

## **BAB IV HASIL DAN ANALISIS PENELITIAN**

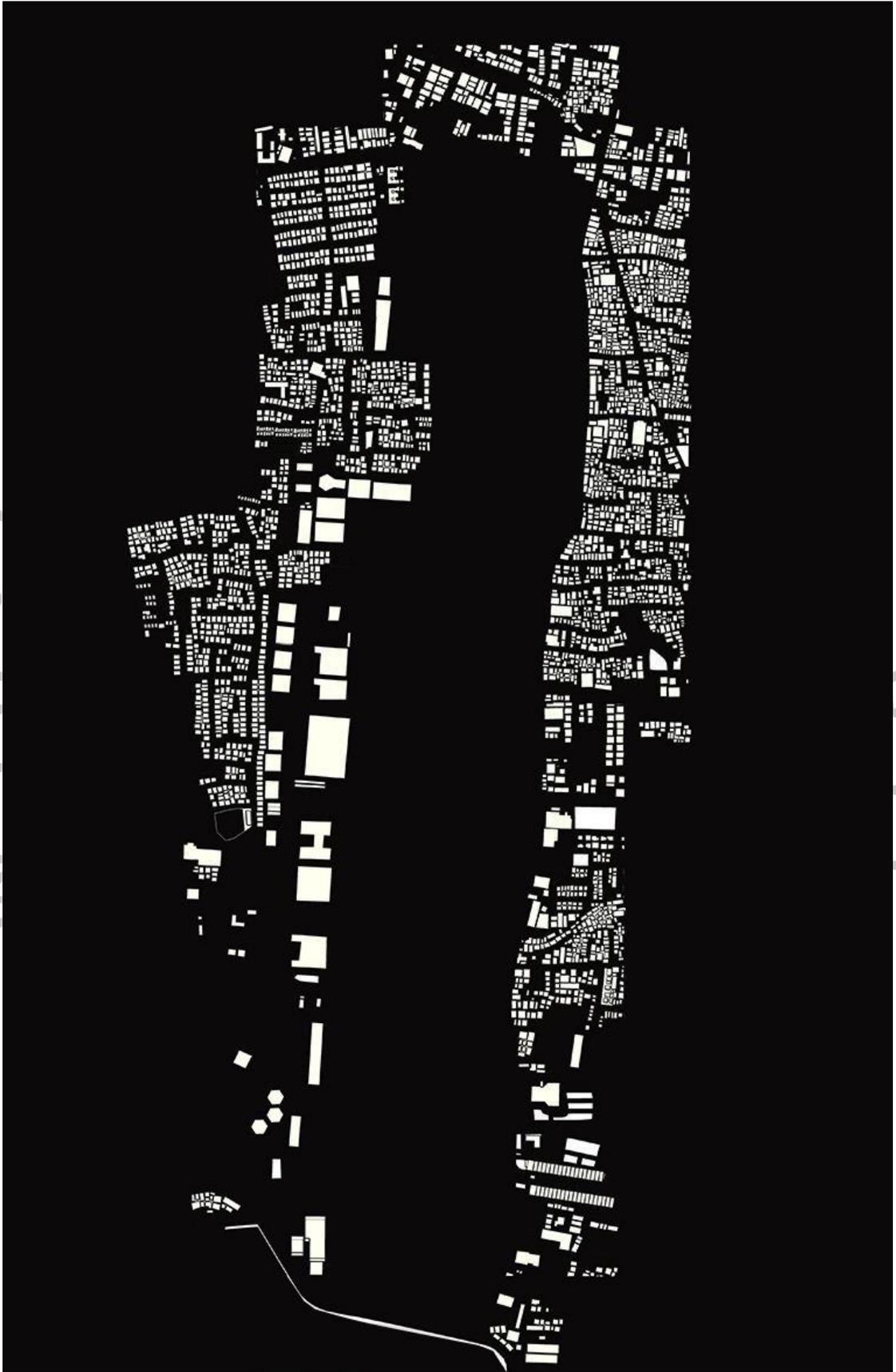
### **4.1. Hasil**

Pada bab IV akan membahas mengenai hasil penelitian beserta analisis yang telah dilakukan berdasarkan data-data yang didapatkan. Bab ini menjelaskan mengenai rumusan masalah yang telah disebutkan sebelumnya. Rumusan tersebut menganalisis mengenai bentuk morfologi kawasan sekitar Bandara Pondok Cabe , perubahan bentuk morfologi dari tahun ke tahun yang dialami kawasan sekitar Bandara Pondok Cabe dan dampak kegiatan sosial ekonomi di kawasan sekitar Bandara tersebut.

#### ● **4.1.1 Bentuk morfologi kawasan sekitar Bandara Pondok Cabe**

Dengan berjalannya waktu dan perkembangan zaman, perubahan tentu tidak dapat dihindari. Perubahan terjadi diikuti dengan kebutuhan dan gaya hidup di setiap zamannya. Pada kali ini kawasan sekitar Bandara Pondok Cabe mempunyai bentuk morfologi yang signifikan. Untuk mengetahui bentuk morfologi pada kawasan sekitar Bandara Pondok Cabe perlunya *figure ground*. Data berupa *figure ground* didapatkan melalui serangkaian kegiatan mulai dari penelusuran, observasi secara langsung, pemetaan wilayah, citra satelit lalu diolah kembali berdasarkan keadaan di lapangan. *figure ground* tersebut merupakan hasil pemetaan kawasan sekitar Bandara Pondok Cabe pada tahun 2022. Pemetaan ini menunjukkan fungsi bangunan, tata letak bangunan, dan aksesibilitas kawasan sekitar. Dalam hal ini pemetaan kawasan diperuntukan guna meninjau bentuk morfologi pada kawasan sekitar Bandara Pondok Cabe.

Bentuk morfologi dapat dilihat melalui pola jalan, pola bangunan dan penggunaan lahan. Melalui ketiga komponen tersebut dapat menganalisis mengenai karakteristik bentuk morfologi. Dalam bentuk sebuah kota dapat



Gambar 4.1 Figure ground 2022  
(Olahan Penulis,2022)

transportasi, sosial dan ekonomi. Pada kawasan sekitar bandara, bentuk morfologi dapat ditinjau langsung melalui keterhubungan dan keberadaan Bandara Pondok Cabe di tengah-tengah perkotaan. Kawasan Bandara Pondok Cabe terbentuk dari beberapa blok baik blok kecil maupun besar. Ukuran dan bentuk blok dapat menentukan pola pergerakan dan memberikan kontribusi terhadap karakter suatu kawasan (Carmona, 2010). Dalam hal ini kawasan sekitar bandara Pondok Cabe terdiri atas blok-blok hunian warga sekitar, ruko komersil, dan toko-toko. Ukuran besar dan kecilnya blok tersebut bisa ditentukan berdasarkan laju urbanisasi dan ekonomi kawasan tersebut.

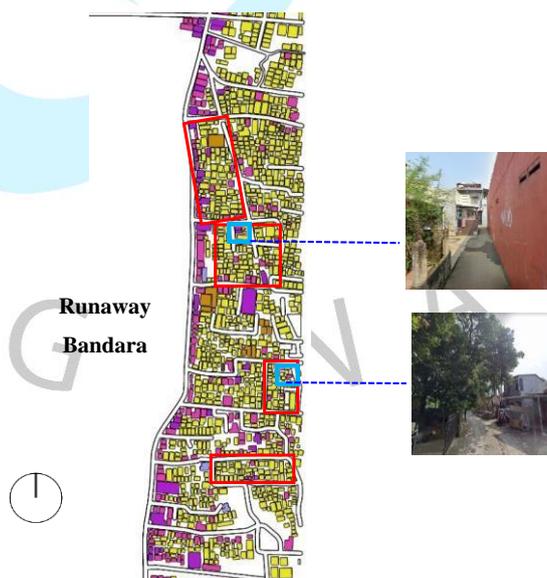
Dapat dilihat dari *figure ground* blok-blok terbentuk berdasarkan pola hunian penduduk. Blok-blok tersebut ada yang teratur dan tidak teratur. Hunian penduduk mendominasi menempati pembentukan pola dan bentuk blok-blok tersebut. Rumah kost, rumah pribadi, dan kontrakan deret merupakan faktor yang mendominasi pembentukan blok-blok tersebut. Perancangan kota yang tak didesain dan direncanakan membuat kawasan ini memiliki pola blok yang tidak teratur, walaupun ada beberapa yang tampak teratur hal ini karena adanya perbedaan strata sosial ekonomi di permukiman tersebut sehingga dapat menimbulkan segregasi permukiman. Dalam hal tersebut pertumbuhan pola bentuk blok yang mempengaruhi morfologi kawasan tersebut telah berevolusi secara organik tanpa adanya perencanaan dari pihak terkait dalam hal ini contohnya pemerintah atau developer swasta. 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 dalam bentuk pola morfologi di kawasan Bandara Pondok Cabe dapat ditentukan berdasarkan konteks lokal perkotaan. Ukuran blok ditentukan oleh dengan adanya arus urbanisasi di kawasan tersebut yang menyebabkan perkembangan bentuk pola dari tahun ke tahun. Selain itu,

ukuran blok dapat ditentukan dengan keterkaitan dan koneksi pada konteks lokal dan bekerja denganya (Carmona, 2010).

Pada peta fungsi bangunan dapat dilihat bahwa hunian penduduk mendominasi dalam proses pembentukan pola blok di kawasan sekitar Bandara Pondok Cabe. Pola blok yang dibentuk oleh mayoritas keberadaan hunian membuat jalur atau jalan-jalan kecil untuk akses dan keterhubungan antar hunian ataupun keluar area tersebut. Dapat dilihat dalam area kawasan dibagian timur Bandara Pondok Cabe karena belum adanya perencanaan penataan kota sehingga wilayah ini berkembang secara organik tanpa pengaturan tata bangunan yang ideal. Bangunan hunian warga yang tidak teratur membuat sebuah blok-blok kecil dengan jaringan jalan sebagai batas blok-blok kecil tersebut. Dalam sebuah satu blok sebenarnya terdiri dari blok kecil lagi karena terdapat jalan-jalan kecil yang hanya bisa ditempuh berjalan kaki atau kendaraan sepeda motor.

Pada gambar dibawah menunjukkan salah satu blok dengan blok kecil didalamnya. Bangunan yang berupa hunian warga berjajar rapat lalu terdapat jalan dengan lebar  $\pm 2$  meter untuk akses warga yang tinggal pada bagian dalam dari sebuah blok tersebut. Bangunan dengan massa tersebut saling terhubung dengan memberikan jarak selebar jalan untuk memisahkan bagian dari blok mereka. Hal ini menjadikan blok tersebut seakan-akan satu



Gambar 4.3 Blok-blok di Kawasan bandara  
(Olahan Penulis, 2022)

karena garis pemisah yaitu berupa jalan yang halus jika dilihat dari atas yang membuatnya terlihat tidak ada. Bangunan di dalam blok ini memiliki ketinggian yang umum dengan ketinggian hunian maksimal 2 lantai. Bangunan yang memiliki 2 lantai tersebut umumnya rumah warga yang memiliki pendapatan yang baik dan bangunan kontrakan/kost.

Banyak pola-pola blok berfokus pada bentuk grid karena dapat memudahkan aksesibilitas penggunaan di dalamnya. Bentuk grid dirasa lebih baik karena lebih teratur. Namun, pada sisi ini perkembangan pola tidak dapat berkembang secara grid melihat karena warga mekspolitasi lahan mereka untuk membangun hunian dan lainnya tanpa mempertimbangkan akses. Hal ini berevolusi secara organik yang dahulunya hanya sebuah tanah atau lahan lapang dengan belum jelas batas jalan yang ditetapkan oleh pemerintah warga membangun hunian di sekitarnya lalu dikembangkan tanpa memikirkan aturan jalan yang ada.

Dengan perkembangan waktu jalan-jalan sisa yang kecil tersebut menjadi jalan akses utama mereka untuk ke jalan arteri. Berbeda dengan kawasan disebelah barat laut bandara terdapat blok-blok grid dengan pola jaringan jalan yang lebih rapi dan tertata. Dapat dilihat dari Gambar 4.4 blok-blok tersebut merupakan bagian dari hunian warga. Dalam konteks ini blok grid yang ada ialah bagian dari perumahan dimana telah direncanakan keberadaannya dan di desain sedemikian rupa agar tertata berbeda dengan kawasan sebelumnya yang tumbuh secara organik sehingga tampak tidak tertata.



Gambar 4.4 , 4.5 dan 4.6 Blok-blok grid dan hunian warga (Olahan Penulis, 2022)

UIN • PEMBAHAYA



Gambar 4.2 Peta Fungsi bangunan 2022 (Olahan Penulis, 2022)

Tanah yang sudah di kavling lalu dibangun rumah teratur menjadikan kawasan ini menjadi blok-blok grid. Dari lapangan dapat diketahui bahwa ternyata pola atau bentuk dari blok yang sudah dijelaskan sebelumnya bahwa orang yang menempati memiliki perbedaan dari segi sosial dan ekonomi. Blok yang lebih teratur contohnya grid diatas di huni oleh warga dengan tingkat ekonomi menengah atas. Hal ini di buktikan dengan bangunan yang ada di blok tersebut yang dapat di kategorikan rumah yang besar. Sebagai unit kepemilikan, pola awal berperan penting dalam evolusi blok berikutnya dan seiring waktu plot yang dijual atau dibagi dengan pemilik asli dapat menyediakan lokasi pengembangan. (Carmona, 2010) Hal ini terjadi dengan kawasan sekitar Bandara Pondok Cabe khususnya diluar area perumahan yang mendominasi di kawasan ini melihat ramainya hunain penduduk yang semakin berkembang namun tidak teratur dan seiring berjalannya menjadi sebuah blok-blok. Blok kecil yang terdiri dari satu lahan yang dibagi untuk menjadi beberapa bangunan dapat menjadi satu blok utuh lalu lahan disebelahnya juga berbuat demikian sehingga lahan yang dibagi-bagi dibangun lalu membentuk sebuah blok hingga menjadi blok besar seperti saat ini.



Gambar 4.7 Figure ground kawasan Sekitar bandara tahun 2022 (Olahan Penulis,2022)



Gambar 4.8 Figure ground tahun 2006 (Olahan Penulis,2022)

Gambar 4.9 Figure ground tahun 2022 (Olahan Penulis,2022)

Dalam gambar terlihat pada tahun 2006 masih tampak kosong belum adanya bangunan-bangunan yang banyak seperti sekarang. Pada saat tahun 2006 area tersebut merupakan lahan kosong atau kebun warga sekitar dengan alasan semakin tingginya kebutuhan akan hunian perlahan warga yang mempunyai lahan disana ada yang menjual, membagikan lahan mereka menjadi beberapa kavling dan ada juga yang dibangun membuat seiring berjalannya waktu lahan tersebut berubah menjadi hunian warga padat penduduk seperti sekarang dan menjadi blok-blok baru membentuk morfologi kawasan sekitar Bandara Pondok Cabe.

Pola kadaster merupakan tata letak blok-blok perkotaan dan ruang publik sebagai saluran pergerakan diantara blok-blok tersebut (Carmona, 2010). Pola jalan selalu berkembang seiring berjalannya waktu. Pada kawasan sekitar bandara jaringan jalan kecil yang berada di dalam blok-blok kecil tersebut bermuara ke jalan arteri. Jalan perkotaan saat ini menjadi ruang gerak dan pemisah daerah. Idealnya ruang gerak disediakan untuk pejalan kaki karena daerah sebuah kota harus dirancang dengan mempertimbangkan skala dan kebutuhan manusia. Namun, saat ini kendaraan seperti mobil dan motor menjadi salah satu pemecah belah kota karena pergerakan mereka membutuhkan jalan yang lebih besar. Pada kawasan sekitar Bandara Pondok Cabe blok-blok yang tidak teratur berperan penting dalam pembentukan jalan dan jalur sirkulasi baik ke dalam blok maupun keluar. Dalam gambar dibawah terdapat 3 jalur jalan yang memiliki klasifikasi warna merah jalan utama, warna kuning jalan lingkungan dan jalan ungu jalan kecil.

Jalan yang berwarna merah adalah jaringan gerak utama dan sebagai akses dari atau menuju hunian warga di dalam blok tersebut dan akses utama menuju daerah lain seperti ke arah Lebak Bulus, Pamulang dan Cinere. Jalan utama ini sering terjadi kemacetan terutama di hari kerja karena merupakan salah satu jalan alternatif menuju Jakarta Selatan dan Depok selain melewati Ciputat dan Cirendeui. jalan utama berdampingan langsung dengan pagar pembatas Bandara Pondok Cabe sehingga jika ada pesawat mendarat atau sedang ada aktivitas militer sering menjadi wahana rekreasi dadakan untuk

melihat pesawat. Efek dari banyaknya warga yang melihat terkadang membuat jalan macet. Lalu, jalan lingkungan yang berwarna kuning berperan penting terhadap akses dari jalan utama ke jalan kecil. Jalan ini menghubungkan warga ke jalan utama. Jalan ini terkadang juga menjadi salah satu penyebab kemacetan karena lalu lalang kendaraan yang ingin menyebrang ke arah jalan utama maupun sebaliknya baik motor atau mobil.

Kendaraan yang menurunkan kecepatan jalan lalu berhenti untuk menyebrang menjadi salah satu penyumbatan jalan dan menjadikan jalan tersebut macet karena kendaraan harus bergilir untuk jalan. Sedangkan jalan yang warna ungu merupakan jalan setapak yang hanya bisa lalui oleh kendaraan sepeda motor. Jalan ini merupakan jalan penghubung antar hunian warga satu sama lain. Jalan ini menghubungkan hunian dan menjadi jalan memotong untuk memperpendek jarak tempuh ke tempat lain dengan pengecualian hanya bisa dilalui oleh kendaraan sepeda motor atau jalan kaki. Jalan ini ada yang terhubung langsung dengan jalan lingkungan baru ke jalan utama dan ada yang langsung terhubung dengan jalan utama. Hal ini sejalan dengan apa yang di kemukakan Carmona yaitu pola kadaster yang terdiri dari banyak blok jalan kecil dinggap lebih halus dan blok perkotaan yang bervariasi ukuran dan lebih kecil menawarkan pilihan rute yang lebih banyak dari umumnya (Carmona, 2010).



Gambar 4.10 Jaringan Jalan dan kenampakan (Olahan Penulis,2022)

Dalam sebuah kawasan perkotaan tercipta unsur *urban void* dan *urban solid*. *Urban void* yang merupakan lahan kosong atau ruang terbuka yang ada di dalam kawasan kota (Trancik, 1986). Dalam hal ini, urban void tidak hanya sekedar taman atau lapangan tetapi dapat berupa jalan, blok atau sebuah koridor. Sedangkan *urban solid* adalah elemen perkotaan yang berwujud masif yang memiliki fungsi sebagai media aktifitas manusia dan mewujudkan kesan massa atau volume pada ruang perkotaan khususnya jalan dan lahan (tapak) (Trancik, 1986). *Urban void* dapat tercipta dan dipengaruhi oleh keberadaan fasad atau bangunan yang melingkupinya sehingga memberikan kesan lapang ditengah-tengahnya. *Urban solid* dapat berbentuk pola kotak, linear sampai tak beraturan. Pada kawasan sekitar Bandara Pondok Cabe *urban solid* terdiri atas massa hunian warga sekitar dan pertokoan yang berjajar di sekeliling area bandara.

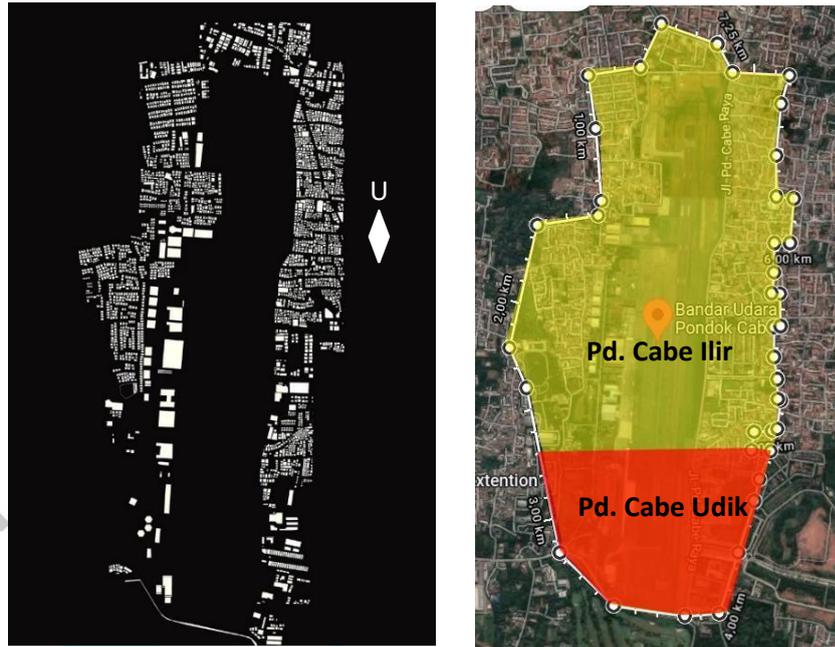


Gambar 4.11 Analisa figure ground urban void (Olahan Penulis dan Google maps, 2022)

Dalam kawasan sekitar Bandara Pondok Cabe *urban void* dan *solid* terbentuk oleh kehadiran hunian dan pertokoan/jasa sebagai massa yang membentuk sedangkan bandara, kavling perumahan, lahan kosong, lapangan dan empang warga yang menjadikan hadirnya *urban void* di kawasan ini. Adanya *urban void* di kawasan tersebut tidak dimanfaatkan sebagaimana umumnya *urban void* kebanyakan dipakai sebagai ruang publik warga atau lokasi tempat pertemuan warga seperti plaza. Dalam hal ini *urban void* hadir hanya sebagai bentuk fenomena pembentukan atau perkembangan kawasan perkotaan yang tak di direncanakan sehingga *urban void* hadir kecuali kehadiran bandara karena sudah lebih dahulu ada.

Kehadiran *urban void* seperti lapangan fasos, lahan kosong dan kavling perumahan tidak dimanfaatkan warga sekitar sebagai sarana untuk berkumpul atau area rekreasi dadakan yang merupakan fenomena lumrah di negara kita. Hal ini di sebabkan letak lokasi lahan yang kurang terjangkau dengan jalan utama atau jalan lingkungan yang memiliki mobilitas tinggi dan letaknya yang berada di dalam kompleks perumahan dengan penduduk berpenghasilan menengah keatas sehingga memiliki kebiasaan yang berbeda mengenai fenomena rekreasi dadakan.

Menurut Birkhsmaw dan Whitehan (2012) bentuk kota meliputi bentuk kompak dan dan bentuk tidak kompak. Bentuk kota terdiri atas bentuk persegi, bentuk persegi panjang, bentuk bulat, bentuk kipas, bentuk gurita atau bintang dan bentuk pita. Selain itu, bentuk tidak kompak meliputi bentuk terpecah, bentuk berantai, bentuk terbelah dan bentuk stellar. Dalam studi kasus ini kawasan sekitar Bandara Pondok Cabe dapat dikategorikan dalam bentuk tidak teratur dan terbelah.



Gambar 4.12 dan 4.13 Figure ground dan area Pondok Cabe  
(Olahan Penulis dan Google Maps, 2022)

Bentuk kota terbelah sebenarnya merupakan jenis kota di terpisah dengan adanya kehadiran perairan yang cukup lebar lalu membelah kotanya seolah terbagi menjadi 2 bagian. Kota ini biasanya memiliki nama yang berbeda sesuai dengan bagian-bagian kota lainnya. Dalam konteks ini Pondok Cabe sendiri dibagi menjadi dua daerah yaitu Pondok Cabe Ilir dan Pondok Cabe Udik. Dapat dilihat dari peta diatas bagian warna kuning merupakan daerah Pondok Cabe Ilir sedangkan bagian warna jingga merupakan Pondok Cabe Udik. Selain itu, dengan keberadaan Bandara Pondok Cabe di tengah-tengah perkotaan membuat seolah-olah kawasan tersebut terbagi sehingga menciptakan “lubang” diantara kawasan tersebut.

#### 4.1.2 Analisa *Linkage* kawasan sekitar Bandara Pondok Cabe

Analisa ini akan menjelaskan bagaimana hubungan kawasan ruang kota yang ada di wilayah Bandara Pondok Cabe.. *Linkage* dapat dikatakan juga perekat kota karena hal ini berdasarkan kegiatan yang terjadi menghubungkan suatu kawasan dengan kawasan lainnya dalam semua lapisan aktivitas dan bentuk fisik kota (Trancik, 1986). *Lingage* dapat diketahui melalui garis yang menghubungkan elemen kota dalam hal ini

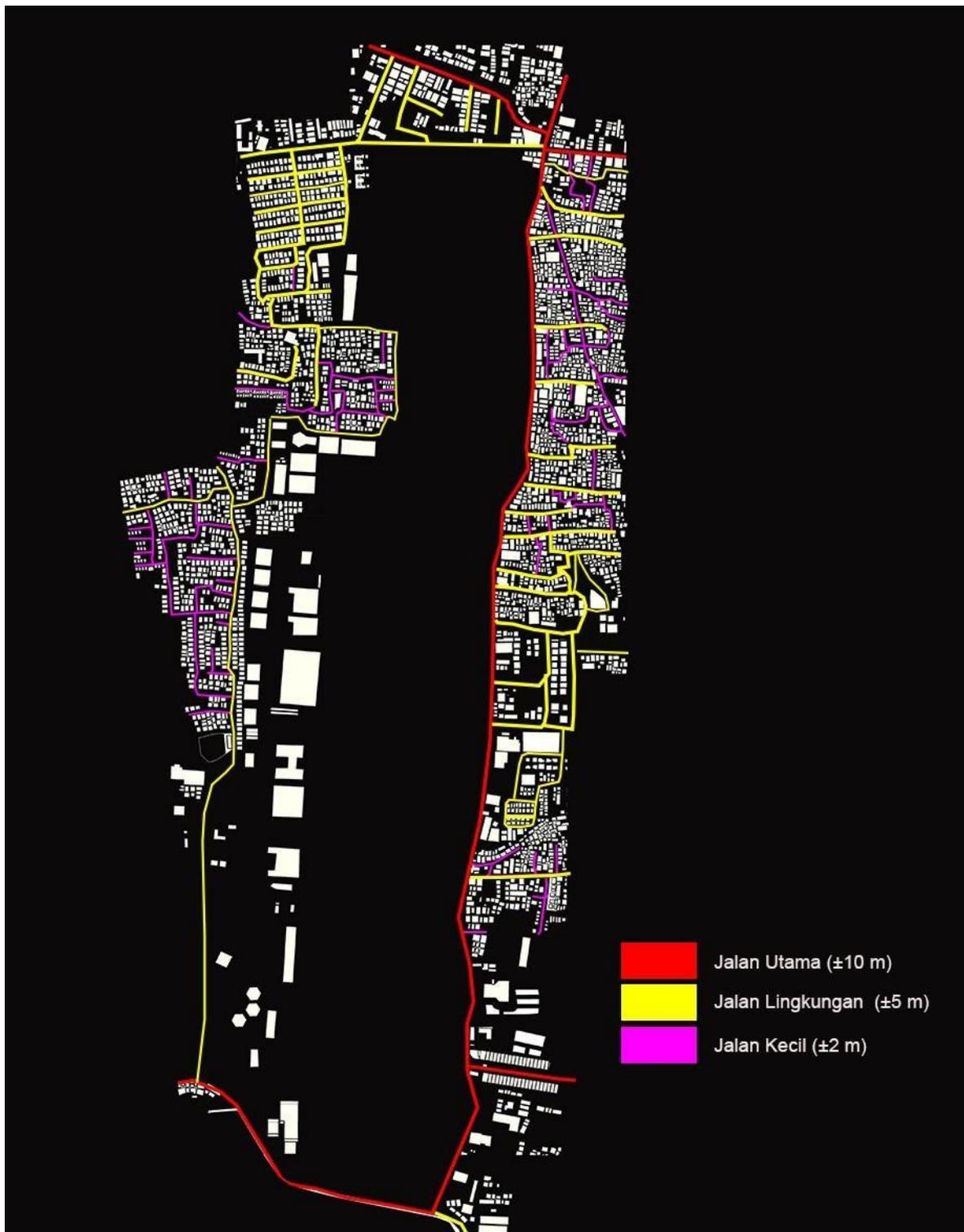
dapat dilihat melalui pergerakan pejalan kaki, ruang terbuka linier, jalanan dan elemen pergerakan lainnya.

a. *Linkage Visual*

*Linkage visual* dapat digabungkan sebagai dua bagian atau lebih menjadi satu secara visual. *Linkage visual* mampu menyatukan daerah kota dalam berbagai skala. Elemen garis sangat berpengaruh terhadap menghubungkan dua atau lebih tempat dalam deretan massa. Elemen yang membentuk garis dapat berupa deretan pohon maupun bangunan yang membentuk koridor ruang. Dalam konteks ini kawasan sekitar Bandara Pondok Cabe membentuk garis hubung oleh bangunan dengan fungsi yang beragam mulai dari hunian warga sampai toko. Bangunan berjajar depan dan belakang sehingga membentuk sebuah koridor karena deretan massa bangunan. *Linkage* atau keterhubungan di dalam kawasan ini beragam mulai dari skala yang kecil hingga besar. Dalam skala kecil bangunan warga yang berjajar membentuk sebuah koridor dan menjadi jalan digunakan oleh warga sebagai akses menuju ke dalam atau keluar area hunian mereka. Pada kawasan ini jalan yang memiliki aktivitas terbanyak berada di lajur merah lalu kuning dan ungu. Lajur merah merupakan jalan utama untuk akses keluar atau masuk daerah Pondok Cabe sedangkan lajur kuning jalan lingkungan merupakan narahubung antara jalur hunian dan jalan utama menuju area lebih dalam rumah warga.



Gambar 4.14 Elemen penghubung di dalam kawasan Bandara Pondok Cabe (Olahan Penulis,2022)

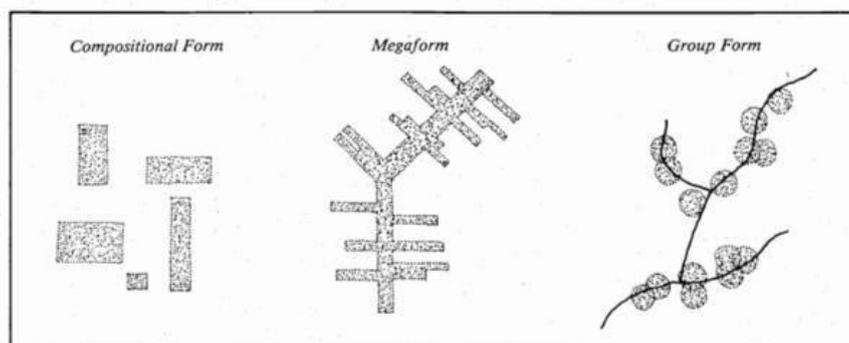


Gambar 4.15 Elemen pembentuk linkage visual di kawasan Bandara Pondok Cabe (Olahan pribadi, 2022)

Elemen-elemen pembentuk tersebut digambarkan oleh bangunan hunian warga setempat dan dinding pembatas antara batas wilayah dalam bandara dengan area luar. Elemen tersebut juga mempertegas hubungan antar kawasan dengan lingkungannya. Elemen berbentuk koridor membentuk penghubung antar wilayah tersebut. 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. Selain itu, melalui lajur merah dapat menghubungkan Pondok Cabe ke wilayah luar Pondok Cabe yaitu Depok khususnya Cinere dan Cirendeu – Lebak Bulus.

b. *Linkage Kolektif*

Dalam kawasan ini sirkulasi penggerak berasal dari garis-garis halus suatu elemen ke elemen lainnya. Garis ini dibentuk oleh jalan dan ruang terbuka linear. Koridor di kawasan ini menjadi penghubung garis dari jalan utama yang bersebelahan dengan bandara ke area pemukiman warga. Berdasarkan analisa teori *linkage* pada 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. Umumnya megaform dipakai di daerah kompleks perumahan yang telah terstruktur dan di desain strukturnya membentuk kerangka linear dan berjajar secara hirarki.



Gambar 4.16 Bentuk linkage (Lynch, 1960)



Gambar 4.16 Pola linkage kawasan  
(Olahan penulis,2022)

#### 4.2. Perubahan morfologi kawasan Bandara Pondok Cabe

Pada perubahan morfologi kawasan Bandara Pondok Cabe penelusuran dan perbandingan menggunakan 4 *figure ground* yang diolah oleh penulis berdasarkan hasil observasi secara langsung dan via satelit untuk melihat perbedaan dan perkembangan kawasan ini secara bertahap. Dengan selisih jarak 6 tahun hingga saat ini untuk melihat

perkembangan area ini berdasarkan tata bangunan dan fungsi bangunan dari tahun ke tahun.



Gambar 4.17 Figure ground tahun 2006  
(Olahan penulis,2022)



Gambar 4.18 Figure ground tahun 2012  
(Olahan penulis, 2022)



Gambar 4.19 Figure ground tahun 2016  
(Olahan penulis,2022)

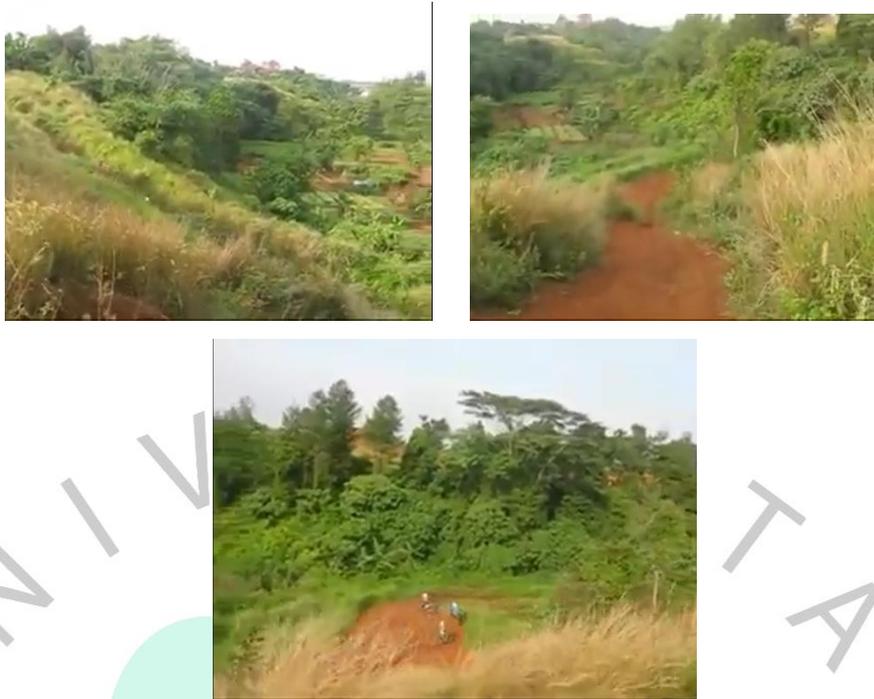


Gambar 4.20 Figure ground tahun 2022  
(Olahan Penulis,2022)

Dapat dilihat perubahan yang signifikan terhadap kawasan sekitar Bandara Pondok Cabe. Bandara ini sudah lebih dahulu ada sebelum bangunan mulai padat seperti saat ini. Keadaan kawasan ini sebelum seperti sekarang dahulu perkebunan dan sawah warga asli Pondok Cabe. Menurut citra satelit pada tahun 2006 kawasan ini masih berupa perkebunan seperti kebun singkong dan lain-lain. Hal ini di sampaikan oleh penduduk asli Pondok Cabe yaitu Hj. Hasinah 67 tahun yang telah tinggal selama puluhan di Pondok Cabe.

*“Iya dulu mah disini masih kebon sama sawah, saya punya tanah disini ditanamin tanaman kaya singkong macam-macam deh. Dulu juga rumah ini sebelahnya sawah. Masih sepi juga disini, saya mah takut jalan juga dulu karena sepi sekali.”*

Berdasarkan pernyataan Hj. Hasinah tersebut warga disana dahulu bercocok dan mengelola perkebunan karena memiliki tanah yang cukup luas melihat saat ini Suku Betawi mayoritas penduduk asli Pondok Cabe dengan suku Betawi yang terkenal dengan istilah juragan tanah dari tahun ke tahun dapat menjadi alasan perubahan morfologi di daerah ini. Hj. Sainah juga menuturkan bahwa semakin perkembangan zaman ia dan keluarganya yang mempunyai tanah saat ini tidak lagi berkebun melainkan membangun kontrakan baik kontrakan deret maupun kontrakan vertikal karena semakin meningkatnya permintaan akan hal tersebut dan dinilai lebih menguntungkan daripada berkebun. Berikut adalah salah satu foto hasil rekaman Cahyo Bagus di kanal Youtubanya yang menampilkan Pondok Cabe dahulu masih berupa lahan kosong dan perkebunan pada tahun sekitar 2011. Di kanal Youtubanya Cahyo Bagus dan teman-teman *tracking* dengan *motorcross* di area lahan kosong dan perkebunan warga sekitar Pondok Cabe.

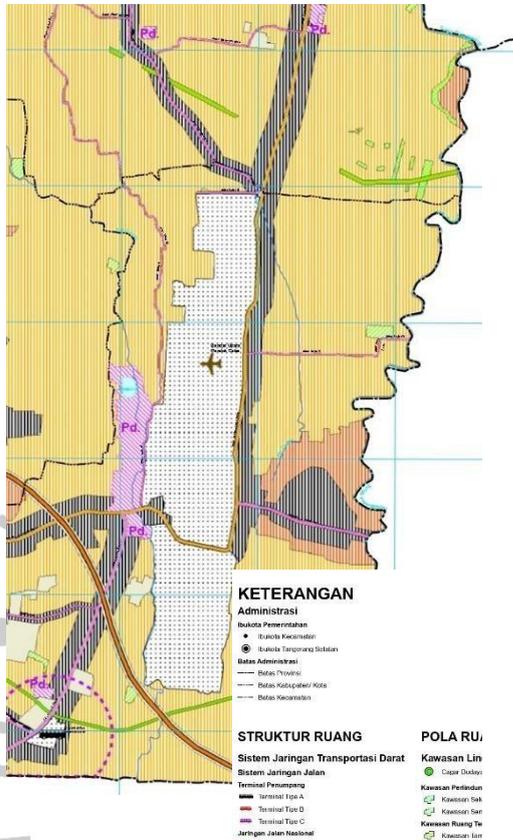


Gambar 4.21 Potret Pondok Cabe tahun 2011 (Cahyo Bagus,2022)

Fungsi lahan di sekitar bandara yang berubah seiring waktu dahulu berupa kebun dan sawah sekarang menjadi pemukiman penduduk. Berdasarkan penggunaan lahan existing saat ini wilayah sepanjang jl. Pondok Cabe raya yang berhadapan langsung dengan *runaway* pesawat berjajar toko komersil dan jasa seperti showroom mobil, bengkel warung makan dan lain-lain. Hal ini karena jalan tersebut merupakan jalan utama dengan intensitas mobilitas yang cukup tinggi dan akses keluar-masuk kawasan Pondok Cabe ataupun menuju bandara. Jalan yang ramai dengan aktivitas lalu lalang kendaraan dan masyarakat dirasa akan meningkatkan penghasilan pengusaha jika mereka berdagang di sepanjang jalan.

Pada gambar RTRW Tangerang Selatan rencana tata ruang menampilkan arsir hitam yang memiliki arti kawasan perdagangan dan jasa hal ini sesuai dengan penggunaan lahan di lapangan penggunaan lahan tersebut benar adanya untuk kegiatan perdagangan dan jasa. Lalu, warna kuning menunjukkan area perumahan yang mendominasi sebagian kawasan sekitar Bandara Pondok Cabe. Yang menarik perhatian dalam

RTRW ini adalah adanya rencana untuk membangun hunian perumahan vertikal



Gambar 4.24 dan 4.25. RTRW Pondok Cabe dan Peta Penggunaan bangunan 2022 (Pemkot TangSel dan Olahan Penulis, 2022)

yang ditandai berwarna oranye. Hal ini belum sesuai di lapangan bahwa adanya hunian vertikal disana. Kawasan ini yang sangat dekat dengan bandara dinilai terlalu beresiko untuk membangun hunian vertikal seperti apartemen. Sebuah kawasan yang telah dibangun oleh swasta merencanakan untuk membangun sebuah apartemen di sekitar Bandara. Namun hingga saat ini proses pembangunan apartemen belum terlihat saat peneliti datang untuk observasi hal ini dapat terjadi karena perizinan dan risiko untuk membangun bangunan tinggi di area sekitar bandara karena peraturan *Aerodrome* pesawat yang membatasi tinggi bangunan di kawasan sekitar bandara.



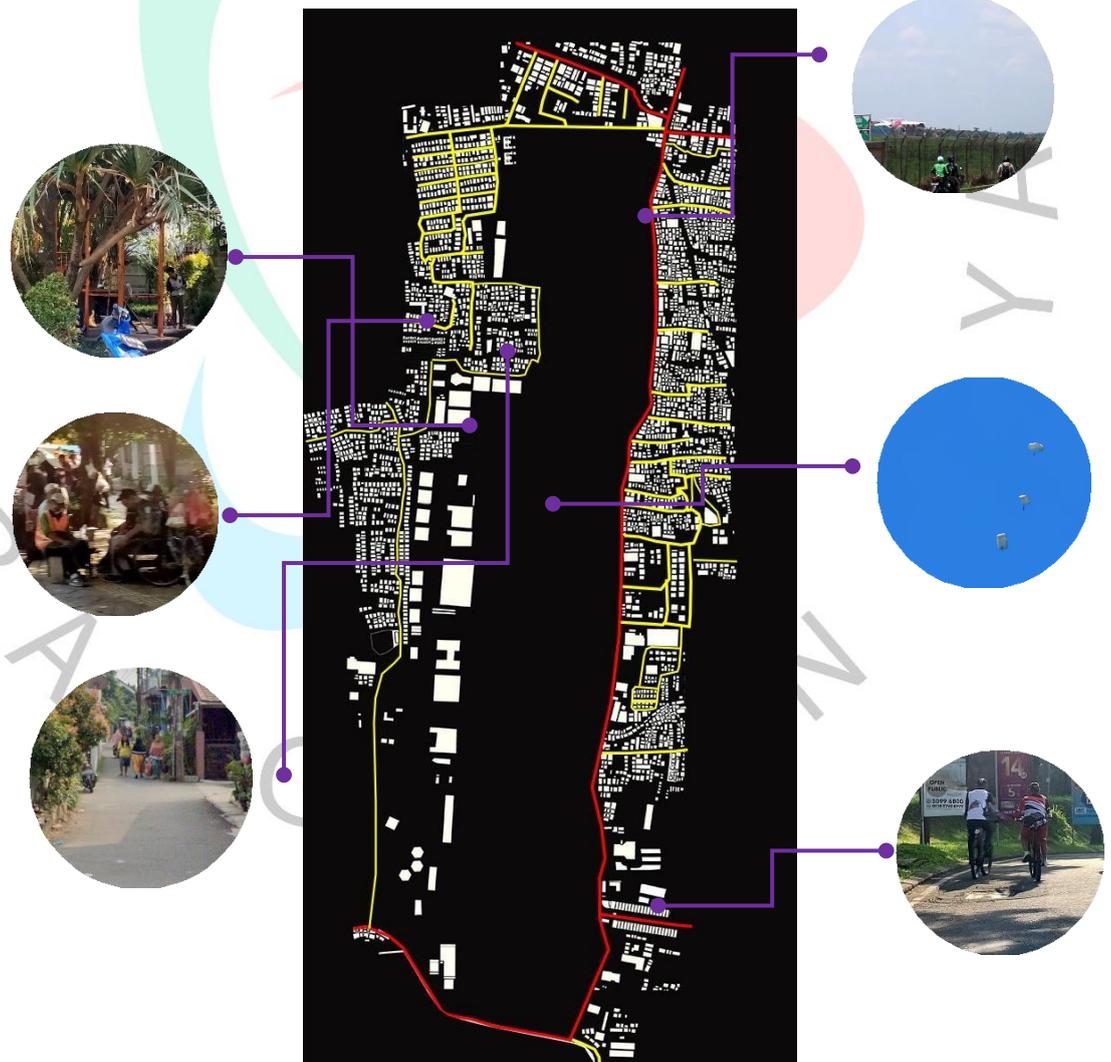
Gambar 4.26 Baliho Promosi penjualan Apartemen tahunan 2021 (Olahan Penulis ,2022)

#### **4.3 Dampak interaksi sosial dan kegiatan ekonomi di sekitar bandara**

Dalam melakukan observasi, terdapat beberapa aktivitas dan interaksi sosial dan kegiatan ekonomi yang berlangsung di kawasan sekitar Bandara Pondok Cabe. Dari wilayah tersebut terdapat beberapa titik bagi masyarakat setempat berinteraksi dan melakukan kegiatan sehari-hari. Pada saat observasi peneliti menelusuri jalan yang dengan permukiman penduduk, area sekitar dekat bandara dan area publik untuk mengamati aktivitas mereka.

### 4.3.1 Kegiatan sosial di sekitar bandara

Kawasan sekitar bandara memiliki interaksi dan kegiatan sosial yang beragam. Hal ini dapat diklasifikasikan berdasarkan tipe hunian mereka, untuk interaksi sosial di dalam hunian kompleks perumahan dengan penghuni berpenghasilan menengah ke atas, saat observasi peneliti sedikit sekali melihat penghuni berinteraksi karena mereka memiliki sifat yang tertutup dan aktivitas yang sibuk sehingga memungkinkan mereka untuk jarang berada di dalam rumah. Namun, di akhir pekan mereka tampak berolahraga di sekitar kawasan *Southcity* seperti *jogging* dan bersepeda bersama kerabat. Berikut pemetaan titik-titik letak warga melakukan aktivitas dan interaksi sosialnya.



Gambar 4.27 Titik kumpul warga sekitar. (Olahan penulis, 2022)

Pada titik tersebut biasa terjadi aktivitas sosial masyarakat setempat melakukan kegiatan seperti bersepeda, berjalan ke pasar bersama-sama, olahraga bersama, bermain di taman dan ketika terdapat pesawat mendarat atau akan terbang area jalan yang berbahaya dapat menjadi area rekreasi dadakan karena orang yang lewat dan warga setempat yang ingin melihat pesawat *take off* atau *landing*. Dalam selama observasi peneliti kurang beruntung karena tidak dapat menyaksikan langsung fenomena tersebut namun peneliti mendapatkan data bahwa ada kegiatan tersebut melalui wawancara warga sekitar dan dikuatkan dengan potret warga yang melintir melihat pesawat lalu mengunggah video *landing* pesawat ke kanal *Youtube* pribadinya. Dalam wawancara dengan Hj. Hasinah ia menuturkan bahwa cucu-cucunya senang sekali melihat ketika pesawat sedang beraktivitas di bandara khususnya saat akan *take off* atau *landing*.

*“Cucu-cucu saya kalau dengar suara pesawat dari jauh sudah berlari keluar untuk melihat pesawat termasuk saya juga yang tertarik keluar untuk melihatnya juga. Pesawat mendarat dan ketika ada terjun payung yang dilakukan sama tentara juga keren jadi saya penasaran dan selalu menonton keluar”*

Selain itu, kawasan sekitar bandara masih terdapat kegiatan sosial yang memicu interaksi sosial lainnya seperti arisan, kegiatan masjid, dan PKK. Dalam wawancara bersama cucu Hj. Hasinah Tina seorang mahasiswi yang menceritakan kegiatan apa saja yang sering diadakan disini. Ia menuturkan kegiatan PKK di lingkungan ini aktif dengan melakukan gotong royong sebulan sekali secara beramai-ramai lalu makan siang bersama setelah gotong royong, saat maulid Nabi Muhammad SAW masjid di daerah tersebut mengadakan pawai obor keliling kawasan tersebut.

*“Kegiatan yang rutin dilakuin sih biasanya gotong royong sebulan sekali kaya bersihin got, ngecat kastin kalo sudah pudar, potong rumput kebun sama bersih-bersih masjid. Itu yang ngadain PKK tapi walaupun bukan anggota PKK kita warga sini tetap gotong royong*

*terus yang ibu-ibu nanti masak-masak buat makan siang setelah gotong royong. Terus setiap maulid nabi disini suka ada pawai obor keliling-keliling jalan sambil sholawat sama bawa obor.”*

Dalam kegiatan ini sebuah kota berkembang sesuai latar belakang, kegiatan kultur yang saling terikat sehingga membentuk lingkungan. Perang masyarakat sangat berpengaruh dalam proses pembentukan kota khususnya di kawasan Bandara Pondok Cabe. Kota hadir secara spontan dan berkembang lalu dipengaruhi oleh masyarakat dan lahir dalam bentuk organik yang bergantung dengan lingkungan fisik dan sosial untuk menghasilkan manusia dan lingkungannya.

#### 4.3.2

#### **Kegiatan ekonomi di sekitar kawasan Bandara Pondok Cabe**

Kegiatan ekonomi yang berlangsung di Pondok Cabe sangat beragam mulai dari kecil, menengah hingga skala komersil. Hal ini dipengaruhi arus urbanisasi dan perkembangan area ini. Sepanjang jalan Southcity Barat berdiri ruko-ruko komersil yang disewakan dengan berbagai fungsi bangunan yang berbeda sebagian besar usaha restoran, outlet pakaian-sepatu, cafe, bahkan Gereja. Selain itu, jalan Pondok Cabe raya yang berhadapan langsung dengan *runaway* banyak berjajar ruko,warung sampai *showroom* (bengkel) mobil merek ternama.

Berdasarkan hasil observasi, sepanjang jalan utama yaitu jalan Pondok Cabe Raya melakukan kegiatan ekonomi skala perusahaan hingga rumahan. Di sepanjang jalan tersebut terdapat showroom mobil dengan berbagai merek yang bertransaksi hingga bernilai jutaan, lalu disusul restoran dan warung-warung kecil milik warga setempat. Yang menarik dari deretan lokasi komersil ini ialah sering menjadi tempat hiburan dadakan bagi warga maupun orang yang sedang kebetulan lewat berhenti di warung warga untuk menyaksikan latihan militer oleh TNI dan pesawat *take off* dan *landing*. Bagi yang mempunyai hobi pesawat

mereka senang pergi ke lantai 2 sebuah *cafe* untuk memotret aktivitas pesawat di Bandara Pondok Cabe.



Gambar 4.28 Titik kumpul warga sekitar. (Olahan penulis, 2022)

Lalu, masuk lebih dalam ke area hunian warga terdapat pedagang kaki lima, warung, jasa seperti *fotocopy* dan kantor sampai ruko milik warga setempat. Pedagang kaki lima lebih ramai di daerah ini, hal ini karena merupakan pusat perkumpulan warga yang tidak terlalu padat aktivitasnya misalnya seperti naik kendaraan. Anak-anak yang sedang bermain dan ibu-ibu yang mengobrol gemar membeli dagangan pedagang kaki lima dan pedagang keliling ini. Namun, jika masuk ke dalam kompleks perumahan pedagang kaki lima bahkan pedagang keliling sangat jarang ditemukan karena area tersebut sepi tanpa terlihat aktivitas yang mengundang untuk membeli jualan mereka.

Tempat yang selalu ramai dengan aktivitas ekonomi adalah depan sekolah. Banyak anak-anak dan orang tua yang antar-jemput anaknya membeli jualan pedagang tersebut sehingga jalan yang kecil di dalam kawasan tersebut sering menimbulkan macet karena jalan yang dipakai pedagang berjualan. Padahal, jika dilihat jalan tersebut bukan termasuk jalan utama dan hanya jalan lingkungan. Perkembangan ekonomi juga dapat dilihat dari perlahan hadirnya minimarket ternama di kawasan ini. Menurut citra satelit dahulu belum adanya minimarket di kawasan ini dan sekarang mulai hadirnya minimarket di kawasan tersebut bahkan hampir di setiap jalan terdapat minimarket tersebut.

Setiap warga yang tinggal di dalam kawasan ini menciptakan citra yang unik tentang kota mereka dengan mempertimbangkan variabel dalam perkotaan. Kota merupakan sebagian dari sistem yang terdiri atas struktur psikologi yang mempunyai arti kepada penghuninya (Lynch, 1960). Hal ini membentuk imej kawasan tersebut melalui :

a. *Landmark*

*Landmark* merupakan titik atau tempat yang dapat di ketahui orang banyak baik dalam maupun luar. *Landmark* menjadi ciri khas imej suatu kawasan bahkan menjadi lambang atau simbol suatu daerah. Pada konteks kali ini Bandara Pondok Cabe

menjadi *landmark* kelurahan Pondok Cabe karena bandara ini mudah dikenali dan menjadi objek fisik yang sederhana sehingga mudah diingat dan dilihat dari kawasan kota.

b. *Paths*

*Path* adalah jalur dimana pengamat dapat bergerak dan berada didalamnya baik dalam menggunakan kendaraan maupun berjalan. Dalam hal ini *path* dapat diartikan jalan, trotoar, rel kereta api sampai kanal. Di dalam sebuah *paths* kita dapat mengamati lingkungan kawasan kota.



Gambar 4.29 Jalur (*Paths*) (Olahan penulis, 2022)

Pada kawasan ini, bandara jaringan jalan yang merupakan *paths* selalu bermuara ke jalan utama yaitu jalan Pondok Cabe Raya yang merupakan akses ke Pondok Cabe. Dengan melalui ini orang-orang dapat mengamati lingkungan kota dan bandara.

c. *Nodes*

*Nodes* adalah titik strategis kota yang dapat dimasuki pengamat. *Node* juga dapat disebut sebagai persimpangan intesif yang dapat menuju kemana pengamat pergi. Pada kawasan Bandara Pondok Cabe terdapat berbagai macam *nodes* mulai dari skala besar yang menghubungkan Pondok Cabe ke daerah lain hingga *nodes* skala kecil yang berada di dalam blok-blok tersebut. Titik *nodes* yang strategis dan banyak orang

yang melewatinya yaitu persimpangan antara Jl. Pondok Cabe Raya dengan Jl. Raya Southcity Barat, *nodes* ini salah satu jalan utama menuju Kota Depok khususnya ke Cinere dan Limo sehingga sering terjadi penumpukan kendaraan. Lalu *nodes* persimpangan Jl. Cabe II, Jl. Pd. Cabe Raya dan Jl. Raya Cirendeui merupakan *nodes* strategis karena menghubungkan jalan ke arah Ciputat, Pondok Indah, dan Lebak Bulus.

Berkaitan dengan ketiga unsur tersebut sangat terkait dengan kegiatan dan mobilitas di kawasan ini. *Landmark*, *path* dan *nodes* mempengaruhi kegiatan sosial maupun ekonomi di kawasan ini. Hal ini diakibatkan karena :

- *Landmark* yang berupa bandara membentuk pola jaringan jalan yang melingkari sepanjang *runaway* pesawat dan juga dapat memicu
- fenomena rekreasi dadakan dengan adanya kegiatan pesawat dan latihan militer disana membuat sebagian orang datang untuk melihat pesawat dan latihan tersebut dan jika sudah ramai tak lama pedagang keliling akan mangkal disana.
- *Paths* dan *nodes* juga mempengaruhi kegiatan sosial dan ekonomi disini. *Paths* dan *nodes* yang merupakan jalan menjadi daya tarik atau potensi bagi pelaku usaha. Jalan yang banyak dilalui warga dinilai lebih memiliki potensi untuk dijadikan usaha jasa maupun berdagang. Para pelaku usaha mencari pelanggan ke dalam area-area yang banyak orang-orang berlalu lalang sehingga pendapatan mereka meningkat.

Selain ketiga hal tersebut aktivitas di bandara juga mengganggu warga setempat. Hasil wawancara penulis dengan penduduk sekitar mengatakan bahwa mereka terganggu dengan suara pesawat pada saat pesawat melakukan perbaikan mesin. Selain perbaikan mesin kegiatan latihan terjun payung yang dilakukan oleh TNI juga membuat penduduk sedikit waspada karena tak jarang penerjun salah mendarat yang harusnya mendarat di *runaway* pesawat menjadi mendarat di wilayah permukiman warga hingga terdapat warga yang terdampak dengan rusaknya atap rumah mereka. Hal ini dikatakan oleh penduduk Jl. Trubus II yaitu SR berusia 52 tahun ia menuturkan dalam sesi wawancara.

*“Paling waktu yang agak mengganggu saya itu saat pesawat lagi servis karena mesinnya terus menyala sehingga bising sekali, terus juga saya*

*suka was-was karena rasanya pesawat dekat sekali dengan rumah saya saat terbang. Pernah waktu itu tetangga saya atap rumahnya rusak karena tentara latihan terjun salah mendarat tapi Alhamdulillah mah ga ada yang luka atau meninggal.”*

Dalam hasil wawancara tersebut warga merasa waspada dengan aktivitas di bandara. Namun hal ini bukan menjadi masalah besar bagi mereka karena seiring berjalannya waktu mereka mulai terbiasa dengan lingkungan ini. Saat merancang sebuah kota idealnya adalah memperhatikan ruang tempat mereka tinggal dan kerja serta memperhatikan skala manusia sebagai objeknya (Gehl, 2010). Dalam beberapa dekade ini sebuah kota sudah tidak lagi ideal karena merenggut hak manusia seperti membangun jalanan lebih utama dibandingkan pedestrian yang hakikatnya kota untuk manusia bukan untuk kendaraan. Namun, pada kawasan ini berbeda karena bandara sudah lebih dahulu hadir ketimbang bangunan-bangunan yang ada di sekitarnya. Bangunan tersebut tumbuh secara organik tanpa adanya perencanaan yang baik dan ideal sesuai skala manusia. Peran pemerintah saat ini ialah mampu mengakomodasi kegiatan warganya seperti menyediakan pedestrian maupun ruang kumpul warga karena tidak tersedianya di kawasan ini.