan AC sebagai alat solusi cepat tanpa memikirkan dampak yang ditimbulkannya. Terciptanya dampak UHI (*Urban Heat Island*) pada area sekitar kantor merupakan salah satu dampak dari penggunaan AC yang berlebih dan penutupan ruang terbuka dengan beton. Melakukan evaluasi bangunan pemerintah untuk mendapatkan optimalisasi dari perencanaan awal merupakan kebijakan yang sangat baik. Temuan yang didapat akan dikompensasikan melalui formula mutual tertentu, misal; mengembalikan ke bentuk awal sesuai perencanaan, atau dilakukan retrofitingt sesuai standar UU Bangunan, mewajibkan penggunaan bahan yang ramah terhadap lingkungan (contoh : *grass block*) pada semua ruang terbuka disekitar kantor. Sehingga kesadaran dan edukasi awal tercipta pada kesadaran pengelola kota.

Usulan solusi ke empat, memberikan dukungan terhadap program pemerintah terkait dengan RTH, contoh : pada program *Smart City* Kota Samarinda, informasi yang lengkap dan menarik tentang arti penting RTH menjadi salah satu informasi pada pilar smart environment dari enam pilar yang ada, dampaknya membuat masyarakat teredukasi mengenai arti penting RTH, mengetahui luasan ruang terbuka yang tersedia, dan tatacara

jika ingin berpartisipasi dalam program RTH.

Terakhir, usulan solusi yang dapat diberikan adalah menjadikan setiap persimpangan menggunakan *grass block*. Hanya material jalan silang-di-persimpangan yang diganti dengan *grass-block*. Tujuannya selain menambah implementasi konsep RTH dalam hal membantu mereduksi panas [19] juga mengedukasi masyarakat, memperlambat kecepatan kendaraan pada persimpangan, mempercantik kota dengan cara biaya murah namun mempunyai dampak yang baik.

Inisiatif dari masyarakat dalam mendukung penciptaan ruang terbuka hijau harus diberi penghargaan. Memberi respond dengan cepat terhadap ide-ide masyarakat dalam hal RTH akan sangat membantu dalam pemenuhan kebutuhan ruang terbuka hijau publik, contoh; adanya keinginan masyarakat sepanjang sungai untuk membuat lapangan olah raga, tempat bermain anak dan pengelolaan terhadap PKL dan parkir segera di akomodasi. Penghargaan dapat dilakukan dengan mulai berdiskusi dengan masyarakat mengenai ide-ide baik tersebut dengan membuat perencanaan (*community action plan*) yang realistis.

Realisasi ruang terbuka hijau dan taman-taman adalah prioritas. Gerakan akan peduli ruang terbuka hijau akan dimulai (lagi) dari rumah yaitu dengan kewajiban menyediakan halaman hijau. Selain itu gerakan peduli RTH perlu disosialisasikan. IAI selaku asosiasi arsitek berperan aktif dalam menjalankan gerakan ini. Peran program profesi berkelanjutan dan pengabdian masyarakat akan menjadi hal menarik. IAI akan menjadi motor penggerak dalam perencanaan pembangunan di Provinsi Kalimantan Timur pada umumnya dan Kota Samarinda pada khususnya. Dalam skala kota, ruang terbuka hijau diharapkan mulai menjadi gerakan yang inovatif. RTH diusulkan dengan berbagai macam tema melalui jalur usulan RT-RW-Kelurahan-Kecamatan, dari-untuk-oleh masyarakat.

### Kepustakaan

- 1) BPS Kota Samarinda, Statistik Daerah Kota Samarinda 2017. Samarinda: BPS Kota Samarinda, 2017.
- 2) "Kota Samarinda." [Online]. Available: [https://id.wikipedia.org/wiki/Kota\\_Samarinda](https://id.wikipedia.org/wiki/Kota_Samarinda). [Accessed: 02-Jun-2018].
- 3) R. Hayati, "Evaluasi pelaksanaan pengelolaan sampah dan ruang terbuka hijau pada pelaksanaan program adipura di Kota Samarinda," Universitas Mulawarman, Indonesia, 2016.
- 4) S. M. A. Haq, "Urban Green Spaces and an Integrative Approach to Sustainable Environment," *J. Environ. Prot. (Irvine, Calif.)*, vol. 02, no. 05, pp. 601–608, 2011.
- 5) Dwi Rama Nugraha, "Geografis Kota Samarinda," 2017. [Online]. Available: <https://www.scribd.com/document/346612790/Perencanaan-Ruang-Terbuka-Hijau-RTH-Kota-Samarinda>. [Accessed: 07-Jun-2018].
- 6) A. P. Ramdani, "Analisis Ruang Terbuka Hijau (RTH) dan Keterkaitannya dengan Kenyamanan Kota Samarinda," 2017.
- 7) Y. Zhang, A. T. Murray, and B. L. Turner, "Optimizing green space locations to reduce daytime and nighttime urban heat island effects in Phoenix, Arizona," *Landsc. Urban Plan.*, vol. 165, no. April, pp. 162–171, 2017.
- 8) A. Adedoyin, T. Eniolu, and O. Bayode, "Effect of tree-shading on energy demand of two similar buildings," *Energy Build.*, vol. 81, pp. 305–315, 2014.
- 9) F. Xue, Z. Gou, and S. S. Y. Lau, "Green open space in high-dense Asian cities: Site configurations, microclimates and users' perceptions," *Sustain. Cities Soc.*, vol. 34, pp. 114–125, 2017.
- 10) M. Khotdee, W. Singhirunnusorn, and N. Sahachaisaeree, "Effects of Green Open Space on Social Health and Behaviour of Urban Residents: A Case Study of Communities in Bangkok," *Procedia - Soc. Behav. Sci.*, vol. 36, no. June 2011, pp. 449–455, 2012.
- 11) Sumiyati, "Konferensi Nasional Komunikasi," *Pros. Konf. Nas. Komun.*, vol. 01, no. 01, pp. 552–558, 2017.
- 12) G. Carrus, M. Scopelliti, R. Laforteza, G. Colangelo, F. Ferrini, F. Salbitano, M. Agrimi, L. Portoghesi, P. Semenzato, and G. Sanesi, "Go

greener, feel better? The positive effects of biodiversity on the well-being of individuals visiting urban and peri-urban green areas,” *Landsc. Urban Plan.*, vol. 134, pp. 221–228, 2015.

- 13) C. Sha, X. Wang, Y. Lin, Y. Fan, X. Chen, and J. Hang, “The impact of urban open space and ‘lift-up’ building design on building intake fraction and daily pollutant exposure in idealized urban models,” *Sci. Total Environ.*, vol. 633, pp. 1314–1328, 2018.
- 14) C. M. Hsieh, F. C. Jan, and L. Zhang, “A simplified assessment of how tree allocation, wind environment, and shading affect human comfort,” *Urban For. Urban Green.*, vol. 18, pp. 126–137, 2016.
- 15) Rahmawati, “Perencanaan Ruang Terbuka Hijau Berdasarkan Analisis Kebutuhan Oksigen,” Universitas Mulawarman, 2016.
- 16) J. R. Wolch, J. Byrne, and J. P. Newell, “Urban green space, public health, and environmental justice: The challenge of making cities ‘just green enough,’” *Landsc. Urban Plan.*, vol. 125, pp. 234–244, 2014.
- 17) E. Sumardiyono, “Evaluasi Pelaksanaan Community Development Dalam Perolehan Proper Hijau ( Studi Kasus di PT . Pupuk Kaltim Bontang ),” Universitas Diponegoro, 2007.
- 18) S. O. Ajayi and L. U. Ovharhe, “The Effect of Corporate Social Responsibility on the Performance and Growth of the Oil & Gas Industry in Nigeria a Case Study of Nigeria LNG Limited,” *SSRN Electron. J.*, pp. 1–52, 2016.
- 19) H. Wu, B. Sun, Z. Li, and J. Yu, “Characterizing thermal behaviors of various pavement materials and their thermal impacts on ambient environment,” *J. Clean. Prod.*, vol. 172, pp. 1358–1367, 2018.



# Ruang Terbuka Publik di Kota Metro itu INSTAGRAMMABLE atau LOVABLE?

Dr. Eng. Fritz Akhmad Nuzir, ST, MA, IAI

373

## Kota Para Kolonis

Bagi saya menulis tentang kota kelahiran sendiri adalah salah satu tugas menulis yang paling sulit. Karena sudah pasti jadi *baper (bawa perasaan)*, kalau menurut istilah yang kekinian. Jadi maafkan saya jika dalam tulisan ini akan banyak ditemui “curahan hati” atau opini-opini subyektif saya sebagai bentuk kecintaan saya terhadap kota ini. Saya memang dilahirkan di Kota Metro, yang secara administratif resmi menjadi sebuah kota baru sejak tahun 1999. Belum sampai 20 tahun yang lalu. Namun secara historis, Kota Metro adalah salah satu daerah di Provinsi Lampung yang memiliki nilai sejarah yang unik dan berbeda dengan daerah-daerah yang lain. Daerah ini merupakan hasil dari proses pembangunan oleh Pemerintah Kolonial Hindia Belanda pada sekitar awal abad ke-20.

Tepatnya pada tahun 1936, penduduk pertama Kota Metro menjejakkan kaki untuk pertama kalinya di kota ini setelah menempuh perjalanan jauh dari Pulau Jawa. Pemerintah Hindia Belanda pada waktu itu sengaja mendatangkan para kolonis, istilah untuk mereka yang didatangkan dari Jawa tersebut, untuk mengembangkan daerah tersebut sebagai bagian dari kebijakan Trias van Deventer (kolonialisasi, edukasi, dan irigasi). Sayangnya sejarah pembentukan kota yang unik ini hanya tinggal sebatas

cerita saja dan hampir tidak berbekas apalagi tercerminkan pada proses pembangunan kota hingga sekarang. Kota Metro berkembang layaknya kota-kota lain di Indonesia yang berjuang mencari jati diri di tengah arus globalisasi dan kehidupan modern.



Gambar 1. Foto kedatangan rombongan kolonis pertama dari Pulau Jawa di cikal bakal Kota Metro.  
Sumber: Pemerintah Kota Metro

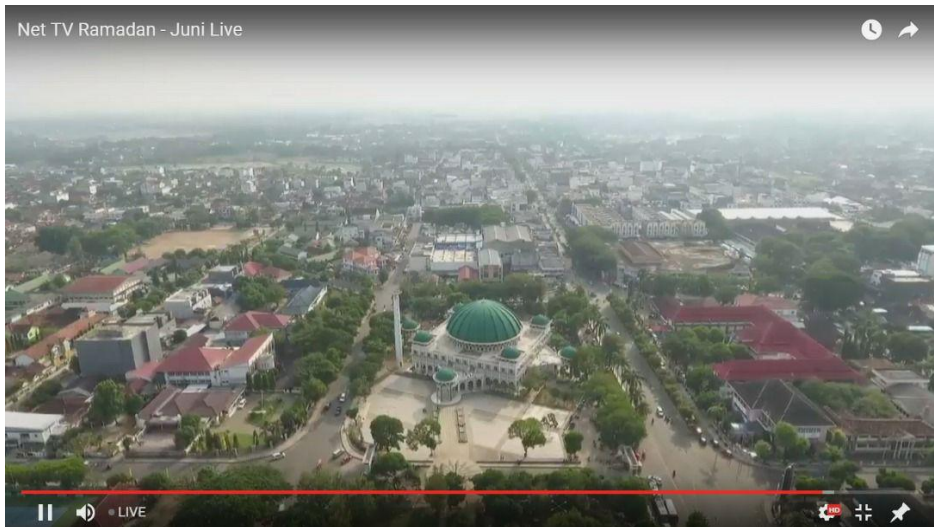
### Menjadi Kota Pendidikan

Sejak awal dibentuknya sampai dengan sekarang, Kota Metro telah melalui tiga masa kepemimpinan administrasi. Dan dalam jangka waktu itu, Kota Metro berkembang menjadi sebuah kota dengan potensi kegiatan edukasi yang tinggi. Hal ini dikarenakan visi kota pada waktu itu adalah Kota Metro sebagai Kota Pendidikan. Sehingga sampai saat ini masih dapat dikatakan bahwa kekuatan salah satu dari dua daerahkota



yang ada di Provinsi Lampung ini adalah pendidikan. Walaupun ini sekilas terlihat selaras dengan salah satu komponen dari kebijakan Trias van Deventer yaitu edukasi, namun sesungguhnya salah satu acuan utama pada waktu itu adalah visi Kota Pelajar di Kota Yogyakarta yang cukup dikenal di tingkat nasional. Kota Metro yang mempunyai keterbatasan dalam hal sumber daya alam “hanya” dapat memprioritaskan secara optimal keberadaan warganya sebagai sumber daya manusia yang unggul.

Subyek utama pendidikan secara formal adalah pelajar/mahasiswa. Jaringan entitas pendidikan di Kota Metro telah menjadi kekuatan yang telah dipupuk sejak satu dasawarsa terakhir. Dengan jumlah Pendapatan Asli Daerah yang hanya sekitar Rp. 87 milyar pada 2015, jauh lebih kecil jika dibanding dengan Kota Bandar Lampung yang mencapai sekitar Rp. 492 milyar. Namun, capaian-capaian prestasi pada bidang pendidikan bisa membuat nama Kota Metro terdengar di level provinsi bahkan nasional. Sampai saat ini di Kota Metro telah berdiri 59 TK (4 negeri dan 55 swasta), 69 SD (52 negeri dan 17 swasta), 36 SMP (13 negeri dan 23 swasta), 29 SMA (11 negeri dan 18 swasta), 21 SMK (3 negeri dan 18 swasta), serta 14 perguruan tinggi negeri dan swasta. Ini adalah sebuah jaringan yang berpotensi besar terutama dalam pembangunan Kota Metro (Nuzir, Kartiko, & Saifuddin, 2015).



Gambar 2.  
Daerah pusat  
Kota Metro  
dengan ruang  
terbuka  
publiknya  
yang hijau.  
Sumber:  
Akun  
Youtube NET  
TV, 2017

Kota Metro sebenarnya memiliki potensi fisik yang sangat berharga yaitu tingkat kepadatan penduduknya yang masih tergolong rendah yaitu 2.206 jiwa per km persegi. Walaupun trennya kepadatan penduduk ini semakin meningkat dari tahun ke tahun. Bahkan jika dilihat data Migrasi Penduduk dari Pemerintah Kota Metro pada tahun 2013, jumlah pendatang yaitu 1.398 orang terhitung lebih besar jika dibandingkan dengan jumlah yang pindah yaitu sebesar 1.012 orang, atau dengan kata lain ada surplus sebanyak 386 orang. Belum lagi jika diperhitungkan juga dengan angka kelahiran yang berkisar kurang lebih 100 kali

lipat dari angka kematian. Dari data-data tersebut di atas bisa disimpulkan bahwa Kota Metro memiliki indikasi untuk terus mengalami pertumbuhan penduduk yang berimbas kepada kepadatan penduduk yang semakin meningkat pula. Tantangannya adalah bagaimana menciptakan tata ruang perkotaan yang dapat mengakomodasi dan mengelola pertumbuhan kota yang pesat secara cerdas, sehingga tetap menjadi kota yang layak dan nyaman dihuni. Salah satu kuncinya adalah keberadaan ruang terbuka publik di kawasan perkotaan.

### **Ruang Terbuka Publik Perkotaan**

Menurut publikasi dari UCLG-ASPAC yang berjudul *Public Spaces in Asia Pacific: Why Local Governments Need to Act* (2016), kota-kota yang sukses dalam pembangunannya pada umumnya mengalokasikan kurang lebih 50% dari lahan perkotaannya untuk ruang publik, dengan komposisi sekitar 30-35% untuk area jalan dan 15-20% untuk ruang terbuka dan fasilitas public (UCLG-ASPAC, 2016). Terlebih lagi pada kesepakatan internasional dalam Sustainable Development Goals (SDGs) pada tujuan nomor 11 point 7 dinyatakan bahwa “sampai dengan 2030, menyediakan akses yang universal untuk ruang terbuka dan ruang hijau publik yang aman,

inklusif, dan mudah diakses, khususnya untuk wanita dan anak-anak, orang lanjut usia, dan orang yang membutuhkan khusus” (UN, 2015). Dari sini dapat kita lihat betapa penting peranan ruang terbuka publik dalam wacana internasional.

Di Kota Metro sendiri saat ini pembahasan tentang ruang terbuka untuk masyarakat umum cenderung masih terfokus pada persepsinya sebagai ruang terbuka hijau. Data yang menunjukkan bahwa luasan total Ruang Terbuka Hijau (RTH) publik di Kota Metro baru terhitung sekitar 17% dari luasan kota membuat warga dan pemerhati kota selalu menyuarakan agar pemerintah kota berkomitmen untuk menyediakan RTH seluas 30% sesuai dengan standar yang ditetapkan oleh Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (Permenpupera No. 5/2008) dan juga disebutkan dalam Undang-Undang No. 26/2007. Jika ditelaah lebih detail, prosentase 30% itu terdiri dari 20% RTH publik dan 10% RTH privat. Dari sini bisa kita lihat bahwa sesungguhnya angka 17% itu tidaklah jauh dari target 20% untuk RTH publik. Sedangkan RTH privat atau milik pribadi warga kota secara faktanya di lapangan dapat terlihat dengan jelas bahwa target 10% sudah terpenuhi, terutama pada kawasan pinggiran kota. Namun memang saat ini semakin bertambah banyak permasalahan lingkungan yang muncul seiring dengan pertumbuhan kawasan permukiman dan komersil yang tak

terkendali seperti banjir di wilayah perkotaan dan pembuangan sampah ilegal. Sehingga pemerintah kota harus mulai mengambil langkah evaluasi, perencanaan, aksi, dan pengawasan yang tegas untuk menjaga keberadaan RTH dan fungsi ekologisnya ini.

Terkait dengan permasalahan di atas dan yang juga tak kalah mengkhawatirkan adalah sangatlah sedikit dari kawasan-kawasan RTH publik yang sudah ada saat ini di Kota Metro yang benar-benar berfungsi sebagai suatu ruang terbuka publik. Seharusnya selain memiliki fungsi ekologis, RTH merupakan bagian dari ruang terbuka publik. Idealnya keberadaan suatu ruang terbuka publik seharusnya dapat dimanfaatkan sebagai tempat berkumpul komunitas, tempat berolahraga, pertunjukan seni, sarana edukasi, dan arena bermain anak-anak dengan diisi pula oleh kegiatan komersil seperti aneka kuliner dan spot-spot wisata lainnya sebagai fungsi penunjang tanpa melupakan fungsinya sebagai kawasan hijau dan paru-paru kota yang tak kalah penting. Beberapa RTH publik yang ada di Kota Metro diantaranya adalah: Taman Merdeka, Lapangan Samber, Taman Demokrasi, Taman Gajah, Taman Ki Hajar Dewantara, Taman Yosomulyo dan Lapangan Armor, Taman dan Lapangan Mulyojati, Taman Terminal Mulyojati, Hutan Kota Linara, Hutan Kota Tejosari, Bumi Perkemahan, Lapangan Garuda, Lapangan Sepakbola

Hadimulyo Barat, Lapangan Sepakbola Hadimulyo Timur, Landbouw, dan kawasan Dam Raman.

Pada kenyataannya hanya beberapa dari RTH publik Kota Metro yang disebutkan di atas yang dapat dianggap memenuhi kriteria ideal di atas. Itu pun belum benar-benar sempurna. Baru Taman Merdeka dan Lapangan Sember-lah yang dapat dikatakan digunakan oleh warga kota untuk berbagai aktivitas publik. Secara berkeluarga Kota Metro menggunakan taman-taman tersebut untuk bermacam-macam kegiatan mulai dari olahraga, *kumpul-kumpul*, acara komunitas, *hobby*, rekreasi, dan sebagainya. Di beberapa taman tersebut memang terdapat fasilitas-fasilitas umum seperti misalnya jalur pejalan kaki, lapangan olahraga, tempat duduk, dan sebagainya. Namun kualitas, kelengkapan teknis, dan perawatan dari sebagian besar fasilitas-fasilitas tersebut masih di bawah standard. Penyebutan area Lapangan Sember sebagai RTH pun sebenarnya kurang tepat karena pada dasarnya sebagian besar dari areanya telah tertutup oleh paving atau permukaan buatan lainnya. Penghijauan pun hanya diwakili oleh beberapa pohon di bagian tepi lapangan. Sebaliknya di Taman Merdeka hanya sebagian kecil kawasannya yang memang didesain dan ditujukan untuk menampung kegiatan dan pergerakan fisik dari warganya. Akhirnya area rerumputannya-lah yang sering menampung

aktivitas wargasehingga kemudian berulang kali mengalami kerusakan karena terinjak-injak. Jadi sebenarnya apa yang menjadi daya tarik dari tempat-tempat yang telah digunakan sebagai ruang terbuka publik di Kota Metro tersebut?



### **Tantangan Ruang Terbuka Publik di Kota Metro**

Ada beberapa faktor yang bisa menjawab pertanyaan tersebut. Yang, pertama adalah aksesibilitas atau pencapaian ke lokasi ruang-ruang terbuka publik tersebut. Bukanlah suatu kebetulan bahwa kedua ruang terbuka publik tersebut terletak tepat di area pusat Kota Metro. Area pusat kota ini dapat dengan mudah dicapai baik oleh warga Kota Metro sendiri ataupun pendatang yang berkunjung ke Kota Metro. Area ini

Gambar 3.  
Tugu Metrem  
yang terletak  
di tengah  
Taman  
Merdeka Kota  
Metro.

Sumber:  
Dokumentasi  
pribadi, 2016

juga berdekatan dengan berbagai macam kawasan mulai dari kawasan permukiman, perkantoran, pendidikan, sampai dengan kawasan komersil dan perdagangan. Dengan keterhubungan kepada beranekaragam guna lahan tersebut, otomatis keberadaan Taman Merdeka dan Lapangan Sumber dengan mudah menjadi “destinasi” aktivitas warga secara terus menerus baik yang memang secara khusus bermaksud mengunjunginya maupun yang hanya sekedar *numpang lewat* atau sengaja transit. Fakta bahwa sistem angkutan umum di Kota Metro belumlah dapat melayani dengan baik seluruh wilayah kota membuat performa RTH dan ruang-ruang terbuka publik lainnya yang disebutkan di atas belum mampu “menyaingi” performa Taman Merdeka dan Lapangan Sumber sebagai ruang terbuka publik di Kota Metro.

Faktor selanjutnya adalah kehadiran aktivitas dan kegiatan publik yang telah rutin dijalankan di kedua tempat tersebut. Baik yang sifatnya terorganisir sebagai kegiatan formal atau semi-formal, maupun kegiatan non-formal yang secara historis telah ada di kedua tempat tersebut. Pemerintah Kota Metro telah menyelenggarakan kegiatan-kegiatan rutin seperti misalnya yang paling besar adalah kegiatan *Car Free Day* yang diselenggarakan sebanyak dua kali sebulan di tiap hari Minggu-nya. Kegiatan ini telah berlangsung sejak tahun 2011 yang lalu dengan melibatkan seluruh staf pemerintah kota dan



juga warga Kota Metro. Bahkan ada juga yang sengaja datang dari daerah lain di sekitar Kota Metro. Kegiatan formal pemerintah seperti upacara, peringatan hari besar, dan sebagainya juga sering diadakan terutama di Lapangan Samber. Sedangkan kegiatan non-formal warga seperti kegiatan rekreasi, olahraga, komunitas, pusat jajanan, dan kegiatan komersil *dadakan* mengambil tempat di Taman Merdeka dan juga sebagian Lapangan Samber. Kehadiran kegiatan dan aktivitas inilah yang sebenarnya berperan besar dalam membuat kedua tempat tersebut, Taman Merdeka dan Lapangan Samber, berfungsi seperti layaknya ruang terbuka publik.

Kedua faktor tersebut membuat pilihan warga Kota Metro akan ruang terbuka publik hanya terbatas pada area pusat kota ini. Bagaimana dengan kondisi RTH-RTH atau ruang terbuka publik lain yang disebutkan di atas? Renovasi dan penambahan fasilitas yang gencar dilakukan selama satu atau dua tahun ke belakang ternyata sampai sekarang belumlah cukup untuk menjadikan tempat-tempat tersebut sebagai ruang terbuka publik yang layak. Fasilitas yang dibangun sayangnya masih terbatas kepada elemen *gimmick* atau hiasan belaka seperti misalnya tulisan nama taman, ornamen lampu hias, penambahan warna bangunan, dan masih menghiraukan kebutuhan fasilitas umum yang mendasar seperti toilet umum,

*signage* untuk kaum difabel, jalur pejalan kaki, dan sebagainya. Belum ada pemahaman akan pentingnya faktor aksesibilitas dan aktivitas dalam penyediaan ruang-ruang terbuka publik tersebut seperti yang penulis sampaikan di atas. Bahkan penulis juga menyangsikan apakah fasilitator *gimmick-gimmick* itu sudah memikirkan dengan matang bagaimana perhitungan kebutuhan energi listrik dan kegiatan perawatannya.

Proses pembangunan ruang-ruang terbuka publik yang didasari dengan visi Kota Metro sebagai “Kota Pendidikan dan Wisata Keluarga berbasis Ekonomi Kerakyatan Berlandaskan Pembangunan Partisipatif” memang mampu mengundang kepopuleran instan *gimmick-gimmick* yang baru dibangun tersebut di dunia maya, namun tetap belum mampu mengundang kehadiran warga-warganya untuk melakukan kegiatan dan aktivitas publik di sana. Apabila memang pembangunannya ditujukan untuk memperkuat citra wisata dari Kota Metro ini, keberadaan suatu perencanaan dan rencana induk pariwisata yang matang, komprehensif, dan realistis mutlak diperlukan dan jauh lebih penting dari pada tulisan nama taman yang terbuat dari beton ataupun deretan lampu hias di area tak berpenghuni dan tanpa aktivitas publik. Warga pun belum dilibatkan dalam proses perencanaan dan pembangunan ruang-ruang terbuka publik itu, tidak sesuai

dengan visi kota yang mencantumkan istilah “pembangunan partisipatif. Alhasil warga juga belumlah secara sadar merasa memiliki dan ikut bertanggungjawab terhadap keberadaan ruang-ruang terbuka publik secara sampah-sampah dapat dengan mudah ditemukan berserakan tidak pada tempatnya dan sarana-sarana yang baru selesai dibangun pun dengan cepat mengalami kerusakan akibat ulah oknum warga yang tidak bertanggungjawab. Tentunya terlepas dari kualitas pembangunannya yang juga belum optimal dan tidak ada acuan rencana induk yang jelas.



Gambar 4.  
Gimmick  
tulisan nama  
taman dan  
lampu hias  
yang tanpa  
konsep dan  
fungsi yang  
jelas.

Sumber: Akun  
Twitter  
@kutaheriawa  
n dan  
@pras\_welly



### Fasilitas versus Aktivitas, Barat versus Timur

Beberapa waktu yang lalu penulis sempat melakukan “riset” sederhana dengan membuat *polling* di akun media sosial pribadi penulis dengan menanyakan: “Untuk ruang terbuka publik, mana yang lebih penting?” Dua pilihan jawaban disediakan yaitu “Penhijauan dan fasilitas” dan “Aktivitas dan multifungsi”. Dari kedua pilihan ini tentunya kita sudah bisa memprediksi bahwa pilihan “Penhijauan dan fasilitas” akan banyak menjadi pilihan orang. Karena memang

pada dasarnya pertanyaan ini ditujukan kepada warga kota-kota di Indonesia yang secara umum masih sangat mendambakan keberadaan suatu ruang terbuka publik dengan fasilitas umum yang lengkap dan hijau. Dan memang ternyata dari total 111 responden dengan polling di Facebook (FB) dan Instagram (IG) yang dibuka selama satu hari tersebut, hasilnya menunjukkan tren yang sama. 68% (di FB) dan 65% (di IG) memilih “Penhijauan dan fasilitas”, sedangkan 32% (di FB) dan 35% (di IG) memilih “Aktivitas dan multifungsi” sebagai faktor terpenting dalam suatu Ruang Terbuka Publik yang baik. Namun yang menarik bagi saya adalah jika kita lihat lebih detail ke angka persentasenya, ternyata perbandingannya adalah sekitar 2:1. Dimana cukup banyak juga yang menginginkan ruang terbuka publik yang multifungsi dan dapat menampung berbagai aktivitas warga kota. Inilah yang menjadi pembeda antara konsep perencanaan ruang terbuka publik ala "barat" dan "timur".

Barrie Shelton dalam bukunya yang berjudul *“Learning from Japanese Cities: Looking East in Urban Design”* mengemukakan bahwa sebenarnya ada perbedaan antara pendekatan perancangan kota di belahan dunia bagian barat dan dunia bagian timur dalam menciptakan ruang (terbuka) publiknya. Di dunia Barat pada umumnya perencana kota (*urban planner*) atau perancang kota (*urban designer*)

dapat menciptakan suatu ruang baru yang kemudian diisi dengan fungsi dan aktivitas yang ditetapkan. Atau dengan kata lain, ruang lebih bersifat formal dan utama. Sedangkan di dunia Timur, biasanya fungsi dan aktivitas yang muncul terlebih dahulu dan menjadi tradisi yang kemudian melekat pada suatu ruang (Shelton, 2016). Ruang adalah sesuatu yang fleksibel dan mengikuti fungsi atau aktivitas. Secara umum penyediaan ruang terbuka publik diawali dengan proses perencanaan dan perancangan terutama dalam konteks tata ruang. Merencanakan ruang terbuka publik yang baru tidak harus berarti menciptakan suatu fasilitas yang baru di tempat yang baru, namun bisa saja dengan memfasilitasi fungsi atau aktivitas yang sudah lebih dulu ada.

Dari sini saja kita dapat memahami bahwa pendekatan perencanaan dan perancangan ruang terbuka publik ala Amerika atau Eropa belum tentu dapat menciptakan ruang terbuka publik yang baik dan berhasil. Tidak sedikit kita lihat banyak taman-taman yang asri dan plaza-plaza yang menawan terlihat kosong tanpa pengunjung. Sebaliknya tidak jarang kita jumpai sudut-sudut jalan yang sempit dan pelataran pertokoan atau pasar yang sederhana namun ramai dengan pengunjung dan berbagai aktivitasnya. Atau dalam konteks Kota Metro, ruang terbuka publik yang hanya populer di dunia maya saja. Hanya sebagai latar belakang dari *postingan selfie*

di Facebook atau Instagram Stories semata. Karena itu boleh jadi pendekatan fungsi dan aktivitas sebagai dasar dalam penciptaan ruang terbuka publik lebih tepat untuk diterapkan di Indonesia. Keterpaduan dan kolaborasi antar berbagai fungsi dan aktivitas merupakan kunci utama dari ruang terbuka publik yang berkelanjutan (*sustainable public open space*).

### **Multifungsi dan Dekat di Hati (Warga Kota)**

Kesuksesan ruang terbuka publik yang ideal dan multifungsi dinilai dari bagaimana fungsi dan aktivitas yang ada di dalamnya bisa bersinergi dan berkelanjutan. Sehingga biasanya ruang terbuka publik yang sudah memiliki nilai historis atau aktivitas warga yang sudah menjadi tradisi akan lebih mudah diterima dengan rasa kedekatan dan kepemilikan yang tinggi oleh warga kota. Dan kemudian tentunya harus didukung dengan ketersediaan sarana dan prasarana yang berkualitas serta akses pencapaian yang baik pula. Bila kesemuanya tidak ada, maka bisa jadi diperlukan suatu pengelolaan atau manajemen yang khusus didedikasikan untuk merawat fasilitas ruang terbuka publik tersebut dan menciptakan serta mengembangkan fungsi dan aktivitas yang menjadi daya tarik bagi warga, misalnya melalui kerjasama antara pemerintah dan komunitas.

Saat ini sudah banyak pemerintah kota yang mulai berbenah dan menyediakan ruang-ruang terbuka publik seperti yang dideskripsikan di atas. Contohnya antara lain Taman Bungkul Surabaya yang mempunyai nilai historis religi yang cukup tinggi sebelum kemudian dibenahi dan dibangun dengan fasilitas publik yang lebih lengkap. Saat ini Taman Bungkul mewadahi aktivitas bermain untuk anak-anak, olahraga dan hobby, serta kesenian. Taman ini juga dilengkapi dengan fasilitas teknologi informasi dan tempat pedagang kaki lima yang tertata. Aktivitas-aktivitas ini bersinergi dan melengkapi fungsi dan aktivitas awalnya yang merupakan tempat ziarah atau yang sekarang menjadi wisata religi. Kota-kota lain di Indonesia pun tak kalah berbenah. Ada Alun-Alun Kota di Bandung, Taman RPTRA di Jakarta, dan sebagainya. Sedangkan untuk di Provinsi Lampung, pemerintah daerah pun mulai membenahi ruang-ruang terbuka publik misalnya seperti yang dilakukan di Kota Metro ini. Memang dalam pelaksanaannya, ada yang berhasil namun ada juga yang belum memahami prinsip utama dalam perencanaan dan perancangannya sehingga banyak menemui hambatan dan mendapatkan hasil yang kurang optimal. Oleh karena itu perlu adanya komitmen dan upaya yang lebih serius dari pemerintah kota dan pihak lain yang terkait untuk menempatkan ruang terbuka publik pada prioritas yang lebih tinggi dalam pembangunan kota yang berkelanjutan.



## Kepustakaan

- Nuzir, F. A., Kartiko, Y. N., Saifuddin, R. (2017). *Kotak-katik Kota Kita: Narasi Perkotaan Berwawasan Lingkungan di Provinsi Lampung*. Bandarlampung: Aura Publishing.
- Shelton, B. (2012). *Learning from Japanese Cities: Looking East in Urban Design*. Oxfordshire: Routledge.
- UCLG-ASPAC (2016). *Public Spaces in Asia Pacific: Why Local Governments Need to Act*. Jakarta: UCLG-ASPAC.
- United Nations (2015). *Sustainable Development Goals (SDGs)*. Accessed online from: <https://sustainabledevelopment.un.org/sdg11>, on August 5<sup>th</sup>, 2018.
- Undang-Undang Nomor 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang.
- Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 5/2008 tentang Pedoman Penyediaan dan Pemanfaatan Ruang Terbuka Hijau di Kawasan Perkotaan.





**Adji Krisbandono.** Lahir pada 12 September 1981 di Jakarta. Ia berkarir sebagai Peneliti Perkotaan dan Regional di Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) sejak 2005. Selain melakukan kegiatan penelitian, sejak 2011 ia mulai merangkap jabatan struktural; dan sejak

2015 s/d sekarang ditugaskan untuk menyiapkan *policy paper* sebagai masukan kebijakan para Pimpinan Kementerian PUPR. Pendidikan formal yang ditempuhnya antara lain S-1 Teknik Sipil di UNS Surakarta pada tahun 2004, S-2 Magister Perencanaan Kota dan Daerah di UGM Yogyakarta, serta S-2 *Urban Management and Development* di *Institute for Housing and Urban Development Studies, Erasmus Universiteit Rotterdam*, Belanda pada tahun 2010.

Selain menjadi kontributor pada beberapa majalah, jurnal, serta buletin studi perkotaan dan konstruksi, ia juga aktif mengikuti seminar dan *workshop* tentang isu perkotaan dan pembangunan infrastruktur. Menaruh perhatian besar pada riset-riset tentang studi perkotaan dan kewilayahan, *metropolitan governance*, pembiayaan infrastruktur, *disruptions in infrastructure sector*, serta perubahan iklim.



**Dwi Rini Hartati.** Lahir di Yogyakarta pada tanggal 22 November 1982. Lulusan S1 Teknik Geodesi Universitas Gadjah Mada ini memulai karier di Kementerian PUPR sebagai Peneliti Perkotaan dan Regional. Profesi dengan *background* studi ini *men-trigger* Rini untuk melanjutkan kuliah di *University of*

*Twente* Belanda mengambil *Master of Geoinformation Science and Earth Observation for Urban Planning and Management*. Jurusan ini memberikan bekal pengetahuan tentang aplikasi geoinformasi, bidang yang digeluti semasa S1 untuk aplikasi perencanaan kota.

Sejak menjadi peneliti di Balitbang PUPR, ia mulai menaruh perhatian terhadap isu-isu kewilayahan, hal ini terlihat dari tulisannya yang umumnya mengangkat isu tersebut.

Ketertarikannya terhadap isu perkotaan masih tetap tinggi meskipun saat ini ia ditugaskan menjadi Pengelola Peningkatan Kapasitas SDM di Kementerian PUPR.



**Gun Faisal**, Lahir di Taluk Kuantan, Kuantan Singingi, Riau. Meraih gelar Sarjana Arsitektur dan Magister Arsitektur dari Universitas Gadjah Mada Yogyakarta pada tahun 2011 dan 2013. Bekerja sebagai Tenaga Pengajar pada Program Studi Arsitektur Universitas Riau sejak 2014.

Aktif meneliti bangunan tradisional dan vernakular sampai sekarang. Adapun beberapa kegiatan penelitian yang pernah dilakukan yaitu: Tipomorfologi Rumah Suku Talang Mamak: Studi Kasus Di Kecamatan Rakit Kulim Indragiri Hulu Riau (2013); Prototipe Bahan Bangunan Dinding Kulit Kayu Laminasi untuk Masyarakat pedalaman di provinsi Riau (2016); Kajian Arsitektur Vernakular Pesisir: Konstruksi Rumah Suku Akit Di Pulau Rupat (2016); Identifikasi Arsitektur Vernakular Pesisir: Konstruksi Rumah Suku Akit Di Kepulauan Meranti (2017); Identifikasi dan Dokumentasi Ornamen Bangunan Melayu: Rumah Godang Koto Sentajo Kuantan Singingi (2018).

Terlibat dalam penulisan buku 101 Puisi Anak Negeri Jerebu: Inspirasi Solusi Tuntas Bencana Asap dan Rindu Harmoni Alam (2015) serta menulis Buku Architecture Exploration of Sumatra, Edition: Malay Ethnic (Godang & Lontik) tahun (2017). Selain menulis buku, Gun Faisal juga menulis dan menerbitkan hasil penelitiannya di berbagai jurnal ilmiah serta diseminarkan dalam seminar internasional dan nasional.

IG: @gunfaisal



**Johannes Adiyanto** adalah tenaga pengajar di Program Studi Teknik Arsitektur Universitas Sriwijaya dengan mata kuliah yang diampu adalah sejarah, teori dan metode perancangan arsitektur. Topik Disertasi tentang Filsafat Arsitektur Jawa. Bidang kajian yang ditekuni sekarang adalah kajian kesejarahan di kawasan bersejarah dan pengembangan teori arsitektur nusantara. Dia adalah wakil ketua Lembaga Sejarah Arsitektur Indonesia (LSAI) dan anggota Ikatan Arsitek Indonesia (IAI) wilayah Sumatera Selatan, dan juga anggota dari modern Asian Architecture Network (mAAN) wilayah Indonesia.



**Syaiful Muazir** Lulusan S3 dari National Cheng Kung University, Staf pengajar di Program Studi Arsitektur Universitas Tanjungpura Pontianak. Mempunyai ketertarikan terhadap kajian-kajian perencanaan perkotaan dan wilayah, serta pengembangan pariwisata daerah



**M. Ridha Alhamdani** Lulusan S2 dari Universitas Gadjah Mada, Staf pengajar di Program Studi Arsitektur Universitas Tanjungpura Pontianak. Mempunyai ketertarikan terhadap kajian-kajian perancangan arsitektur, khususnya tipologi bangunan-bangunan khusus



**M. Nurhamsyah** Lulusan S2 dari Universitas Gadjah Mada, Staf pengajar di Program Studi Arsitektur Universitas Tanjungpura Pontianak. Mempunyai ketertarikan terhadap kajian-kajian perilaku dan lingkungan, serta eksplorasi teoritis arsitektural



**Lestari** Lulusan S2 dari Institut Teknologi Bandung, Staf pengajar di Program Studi Arsitektur Universitas Tanjungpura Pontianak. Mempunyai ketertarikan terhadap kajian-kajian teknologi bangunan dan kuantifikasi data



**I Nyoman Gede Maha Putra** adalah direktur Warmadewa Research Centre yang berkedudukan di Denpasar. Pendidikan S3 diselesaikan di Oxford Brookes University dalam bidang ilmu urban design pada tahun 2017. Sementara itu, pendidikan S2 dan S1 diselesaikan dalam bidang urban planning di

Erasmus University Rotterdam dan bidang arsitektur di Universitas Udayana. Tulisan-tulisan populernya bisa dibaca pada blog [www.gedemahaputra.wordpress.com](http://www.gedemahaputra.wordpress.com). Selain itu, yang bersangkutan juga aktif menulis di jurnal ilmiah serta aktif mengikuti konferensi nasional dan internasional pada bidang ilmu arsitektur dan perkotaan. Selain aktif di Warmadewa Research Centre, I Nyoman Gede Maha Putra juga tercatat sebagai dosen pada Program Studi Arsitektur Universitas Warmadewa sejak tahun 2005.

Dalam mendukung bidang ilmu yang ditekuni, yang bersangkutan aktif pula mempraktik profesi sebagai arsitek serta urban dan landscape designer. Sebagai seorang profesional, proyek-proyek yang dikerjakan meliputi pekerjaan kawasan pemerintahan, perencanaan masterplan, perencanaan gedung khususnya gedung-gedung pendidikan.





Lahir 1952. Ia adalah alumnus Jurusan Arsitektur Fakultas Teknik Universitas Diponegoro (Undip) (1979). Saat ini mengajar di Program Studi Sarjana Arsitektur Undip dan menjabat sebagai Ketua Program Studi tersebut(sejak 2012). Selain itu, ia juga Guru Besar ilmu Arsitektur Undip; Dewan Kehormatan IAI Nasional (sejak 2011), Dewan Penasehat IALI Jawa Tengah (sejak 2011); dan Ketua Tim Ahli Bangunan Gedung Semarang (2014).

Sumber: [www.konteks.org](http://www.konteks.org)



**Rizka Drastiani**, adalah salah seorang dosen di fakultas teknik arsitektur Universitas Sriwijaya, Palembang. Lulusan S1 Universitas Sriwijaya dan S2 Desain Kawasan Binaan UGM, Yogyakarta. Sebelum berprofesi sebagai akademisi Rizka bekerja sebagai Tenaga Ahli Muda Urban designer di Jakarta Konsultindo – Jakarta

Propertindo.

Rizka beberapa kali ikut dalam tim perencanaan dan perancangan beberapa kawasan di ibu kota DKI Jakarta. Karena seringnya bersentuhan dengan pekerjaan berskala kawasan dan kota membuat Rizka saat kembali ke tanah kelahirannya Palembang dan menjadi akademisi, tetap mengerjakan beberapa pekerjaan berskala kota, seperti menjadi tenaga ahli Kotaku, tim pengolahan data kawasan heritage kota Palembang dan beberapa pekerjaan lainnya yang berhubungan dengan kawasan binaan dan heritage. Ini kali pertama Rizka mencoba untuk menjajal dunia tulis menulis, semoga hasil tulisannya di antologi kota ini menjadi awal untuk menghasilkan tulisan-tulisan selanjutnya yang bisa menjadi tambahan referensi dalam khazanah tentang kota.

IG: @ikazeeka

Profil Singkat



**Ld. Abd. Shalim Tehupelasury**, seorang praktisi arsitektur yang juga terlibat pada beberapa project Rumah Intaran, Bali. Studi terakhir ditempuh di Universitas Merdeka Surabaya dengan Judul penyelesaian studinya: *Design Resort Cottage*

Ekowisata Pada kawasan Kota Pusaka Baubau, Buton dengan penekanan konsep Ekologi.

Shalim tercatat pernah aktif studi di Universitas Halu Oleo (UHO) Kendari program study arsitektur UHO. Selama di Sulawesi Tenggara ia pernah terlibat dalam beberapa *project design* dengan perusahaan lokal. Saat mahasiswa, aktif di kelembagaan kampus dan di Temu Karya Ilmiah Mahasiswa Arsitektur Indonesia (TKIMAI) sebagai ketua Badan Pekerja Rayon mahasiswa arsitektur wilayah Sulawesi Tenggara, menjadi ketua unit kegiatan mahasiswa bidang jurnalistik, dan aktif di berbagai event sayembara fotografi dan desain arsitektur baik nasional maupun internasional, juga tercatat menjadi pemenang utama pada Sayembara Kawasan MTQ 2012 Sulawesi Tenggara di Bombana. Pernah aktif di Arkom Jawa Timur dan terlibat dalam beberapa pendokumentasian serta pemetaan termasuk terakhir pemetaan kampung Peneleh Surabaya yang bekerjasama dengan *South East Asia Neighbourhood Network* (SEANNET) tahun 2017. Tahun 2016 terlibat dalam pendokumentasian arsitektur jengky Madura Program IAI Bidang Riset.

Terlibat dalam Urban Literasi Surabaya (Alter-Shelter I dan III, 2017- 2018), dan Kontributor pada buku Alter-shelter. Aktif pada tim riset Rumah Intaran dengan buku yang pernah ditulis dan dieditori diantaranya adalah Pengalaman Rasa Buton (2018). Selain menulis buku, Shalim juga pernah menulis dan berkontribusi di berbagai media di antaranya membaca ruang, warta metropolis dan tribun celebes di Indonesia.  
IG: @shalim\_t.ry



### **Adiar Ersti Mardisiwi**

Adiar Ersti Mardisiwi adalah alumni S1 Jurusan Arsitektur Institut Teknologi Sepuluh Nopember Surabaya angkatan 2010. Ia sempat melanjutkan studi S2 di TU Berlin Campus El Gouna, Mesir, Jurusan *Urban Development*, walaupun akhirnya memutuskan untuk tidak menyelesaikannya. Ia juga pernah menjadi partisipan program JENESYS 2.0 *Urban Engineering and City Planning* di Jepang pada tahun 2014. Selain tertarik pada arsitektur dan perkotaan, ia juga mempunyai minat yang besar dalam dunia kata-kata. Berikut buku-buku yang pernah ditulisnya: *Kata Cinta Kota Pahlawan* (2014), *Twin Path* (2015), *Kata Ayah* (2017), dan *Srikandi Gerigi* (2018). Ia juga sempat bekerja sebagai wartawan media kampus dan mencicipi menjadi wartawan koran lokal. Namun, akhirnya ia merasa lebih nyaman menjadi penulis arsitektur dan interior di Imelda Akmal *Architectural Writer Studio* (2013), [roang.com](http://roang.com) (2014), dan [grya.co.id](http://grya.co.id) (2016). Cita-cita terbesarnya adalah memberdayakan perempuan dan anak-anak melalui dunia kata-kata. Saat ini ia menjadi ibu rumah tangga penuh waktu yang tetap berkarya dari rumah. Ersti bisa dihubungi melalui [adiarersti@gmail.com](mailto:adiarersti@gmail.com).



### **Kenniko Okta Putra**

Kenniko Okta Putra adalah lulusan D3 *Information Management* Politeknik Telkom Bandung dan S1 Sistem Informasi Universitas Bina Nusantara Jakarta.

Kecintaannya terhadap dunia koding sempat mengantarkannya merintis *co-working space* The Crib dan bekerja di *startup* Tech Grid pada tahun 2014. Tidak puas hanya berkarya di dunia IT saja, Kenniko akhirnya belajar *motion graphic* secara otodidak. Saat ini ia bekerja sebagai *Front-End Web Developer* secara *freelance* di samping menjalani kesibukannya sebagai ayah rumah tangga. Kenniko bisa dihubungi melalui [kenniko.okta@gmail.com](mailto:kenniko.okta@gmail.com).



### **Bambang Soemardiono**

Bambang Soemardiono lahir di Surabaya pada tanggal 20 Mei 1961. Pada tahun 1985, Bambang mendapatkan gelar sarjana (S1) dari Jurusan Teknik Arsitektur, Institut Teknologi Sepuluh Nopember Surabaya

(ITS). Pascalulus dari kampus ITS, takdir membawanya terbang ke Jerman. Pada tahun 1990 ia mendapatkan gelar Dipl.Ing dari Departemen Arsitektur, Technische Hochschule Darmstadt, Jerman. Bambang lalu melanjutkan S3 hingga lulus di tahun 1995. Gelar Dr.-Ing pun melengkapi namanya. Kecintaannya pada dunia arsitektur dan lansekap membuatnya mendedikasikan hidupnya

untuk kedua hal tersebut. Kini hari-harinya disibukkan dengan menjadi tenaga pengajar (dosen) tetap di almamaternya sendiri, Jurusan Arsitektur Institut Teknologi Sepuluh Nopember. Di sela-sela waktunya, Bambang aktif melakukan penelitian, menjadi pembicara di berbagai seminar & *workshop*, merancang beragam bangunan dan lansekap. Bambang bisa dihubungi melalui [bbsoem@arch.its.ac.id](mailto:bbsoem@arch.its.ac.id) dan [bamsoem03@yahoo.com](mailto:bamsoem03@yahoo.com).



### **Paul J. Andjelicus**

paul\_jandelicus@yahoo.co.id

Menyelesaikan pendidikan Sarjana Arsitektur di Fakultas Teknik Unika Widya Mandira (Unwira) Kupang Tahun 1998 dan Program Magister Perencanaan Kota (*Urban Planning*) di Sekolah Arsitektur, Perencana dan

Pengembangan Kebijakan (SAPPK) Institut Teknologi Bandung tahun 2009. Anggota Ikatan Arsitek Indonesia (IAI) NTT sejak tahun 2007.

Sejak tahun 2003 berkarya sebagai Aparatur Sipil Negara (ASN) dan tahun 2005 mendapat penugasan di Dinas Tenaga Kerja dan Transmigrasi (Nakertrans) Provinsi NTT. Tahun 2016 ditugaskan di Dinas Energi dan Sumber Daya Mineral (ESDM) Provinsi NTT. Pernah bertugas sebagai pejabat fungsional perencana (2010 – 2014) dengan jabatan terakhir sebagai Fungsional Perencana Tingkat Muda. Tahun 2014 dipercaya memegang beberapa jabatan struktural (jabatan fungsional diberhentikan sementara). Saat ini menjabat sebagai Kepala Seksi Pengusahaan Pertambangan Minerba di Bidang Minerba Dinas ESDM Provinsi NTT.

Karya tulis yang pernah dipublikasikan antara lain " *Berawal dari Gudang Kayu, Rekonstruksi Ruang dan Arsitektur Bangunan Almamaterku*" dalam Buku 50 Tahun SMA Katolik Giovanni Kupang 1962-2012 yang diterbitkan Penerbit Cinta Kasih Tahun 2012. Beberapa artikel yang pernah diterbitkan surat kabar



daerah antara lain "*Pembangunan Infrastruktur Publik di NTT dan Sayembara Arsitektur*" ; "*Membangun Convention Centre, Membangun Ikon Baru Kota Kupang*" dan "*Bandara Baru Kupang dan Kota Baru*". Sementara beberapa tulisan yang tidak dipublikasikan dan hanya untuk kalangan terbatas khususnya di Dinas Nakertrans Provinsi NTT antara lain Desain Teknis Rumah Model Transmigrasi dan Intisari Rencana Tata Ruang Permukiman Transmigrasi di NTT.



**Dieni Nikmatika Ulya**, adalah Coordinator komunitas SOWA (School of Woman Architects), Pekanbaru, yang merupakan *support group* untuk wanita yang memiliki passion di bidang arsitektur dengan visi arsitektur yang inklusif dan berkelanjutan. Dieni merupakan Lulusan S1

Jurusan Arsitektur Universitas Diponegoro, Semarang, dan S2 Ilmu Lingkungan Universitas Padjadjaran, Bandung, melalui program beasiswa unggulan Dikti Kemdiknas.

Selain sebagai Arsitek, Dieni pernah bekerja sebagai *Research Support Specialist* di LECB (*Low Emission Capacity Building Programme*), Indonesia, bekerja sama dengan UKP-PPP dan BAPPENAS dalam pengembangan Model Ekonomi Hijau untuk DKI Jakarta, Kalimantan Tengah, dan Papua. Dieni juga pernah menjadi penyiar di Green Radio Pekanbaru untuk acara GAHARU KITA (Gagasan Hijau Ruang Kita).

Di waktu luang, Dieni aktif sebagai sukarelawan, baik di bidang sosial, pendidikan, maupun lingkungan, sekedar menyumbangkan tenaga dan pikiran. Selain itu, Dieni juga hobi menulis fiksi. Cerpen Dieni berjudul 'Shinigami' pernah dibukukan di Antologi Cerpen Joglo 8 oleh Dewan Kesenian Jawa Tengah pada tahun 2010. Dieni juga pernah menulis naskah teater berjudul 'Caplok' yang dipentaskan dua kali oleh Teater Diponegoro di PKM Universitas Diponegoro serta Taman Budaya Raden Saleh, Semarang.

IG: @mstp.dini



**Prof. Ir. Titien Saraswati, M.Arch., Ph.D.** Titien

Saraswati lahir di Surabaya pada 01 Januari, adalah Guru Besar Arsitektur dengan SK Mendikbud R.I. terhitung mulai tanggal 01 September 2010. Saat ini menjabat sebagai Ketua Program Studi Magister Arsitektur,

Fakultas Arsitektur dan Desain (F.A.D.), Universitas Kristen Duta Wacana (U.K.D.W.) di Yogyakarta. Selain itu juga sebagai Ketua Dewan Redaksi Jurnal Ilmiah Arsitektur ATRIUM dari Program Studi Arsitektur, F.A.D.

Pendidikan dasar dan menengah diselesaikan di Surabaya.

Pendidikan S1 di bidang Teknik Arsitektur diselesaikan di Universitas Gadjah Mada, Yogyakarta; S2 di Architecture Program, University of Colorado, Denver, Colorado, USA (beasiswa USAID); S3 di Faculty of Architecture Building and Planning, The University of Melbourne, Victoria, Australia (beasiswa AusAID). .

Aktif menulis untuk jurnal dan seminar nasional maupun internasional di dalam negeri maupun luar negeri. Tulisan yang telah dibukukan atau merupakan bagian dari buku: (1) Bagian dari buku "The Indonesian town revisited" (Peter J.M. Nas. Ed.), diterbitkan oleh Lit Verlag, Munster, Germany, dan Institute of Southeast Asian Studies, Singapore, tahun 2002. Judul tulisan "Attitudes to the use of space in the dwelling of middle-class householders in Yogyakarta". (2) Menterjemahkan buku "Behind the Postcolonial" karya Abidin Kusno, terbitan Routledge tahun 2000, menjadi "Di balik Pascakolonial. Arsitektur, ruang kota, dan

budaya politik di Indonesia”, diterbitkan oleh Airlangga University Press, tahun 2006 (cetakan pertama) dan 2007 (cetakan kedua). (3) Buku “Bangunan pengering tembakau di Jawa. Seri bangunan vernakular” diterbitkan oleh PT Wastu Lanas Grafika, Surabaya, tahun 2013. (4) Buku “Bangunan adat Timor di Desa Maslete dan Desa Boti. Seri bangunan vernakular” diterbitkan oleh K-Media, Yogyakarta, tahun 2016. (5). Bagian dari buku “Kawruh Nusantara” (Iwan Sudradjat dkk. ed.), segera diterbitkan oleh K-Media, Yogyakarta. Judul tulisan “Belajar otodidak tentang Arsitektur Nusantara”. Buku nomor (3) dan (4) telah mendapat HaKI tahun 2017.

--- TS ---



**Eka Swadiansa** (36) adalah *principal* dan *founding partner* dari *Office of Strategic Architecture/Osa*; lulusan S1 Universitas Brawijaya (Malang, 2008), pernah memenangkan *The Tadao Ando Foundation/OFIX Travelling Grant* (Osaka/Nara/Kyoto /Kobe, 2009) dan *Asian*

*Regional Exchange for New Alternatives/ARENA research fellowship* (Hong Kong, 2017).

Sejak tahun 2011 secara kontinyu dan paralel mengembangkan tiga topik teori yang berbeda: (i) *Static City* seputar penataan ulang kota-kota *alpha/beta* di negara Selatan-selatan dengan diktum yang menjauhi hipotesa/referensi Utara-utara; (ii) *Iconoloci* seputar pembacaan ulang sejarah arsitektur dunia, pencarian akar-akar vernakular yang tertimbun oleh hegemoni kebudayaan *eurocentris*, serta pengembangan teknik-teknik re-interpretasi ke-kiniannya; dan (iii) *Reactive Capitalism* seputar pencarian metode-metode alternatif dalam pembiayaan proyek-proyek bermuatan sosial kapital.

Hipotesa-hipotesa seputar ketiga topik riset diatas banyak dipublikasikan melalui jaringan *Global University* (Hong Kong, [www.our-global-u.org](http://www.our-global-u.org)), *Bandung Spirit* (Bandung/Paris, [www.bandungspirit.org](http://www.bandungspirit.org)), dan *SPIRIT\_45* (Jakarta, [www.spirit45.org](http://www.spirit45.org)); serta dipresentasikan di berbagai institusi diantaranya: *Massachusetts Institute of Technology/MIT* (Cambridge, 2014), *Lingnan University* (Hong Kong, 2016 & 2017), dan *Ecole Nationale Supérieure d'Architecture/ENSA de Normandie/Paris-La Villette* (Rouen, 2017/Paris, 2018).



**Edith Abram Rochdi**, adalah Ketua dan Dosen Tetap Program Studi Arsitektur Fakultas Teknik Universitas Nahdlatul Ulama (UNU) Kaltim, sekaligus sebagai Wakil Ketua II DPD IAI Kaltim periode 2017-2020, Samarinda, Lulusan S1 dan S2 Jurusan Arsitektur Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan (FTSP) Institut Teknologi Sepuluh Nopember (ITS) Surabaya ini sekarang berdomisili di Samarinda, berprofesi sebagai dosen dengan aktifitasnya melaksanakan TRI Dharma Perguruan Tinggi di Kampus dan praktisi Arsitek yang bekerja secara part time pada beberapa biro Konsultan Teknik Bangunan di kota Samarinda Kalimantan Timur dan Tanjung Selor Kalimantan Utara.

Edith tercatat sebagai anggota IAI Kaltim semenjak tahun 1993 dan banyak mengikuti berbagai seminar dan pelatihan teknik, pernah mengikuti Pelatihan Keprofesian Arsitek yang diselenggarakan oleh IAI Kaltim jenjang Strata I-VI tahun 2006 dan juga pernah mengikuti Training of Trainer (TOT) Bidang Jasa Konstruksi di Samarinda tahun 2016.

Jurnal yang pernah ditulis diantaranya adalah Penataan Distrik Berkarakter Kota Sungai di Makroman Samarinda (2016), Jurnal Berkala Ilmu Ekonomi-Neo Bis, 10(1), 91-104 dan Penataan Ruang Terbuka Bigmall Samarinda Agar Berkarakter Kota Sungai (2017), *Jurnal Riset Kaltim*, vol.5(2), 155-168. Saat ini Edith sedang menyiapkan naskah tulisan berdasarkan hasil penelitiannya untuk penerbitan Jurnal Riset Kaltim berikutnya setiap bulan Agustus dan Desember.

EAR: @edithabramrochdi



**Sunarto Sastrowardoyo**, adalah Dosen sekolah Pasca Sarjana, Perencanaan dan Pengembangan Wilayah Universitas Mulawaman, Samarinda, Kalimantan Timur. Lahir di Pacitan, 17 Mei 1962. Menempuh pendidikan Arsitektur, S1, S2 dan S3 selepas dari STM Negeri 1 Balikpapan, Tahun 1981. Menyelesaikan pendidikan Doktorat

Konsentrasi Studi Urban Design, di Curtin University Australia 2005.

Buku-buku yang pernah ditulis # Acoustic Material: Reflection, Absorption, Transfer and Static Vibration, Curtin Publishing, 1994.

# Arsitektur Pariwisata Pesisir, Bappeda Kabupaten Paser, 2011.

Arboresi Arsitektur Tropical Rain Forest, Universitas Mulawarman, Publisher, 2019. Dan Artikel Media Cetak di Kalimantan Timur.

[sunarto.sastrowardoyo@pasca.unmul.ac.id](mailto:sunarto.sastrowardoyo@pasca.unmul.ac.id)



**Mitu M. Prie**, adalah konsultan independen komunikasi sosial budaya, penulis, dan pengajar tamu. Lulusan Arkeologi, Universitas Indonesia 1984. Mengawali profesi sebagai peneliti di Pusat Penelitian Arkeologi Nasional. Kemudian menjadi praktisi komunikasi kreatif di bidang *public relations*, *advertising* dan *broadcasting*. Sempat sebagai pengajar tamu selama beberapa waktu untuk Sejarah Seni Rupa di Institut Seni Indonesia (ISI) di Jogjakarta.

Sejak tahun '90-an secara berkala melakukan kajian sosial budaya bersama jejaring komunitas terkait, dan sesekali mengajar. Selain sebagai konsultan berbasis budaya di beberapa provinsi untuk korporasi maupun lembaga non-profit lokal dan Internasional hingga sekarang.

Karya buku dan artikelnya antara lain, adalah: Mawine Tangguh di Tanah Megalitik Sumba – dalam buku Berburu dan Berguru di Tanah Marapu, 2017; Pancaran Limasan (The Brilliance of Limasan) 2016; Menantang Tekstil Nusantara (juga editor) – dalam buku Perjalanan Tenun, 2014; Bambu Riwayatmu Dulu - Bamboo Biennale 2014; Ini Tong Pu Hidup (This is the Life We Live), 2012; Komunikasi Visual Arca-arca Wilwatikta – dalam buku Arca, 2014; Sungai Musi, Jangan Sampai Kita Terlambat Lagi – Musi Living Heritage, 2011.





**Astika Sari Abdul Azis**, adalah freelance arsitek yang juga tergabung dalam himpunan seniman, fotografer dan budayawan pada Komunitas Arus Kendari. Ia baru saja menamatkan pendidikan S1 jurusan Arsitektur di Universitas Halu Oleo Kendari, dan saat ini

aktif mempublikasikan tulisan-tulisan berwacana Sastra, Kebudayaan, dan Arsitektur pada berbagai media. Pada 2017 lalu Astika melakukan perjalanan ke beberapa negara Eropa diantaranya Belanda, Belgia, Spanyol, dan Jerman dalam rangka melakukan riset bagi beberapa tulisan yang tengah digarapnya.  
IG : @astikaelfakhri



**Wardhana**, adalah seorang praktisi di bidang arsitektur. Lulus Strata-1 Arsitektur dari Universitas Islam Indonesia tahun 1996, kemudian melanjutkan Strata-2 Ilmu Lingkungan di Universitas Mulawarman dengan penelitian “Rekayasa penurun termal pada bangunan dengan menggunakan botol plastik bekas”. Pernah mengikuti pendidikan komputasi tidak bergelar pada British Columbia Institute of Technology, Vancouver Canada, Informatics International School, Jakarta. Pernah berkerja di beberapa firma arsitek di Vancouver. Selain sebagai konsultan perencana, anggota dalam kepengurusan Ikatan Arsitek Indonesia Kalimantan Timur, juga aktif mengajar di Jurusan Arsitektur Universitas 17 Agustus 1945 Samarinda. Kegiatan lainnya adalah klinik arsitektur di Waroengkopi Jarkoejua sebagai konsultasi tidak berpungut kepada masyarakat dan lingkungan sekitar yang merupakan bentuk pengabdian (profesi) pada masyarakat dimulai sejak tahun 2007 sampai dengan sekarang.



**Dr. Eng. FRITZ AKHMAD NUZIR, ST, MA, IAI**

berhasil menyelesaikan program pendidikan Sarjana (S1) Jurusan Teknik Arsitektur dan Perencanaan di Fakultas Teknik, Universitas Gadjah Mada. Pendidikan S2-nya diselesaikan di Master of Landscape Architecture Program, Anhalt University of Applied Sciences, Bernburg,

Jerman. Sambil menyelesaikan studinya, Fritz melakukan magang di Rainer Schmidt Landscape Architects di Berlin dan Muenchen, Jerman. Lalu setelahnya Fritz pernah bekerja sebagai arsitek lansekap di Cracknell Landscape Design di Dubai, Uni Emirat Arab. Pada tahun 2016, Fritz menyelesaikan pendidikan S3 di University of Kitakyushu Jepang dengan gelar Doctor of Engineering (Dr. Eng.).

Selain berprofesi sebagai arsitek, Fritz juga memiliki hobi menulis cerita pendek. Cerita-cerita pendek ini kemudian diterbitkan oleh Indepth Publishing dengan judul “Semuda”. Selain menulis cerpen, Fritz juga menulis di surat kabar maupun di jurnal ilmiah. Pada tahun 2017, ia berkolaborasi bersama 2 penulis lainnya untuk menerbitkan sebuah buku non fiksi dengan tema perkotaan yang berjudul “Kotak-katik Kota Kita”. Terakhir pada tahun 2018, Fritz menerbitkan karya fiksi lainnya yang juga berupa buku kumpulan cerpen yang berjudul “Taman Sakura” yang diterbitkan oleh Aura Publishing.

Fritz saat ini sedang berafiliasi dengan Institute for Global Environmental Strategies (IGES) dan tergabung sebagai peneliti

dalam unit Kitakyushu Urban Centre (KUC) di Jepang yang melakukan penelitian dengan tema-tema kota rendah emisi (low carbon city), pengelolaan sampah perkotaan (urban waste management), pendidikan lingkungan (environmental education), ruang terbuka dan bangunan hijau (green open space and building), dan Sustainable Development Goals (SDGs). Fritz juga terdaftar sebagai staf pengajar di Program Studi Arsitektur, Universitas Bandar Lampung.

IG & Twitter: @fritznuzir

FB: Fritz Akhmad Nuzir