

## BAB II TINJAUAN PUSTAKA

### 2.1 Kajian Teori

#### 2.1.1 Morfologi Perkotaan

Morfologi perkotaan merupakan sebuah studi perkotaan, yang mempelajari tentang bentuk fisik suatu kota seiring berjalannya pembangunan. Perkembangan kota yang ditinjau berfokus pada proses pertumbuhan elemen-elemen perkotaan tertentu. Adapun elemen-elemen morfologi tersebut, meliputi pola jalan, pola petak, struktur bangunan, dan tata guna lahan (Carmona, 2010. 214).

Morfologi perkotaan dapat didefinisikan sebagai studi yang mempelajari tentang bentuk perkotaan secara fisik dan elemen-elemen yang membentuknya (Vitor Oliveira, 2016. 7). Morfologi perkotaan dapat menjabarkan elemen pembentuk kota secara detail, mulai dari jalan, blok jalan, petak, dan bangunan. Keempat elemen tersebut mengalami transformasi seiring dengan berjalannya waktu. Transformasi ini dapat disebabkan oleh berbagai faktor. Morfologi perkotaan tidak hanya mempelajari transformasi sebuah kota, namun juga perubahan terhadap lingkungan, sosial, dan ekonomi (Vitor Oliveira, 2021).

Morfologi perkotaan merupakan sebuah studi yang membahas tentang *human settlements* atau pemukiman manusia. Pemukiman dibahas dari sisi struktur, pola, dan proses perubahan. Selain itu Morfologi perkotaan juga dapat menjadi sebuah alat untuk mengidentifikasi identitas sebuah kota, desa, dan lingkungan berdasarkan bentuk kota (*urban form*). Morfologi perkotaan memiliki empat pendekatan atau turunan dari morfologi perkotaan. Empat cara

pendekatan ini memiliki fokus dan metode yang berbeda. Empat pendekatan tersebut, antara lain:

1. Tipomorfologi
2. Konfigurasional
3. Sejarah Geografis
4. Analisis Spasial

Berdasarkan keempat elemen tersebut, dua di antaranya memiliki hubungan yang erat pada bidang arsitektur dan urbanisme, yaitu tipomorfologi dan konfigurasional. Tipomorfologi secara garis besar merupakan pendekatan terhadap tipikal sebuah kota. Kemudian konfigurasional membahas mengenai geometri dan topologi, yang merupakan elemen pembentuk ruang perkotaan. Sementara sejarah geografis merupakan pendekatan yang mempelajari tentang sejarah struktur, pola, dan karakter tempat tinggal dalam waktu-waktu tertentu. Pendekatan ini lebih mengarah kepada geografi perkotaan. Pada pembahasan ini, penulis menggunakan pendekatan morfologi perkotaan dengan metode tipomorfologi, karena pendekatan ini lebih relevan dengan pembahasan dan studi kasus yang diangkat, yaitu tentang transformasi morfologi perkotaan yang ditinjau berdasarkan elemen-elemen perkotaan (Kropf, 2016).

### **2.1.2 Tipomorfologi**

Berdasarkan keempat pendekatan terhadap morfologi perkotaan di atas, penulis menggunakan pendekatan secara tipomorfologi. Penulis menggunakan pendekatan ini, karena tipomorfologi membahas pada bidang arsitektur dan urbanisme.

Menurut Karl Kropf, tipomorfologi merupakan pendekatan morfologi perkotaan yang menjelaskan tentang proses tipologi. Proses tipologi ini ditinjau untuk mengetahui struktur, sejarah, formasi, dan perkembangan tipe bangunan. Elemen-elemen yang ditinjau tersebut

dapat membantu untuk memahami identitas lingkungan sebuah kota secara mendetail. Dalam membantu memahami identitas suatu kota, pendekatan ini juga mempelajari bentuk-bentuk kota dalam periode tertentu untuk mengetahui proses pembentukan tipologi tersebut (Kropf, 2016).

Sementara itu menurut (Stojanovski, 2019), tipomorfologi merupakan sebuah cabang dari morfologi perkotaan yang mempelajari suatu kota secara bentuk fisik, formasi, dan transformasi, sehingga menciptakan identitas terhadap kota atau wilayah tersebut. Metode ini merupakan campuran dari morfologi dan tipologi, di mana proses tipologi didefinisikan berdasarkan elemen morfologi perkotaan. Tipologi merupakan proses klasifikasi identitas kota berdasarkan bangunan, jalan, dan lingkungan. Menurut Stojanovski, tipe suatu kota selalu berganti seiring berjalannya waktu. Hal ini dapat terjadi akibat kultur dan aktivitas masyarakat yang perlahan membentuk kota tersebut. Transformasi ini erat kaitannya dengan morfologi, di mana morfologi mempelajari tentang transformasi atau perubahan sebuah kota seiring dengan berjalannya waktu (Stojanovski, Axelsson, 2018).

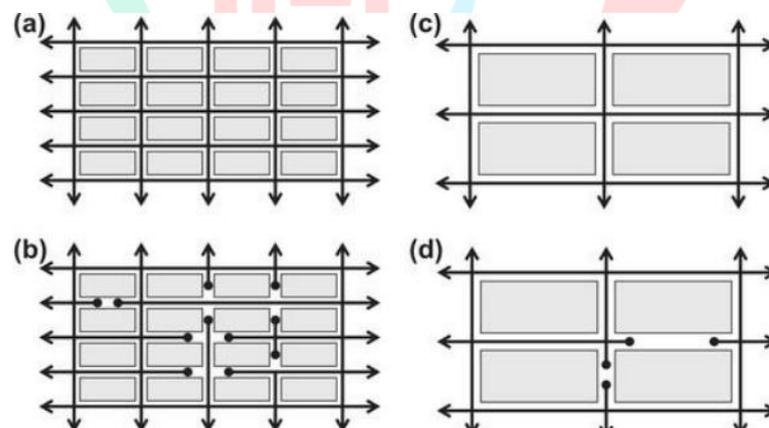
### **2.1.3 Elemen Morfologi Perkotaan**

Morfologi perkotaan memiliki beberapa elemen utama yang terdiri dari pola jalan, pola petak, struktur bangunan, dan tata guna lahan, menurut (Carmona, 2010. 216). Elemen-elemen tersebut dapat disebut sebagai *urban form* atau elemen-elemen pembentuk sebuah kota. Elemen-elemen morfologi perkotaan tersebut digunakan untuk meninjau transformasi atau perubahan struktur kota secara bentuk. Elemen-elemen tersebut memiliki hirarki, di mana kedudukan paling tinggi adalah pola jalan. Sementara kedudukan yang paling rendah adalah struktur bangunan. Kedudukan ini dilihat berdasarkan pengaruh sebuah elemen terhadap transformasi struktur kota.

#### **2.1.3.1 Pola jalan**

Pola jalan merupakan elemen yang paling berpengaruh dalam transformasi sebuah kota. Pola jalan merupakan *layout* antara sejumlah bangunan (*blocks*) dan jalur sirkulasi (*space*). Pola jalan pada kawasan perkotaan, khususnya di wilayah DKI Jakarta lebih dikenal dengan sebutan gang. Komposisi antara *blocks* dan *space* membentuk sebuah pola apabila dilihat dari atas atau satelit. Sifat dari elemen ini tidak mutlak atau dapat berganti apabila terdapat perubahan pada struktur bangunan.

Pola jalan terbagi menjadi beberapa jenis menurut pola yang terbentuk. Pola-pola ini dibentuk dari ukuran bangunan-bangunan (*blocks*) dan sirkulasi jalanan. Jenis pola jalan secara garis besar dibagi menjadi dua, yaitu *grid* dan *organic*. *Grid* merupakan pola-pola yang tersusun secara rapih dan teratur. Pola ini dapat memudahkan dalam melihat dari satu tempat ke tempat lainnya. Pola seperti ini biasanya dapat ditemukan pada kawasan pusat perkotaan, yang memiliki perencanaan matang untuk setiap kawasannya.



Gambar 2.1 Pola grid (Sumber : *Public Places Urban Spaces*, 2010)

Pola *organic* atau natural, merupakan pola bangunan dan jalan yang terbentuk secara alami. Pertumbuhan pada pola ini terjadi secara alami atau tanpa perencanaan, sehingga polanya berbentuk acak dan tidak beraturan. Pola ini dapat terbentuk, karena topografi atau kontur pada kawasan tersebut (Carmona, 2010. 221-228).



Gambar 2.2 Pola organik (Sumber : *Public Places Urban Spaces*, 2010)

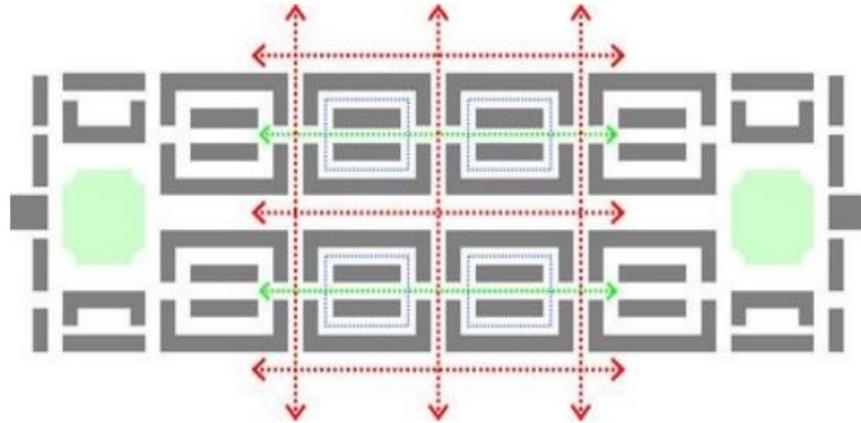
Oliveira (2016, Vitor Oliveira. 15-23) mengungkapkan, bahwa jalanan merupakan elemen perkotaan (*urban form*) yang paling stabil, karena untuk mengganti pola dari sebuah jalan dibutuhkan kehadiran infrastruktur atau pembangunan masif yang baru. Sehingga membuatnya menjadi elemen paling stabil diantara elemen perkotaan lainnya. *Blok jalan* atau yang lebih dikenal dengan sebutan gang, dapat menentukan sebuah area menjadi *public*, *private* atau *semi private* melalui bentuk, besaran, dan bangunan yang ada disekitarnya (Carmona, 2010. 221).

Selain itu Oliveira juga mengungkapkan, bahwa jalanan dibentuk oleh elemen lainnya, seperti formasi petak atau petakan bangunan yang menciptakan ruang diantaranya. Kemudian bangunan juga merupakan elemen yang membentuk karakter sebuah jalan, melalui dimensi ketinggian dan lebarnya. Jalan merupakan tempat di mana interaksi sosial dapat terjadi, karena jalan pada umumnya bersifat publik (Vitor Oliveira, 2016. 15).

### 2.1.3.2 Pola petak

Pola petak merupakan garis pembatas dalam satu petak bangunan. Satu petak bangunan terdiri dari beberapa bangunan di dalamnya. Pola petak memiliki formasi *back to back* atau lebih dikenal dengan A-B-A-B dalam teori carmona. Maksud dari fomasi tersebut adalah pola petak yang terbagi menjadi dua bagian, yaitu bagian depan (*frontage*) dan belakang (*rear*). Bagian depan merupakan arah muka bangunan

yang menghadap jalanan utama, di mana terdapat banyak aktivitas. Sementara bagian belakang diperuntukan sebagai *service alley* atau area yang memiliki dimensi jalan lebih kecil dibandingkan jalanan utama (Carmona, 2010. 219).



Gambar 2.3 Pola petak (Sumber : *Public Places Urban Spaces*, 2010 )

Pola petak merupakan salah satu elemen penting dalam *urban form*. Petak juga dapat menjadi identitas sebuah tempat *private* atau *public*. Identitas tempat tersebut dapat terlihat, karena pola petak memberikan batasan-batasan atas setiap petak bangunan. Batasan-batasan ini merupakan teritori atau wilayah dari pemilik bangunan dalam pola petak tersebut. Pola petak sifatnya tidak mutlak atau dapat mengalami transformasi, apabila terdapat petak *amalgamation* atau penggabungan teritori petak bangunan. Hal ini menyebabkan ukuran petak menjadi bertambah luas atau berkurang (Vitor Oliveira, 2016. 23-26).

Petak memiliki kata ganti *parcel*, *lot*, atau properti. Petak merupakan sebuah kerangka atau pembatas bangunan yang berada di dalamnya. Properti merujuk pada *pattern of ownership* atau kepemilikan atas sebuah petak. Transformasi bentuk pada bangunan juga dapat menyebabkan berubahnya pola pada petak (Evgeniya Bobkova , Meta Berghauser Pont dan Lars Marcus, 2019).

### 2.1.3.3 Struktur bangunan

Struktur bangunan merupakan salah satu elemen *urban form* yang paling terlihat secara fisik. Elemen ini pada morfologi perkotaan membahas tentang bentuk dan transformasi bangunan secara vertikal dan horisontal. Elemen ini juga merupakan bagian dari elemen *urban form* pola petak. Bentuk dari bangunan-bangunan yang berada dalam petak ini akan menciptakan sebuah identitas atau keunikan untuk kawasan sekitarnya. Seperti contohnya bentuk bangunan gereja, katedral, dan bangunan untuk umum. Elemen struktur bangunan ini sifatnya tidak tetap. Bangunan akan mengalami transformasi, apabila tidak dapat beradaptasi dengan lingkungan sekitarnya (Carmona, 2010. 217-218).

(Menurut Vitor Oliveira, 2016. 26-30) struktur bangunan tidak memiliki stabilitas yang tinggi seperti petak dan *street*. Hal tersebut dikarenakan bangunan merupakan elemen yang mudah mengalami transformasi secara bentuk. Kebutuhan masyarakat dan kondisi lingkungan sekitar merupakan faktor yang mempengaruhi transformasi dapat terjadi pada struktur bangunan. *Building* dibagi menjadi dua jenis, yaitu biasa (*ordinary*) dan unik (*exceptionary*). Jenis tersebut dapat dikategorikan berdasarkan bentuk, *façade*, dan kegunaannya.

Karakter sebuah bangunan dibentuk dari ketinggian dan lebarnya. Karakter bangunan ini membentuk lingkungan sekitarnya. Apabila bangunan memiliki tinggi yang lebih rendah dibandingkan lebar jalan, maka hal tersebut akan memberikan kesan batasan (*boundary*) yang kurang jelas. Sebaliknya apabila bangunan-bangunan disekitar memiliki ketinggian yang lebih dari pada lebar jalan, maka akan memberikan batasan yang tegas (*sense of enclosure*).

### 2.1.3.4 Tata guna lahan

Tata guna lahan memiliki sifat yang sangat sementara jika dibandingkan dengan elemen petak, bangunan, dan jalan. Penyebab terjadinya pergantian tata guna lahan atau fungsi lahan diakibatkan oleh dua faktor, yaitu terdapat fungsi baru atau pembangunan kembali (pembangunan kembali). Pembangunan kembali ini umumnya menyebabkan terjadinya petak *amalgamation* atau penggabungan batasan lahan, yang menyebabkan tercampurnya dua fungsi lahan atau lebih (Carmona, 2010. 216).

(Menurut Fitrianty Wardhani, 2019), tata guna lahan merupakan fungsi guna lahan yang menentukan sebuah area pembangunan. Area pembangunan ini nantinya akan dibangun beberapa bangunan yang sesuai dengan fungsinya. Lahan tersebut dapat berupa perumahan, milik pemerintah, lahan hijau dan lain-lain. Perubahan lahan dapat terjadi, karena renovasi dan pembangunan kembali.

#### **2.1.4 Pembangunan kembali (*Redevelopment*)**

Pembahasan selanjutnya merupakan pembangunan kembali atau *redevelopment*. Pembahasan pembangunan kembali ini relevan dengan studi kasus yang dibahas pada penulisan penulisan, yaitu perubahan morfologi akibat pembangunan stasiun MRT. Kawasan MRT Cipete Raya merupakan salah satu kawasan yang bertransformasi dengan adanya pembangunan kembali pada beberapa lahannya.

Pembangunan kembali merupakan upaya untuk meningkatkan suatu lingkungan, kawasan atau kota, melalui revitalisasi. Perwujudan pembangunan kembali dapat berupa membangun elemen baru, rehabilitasi bangunan lama (*existing*), dan pembangunan infrastruktur. Tujuan dilakukannya *urban redevelopment*, antara lain untuk membangkitkan ekonomi dengan pembangunan infrastruktur.

Kemudian pembangunan kembali dipercaya dapat meningkatkan kualitas lingkungan untuk masyarakat (Abdul Kader, 2017).

Pembangunan kembali adalah proses rekonstruksi suatu area. Proses ini memiliki tujuan untuk meningkatkan kualitas lingkungan dengan revitalisasi kondisi *existing*. Pembangunan kembali merupakan salah satu kontribusi atau upaya untuk membuat kota semakin berkembang dengan konsep pembangunan berkelanjutan (*sustainable development*). Pembangunan kembali juga membantu mengoptimalkan *zoning* atau batasan-batasan (*petak*) (Zhiyuan Han, 2019).

Penyebab terjadinya pembangunan kembali dibagi menjadi tiga jenis permasalahan, yaitu penyumbatan (*congestion*), penyempitan (*constriction*), dan keusangan (*obsolescence*). Penyumbatan merupakan pertumbuhan kota yang menimbulkan gangguan pada lalu lintas. Gangguan ini menyebabkan sebuah kota mengalami kemacetan, sehingga area tersebut menjadi terlalu padat (*overcrowded*). Penyempitan merupakan permasalahan mengenai perluasan lahan pada bangunan-bangunan yang sudah ada. Bangunan-bangunan tersebut membutuhkan lahan yang lebih besar untuk meningkatkan kualitasnya. Apabila bangunan-bangunan tersebut tidak ditingkatkan kualitasnya, maka keusangan (*obsolescence*) dapat terjadi. Keusangan merupakan kondisi di mana bangunan-bangunan *existing* tidak dapat bersaing dengan era yang lebih modern (Abdul Kader, 2017).

(Menurut pendapat Elizabeth Crager, 2012) dalam penulisannya, pembangunan kembali dapat meningkatkan kualitas lingkungan, apabila masyarakat dan kondisi sekitarnya diikutsertakan dalam proses perencanaan. Namun dalam proses pembangunan kembali, umumnya membawa dampak baik dan buruk untuk masyarakat sekitar. Salah satu dampak baiknya adalah meningkatkan kualitas lingkungan sekitar. Sementara dampak buruknya adalah relokasi terhadap masyarakat yang tinggal pada area tersebut. Konsep yang

diterapkan dalam pembangunan kembali adalah menggunakan, revitalisasi, dan renovasi terhadap bangunan *existing* atau pada lahan yang ditinggalkan (*abandoned*).

### **2.1.5 Indikator Pembangunan Kembali**

(Menurut Abdul Kader, 2017), Pembangunan kembali memiliki beberapa indikator atau bentuk perwujudan terhadap pembangunan kembali, yang digunakan sebagai tolak ukurnya. Indikator-indikator ini, antara lain:

1. Konstruksi
2. Rehabilitasi
3. Relokasi
4. Pengubahan fungsi lahan

#### **2.1.5.1 Konstruksi**

*Construction* merupakan proses yang terdapat pada pembangunan kembali. Proses ini meliputi perencanaan dan pembangunan, yang membutuhkan keterkaitan beberapa pihak dan aspek, seperti pengembang (*developers*), masyarakat, dan lingkungan, untuk mewujudkan pembangunan berkelanjutan (*sustainable development*). *Sustainable development* memiliki tiga aspek yang harus diperhatikan dalam proses pengembangannya, yaitu *social*, *economic*, dan *environmental* (Abdul Kader, 2017).

Aspek *social* memiliki tujuan untuk menciptakan atau meningkatkan lingkungan yang sehat, mudah diakses, dan memiliki fasilitas baik. Kemudian aspek *economic* memiliki fokus untuk meningkatkan produktifitas lingkungan. Cara meningkatkannya

adalah melalui pembangunan area yang terintegrasi dengan moda transportasi. Asekk terakhir, yaitu *environmental* adalah upaya mengurangi penggunaan material berlebih dalam desain dan konstruksi. Kemudian menggunakan material ramah lingkungan dan yang memiliki sedikit jejak karbon (Abdul Kader, 2017).

#### **2.1.5.2 Rehabilitasi**

Rehabilitasi merupakan salah satu upaya pembangunan kembali untuk meningkatkan kualitas lingkungan. Proses ini merupakan restorasi pada bangunan lama atau pada lahan yang ditinggalkan (*abandon*). Apabila sebuah proses rehabilitasi dilakukan dengan tepat, maka restorasi lahan tersebut dapat membantu menaikkan ekonomi sekitarnya dan membuat area tersebut menjadi lebih hidup (Abdul Kader, 2017).

Rehabilitasi umumnya dapat terjadi akibat dari kurangnya rencana pembangunan yang terintegrasi. Bangunan-bangunan tua yang tidak lagi digunakan lebih dari tiga puluh tahun, perlu direhabilitasi agar area tersebut dapat digunakan untuk keperluan yang baru. Apabila sebuah kota tidak memiliki strategi pembangunan yang berkelanjutan (*sustainable development*), maka ekonomi, lingkungan, dan sosial akan mengalami penurunan. Penurunan ini dapat membawa pada depopulasi atau pengurangan penduduk (Cláudia Peres Almeida, 2018).

#### **2.1.5.3 Relokasi**

Relokasi adalah proses terjadinya perpindahan sebuah massa bangunan dari satu tempat menuju tempat yang lain. Relokasi umumnya merupakan program dari pemerintah untuk mengganti

sebuah fungsi lahan. Proses ini dinamakan relokasi, karena terdapat sebuah massa bangunan yang dipindahkan pada lahan *existing*. Pemindahan massa bangunan ini melalui persetujuan dua pihak, yaitu pemilik lahan dan pengembang.

Relokasi membawa dampak terhadap berbagai pihak, sehingga tidak jarang dapat terjadi konflik selama prosesnya. Umumnya konflik dapat terjadi, apabila pemilik lahan *existing* tidak setuju memberikan lahannya dimiliki oleh pemerintah. Relokasi biasanya dilakukan pada daerah-daerah padat penduduk atau kumuh (Abdul Kader, 2017).

#### **2.1.6 Agent of Changes**

*Agent of change* merupakan pembahasan mengenai peran atau keterlibatan dari berbagai pihak, dalam proses pembangunan kembali. Pihak-pihak ini, antara lain pengembang, arsitek, penanggung jawab konstruksi, dan perencanaan. Pihak-pihak tersebut memiliki peranan dan tanggung jawab yang berbeda dalam proses pembangunan kembali.

Pengembang (*developers*) merupakan peran yang paling penting dalam proses pembangunan kembali. Pengembang merupakan seorang atau sebuah kelompok yang memiliki visi dan misi mengubah lingkungan menjadi lebih berkembang. Keberadaan pihak ini, menjadi roda penggerak awal untuk memulai perubahan lingkungan. Selain mempunyai visi dan misi, pengembang juga merupakan sumber dana utama dari sebuah proyek. Pada umumnya pengembang menginginkan perubahan lingkungan, karena beberapa faktor utama. Faktor-faktor ini merupakan ekonomi, investasi, dan properti. Pembangunan kembali merupakan salah satu tindakan yang berpengaruh terhadap *land value*.

Arsitek adalah orang yang bertanggung jawab atas desain yang dikerjakan dan dibangun. Arsitek juga merupakan pihak yang berkaitan erat dengan pengembang. Arsitek juga berperan sebagai kepala tukang, *engineer*, dan konsultan. Bekerja sama dengan pihak penduduk lokal, lingkungan, dan regulasi, merupakan tanggung jawab seorang atau biro arsitek.

Pihak penanggung jawab konstruksi merupakan orang-orang yang berada pada area konstruksi. Pihak ini bertanggung jawab atas proses konstruksi atau pembangunan. Pihak ini merupakan eksekutor atas desain yang telah dibuat oleh arsitek dan pengembang. Sementara perencanaan, merupakan pihak yang bertanggung jawab terhadap *site* atau lokasi pembangunan kembali. Pihak ini juga berperan sebagai median atau penengah antara pengembang dan masyarakat yang berada disekitar area pembangunan (Vitor Oliveira, 2016. 31-35).

### **2.1.7 *Transit Oriented Development***

*Transit Oriented Development* (TOD) merupakan pembahasan selanjutnya yang memiliki hubungan dengan topik penulisan ini. MRT (*Mass Rapid Transit*) merupakan salah satu moda transportasi yang merupakan bagian dari perencanaan TOD. MRT dibangun agar dapat meningkatkan mobilitas dan sistem transit perkotaan (MRT, 2019).

*Transit Oriented Development* (TOD) merupakan konsep pengembangan kota yang mengedepankan *mix used* dan area yang ramah pejalan kaki. TOD memiliki beragam tujuan, diantaranya untuk mengurangi penggunaan kendaraan pribadi dan meningkatkan kualitas lingkungan disekitarnya. TOD biasanya diaplikasikan dekat stasiun bus, kereta, dengan tujuan untuk mempermudah pejalan kaki

melakukan kegiatan transit (Miguel Padeiro, Ana Louro & Nuno Marques da Costa, 2019; Southworth, 2003).

TOD memiliki tujuan untuk menciptakan lingkungan yang memiliki akses untuk pejalan kaki, sepeda, dan transportasi umum. Lingkungan yang terintegrasi dengan baik dan sehat, dapat menarik perhatian orang-orang disekitar, sehingga interaksi sosial dapat terjadi. TOD merupakan sistem pengembangan yang sangat mementingkan *sustainable* atau pembangunan yang berkelanjutan (Hiroaki Suzuki, Robert Cervero & Kanako Iuci, 2013:49-52).

TOD merupakan konsep pengembangan yang mulai diaplikasikan di kota-kota pada abad 20. Memperluas pertumbuhan kota dengan meningkatkan beberapa aspek perkotaan, seperti moda transportasi, ekonomi, jalur pedestrian dan sepeda. TOD dapat menjadi alat untuk memicu ekonomi sekitar. Bangunan-bangunan yang berada dalam radius pengembangan TOD, umumnya memiliki daya tarik yang lebih, karena akses yang mudah menuju area tersebut (Enrica Papa, Luca Bertolini, 2015).

#### **2.1.7.1 Transit Oriented Development Impact**

Pengaplikasian konsep pembangunan TOD dalam prosesnya menyebabkan beberapa dampak terhadap lingkungan sekitar. Dampak-dampak ini dapat berarti baik dan bisa juga buruk terhadap lingkungan sekitar. TOD dapat menyebabkan terjadinya gentrifikasi pada area sekitar. Gentrifikasi merupakan perubahan kondisi ekonomi dan sosial pada lingkungan masyarakat lokal yang masih berpenghasilan rendah. Gentrifikasi ini umumnya membuat *low income groups* mengalami relokasi, karena tidak dapat bersaing dengan keadaan yang baru. Pengembangan TOD umumnya menciptakan lingkungan yang ideal untuk retail dan perdagangan. Hal

tersebut menyebabkan harga tanah menjadi meningkat, yang membuat masyarakat lokal tidak bisa akses ke area retail tersebut (Miguel Padeiro, Ana Louro & Nuno Marques da Costa, 2019; Southworth, 2003).

Selain TOD membawa dampak terhadap gentrifikasi lingkungan sekitarnya, dampak lainnya adalah terhadap aksesibilitas. Dampak yang disebabkan TOD terhadap aksesibilitas merupakan dampak yang positif. TOD memiliki tujuan untuk menciptakan kawasan *mix used* atau berbagai macam fungsi di dalam satu area. Dengan adanya *mix used* ini dapat mempermudah pejalan kaki mengakses dari satu tempat ke tempat lain dengan mudah. Hal tersebut dapat mengurangi rute, waktu, dan destinasi perjalanan (*travel behaviour*) (Enrica Papa, Luca Bertolini, 2015).

Dampak positif lainnya dari pembangunan TOD, yaitu dapat meningkatkan lingkungan masyarakat sekitar. Meningkatkan lingkungan dengan cara menyediakan fasilitas-fasilitas yang dapat mendukung kegiatan sehari-hari, seperti sektor retail, perbelanjaan, transportasi umum, dan perkantoran. Selain itu TOD dapat membantu mengurangi kemacetan, kebisingan kendaraan, dan polusi, melalui pembangunan transportasi umum yang ramah lingkungan (MRT, BRT, LRT, dll). Dengan adanya fasilitas-fasilitas dan kualitas lingkungan yang meningkat, hal ini dapat membuat *land value* atau harga tanah di sekitar pembangunan TOD semakin meningkat (Shishir Mathur, Christopher Ferrell, 2013).

Sementara itu, (menurut Ren Thomas, Luca Bertolini, 2020. 2) Pengembangan dengan konsep TOD membawa dampak yang merugikan untuk warga lokal sekitar, karena banyak area milik warga lokal yang direlokasi oleh pemerintah. Selain relokasi terhadap area warga lokal, perumahan-perumahan yang berada dekat dengan stasiun transit dan halte bis mengalami kenaikan harga tanah atau sewa, yang menyebabkan area tersebut tidak bisa dijangkau oleh warga dengan

ekonomi menengah ke bawah. Kenaikan harga tanah (*land value*) juga membawa dampak terhadap retail atau bisnis lokal, yang menyebabkan kalah bersaing dengan kompetitor baru.

## 2.2 Penelitian Terdahulu

Pada bagan penulisan terdahulu ini memuat tentang persamaan dan perbedaan terhadap penulisan terdahulu dengan penulisan ini. Penulisan terdahulu yang pertama, memiliki kesamaan terhadap pembahasan transformasi bentuk kota yang disebabkan adanya pembangunan infrastruktur moda transportasi. Kemudian penulisan terdahulu kedua, mengkaji tentang perkembangan transformasi morfologi sebuah kota seiring berjalannya waktu.

### 2.2.1 Guangzhou: Adaptive Bus Rapid Transit

Guangzhou merupakan salah satu kota di China yang mulai menerapkan pengembangan TOD, melalui pembangunan infrastruktur BRT (*Bus Rapid Transit*). Sistem infrastruktur BRT ini memiliki kesamaan dengan topik penulisan, yaitu MRT sebagai studi kasus. Kedua infrastruktur ini merupakan bagian dari pengembangan TOD pada elemen transit. Guangzhou mulai membangun BRT pada setiap titik kewasannya pada tahun 2010. Pembangunan BRT ini diharapkan dapat mengurangi penggunaan kendaraan pribadi dan efisiensi perkotaan.

Setelah pembangunan BRT ini selesai, beberapa perbedaan mulai terlihat pada kota Guangzhou. Mulai dari peningkatan pada fasum, seperti parkir sepeda, penggunaan kartu elektronik untuk naik bis dan akses sepeda di dekat stasiun atau koridor BRT. Melalui pembangunan BRT, kota Guangzhou menjadi terkoneksi dengan kota-kota lainnya, sehingga perekonomian dan infrastruktur di kota ini semakin

meningkat. Perumahan, bangunan *high rise*, taman kota, universitas mulai dibangun pada area radius efektif BRT.



Gambar 2.4 Guangzhou city (Sumber : *Transforming Cities With Transit, 2013*)

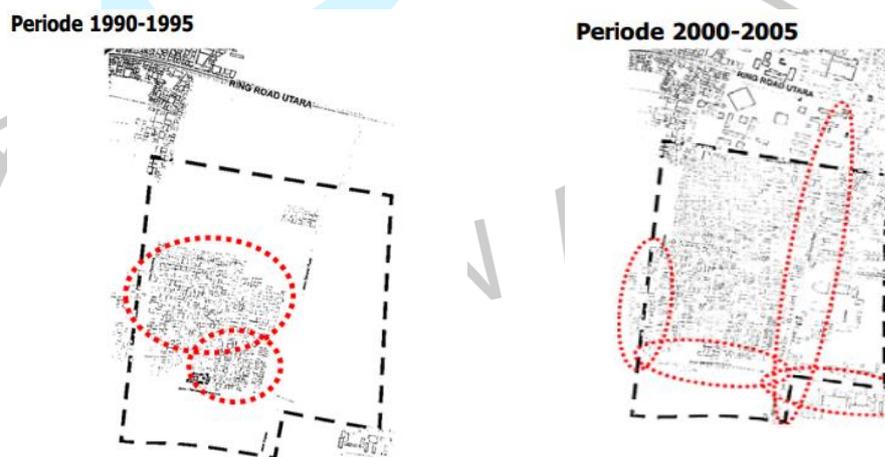
Gambar 2.4 merupakan perbandingan kondisi salah satu kawasan di area Guangzhou sebelum dan sesudah adanya BRT. Sebelum diterapkan pembangunan BRT, area ini dipenuhi dengan kendaraan pribadi dan bis yang menyebabkan kemacetan. Kehadiran BRT menjadikan area tersebut memiliki akses antara bis dan stasiun. Selain itu sistem pada BRT menerapkan jadwal yang akurat terhadap kedatangan dan keberangkatan bis, sehingga kendaraan bis tersebut tidak memenuhi stasiun pada waktu yang bersamaan (Hiroaki Suzuki, Robert Cervero & Kanako Iuci, 2013. 129-138).

### 2.2.2 Perubahan Morfologi Kawasan Seturan, Yogyakarta

Penulisan terdahulu yang kedua, memiliki kesamaan dengan topik pada penulisan penulisan ini, yaitu membahas transformasi morfologi sebuah kawasan. Seturan merupakan sebuah kawasan yang mengalami pertumbuhan secara cepat, terutama dalam segi bisnis. Kawasan Seturan yang merupakan area bisnis ini membuat banyaknya bangunan-bangunan baru bermunculan, seperti bangunan komersil, perumahan, otomotif, dan universitas.

Perkembangan morfologi pada Kawasan Seturan ini dipicu oleh adanya transformasi pada elemen kota struktur kawasan, jaringan, dan pergerakan. Transformasi pada kawasan ini disebabkan oleh kurangnya manajemen perencanaan tata guna lahan, yang menyebabkan banyak bangunan dengan fungsi berbeda-beda dalam satu kawasan. Akibat lain dari kurangnya perencanaan lahan adalah lahan terbuka yang sangat terbatas jumlahnya, sehingga tidak dapat memadahi aktivitas warga sekitar.

Kawasan Seturan pada tahun 1990 merupakan pedesaan dengan kampung kecil, yang mana aksesnya masih terbatas menuju kota-kota besar. Hal ini juga yang menjadi pertimbangan untuk mengembangkan aksesibilitas kawasan tersebut. Pada periode 2000, Kawasan Seturan ini mulai berkembang secara pesat. Dimulai dari adanya universitas dan area komersil. Kemudian pada tahun 2005 merupakan puncaknya pembangunan, yaitu munculnya area bangunan multifungsi pada titik-titik yang padat. Transformasi ini disebabkan oleh pembangunan akses berupa jalan utama dan sektor pendidikan berupa kampus-kampus. Kedua hal tersebut yang memicu perubahan signifikan pada Kawasan Seturan ini, sehingga morfologi kotanya perlahan bertransformasi (Gyvano Halim, Muhammad Sani Roychansyah, 2018).



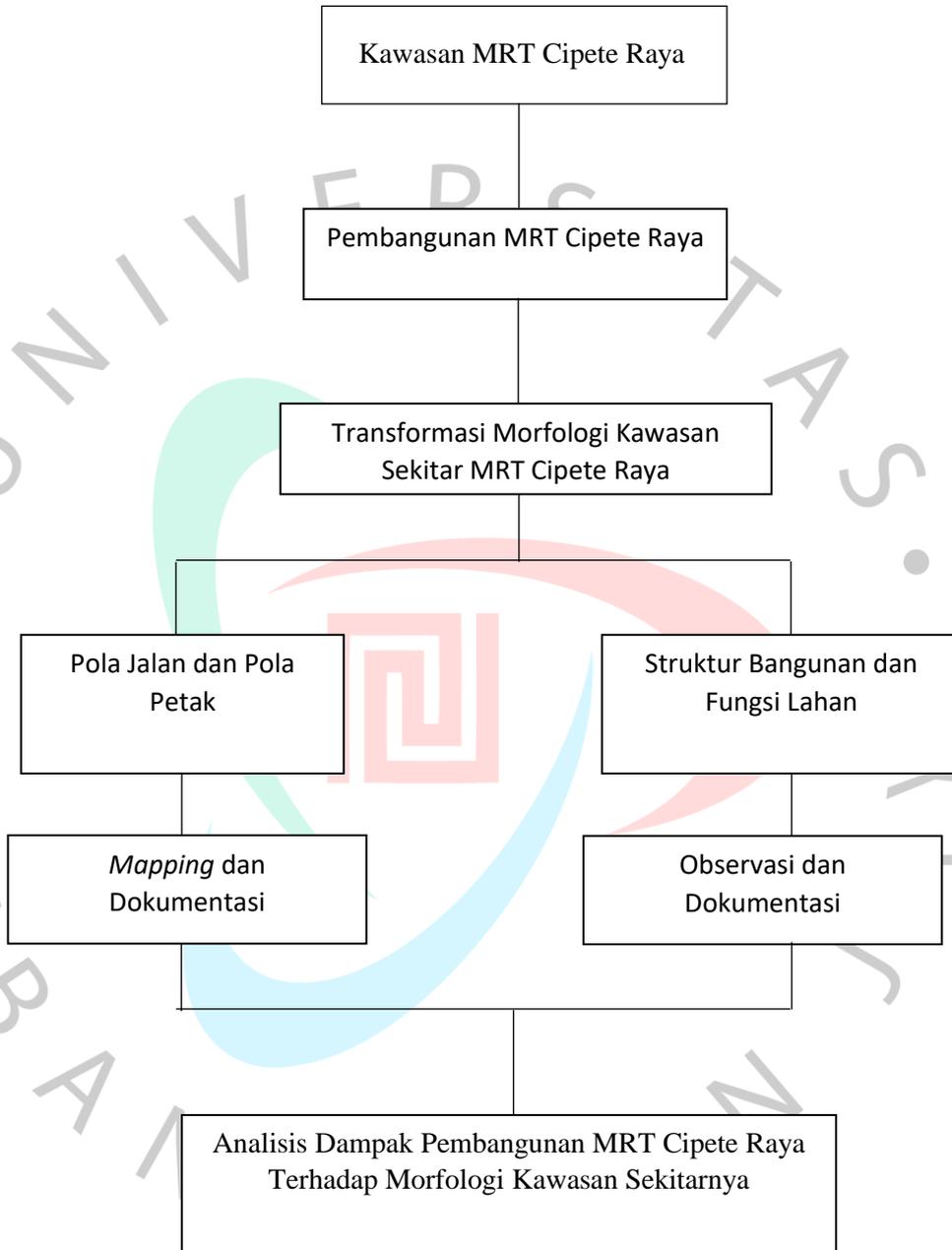
Gambar 2.5 Kawasan Seturan (Sumber : Perubahan Morfologi Kawasan Seturan, 2018)

### 2.3 Kerangka Pemikiran

Kerangka pemikiran dalam penulisan ini adalah transformasi morfologi kota sebagai kerangka pemikiran utama. Kemudian dari kerangka utama tersebut dijabarkan variabel-variabel apa saja yang menyebabkan terjadinya transformasi morfologi pada kawasan sekitar MRT Cipete Raya. variabel utamanya adalah Stasiun MRT Cipete Raya, sebagai rencana pembangunan (pembangunan kembali) yang menyebabkan berubahnya bentuk kota secara fisik. Hal tersebut mengakibatkan terjadinya transformasi morfologi kota. MRT mempunyai dampak yang besar, karena konsep pembangunannya tidak hanya pada stasiunnya saja, melainkan pada sebuah area dalam perimeter 800m dari stasiun.

Berdasarkan kajian teori dan penulisan terdahulu pada bagian sebelumnya, dapat dirumuskan hipotesis bahwa pembangunan kembali yang berupa relokasi, rehabilitasi, dan perubahan fungsi lahan, dapat menyebabkan perubahan pada bentuk kota. Kawasan yang menerapkan program pembangunan kembali dengan konsep TOD (*Transit Oriented Development*), terutama pada sektor infrastruktur moda transportasi, pada umumnya dapat membawa dampak positif terhadap lingkungan sekitarnya. Meningkatkan konektivitas, memicu pembangunan pada kawasan sekitar, dan membuat naiknya harga tanah (*land value*).

Bagan 2.1 Kerangka Pemikiran



Bagan di atas merupakan kerangka pemikiran pada penulisan ini. Bagan *transit oriented development* dan pembangunan kembali menjelaskan tentang pembangunan ulang pada kawasan sekitar MRT Cipete Raya, dengan membawa konsep TOD pada pembangunannya. Bagan

infrastruktur MRT merupakan hasil dari pembangunan kembali dan TOD. Kemudian akibat dari pembangunan infrastruktur ini, menyebabkan perubahan pada morfologi kawasan sekitar MRT Cipete Raya. Perubahan morfologi ini ditinjau berdasarkan empat elemennya, yaitu struktur bangunan, pola jalan, *pola petak*, dan *tata guna lahan*. Transformasi pada morfologi sekitar ini membawa dampak, baik positif dan negatif terhadap lingkungan.

#### 2.4 Sintesis

Sintesis teori ini berisikan tentang penjabaran dari keseluruhan teori dan korelasinya dengan studi kasus yang diangkat pada penulisan ini. Teori-teori yang dipakai pada penulisan ini, secara garis besar dibagi menjadi tiga pembahasan utama. Tiga pembahasan utama ini menjadi acuan dalam mencari teori-teori yang relevan dengan pembahasan penulisan ini. Tiga pokok pembahasan ini terdiri dari, morfologi perkotaan, pembangunan kembali, dan *transit oriented development impact*.

Teori pokok pertama yang digunakan adalah morfologi perkotaan. Teori ini menjelaskan tentang transformasi bentuk fisik perkotaan serta elemen-elemennya. Penggunaan teori ini didasari oleh topik dari penulisan, yaitu analisis perubahan morfologi. Teori ini berguna untuk membantu penulis mengidentifikasi transformasi morfologi pada kawasan sekitar MRT Cipete Raya, berdasarkan elemen-elemen morfologi yang sudah dijabarkan pada kajian teori. Elemen-elemen ini terkait, struktur bangunan, pola jalan, *pola petak*, dan *tata guna lahan*. Selain itu pada morfologi perkotaan terdapat pendekatan yang dipakai oleh penulis, yaitu *typo* morfologi. Pendekatan ini berguna untuk identifikasi tipologi kawasan, berdasarkan elemen-elemen morfologi sekitarnya.

Teori pokok kedua yang digunakan oleh penulis adalah pembangunan kembali. Pada teori ini dijelaskan tentang pembangunan

ulang yang diwujudkan melalui relokasi, revitalisasi, dan rehabilitasi. Teori kedua ini mempunyai korelasi dengan teori pertama. Morfologi merupakan studi yang mempelajari tentang transformasi bentuk kawasan atau perkotaan dalam kurun waktu tertentu. Perubahan-perubahan bentuk kota tersebut dapat diakibatkan oleh beberapa faktor. Salah satu faktornya ialah melalui pembangunan kembali atau pembangunan kembali ini. Stasiun MRT Cipete Raya merupakan sebuah infrastruktur baru yang dibangun pada tahun 2013. Kehadiran infrastruktur ini membawa banyak dampak terhadap sekitarnya, mulai dari struktur jalan, bangunan, dan ekonomi untuk sekitarnya. Pembangunan ini dapat dikategorikan sebagai pembangunan kembali, karena awalnya lahan MRT Cipete Raya merupakan area komersil dalam bentuk retail.

Teori pokok yang terakhir adalah *transit oriented development impact*. Teori ini juga memiliki korelasi dengan pembahasan pada penulisan ini, yaitu Stasiun MRT Cipete Raya yang merupakan infrastruktur transportasi berbasis pembangunan TOD. Pembangunan infrastruktur MRT Cipete Raya memiliki dampak untuk sekitarnya dalam radius 800m. Dampak yang dihasilkan adalah terhadap aksesibilitas, pedestrian, ekonomi, *tata guna lahan*, dan lain-lain. Pembangunan berbasis TOD ini juga mengambil peran dalam transformasi morfologi sekitarnya, karena TOD memiliki beberapa aspek diantaranya terdapat zoning area (*mix used*), transit, *walk*, dan *cycle*. Kehadiran aspek-aspek tersebut dapat mengubah bentuk fisik suatu kota atau kawasan, seperti Stasiun MRT Cipete Raya terhadap lingkungannya.

Sehingga apabila digabungkan semua teori tersebut menghasilkan sebuah alur pemikiran penggabungan semua teori yang dipakai penulis. Teori utama, yaitu perubahan morfologi merupakan teori yang menjelaskan tentang perubahan-perubahan fisik suatu kawasan atau area, yang ditinjau berdasarkan elemen-elemen jalan, peta, struktur bangunan, dan fungsi lahan. Perubahan morfologi dapat disebabkan oleh pembangunan sebuah infrastruktur berukuran masif, yang dapat mengubah

kondisi fisik sekitarnya. Kemudian teori perubahan morfologi tersebut diperkuat oleh teori pembangunan ulang atau *redevelopment*. Teori pembangunan ulang ini menjelaskan tentang penyebab terjadinya perubahan morfologi. Pada teori pembangunan ulang ini berkaitan dengan pembangunan Stasiun MRT Cipete Raya.

Teori terakhir, yaitu tentang *Transit Oriented Development*, teori ini memiliki kaitan dengan studi kasus, yaitu Stasiun MRT. MRT sendiri merupakan sebuah infrastruktur yang memiliki pembangunan dengan konsep TOD. Pembangunan konsep TOD memiliki dampak yang cukup signifikan terhadap sekitarnya, seperti aksesibilitas dan bangunan pada sekitarnya.





*halaman ini sengaja dikosongkan*