

## BAB V

### PENUTUP

#### 5.1 Kesimpulan

Dari hasil analisis data dapat disimpulkan bahwa terjadi perubahan morfologi yang signifikan pada pola jalan, pola bangunan, penggunaan lahan serta kegiatan warga setempat. Dalam menganalisis bentuk morfologi kawasan sekitar Bandara Pondok Cabe dapat dilihat dengan komponen pola jalan, pola bangunan dan penggunaan lahan. Melalui komponen tersebut dapat menganalisis karakteristik bentuk morfologi. Kawasan ini terbentuk dari blok-blok hunian warga sekitar, ruko komersil, dan toko kelontong. Dalam kawasan ini terdapat blok teratur dan tidak teratur. Pada blok yang teratur merupakan kompleks perumahan sehingga kehadirannya telah direncanakan dan desain sedemikian rupa berbeda dengan blok yang tidak teratur blok ini tumbuh secara organik tanpa adanya perencanaan dari pihak terkait seperti developer swasta maupun pemerintah. Keberadaan bandara yang sudah lebih dahulu hadir sebelum permukiman warga dan toko komersil disana menjadi salah satu faktor penentu bentuk jaringan jalan dan pola permukiman di kawasan tersebut. Pola blok-blok yang sebagian besar hunian penduduk melingkari area sekitar bandara baik kecuali di sisi selatan karena area tersebut digunakan sebagai lapangan golf. Ukuran blok sendiri ditentukan berdasarkan konteks lokal perkotaan dan arus urbanisasi. Pola ini terus berubah seiring berjalannya waktu dengan adanya perubahan seperti penambahan blok baru.

Pada kawasan sekitar Bandara Pondok Cabe hunian penduduk mendominasi dalam proses pembentukan pola blok di kawasan ini. Pola tersebut dibentuk dan di hubungkan oleh jaringan jalan sebagai batas dari blok-blok tersebut. Dalam satu blok besar terdiri atas blok-blok kecil yang memiliki fungsi bangunan hunian warga. Idealnya pada

perancangan kota pola blok berfokus pada bentuk melingkar atau gird karena memudahkan aksesibilitas pengguna di dalamnya dan bentuk grid juga dirasa lebih teratur. Namun, pada sisi ini perkembangan pola tidak berbentuk grid karena warga mengeksploitasi lahan tanpa memikirkan idealnya sebuah kota dirancang, tata letak bangunan dan aksesibilitas. Hal ini dapat terjadi juga karena mayoritas kepemilikan tanah ada hak pribadi seseorang jadi pemerintah tidak memiliki hak sepenuhnya dalam mengatur pola bangunan warganya. Selain itu, warga yang memiliki lahan memperjual-belikan lahannya, membangun rumah/kontrakan dan lain-lain tanpa mempertimbangkan kaidah atau peraturan pembangunan hunian dan tata letak bangunan.

Hubungan kawasan ruang di sekitar Bandara Pondok Cabe di hubungkan dengan jalan yang berfungsi sebagai perekat kawasan, aksesibilitas, dan pergerakan manusia. Elemen penghubung yang berupa jalan (*linkage*) berpengaruh terhadap keterhubungan kawasan ini dengan kawasan lainnya. Garis hubung ini dapat menghubungkan Pondok Cabe ke wilayah lain seperti Lebak Bulus, Pondok Indah, dan Depok. Garis hubung ini dibentuk berdasarkan letak bangunan yang digunakan warga sebagai akses menuju berbagai tempat dengan skala yang beragam. Dalam skala yang kecil garis ini hanya berupa koridor kota yang menghubungkan kawasan hunian satu dengan kawasan hunian lainnya. Idealnya, elemen pembentuk ini harusnya dapat berupa pepohonan karena pohon sangat membantu menambah nilai kehijauan di area khususnya wilayah kota yang terkenal tidak ramah dengan pertimbangan polusi. Kehadiran pohon disini hanya sebagai penghias rumah dan jalan. Kawasan Bandara Pondok Cabe kawasan ini merupakan bentuk grup dimana kehadiran blok-blok yang membentuk koridor tersebut tidak dibuat atau tidak direncanakan dan tumbuh secara organik berdasarkan perkembangan area tersebut. Selain itu, terdapat bentuk *megaform* pada area ini yang hanya tersedia di kompleks perumahan.

Perubahan morfologi di kawasan ini dapat disebabkan oleh beberapa hal seperti arus urbanisasi, kepemilikan lahan sampai kegiatan

masyarakat. Tentu hal ini tidak lepas dari peningkatan ekonomi, budaya dan sosial penduduk sekitar. Bandara Pondok Cabe yang saat itu masih berupa kebun warga dan lahan kosong berubah menjadi kawasan padat penduduk dan area komersil. Kepemilikan lahan yang kebanyakan dimiliki secara pribadi membuat perkembangan kota ini terlihat tidak teratur sehingga pola jaringan jalan pun dapat dipengaruhi olehnya. Pola jalan yang tak teratur akibat dari warga yang lebih dahulu membangun bangunan tanpa mempertimbangkan jarak antar bangunan dan lebar jalan. Bentuk jalan disini berbentuk irregular karena tidak teratur dan bercabang. Namun, pola ini lumrah terjadi di negara-negara berkembang seperti Indonesia.

Di kawasan Bandara Pondok Cabe landmark, path dan Nodes sangat mempengaruhi kegiatan sosial maupun ekonomi karena landmark yang membentuk jaringan jalan melingkar sepanjang *runaway* pesawat dapat memicu rekreasi dadakan dengan adanya kegiatan dan latihan militer membuat sebagian orang datang. Lalu pola jalan yang melingkari bandara membuat akses menuju barat harus memutar jalan sehingga jarak tempuh lebih jauh. Path dan nodes mempengaruhi kegiatan sosial dan ekonomi di kawasan sekitar Bandara Pondok Cabe. Hal ini karena path dan nodes merupakan faktor utama pergerakan manusia dan aktivitas manusia keluar masuk suatu daerah. Hal ini menjadi potensi bagi pelaku usaha untuk mencari pelanggan.

Selain itu, kehadiran bandara di tengah perkotaan dapat menjadi penghambat perkembangan kawasan tersebut, karena peraturan yang lebih ketat daripada kawasan perkotaan biasa seperti aturan mengenai maksimal ketinggian bangunan sampai jarak dengan area bandara yang perlu di perhatikan. Dalam kasus ini keadaan bandara dapat di relokasi ke daerah pinggir kota yang lokasinya jauh dari permukiman atau tempat ramai. Melihat lokasi Pondok Cabe di dalam peta RTRW yang akan dibangun hunian vertikal terhambat pembangunannya sehingga sampai saat ini belum berjalan proses konstruksinya.

## 5.1 Saran

Berdasarkan hasil penelitian dan observasi langsung ke lapangan penulis bermaksud memberikan saran bagi pihak terkait di kawasan ini. Sebuah kota yang baik idealnya dirancang dengan skala manusia. Pada hal ini warga sekitar belum memiliki ruang untuk mengakomodasi kegiatan sosial mereka khususnya seperti ruang terbuka atau ruang untuk melihat pesawat. Ruang ini dirasa akan lebih menarik perhatian warga sekitar dan lebih aman karena ruang untuk melihat kegiatan pesawat dan latihan militer dirancang sedemikian rupa untuk mengedukasi warga sekitar terutama anak-anak. Fenomena rekreasi dadakan yang terjadi selama ini dirasa membahayakan karena tak jarang warga yang melintas di jalan dengan mengendarai kendaraan khususnya motor berhenti begitu saja untuk melihat pesawat mendarat contohnya, tentu hal ini sangat berbahaya. Lalu mengenai jaringan jalan tidak hanya soal jalanan saja tetapi pedestrian. tidak adanya pedestrian sebagai moda mobilitas warga sangat tidak mempertimbangkan manusia sebagai elemen utama dalam objek perancangan kota. Diharapkan di kemudian hari hal-hal tersebut dapat dipenuhi sehingga warga yang tinggal disana mendapatkan hal untuk tinggal dengan nyaman. Selain itu, bandara dapat di relokasi ke tempat pinggir kota yang jauh dari pusat kota dengan alasan keamanan dan perkembangan kawasan kota.