

BAB I PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

MRT (*Mass Rapid Transit*) merupakan sebuah moda transportasi umum baru yang dikembangkan oleh pemerintah, untuk mengatasi masalah kemacetan di ibu kota Jakarta. MRT dibangun dengan tujuan mengembangkan kawasan sekitarnya dan untuk menghubungkan dari kawasan Lebak Bulus sampai kawasan pusat (Bundaran HI). PT MRT Jakarta sendiri mempunyai visi dan misinya, yaitu untuk mengembangkan area stasiun Cipete Raya, dengan menekankan konsep *shopping street*.

Konsep *shopping street* ini dikembangkan dengan tujuan untuk meningkatkan aksesibilitas pada setiap kawasannya, mengingat kawasan Cipete Raya didominasi oleh retail pada pinggir jalan utama. Proyek pembangunan MRT sendiri dimulai pada tahun 2013 sampai dengan 2018. MRT sendiri memiliki dua jenis stasiun, yaitu bawah tanah (*Underground*) dan yang berada di atas permukaan tanah. Namun perubahan yang terlihat cukup signifikan terdapat pada stasiun yang berada di atas permukaan tanah, yaitu stasiun Lebak Bulus sampai Blok M. (MRT, 2019).

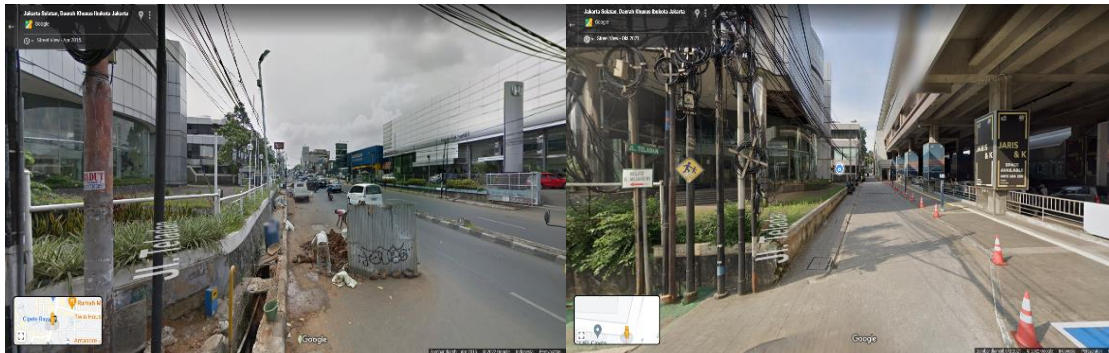
Selama proses pembangunan infrastruktur MRT ini, terjadi banyak perubahan bentuk pada struktur bangunan dan jalan pada area sekitar infrastruktur MRT tersebut. Perubahan ini disebabkan oleh penggalian pondasi, pemasangan tiang-tiang pancang, dan pembuatan akses kendaraan yang baru. Hal-hal tersebut tidak hanya berdampak pada perubahan secara fisik sekitarnya, namun juga berpengaruh terhadap aktivitas masyarakatnya. Mulai dari kegiatan berjalan kaki, berkendara, dan pada area retail.

Pada pembahasan ini, area infrastruktur MRT yang akan dikaji adalah pada kawasan Stasiun MRT Cipete Raya. Area yang akan menjadi pembahasannya terhitung 350m dari Stasiun MRT Cipete Raya sebagai

acuan titik perimeter. Radius 350 m ini ditetapkan berdasarkan cakupan prinsip-prinsip TOD pada peraturan Pergub DKI Jakarta Nomor 44 Tahun 2017. Pemilihan area Stasiun MRT Cipete Raya ini, antara lain berdasarkan perubahan secara fisik dan aktivitas yang cukup signifikan setelah adanya MRT Cipete Raya terhadap sekitarnya.

Pemilihan studi kasus pada sekitar Stasiun MRT Cipete Raya ini, juga didasari oleh signifikan perubahan akibat adanya infrastruktur MRT. Stasiun MRT Lebak bulus, Fatmawati, Cipete Raya, Haji Nawu, Blok A, Blok M, merupakan stasiun yang dibangun di atas permukaan tanah, tidak seperti pada stasiun di daerah pusat kota yang berada di bawah permukaan tanah. Kehadiran Stasiun MRT pada Lebak bulus, Fatmawati, Blok A dan Blok M membawa dampak signifikan, seperti mengubah struktur jalan menjadi lebih tertata dan jalur pedestrian mengalami revitalisasi. Namun pada ketiga area tersebut, sudah tertata dari sejak sebelum adanya MRT, karena area-area tersebut memiliki fungsi-fungsi penting, seperti terminal, pasar, dan mall. Sementara untuk Cipete Raya dan Haji Nawu, sebelum adanya MRT memiliki kondisi fisik kawasan yang kurang tertata secara jalanan dan jalur pedestrian.

Kawasan sekitar MRT Cipete Raya ini sebelum ada MRT, merupakan area yang didominasi oleh sektor perdagangan. Kehadiran stasiun MRT membawa dampak yang besar terhadap sektor perdagangan ini, diantaranya pemotongan lahan dan akses menuju area retail. Stasiun MRT mengambil alih setengah dari lahan retail, yang kemudian dijadikan akses pedestrian dan bus Transjakarta.



Gambar 1.1 Kondisi fisik sebelum dan sesudah adanya MRT pada area retail(Sumber :Google Street View, 2022)

Marka dan pembatas jalan pada area stasiun MRT Cipete Raya, sebelumnya tidak terstruktur dengan baik. Pembatas jalan pada area tersebut hanya terdapat pada beberapa titik saja, tidak sepenuhnya sepanjang jalan. Berbeda halnya dengan area Blok M, Sudirman, dan Bundaran HI yang sudah tertata sebelum adanya infrastruktur MRT ini. Sehingga dampak pada area Stasiun Cipete Raya ini dapat terlihat lebih signifikan.



Gambar 1.2 Kondisi fisik sebelum dan sesudah adanya MRT (Sumber : Google Street View, 2022)

Dalam perimeter pembahasan Stasiun Cipete Raya, terdapat beberapa fungsi bangunan utama, berupa sekolah, kantor, rumah sakit, perdagangan, dan perumahan. Perubahan ini tentunya membawa dampak terhadap aktivitas, aksesibilitas, dan struktur bangunan sekitarnya. Selama proses pembangunan infrastruktur MRT juga, banyak pertokoan pada area retail yang terpaksa ditutup untuk sementara. Hal ini dikarenakan sulitnya

akses menuju pertokoan, akibat dari area penggalian pondasi dan pemotongan lahan.



Gambar 1.3 Tahap pembangunan MRT Cipete Raya (Sumber : Google Street View, 2022)

Pemotongan lahan pada setiap area retail ini terjadi, karena terdapat penyalahgunaan atau ketidaksesuaian GSB pada beberapa toko di area retail tersebut. Namun setelah adanya infrastruktur MRT, keadaan area ini berubah secara signifikan baik secara fisik dan aktivitasnya. Struktur jalan menjadi lebih tertata dengan kehadiran marka dan pembatas jalan yang jelas identitasnya. Hal ini tentunya juga membawa dampak baik terhadap sisi keselamatan pejalan kaki dan kendaraan yang melintas.



Gambar 1.4 Akses setelah adanya MRT Cipete Raya (Sumber : Google Street View, 2022)

Akses yang baru ini menjadikan area Stasiun Cipete Raya menjadi lebih terintegrasi dan tertata, dengan hadirnya akses kendaraan umum. Sementara dampak terhadap aktivitas area sekitarnya, dapat dirasakan dari

kemudahan akses menuju kawasan pusat atau sebaliknya. Aktivitas pedestrian yang dapat dimaksimalkan dengan adanya trotoar yang baru. Trotoar ini dapat menjadi lebih tertata, karena pemotongan lahan area retail yang sebelumnya tidak tertata, sehingga trotoar yang baru memiliki ukuran lebih lebar.

Hal utama yang menjadi pembahasan pada penulisan ini adalah mengkomparasi, serta meninjau seberapa besar signifikan perubahan yang terjadi pada area sekitar Stasiun MRT Cipete Raya. Perubahan yang terjadi ditinjau menggunakan studi teori morfologi. Morfologi sendiri merupakan sebuah studi yang membahas mengenai perubahan struktur suatu kota. Elemen-elemen yang terkena dampak dari perubahan ini, antara lain struktur jalan, struktur bangunan, tata guna lahan, dan aktivitas masyarakat sekitar. Perubahan Morfologi sendiri dapat terjadi apabila terdapat kehadiran sebuah objek baru dengan ukuran yang masif. Penyebab lainnya terjadi perubahan morfologi adalah adanya sebuah sistem perubahan guna lahan atau penataan ulang kembali (*redevelopment*). (Carmona, 2010. 214)

Dalam studi morfologi elemen yang menjadi penyebab utama terjadinya perubahan morfologi adalah struktur jalan. Perubahan pada struktur jalan dapat terlihat secara signifikan, baik secara besaran, luasan, dan alur aksesibilitas. Selain perubahan secara fisik, suatu struktur jalan yang baru dapat mempengaruhi aktivitas yang terjadi di dalamnya, antara lain kegiatan pedestrian, berkendara, dan akses menuju bangunan-bangunan disekitar. Sementara itu struktur bangunan membahas mengenai bentuk atau alur dari bangunan-bangunan secara garis besar. Struktur ini menyangkut tentang besaran bangunan yang kemudian membentuk sebuah ruang pada sekitarnya. (Carmona, 2010. 214)

Melalui studi morfologi ini, penulis dapat menelaah lebih lanjut penyebab terjadinya perubahan morfologi pada kawasan sekitar Stasiun MRT Cipete Raya. Komparasi pada penulisan ini dapat dilakukan dengan beberapa cara, diantaranya dengan menggunakan *mapping figure ground* kawasan tersebut. Data pada *mapping* ini mencakup besaran bangunan

sekitar, aksesibilitas jalan, dan struktur jalan. Melalui data *mapping*, penulis dapat membandingkan kondisi fisik kawasan sebelum dan sesudah adanya infrastruktur MRT.

Struktur jalan yang mengalami perubahan tepatnya berada di bawah stasiun MRT, karena pada bagian ini terdapat beberapa akses yang disediakan bagi kendaraan umum, agar terintegrasi dengan baik. Kemudian pada bagian bangunan, dapat terlihat batasan-batasan bangunan yang baru pada area retail. Kondisi area retail sebelum adanya infrastruktur MRT ini terlihat tidak tertata dengan baik. Sementara sesudah adanya infrastruktur tersebut, area retail lebih tertata dengan baik, secara akses dan mobilitas.

1.2 Rumusan Masalah

1. Bagaimana dampak pembangunan stasiun MRT Cipete Raya terhadap transformasi morfologi kawasan sekitar ?
2. Bagaimana proses terjadinya transformasi morfologi pada kawasan sekitar Stasiun MRT Cipete Raya ?

1.3 Tujuan Penelitian

1. Memahami dampak dari infrastruktur berukuran masif terhadap perubahan morfologi kawasan sekitar
2. Mengamati perbedaan dan perubahan kawasan sekitar Stasiun MRT Cipete Raya, sebelum dan sesudah adanya infrastruktur MRT pada kawasan tersebut.

1.4 Manfaat Penelitian

1. Membantu penulis untuk memahami studi morfologi terhadap suatu kawasan atau area tertentu.
2. Memberikan informasi dan pengetahuan kepada para pembaca terkait morfologi Stasiun MRT Cipete Raya menurut pandangan penulis
3. Memperkuat teori-teori yang dipakai pada penulisan ini melalui pembahasan mengenai morfologi Stasiun MRT Cipete Raya

1.5 Sistematika Penulisan

BAB I PENDAHULUAN

Pada Bab I ini, penulis menjelaskan tentang latar belakang topik penulisan, rumusan masalah, tujuan penulisan, dan manfaat penulisan. Bagan latar belakang ini menjelaskan mengenai dampak pembangunan Stasiun MRT Cipete Raya, yang menyebabkan terjadinya transformasi morfologi terhadap kawasan sekitarnya. Kemudian pada bagan ini juga, penulis menjelaskan tentang rumusan masalah dan tujuan penulisan, yaitu untuk memahami dampak transformasi morfologi terhadap bentuk fisik kawasan dan aktivitas yang terdampak. Dampak-dampak ini, diantaranya terhadap jalan, bangunan, petak, dan fungsi lahan.

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

Bab ini menjelaskan tentang kajian-kajian teori yang digunakan oleh penulis, serta sintesis dari kajian-kajian tersebut. Kajian teori ini berkaitan dengan definisi morfologi, elemen-elemen pada morfologi, teori pembangunan ulang (*redevelopment*), indikator pembangunan ulang, dan dampak pembangunan TOD (*Transit Oriented Development*) terhadap kawasan sekitarnya. Pada bagan ini juga terdapat penulisan terdahulu, yang

digunakan sebagai acuan atau perbandingan terkait kebaruan pada penulisan ini.

BAB III METODE PENULISAN

Bagan ini menjelaskan terkait metode yang digunakan penulis, yaitu metode kualitatif. Metode ini merupakan teknik menganalisis berdasarkan observasi atau pandangan penulis, sehingga teknik pengumpulan data-datanya berupa dokumentasi, observasi, dan *mapping*. Selain itu pada bagan ini juga, penulis menjabarkan teknik-teknik dalam menganalisis data yang diperoleh. Data-data *mapping* akan dikomparasi terkait rentang waktunya, kemudian data tersebut diperkuat dengan dokumentasi atau gambar kondisi fisik kawasan.

BAB IV HASIL DAN ANALISIS PENULISAN

Pada bagan ini, penulis akan menyertakan data-data yang telah dikumpulkan menggunakan metode-metode pada BAB III. Data-data tersebut kemudian akan dianalisis berdasarkan pengamatan penulis dan teori-teori yang digunakan pada BAB II. Data-data yang dianalisis juga disesuaikan dengan variabel-variabel yang sebelumnya sudah dijelaskan pada bab sebelumnya. Analisis-analisis ini nantinya akan dirangkap menjadi satu kesatuan, sehingga dapat menghasilkan sebuah kesimpulan.

BAB V KESIMPULAN DAN SARAN

Bagan ini merupakan hasil simpulan dari hasil dan analisis pada BAB IV. Kesimpulan ini berisikan penjelasan analisis pada BAB IV secara singkat, jelas, dan padat. Hasil dari kesimpulan ini merupakan konklusi pemikiran penulis dalam menyusun penelitian ini. Selain itu terdapat saran juga pada BAB V ini. Saran ini berisikan pesan terhadap beberapa pihak yang ingin disinggung oleh penulis.