

Perjanjian No: III/LPPM/2014-03/20-P

**KARAKTERISTIK FISIK KORIDOR KOMERSIAL ANTAR KOTA BARU
DALAM KAITANNYA DENGAN PENATAAN PERIFERI KAWASAN
TERSTRUKTUR DAN REGULASI
Kasus Studi: Koridor Serpong Tangerang Selatan**



**Disusun Oleh:
Dr.Rumiati Rosaline Tobing
Dr.Ing Uras Siahaan
Julia Dewi**

**Lembaga Penelitian dan Pengabdian kepada Masyarakat
Universitas Katolik Parahyangan
2014**

DAFTAR ISI

Daftar Isi	1
Abstrak	2
BAB 1 PENDAHULUAN	3
1.1 LATAR BELAKANG	3
1.2 RUANG LINGKUP BATASAN PENELITIAN	12
1.3 PREMIS DAN TESA KERJA	14
1.4 PERTANYAAN PENELITIAN	15
1.5 TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN	16
1.6 METODE PENELITIAN	17
BAB II MORFOLOGI KORIDOR KOMERSIAL	18
2.1 ELEMEN DAN RELASI ANTAR PEMBENTUK	18
2.2 KORIDOR KOMERSIAL	23
2.3 KONTESTASI PADA KORIDOR KOMERSIAL	25
2.4 PEMAHAMAN DEFINISI KOTA BARU	26
2.5 PENDEKATAN DALAM PERENCANAAN KOTA BARU	28
2.6 RUJUKAN STRUKTUR KOTA BARU	30
2.7 DESAIN STRUKTUR KOTA BARU	32
2.8 PERENCANAAN DAN PEMBANGUNAN KOTA BARU	35
BAB III METODE PENELITIAN	45
3.1 PENGUMPULAN DATA	45
3.2 KAJIAN PUSTAKA	45
3.3 PENGOLAHAN DATA	46
3.4 PENARIKAN KESIMPULAN DAN REKOMENDASI	46
3.5 SKEMA PENELITIAN	47
BAB IV JADWAL PENELITIAN	50
BAB V HASIL DAN PEMBAHASAN	51
BAB VI KESIMPULAN DAN SARAN	51
DAFTAR PUSTAKA	
LAMPIRAN	

ABSTRAK

Masalah urbanisasi, keterbatasan lahan, dan permasalahan kota lainnya menyebabkan perkembangan fisik arsitektural di perkotaan sulit untuk dikendalikan. Pengembangan kota baru merupakan salah satu strategi yang dilakukan oleh pemerintah untuk berbagai tujuan termasuk pemerataan pembangunan fisik maupun memperbaiki kualitas fisik arsitektural kota induk/kota utama dengan menyediakan kota penunjang di wilayah yang berdekatan.

Pada kenyataannya terjadi gejala ketidak seimbangan struktur fisik kota akibat konsep *linkage* yang tidak dipikirkan dengan serius. Karena pembentukan fisik arsitektural kota membutuhkan waktu yang panjang dan merupakan akumulasi setiap tahap perkembangannya. Pengembangan kota baru tidak hanya menyangkut aspek fisik spasial yang berkaitan dengan arsitektur, geografi dan demografi, tetapi dipengaruhi pula oleh aspek sosial dan budaya dari lingkungan perkotaan yang dikembangkan.

Dengan demikian pengembangan kota baru akan menimbulkan dampak yang seharusnya diantisipasi melalui perencanaan dan perancangan penghubungnya, karena berbagai masalah akan timbul terutama terhadap kualitas fisik arsitektural. Antara lain tekanan urbanisasi yang tidak terkendali akan mengubah struktur kota kearah negatif, dan mengakselerasi alih-fungsi pada struktur, pola ruang arsitektural dan wajah permukiman. Sehingga muncul fenomena pemadatan fisik, ketidak teraturan struktur ruang dan berbagai hal negatif lainnya.

Melalui 3 tahap, maka penelitian ini bertujuan untuk mengidentifikasi kondisi struktur fisik arsitektural kawasan penyambung antara kota baru dan kota utama, agar ditemukan kekuatan dan kelemahan dalam proses perancangan maupun pembangunannya.

Tahap pertama adalah kegiatan identifikasi secara detail tentang kondisi fisik kota baru, penyambung dan kota induk. Tahap kedua menemukan kekuatan-kekuatan fisik arsitektural yang ada dan kelemahan yang ada serta tahap ketiga menemukan aspek khusus yang mempengaruhi perkembangan fisik arsitektur yang ideal dalam menghubungkan kota induk dan kota baru.

Metode penelitian yang akan digunakan dalam penelitian ini adalah : Pendekatan melalui kasus studi sebagai unit amatan, kerangka pemikiran, prosedur penelitian, teknik pengumpulan data, instrumen penelitian, analisis dan penarikan kesimpulan.

BAB I PENDAHULUAN

1.1. LATAR BELAKANG

1.1.1. Fenomena Pembangunan Kota Baru di Indonesia

Pembangunan kota baru dalam sejarah perkotaan sudah berlangsung sejak masa lampau. Dalam sejarah perkotaan juga tercatat berbagai intensi yang melatarbelakangi perencanaan dan pembangunan kota baru. Latar belakang militer berkaitan dengan usaha pertahanan wilayah atau pemusatan kegiatan administrasi dan pemerintahan merupakan beberapa alasan dibangunnya kota baru di masa lampau. Perkembangan pembangunan kota baru selanjutnya lebih mengutamakan upaya untuk memecahkan masalah penurunan kualitas akibat kepadatan di kota-kota yang sudah ada. Kota baru dikembangkan pada kawasan baru pada jarak tertentu dari kota yang sudah berkembang sebelumnya untuk menghidupkan pusat aktivitas baru untuk meringankan kepadatan dari kota-kota yang sudah ada. Berkenaan dengan tujuan pengembangannya, kota baru umumnya dibangun berdasarkan pendekatan fungsional. Pendekatan fungsi ini banyak dilakukan dalam perancangan kota-kota modern dengan parameter yang cenderung sangat terbatas (Zahnd 1999, 182).

Pihak yang berperan dalam perencanaan dan pembangunan kota baru juga mengalami perkembangan. Pada masa lampau pihak yang berkuasa baik secara militer maupun pemerintahan merupakan aktor yang sangat berperan, peran ini kemudian seiring dengan perubahan intensi dalam pembangunan sebuah kota baru mulai melibatkan berbagai pihak. Keterlibatan pihak swasta sebagai pemilik modal yang mendukung pendanaan mulai terlihat pada perencanaan kota modern. Besar atau kecilnya peran para pihak dalam perencanaan dan pembangunan kota baru sangat dipengaruhi oleh kebijakan pembangunan dari negara yang

bersangkutan (Lihat Sujarto 1991, 12). Kaitan ini dapat dilihat pada beberapa Negara yang memiliki kebijakan berbeda dalam perencanaan dan pengelolaan kota baru. Inggris yang menganut *mixed economic system* melakukan pembangunan kota baru yang ditangani oleh sektor swasta dengan pengawasan, pengendalian dan perencanaan yang disusun oleh pemerintah. Berbeda dengan Amerika yang menganut sistem perekonomian bebas yang tergantung pada 'mekanisme pasar'. Sistem ini memungkinkan seluruh perencanaan dan kendali berada di bawah wewenang sektor swasta yang tentunya akan sangat berorientasi pada profit. Negara sosialis yang menganut sistem perekonomian terpusat mengembangkan kota baru yang diselenggarakan sepenuhnya dengan wewenang dan otoritas pemerintah pusat.

Penyelenggaraan kota baru di Indonesia dapat dikatakan lebih banyak mengadaptasi sistem dari Eropa. Berbeda dengan yang proses penyelenggaraan kota baru di Inggris, Indonesia belum memiliki badan yang mengatur secara khusus penyelenggaraan kota baru ini. Kota baru yang dikembangkan di Indonesia sejak tahun 1950-an secara otomatis dilakukan oleh pemerintah daerah (Soegijoko et al. 2005, 2:365). Pada periode tahun 1950-an pemerintah sangat berperan dalam perencanaan dan pembangunan kota baru. Peranan ini dapat dilihat dalam perencanaan Kebayoran Baru dan pembangunan kota baru yang berfungsi sebagai pusat administrasi maupun pusat pemerintahan. Pembangunan kota baru yang diprakarsai pemerintah dapat dilihat pada kota Palangkaraya dan Banjar Baru di Kalimantan. Penyelenggaraan kota baru di Indonesia dilakukan atas pengawasan pemerintah dengan dukungan investasi pihak swasta. Proses perencanaan kota baru dapat dilakukan dengan dua cara bergantung pada pihak pemrakarsa sebuah kota baru. Proses perencanaan yang diprakarsai pemerintah diawali dengan penyusunan RTRW (Rencana Tata Ruang Wilayah). Proses juga dapat diprakarsai oleh pihak swasta sebagai pengembang yang mengajukan usulan karena telah memiliki lokasi tertentu.

Perencanaan kota baru baik yang diprakarsai pemerintah maupun oleh pengembang selalu melakukan perumusan fungsi yang baru kemudian dikembangkan lagi dengan melalui proses telaah yang lebih spesifik.

Kebijakan Pembangunan kota baru di Indonesia pada masa kini memberikan kebebasan yang lebih luas kepada pihak swasta untuk membuat perencanaan pada lahan yang mereka miliki termasuk pengadaan infrastruktur. Dalam pembangunan kota baru di Indonesia sejak masa Orde Baru memungkinkan besarnya peranan pihak swasta sebagai pemilik modal. Dalam era pemerintahan Suharto ini, pertumbuhan ekonomi yang cukup tinggi mendorong pertumbuhan kota di sekitar Jakarta. Pembangunan kota baru di Indonesia memberikan kesempatan pihak swasta untuk memegang peranan penting dan cenderung memiliki kemampuan untuk membentuk ruang dan memotori pembangunan di sekitarnya. Para pengembang bebas untuk memilih area yang diinginkan sepanjang tidak terdapat kendala legal (Dorleans 2000). Setelah tahun 1980an, inisiatif untuk pengembangan kota baru dalam skala besar lebih sering datang dari pihak pengembang yang mampu melakukan renegotiasi regulasi atau master plan dalam permohonan ijinnya (Dieleman 2011, 49). Pengembang swasta pada era Orde Baru bahkan semakin berpengaruh dan lebih kuat hingga mampu menghindari regulasi dan membentuk rencana spasial (Dieleman 2011, 78). Kenyataan lain juga memperlihatkan bahwa pengembang swasta mampu mengambil alih sejumlah peran yang sejatinya dimiliki pemerintah (Winarso and Firman 2002). Pendapat serupa juga dikemukakan oleh Pratiwo dan Peter J.M. Nas, perusahaan pengembang kadang kala mendapat sorotan negatif karena melakukan manipulasi dan mengabaikan kebijakan pemerintah demi mencapai keuntungan (Pratiwo and Nas 2005).

Peranan pengembang swasta yang sangat besar dalam memilih, merencanakan dan membangun kota baru sangat mempengaruhi perkembangan di wilayahnya secara signifikan. Joko Sujarto menuliskan

bahwa pengalaman pengembangan kota di wilayah Jabotabek menunjukkan bahwa kota baru diciptakan tanpa kebijakan pengembangan yang koheren serta tidak mengikuti master plan wilayah yang telah disiapkan pemerintah lokal (Sujarto 2000, 86). Pengembang dapat menyusun dan merancang master plan yang kemudian diajukan untuk memperoleh ijin. Berbeda dengan pengalaman perencanaan kota baru yang diselenggarakan di negara lain, kebebasan pengembang masih dibatasi oleh peranan pemerintah yang menentukan dan merencanakan infrastruktur. Seperti yang dituliskan Dieleman:

“..salah satu direktur Ciputra menyebutkan bahwa, di China, pemerintah menyelenggarakan segalanya bahkan jalan. Namun tidak demikian halnya dengan Indonesia. (..) dengan demikian di negara seperti China dan Vietnam, Ciputra Group mendapatkan peran yang lebih sedikit dibandingkan dengan di Indonesia.” (Dieleman 2011, 81).”

Pengaruh signifikan yang sangat terlihat adalah adanya ketidakberlanjutan antara kawasan-kawasan yang dibangun oleh developer yang berbeda. Kawasan-kawasan ini tidak terhubung dengan baik pada sistem infrastruktur yang ada (Dijkgraaf 2000). Perencanaan infrastruktur jalan yang tidak terintegrasi memungkinkan terjadinya ruang-ruang yang tidak terhubung dengan baik.

Perencanaan yang tidak terintegrasi dari beberapa kawasan di dalam satu wilayah yang sama dapat diamati melalui beberapa fenomena yang terjadi. Pengembang membangun pada suatu kawasan sesuai ijin yang dimiliki. Untuk alasan kenyamanan dan keamanan, kawasan dibangun dengan pembatasan akses keluar dan masuk hanya dari beberapa atau bahkan dari satu titik tertentu sehingga menghasilkan bentuk kawasan yang ‘mgantong’ serta pembangunan tembok batas keliling. Kritik yang timbul atas bentuk pengembangan ini adalah masalah segregasi sosial yang timbul pada wilayah tersebut (Firman 2004). Pengembangan informal tumbuh di sekeliling kota baru akibat bentuk yang tidak beraturan dari tapak kawasan, kesenjangan sering kali muncul karena adanya penutupan akses akibat

pembangunan tembok batas (Bambang 1998, 141). Pola bentuk yang tidak beraturan dari tapak kawasan tidak hanya menghalangi perencanaan yang baik, melainkan juga mengakibatkan pengelolaan, pengembangan dan pemeliharaan infrastruktur menjadi sulit. Masalah lain yang timbul adalah ketidakteraturan hirarki jalan yang umum ditemukan di sekitar kawasan kota baru menimbulkan kemacetan di wilayahnya. Kota baru sebagai kawasan perumahan yang terstruktur, merencanakan dengan baik akses utamanya. Seperti halnya pengembang yang hanya membangun permukiman, mereka juga memanfaatkan area di akses utamanya sebagai area komersial. Penataan yang terstruktur pada akses kota baru memungkinkan aksesibilitas yang tertata dan baik serta menjadi simbol prestise sebuah kawasan.

Pembangunan kota baru pada infrastruktur yang sudah ada seperti halnya yang dibangun pada jalan arteri primer¹ milik provinsi, memicu pertumbuhan fungsi komersial jalan menjadi *commercial strip*. Pertumbuhan fungsi komersial membentuk suatu dinamika tidak hanya pada fungsi dan aktivitas melainkan juga pada kepadatan, ruang, dan bentuk yang terjadi. Gejala yang terlihat adalah ketidakteraturan dan adanya kontestasi elemen-elemen yang membentuk koridor. Gejala ini menunjukkan ketidakjelasan dan kesulitan untuk mengenali posisi di sepanjang koridor. Pertumbuhan jalan sebagai koridor komersial dan perannya sebagai akses utama bagi kota baru menampakkan karakteristik suatu koridor komersial yang terlihat sangat heterogen dan menunjukkan ketidakteraturan.

Koridor penghubung antara Serpong dan Tangerang merupakan salah satu kasus tentang dinamika koridor komersial pada jalan arteri yang

¹ Jalan arteri primer adalah jalan penghubung antar pusat kegiatan nasional atau antara pusat kegiatan nasional dengan pusat kegiatan wilayah. Koridor Serpong menghubungkan antara Kota Tangerang dan Bogordan dikategorikan sebagai jalan arteri primer milik provinsi. Pada perkembangannya, jalan ini diturunkan statusnya menjadi kolektor sekunder setelah fungsi arteri primer diambil oleh jalan tol.

menjadi akses utama kota baru. Pertumbuhan yang cepat menjadikan jalan yang sedianya hanya penghubung antar kota Tangerang dengan kawasan pinggiran yaitu Serpong berubah menjadi koridor komersial kota. Pembangunan kota Satelit Bumi Serpong Damai memulai pertumbuhan di kawasan Serpong pada tahun 1980an. Pertumbuhan fungsi komersial kemudian mengisi lahan-lahan kosong di sepanjang koridor berdampingan dengan fungsi-fungsi produksi yang sudah ada seperti pabrik dan pergudangan. Ketidakteraturan dapat diamati di sepanjang koridor Serpong Tangerang. Berangkat dari kasus koridor Serpong Tangerang ini, penulis mencoba untuk mengamati karakteristik fisik koridor komersial antar kota baru serta faktor-faktor yang mempengaruhi pembentukannya. Beberapa aspek yang dapat ditelaah sebagai faktor yang berperan dalam pembentukan karakteristik koridor komersial adalah aspek kebijakan dan ekonomi.

Kebijakan dan regulasi yang berlaku dalam suatu kota mempengaruhi bentuk kota yang dihasilkan pada pengembangannya baik secara langsung maupun tidak langsung (Talen 2012). Kebijakan dan regulasi yang secara langsung mempengaruhi bentuk kota biasanya tertuang dalam rencana tata kota yang mengatur pembagian zoning dan tata guna lahan. Sedangkan kebijakan yang berhubungan dengan aspek ekonomi seperti penerapan pajak dan regulasi finansial lainnya berpengaruh secara tidak langsung pada bentuk kota yang dihasilkan pada perkembangannya (Talen 2012, 16). Sebaliknya, tidak jelasnya atau bahkan tidak adanya regulasi juga bisa memberikan kesempatan pemanfaatan ruang kota secara bebas. Pemanfaatan ruang untuk sektor informal banyak muncul pada daerah yang tidak memiliki regulasi jelas. Tidak hanya sektor informal, bahkan sektor formal juga memanfaatkan ruang dengan cara yang berbeda-beda sesuai kebutuhan mereka.

1.1.2. Elemen Pembentuk Morfologi Kota dan Dinamika

Beberapa pendekatan yang sering digunakan untuk melihat struktur sebuah kota adalah melalui bentuk. Aldo Rossi menuliskan dalam bukunya *The Architecture of The City* tentang struktur urban artifak dalam suatu kota. Rossi mengungkapkan tentang transformasi dari elemen-elemen yang membentuk suatu struktur kota. Ia juga membedakan tentang elemen primer dalam suatu area kota yang cenderung bertahan dan menjadi monumen di tengah kompleksitas perkembangan suatu kota serta hubungan antara elemen primer tersebut dengan elemen lain yang juga membentuk struktur kota (Rossi, 1982). Dalam telaah yang dilakukan oleh Rossi terlihat adanya tingkatan-tingkatan struktur dalam dan struktur luar. Di antara elemen primer terdapat elemen pendorong yang mampu menjadi generator perubahan di sekitarnya.

Elemen-elemen pembentuk struktur kota juga dikemukakan oleh beberapa teori yang mempelajari tipologi dari elemen-elemen pembentuk struktur kota sebagaimana yang dipahami oleh Rob Krier dalam bukunya *Urban Space* (Krier 1979). Tipologi bentuk elemen ruang kota yang diklasifikasikan oleh Krier dapat dijadikan sebagai referensi dalam mengamati dan mendeskripsikan koridor sub urban. Hal ini dapat diamati melalui pengaruh potongan dan tampak bangunan pada ruang kota (Krier 1979, 24–25). Perhatian yang lebih jauh pada elemen pembentuk struktur kota juga dikemukakan oleh Cliff Moughtin dalam *Urban Design: Street and Square* (Moughtin 2003). Secara lebih jauh Moughtin menjelaskan peranan elemen-elemen ini dalam perancangan kota yang lebih komprehensif. Beberapa pendapat tentang bagaimana jalan sebagai salah satu elemen kota memberikan bentuk kepada kota dikemukakan oleh Michael Southworth dan Eran Ben-Joseph dalam *Streets and The Shaping of Towns and Cities* (Southworth 1997), Jim McCluskey dalam *Roadform and Townscape* (McCluskey 1992).

Beberapa evaluasi mengenai elemen pembentuk struktur kota juga pernah dituliskan. Evaluasi tentang blok sebagai salah satu elemen

pembentuk struktur kota dikemukakan oleh Philippe Panerai dalam bukunya *Urban Form: death and Life of Urban Block* (Panerai et al. 2004). *Finding Lost Space* dari Roger Trancik mengungkapkan tentang ruang-ruang yang terbentuk dan terabaikan sehingga tidak dapat memberikan kontribusi yang baik pada kota (Trancik 1986). Teori klasik dikemukakan oleh Kevin Lynch tentang elemen-elemen pembentuk image kota, Lynch melakukan pendekatan tentang bentuk kota melalui persepsi pengamat. Dari pendekatan ini diperoleh elemen-elemen yang menjadi image suatu kota, yaitu *path, node, district, landmark dan edges*.

Berbagai proposisi atau teori yang relevan telah dikembangkan untuk menelaah kota dan dinamikanya sebagaimana yang dipahami dari Zahn (Zahnd 1999) secara garis besar dapat diklasifikasikan berdasarkan penekanannya sebagai berikut:

- a. Kota sebagai produk merupakan penekanan dari pendekatan teori-teori arsitektur kota (Trancik 1986). Teori figure and ground mengamati kota sebagai konfigurasi massa dan konfigurasi ruang (Kostof 2005; Rossi 1982), teori linkage atau tautan (Rowe and Koetter 1998) dan teori place (Lynch 1960).
- b. Kota sebagai proses merupakan penekanan dari pendekatan teori sejarah kota melalui aspek teknologis yang melihat kota sebagai sekuens perkembangan (Kostof and Tobias 1999), ekonomis (Jacobs 1970) dan ideologis/simbolis (Castells 1979; Mumford 1961).
- c. Kota dan pelakunya merupakan penekanan dari pendekatan teori ekologi kota yang melakukan telaah pada kesinambungan atau sistem jaringan (*Dimensions of the Sustainable City* 2010; Cooper, Evans, and Boyko 2009). Kota dalam konteks sosio-budaya dan sosio-spasial (Alexander 1987; Alexander and Center for Environmental Structure 2002; Zukin 1997; *Public Streets for Public Use* 1987; Gehl

2010) (Panerai et al. 2004)

Kebijakan publik dalam konteks perencanaan kota didefinisikan sebagai prinsip-prinsip tentang membangun tempat kehidupan, yang memandu masyarakat dalam merancang, membangun, menata, mengawasi dan mengendalikan pembangunan ruang tempat tinggalnya (Heryanto 2011, 77). Dengan menyertakan kata publik, dapat dipahami bahwa kebijakan publik dalam konteks perancangan ruang kota dan lingkungan bertujuan untuk kepentingan masyarakat umum. Kepentingan masyarakat umum berarti tidak mengacu pada kelompok masyarakat tertentu. Kebijakan publik pada dasarnya tidak bebas nilai (Heryanto 2011, 1997). Dalam perumusan kebijakan selalu ada muatan-muatan yang berasal dari kekuatan politik, ekonomi maupun sosial.

Latar belakang dari kontrol dan regulasi dari kota-kota di Amerika diungkapkan oleh Spreiregen. Kontrol dan regulasi dari kota-kota ini pada awalnya dimulai untuk mengatur pemenuhan sumber daya bagi penghuni kota. Regulasi berkembang untuk memecahkan berbagai masalah kota. Konsep zoning kemudian diperkenalkan oleh Raymond Unwin pada tahun 1903 yang kemudian diterima secara umum pada tahun 1920 (Spreiregen 1965, 175). Beberapa faktor yang dalam regulasi menurut Spreiregen adalah: *The Official City Plat* sebagai dokumen resmi yang menunjukkan posisi jalan public, lahan pribadi serta dimensinya yang menjadi dasar urban desain secara langsung. *The Zoning Ordinance* sebagai dokumen resmi yang mengatur spesifikasi penggunaan lahan. *Land Value* dimana nilai lahan ini sangat dikendalikan oleh pemanfaatan sesuai zoning. Disamping itu juga meliputi *Property Taxes* atau pajak properti, *Municipal Fractionalization*, *Covenants*, *Subdivision Regulations*, dan *Building, Housing and Sanitary Codes*, Faktor-faktor tersebut dimasukkan dalam susunan regulasi karena diantisipasi sebagai faktor-faktor yang perlu dipertimbangkan dalam urban design dan berpengaruh dalam pembentukan morfologi kota. Talen dalam bukunya *How Regulation affect urban form* melihat tiga dimensi dari

urbanisme yaitu pola (pattern), penggunaan (use) dan bentuk (form). Masing-masing dimensi urban ini dapat dipengaruhi oleh regulasi yang menyangkut *zoning*, *subdivision regulation*, dan *public facility standards* (Talen 2012, 17).

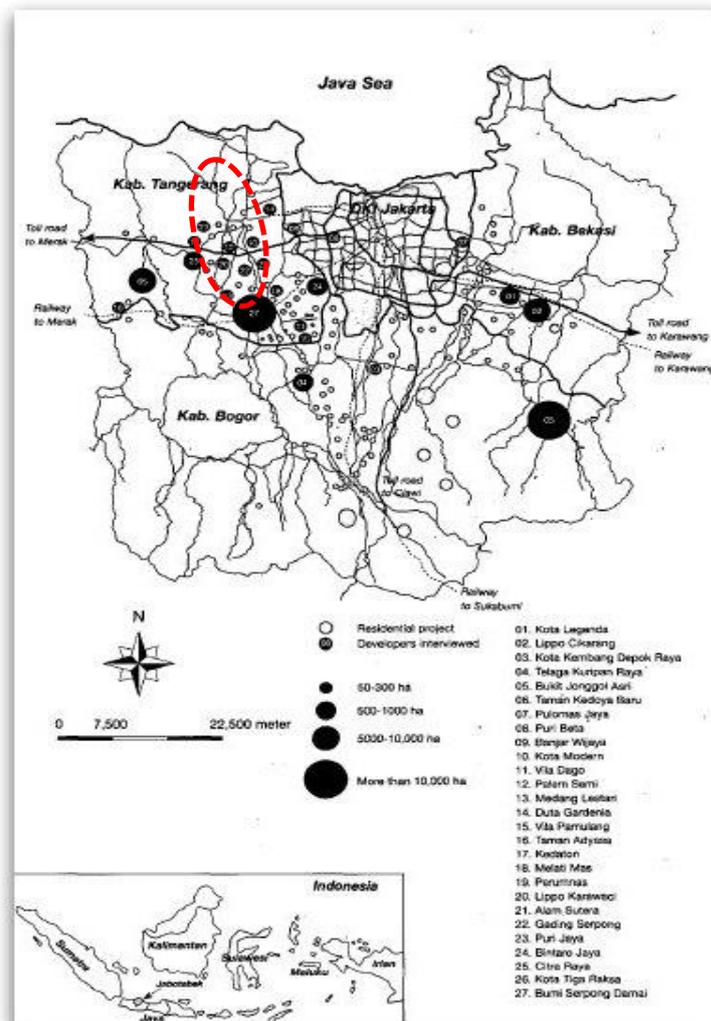
Penelitian ini mencoba memahami pembentukan karakteristik koridor komersial yang dipengaruhi oleh adanya generator kota baru berkaitan dengan aspek ekonomi dan kebijakan atau regulasi yang berlaku.

1.2. RUANG LINGKUP DAN BATASAN PENELITIAN

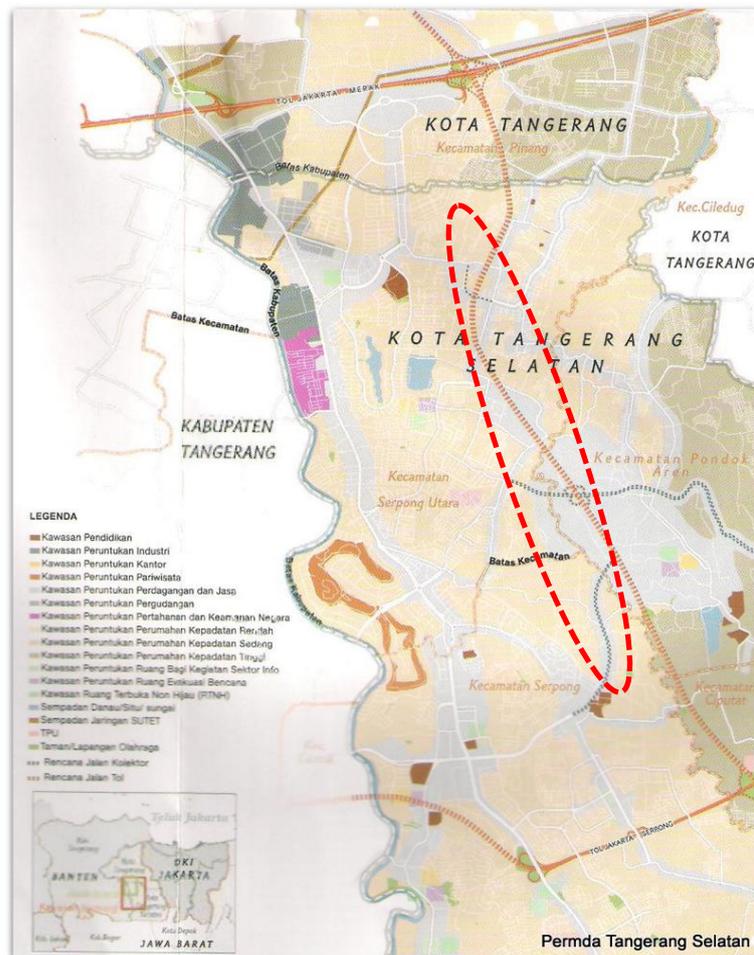
Berlandaskan pada sejumlah pengembangan kota baru yang ada di wilayah Jakarta Metropolitan Area, lokasi kasus studi ditentukan dengan pertimbangan sebagai berikut: Kota-kota baru yang dikembangkan memiliki fungsi utama permukiman dengan sejumlah fasilitas dalam skala yang cukup besar untuk menjadikan kota baru sebagai pusat aktivitas dan pusat pertumbuhan; Kota-kota baru saling terhubung satu sama lain oleh infrastruktur eksisting yang sudah ada sebelumnya; Kota baru dengan luas area kawasan cukup besar dengan perencanaan struktur kota yang menjadi penghubung antar kawasan-kawasan eksisting di sekitarnya. Lokasi kasus studi yang ditentukan adalah ruang penghubung antar kawasan dengan kawasan eksisting yang sudah ada sebelumnya. Koridor penghubung ini terbentuk di Jalan Raya Serpong dan menghubungkan kota-kota baru yang meliputi tiga kawasan yaitu Bumi Serpong Damai, Alam Sutera, dan Sumarecon Serpong.

Penelitian ini akan meliputi studi regulasi yang berlaku pada koridor dan kota baru. Studi regulasi dilakukan pada regulasi yang berlaku pada wilayah sebelum pembangunan kota baru dan regulasi yang berlaku saat ini. Studi regulasi juga dilakukan pada regulasi yang ditetapkan oleh pengembang pada kota baru yang dibangun. Pada kasus studi akan dilakukan telaah sinkronis dari elemen-elemen pembentuk koridor dan

relasi antar elemen pembentuk koridor tersebut dan kaitannya dengan faktor yang mempengaruhinya.



Gambar 1.1. Peta Lokasi Pengembangan Permukiman di Jabodetabek
Sumber: Winarso, 2002



Gambar 1. 2. Peta Lokasi Kasus Studi Koridor Serpong-Tangerang
Sumber: Pemda Tangerang Selatan

1.3. PREMIS DAN TESA KERJA

Koridor penghubung antar kawasan pengembangan kota baru, sering kali menampung beban yang cukup berat. Ketidaksiapan infrastruktur sebelum membangun kota baru mengakibatkan pembangunan kota baru memanfaatkan infrastruktur yang sudah ada. Pembangunan pada koridor menjadi tidak terkendali akibat tidak adanya perencanaan kota yang terstruktur pada wilayah sekitar pengembangan. Sehingga ditetapkan suatu

premis bahwa: **Koridor penghubung antar kawasan pengembangan kota baru cenderung mengalami pembentukan ruang yang tidak terencana.** Masing-masing pihak membangun sesuai dengan kepentingan masing-masing tanpa adanya suatu koordinasi yang jelas dan tanpa mempertimbangkan bahwa setiap elemen fisik pada koridor penghubung memiliki peranan dalam membentuk kesinambungan visual koridor. Untuk itu penulis menetapkan suatu tes kerja sebagai berikut: **Pembentukan karakteristik ruang kota pada koridor penghubung antar kawasan dipengaruhi oleh adanya pengembangan kawasan terstruktur, kebijakan kepemilikan dan regulasi yang berlaku.**

1.4. PERTANYAAN PENELITIAN

Untuk memahami karakteristik koridor Serpong Tangerang, peneliti berusaha memahami tentang ketidakaturan dan kontestasi yang terjadi pada koridor. Dengan demikian disusun pertanyaan penelitian utama: **Bagaimana pembentukan karakteristik koridor penghubung antara Serpong dan Tangerang?** Dengan pertanyaan :

1. Apa kebijakan dan regulasi yang berlaku pada koridor serta bagaimana sinkronisasinya dengan regulasi kota baru yang dihubungkannya?
2. Bagaimana menyusun suatu kerangka baca yang menjelaskan klasifikasi, pola karakteristik fisik koridor dan faktor-faktor yang mempengaruhinya.
3. Bagaimana mengujikan kerangka baca pada elemen-elemen pembentuk morfologi koridor penghubung antar kawasan kota baru?
4. Bagaimana pola, fungsi, bentuk, luasan serta relasi antara pengembangan kawasan terstruktur dan kawasan tidak terstruktur yang berkontribusi pada pembentukan karakteristik pada koridor?

5. Bagaimana penerapan regulasi dan kebijakan kepemilikan lahan atau *ownership* pada pembentukan karakteristik koridor?

1.5. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN

Penelitian ini bertujuan untuk menemukan karakteristik koridor komersial penghubung antar kota baru. Pengungkapan karakteristik koridor ini juga bertujuan untuk memahami kaitan antara pengembangan kawasan terstruktur yaitu kota baru dan kawasan tidak terstruktur serta faktor-faktor yang berkaitan dengan pembentukan karakteristik fisik koridor.

Tujuan penelitian dicapai melalui tahapan-tahapan berikut ini:

1. Melakukan kajian tentang kebijakan dan regulasi yang berlaku pada pembentukan fisik koridor.
2. Menyusun suatu kerangka baca yang menghubungkan antara regulasi dan elemen-elemen dari kawasan terstruktur maupun tidak terstruktur yang membentuk morfologi koridor.
3. Mendeskripsikan elemen-elemen dari kawasan terstruktur dan tidak terstruktur yang membentuk morfologi koridor.
4. Mencari pola, fungsi, bentuk, serta luasan dari pengembangan kawasan terstruktur pada area periferi yang berhubungan dengan koridor.
5. Melakukan kajian tentang regulasi fisik dalam kaitannya dengan pembentukan karakteristik fisik koridor
6. Menemukenali pola pembentukan karakteristik koridor antar kawasan kota baru, dalam kaitannya dengan kawasan terstruktur dan tidak terstruktur dengan faktor penyebabnya.

Penelitian ini diharapkan dapat dimanfaatkan sebagai masukan dalam strategi pengembangan kota baru dalam konteks eksisting infrastruktur yang sudah ada sebelumnya.

1.6. METODE PENELITIAN

Penelitian ini diawali dengan studi kebijakan dan regulasi. Analisis interpretatif dilakukan untuk mengkaji sinkronisasi regulasi antar kawasan. Analisis secara deduktif dilakukan untuk mengevaluasi kondisi eksisting koridor, baik pada elemen dari kawasan terstruktur maupun tidak terstruktur. Analisis *urban morphology* dilakukan untuk dapat mengungkapkan logika dari area melalui investigasi pada kondisi dan penyebab karakteristik (Schwalbach 2009, 18).

BAB II MORFOLOGI KORIDOR KOMERSIAL

2.1 ELEMEN-ELEMEN DAN RELASI ANTAR ELEMEN PEMBENTUK MORFOLOGI KORIDOR KOMERSIAL

Urban Morfologi dipahami sebagai suatu studi sistematis dari bentuk, sosok, denah rencana, struktur dan fungsi dari jaringan terbangun kota dan asal serta caranya berevolusi sepanjang waktu (Madanipour 1996, 53). Morfologi tidak hanya merupakan pengamatan pada fisik melainkan juga fungsinya. Bila dikaitkan dengan elemen-elemen yang secara kolektif membentuk suatu jaringan dalam kota maka dapat dikatakan adanya pengelompokan dan urutan yang membentuk suatu struktur tertentu. Urban morfologi juga memaparkan karakteristik spasial dari struktur kota dan menjelaskan kondisi serta penyebab yang ada di baliknya (Schwalbach 2009, 17). Urban morfologi memang tidak dapat dilepaskan dari bentuk asal dan proses pembentukannya dari waktu ke waktu secara diakronik, kendati demikian sinkronisasi antar elemen yang secara bersama-sama membentuk jaringan tersebut juga menarik untuk diamati. Apresiasi terhadap *urban morphology* akan membantu perancang kota untuk memperhatikan pola local dari pengembangan dan proses perubahan (Carmona 2003, 61).

Elemen-elemen yang memiliki bentuk, sosok, rencana, struktur dan fungsi dan kemudian secara bersama-sama membentuk jaringan yang lebih besar dikemukakan oleh Gordon seperti dikutip oleh Madanipour adalah Plot, bangunan, penggunaan, jalan, denah rencana, dan bentang kota (Madanipour 1996, 53). Berdasarkan morfologinya dapat dilihat bagaimana konsep berkaitan dengan karakter dan intensitas penggunaan lahan pada satu area kota saling berinteraksi secara spasial dengan area lainnya (Goodall 1987). Untuk mengenali konsep berkaitan dengan karakteristik khusus suatu area dan kaitannya dengan yang lain, secara seksama perlu diamati detail karakter tiap elemen, kemungkinan adanya klasifikasi atau pengelompokan antara elemen yang sejenis, relasinya satu sama lain, serta hirarki yang terbentuk. Elemen pembentuk struktur pada morfologi seperti yang diklasifikasikan oleh Swalbach dalam Basic Urban Analysis adalah *Development Structure* yang meliputi bangunan tunggal, bangunan-bangunan di dalam blok

maupun deret; *Access Structure* yang meliputi jalan, jembatan, taman, lapangan; dan yang ketiga adalah *Open space structure* yang meliputi ruang terbuka serta perairan (Schwalbach 2009, 18). Dari ketiga kategori di atas, *development structure* merupakan elemen yang lebih rentan perubahan dibandingkan dengan *access structure*. Dalam pertumbuhan kota yang sangat pesat, tidak tertutup kemungkinan bahkan *open space structure* menjadi elemen yang dinamis.

Identifikasi elemen dari urban desain yang dikemukakan oleh Shirvani dapat digunakan untuk memahami morfologi koridor. Shirvani membagi elemen fisik perancangan kota ke dalam delapan elemen yaitu Land use, bentuk dan masa bangunan, sirkulasi dan parkir, ruang terbuka, jalur pedestrian, pendukung aktivitas, signage, dan preservasi (Shirvani 1985, 7–8). Kedelapan elemen ini kemudian dikaitkan dengan penyusunan kebijakan dan perencanaan. Elemen kunci yang paling penting untuk dipertimbangkan dalam morfologi menurut Conzen seperti yang dikutip oleh Carmona adalah Land uses, struktur bangunan, pola tapak, dan pola jalan.

Penelitian pada koridor komersial melibatkan beberapa elemen fisik sebagai elemen pembentuknya. Elemen pembentuk koridor yang paling utama tentunya adalah jalan. Jalan sebagai elemen utama yang dapat dikatakan membentuk area di sisi kiri dan kanannya juga dibentuk oleh elemen fisik terbangun di sisi-sisinya. Berkaitan dengan pemahaman tentang elemen pembentuk urban morfologi, maka lapis pertama sisi koridor dibentuk oleh *development structure* berupa bangunan tunggal, bangunan deret, serta bangunan dalam blok. Bersamaan dengan *development structure*, *access structure* berupa jalan atau gang akses menuju lapis kedua koridor, lapangan sebagai ruang terbuka, dan taman juga menjadi bagian pembentuk yang sifatnya lebih tidak berulang. Elemen sekunder yang juga berperan memberikan ekspresi pada koridor adalah jalur pedestrian dan signage. Jalur pedestrian mendefinisikan batas antara jalan dengan tapak. Signage yang berfungsi sebagai elemen pendukung dapat berdiri sendiri pada tapak, menempel pada pagar, menempel pada fasade bangunan, maupun sebagai bagian dari elemen bangunan.

2.1.1 Tapak

Tapak merupakan hasil pembagian dari lahan. Tapak dapat tersusun dalam sebuah blok maupun tersusun dalam deret pada tepi jalan. Tapak tidak dapat dilepaskan dari isu Land use atau pemanfaatan lahan yang kemudian berkaitan dengan fungsi yang ditempatkan pada tapak tersebut. Pemanfaatan lahan atau land use bersifat tidak tetap. Land use berganti sesuai kepemilikan maupun penguasaan lahan. Tapak dapat dibelah-belah maupun digabungkan sesuai kebutuhan untuk pemanfaatannya. Sering kali pembelahan maupun penggabungan tapak ini menghilangkan jejak bentuk aslinya. Tidak demikian halnya dengan kota-kota di Eropa yang tetap menampilkan bukti tentang bentuk asli tapak sebelum terjadinya perubahan (Carmona 2003, 63). Tapak dapat diamati sebagai objek dua dimensi yang berada pada suatu deret sisi jalan, pada blok kecil maupun pada super blok. Sebagai suatu objek dua dimensi, tapak memiliki variable ukuran atau dimensi yang mendefinisikan luas area tapak, lebar tapak yang bersinggungan dengan jalan, kedalaman tapak yang mendefinisikan jarak tapak dari aksesnya.

Membaca blok dan jalan seperti yang dilakukan dalam pembacaan ruang kota dengan melihat solid dan voidnya memungkinkan pembacaan blok secara lebih seimbang. Blok dapat dipahami bukan sebagai bentuk apriori melainkan lebih pada sistem yang dihasilkan yang memiliki kemampuan dalam mengorganisasikan bagian2 dalam teritori kota (Panerai et al. 2004).

2.1.2 Bangunan

Bangunan berdiri di atas tapak. Bangunan dapat berdiri sendiri sebagai objek dalam ruang maupun secara bersama-sama dengan bangunan lainnya mendefinisikan suatu ruang. "Transformasi major dalam struktur ruang publik adalah bangunan sebagai elemen konstituen dalam blok urban.." (Carmona 2003, 67). Sesuai dengan posisinya sebagai objek tiga dimensi yang berdiri di atas tapak, maka bangunan memiliki variabel dimensi yang meliputi panjang, lebar, dan tinggi. Bangunan memiliki volume dengan lapisan-lapisan lantai yang membentuknya secara vertikal. Dalam relasinya dengan jalan, bangunan memiliki setback atau sempadan.

Bangunan sebagai objek yang berdiri dalam ruang maupun secara bersama-sama membentuk ruang berkaitan erat dengan skala. Untuk mampu berperan dalam pembentukan ruang maupun untuk tampil sebagai elemen yang menonjol maka skala bangunan menjadi faktor yang menentukan. Tidak hanya skala, prinsip Gestalt dalam desain juga menjadi faktor yang penting dan menentukan. Pengalaman ruang yang merasakan kehadiran dalam suatu tempat akan sulit untuk diperoleh dalam ruang yang secara skala tidak memungkinkan untuk mampu merasakan kehadiran kecuali bila subjek sampai pada suatu ruang yang sifatnya 'selesai' misalnya culdesac atau tempat parkir. Satu gejala yang dapat diamati untuk menggambarkan fenomena ini adalah beberapa struktur kota baru yang dirancang dalam skala (Panerai et al. 2004, 161).

Bangunan merupakan wadah dari aktivitas di dalamnya. Untuk mewadahi aktivitas yang berbeda-beda, bangunan menyesuaikan baik bentuk maupun tampilannya. Penyesuaian bangunan bila dikaitkan dengan fungsi dapat dilakukan pada level dimensi, tampak, level tapak yang menghubungkan bangunan dengan jalan maupun dengan bangunan atau fungsi lain yang ada di sekelilingnya.

2.1.3 Jalan

Jalan berperan ganda tidak hanya sebagai sirkulasi melainkan juga merupakan pergerakan dan distribusi (Panerai et al. 2004, 164). Sesuai perannya, jalan mengakomodasi pergerakan yang melibatkan kecepatan. Variabel kecepatan kemudian berpengaruh pada dimensi yang memungkinkan jalan untuk dapat mengakomodasi kecepatan tersebut. Jalan akan semakin kompleks manakala diberikan beban untuk menampung aktivitas dari berbagai kecepatan moda transportasi sebagaimana yang ditemukan pada kota-kota modern.

Pola jalan merefleksikan perbedaan di antara kota-kota melampaui skala, kompleksitas, pilihan yang diberikan, dan natur ruangnya (A. B. Jacobs 1993, 202). Jalan diletakkan dalam sebuah jaringan atau sistem jaringan yang saling berhubungan. Masing-masing dihubungkan satu sama lain untuk meningkatkan jalur alternatif untuk lalu lintas. Jalan dirancang untuk melayani segala jenis sirkulasi seperti kendaraan bermotor, sepeda dan pejalan kaki. Dengan demikian, jejaring jalan

meningkatkan kemungkinan keragaman dalam komunitas yang sehat (J. Jacobs 1993). Jalan harus dilihat sebagai suatu institusi sekaligus sebagai fakta spasial kota². Salah satu jenis sirkulasi dapat bersifat dominan dalam salah satu lokasi jalan, seperti misalnya ada jalan dimana sirkulasi pejalan kaki lebih dominan dibandingkan dengan kendaraan seperti yang terjadi pada jalan-jalan yang berdekatan dengan ruang terbuka kota yang ramai atau jalan dengan aktivitas kendaraan yang lebih dominan seperti yang banyak terjadi di kota-kota besar. Jalan dan pedestrian tidak hanya berfungsi sebagai jalur sirkulasi, lebih jauh lagi jalan juga dapat berfungsi sebagai ruang publik bagi komunitas guna melakukan aktivitas sosial.

Jalan dapat berfungsi sebagai linkage struktural. Teori linkage struktural dimaksudkan untuk melihat dinamika hubungan secara arsitektural antara berbagai kawasan dalam kota. Dua atau lebih bentuk struktur kota digabungkan menjadi satu kesatuan dalam tatanannya. Elemen-elemen linkage struktural meliputi tambahan, sambungan dan tembusan. Linkage struktural sudah lama digunakan sebagai upaya meningkatkan kualitas kawasan dengan cara menghubungkan berbagai kawasan. Tembusan yang mengikuti linkage struktural menimbulkan transformasi pada tingkat yang berbeda-beda sesuai posisinya terhadap linkage itu sendiri

Jalan dalam konteks pergerakan dan distribusi dibedakan dalam hirarki. Hirarki jalan yang berkaitan dengan dimensi pada akhirnya akan mempengaruhi perlakuan pada tapak dan bangunan yang ada pada sisi jalan tersebut.

2.1.4 Taman dan Ruang Hijau

Taman atau ruang hijau dalam ruang kota dapat menjadi bagian dari tapak maupun berada di luar tapak. Ruang hijau di luar tapak terbentuk oleh jalur hijau yang ada pada sepanjang jalan maupun taman pada ruang-ruang kota. Di dalam tapak, ruang hijau dapat berupa taman pada sisi muka tapak maupun halaman belakang bangunan. Ruang hijau memiliki fungsi visual dan fungsi resapan.

² *The street is an entity made up of a roadway, usually a pedestrian way, and flanking buildings. How each one of these is articulated, how they interact, in what ways the design of the street walls in controllode and guided – these are questions of form pure and simple. There is the matter of sidewalks; of street furniture; of paving; of trees and greenery – each with its own, as yet very completely known story.* (Kostof 2005, 189)

2.1.5 Jalur Pedestrian

Jalur pedestrian sebagai batas antara jalan dan bangunan dalam konteks koridor komersial merupakan ruang publik. Jalur Pedestrian memiliki fungsi sirkulasi dan pertemuan antara tapak dan jalan. Sebagai ruang untuk pejalan kaki, relasi antara jalur pedestrian dengan bangunan dan jalan akan sangat mementingkan isu skala dan proporsi. Seperti yang sudah dikemukakan sebelumnya bahwa masalah di perkotaan adalah kesulitan untuk menyatukan antara fungsi pejalan kaki dan kendaraan. Adalah sangat sulit untuk bisa menyatukan keduanya tanpa menimbulkan suatu konflik.

2.1.6 Signage

Signage merupakan elemen visual yang penting dari kota. Meskipun signage tidak signifikan berpengaruh pada morfologi kota, namun sebagai elemen visual baik yang berdiri sendiri maupun menempel pada bangunan. Signage digunakan untuk memberikan perbedaan pada bangunan. Sebagai penanda maka signage bertujuan untuk menjadi elemen pengenalan dari tempat atau bangunan. Sebagai penanda, signage harus dapat dengan mudah ditangkap secara visual, dapat dipahami. Beberapa faktor yang penting menjadi pertimbangan dari signage adalah, jarak pandang dan kecepatan pengamat melalui pengaturan skala dan proporsi.

2.2 KORIDOR KOMERSIAL

Koridor merupakan elemen yang signifikan dalam the new urbanism disamping dua elemen lain yaitu neighborhood dan district. Koridor menurut Duany dan Plater-Zyberk dalam The New Urbanism adalah penghubung dan juga pemisah antara lingkungan perumahan dengan distrik yang selayaknya tidak sekedar menjadi ruang sisa melainkan menjadi elemen urban yang dicirikan dengan terlihatnya kesinambungan atau kontinuitas (Duany and Plater-Zyberk 1994, xx). Duany dan Plater-Zyberk memperhatikan peranan koridor dalam kaitannya dengan dua elemen utama yang berfungsi sebagai magnet dalam dinamika kota yaitu neighborhood dan district. Aktivitas antara dua elemen ini memungkinkan adanya pergerakan tinggi di antara keduanya. Aktivitas tinggi inilah yang mendorong koridor akan menjadi ruang yang cenderung dinamis mengikuti pertumbuhan dari kedua elemen magnet (Bentley

1985, 30). Koridor adalah elemen yang memudahkan relasi antara dua elemen dengan *mutual support*. Dalam kasus studi dimana koridor menghubungkan antara beberapa kota baru dan akses ke kota induk, peran koridor meningkat dan lebih dari sekedar sirkulasi penghubung atau bahkan pemisah.

2.2.1 Permasalahan Koridor Komersial

Koridor komersial di Amerika terbentuk sebagai penghubung antara area urban dan sub urban di Amerika. Koridor komersial yang dikenal sebagai *Commercial Strip* di Amerika dibangun pada sisi jalan dengan mobilitas kecepatan tinggi. Komersial strip sebagai penghubung area urban dan sub urban mengakomodasi kendaraan dengan kecepatan tinggi. Sehubungan dengan fungsinya ini, bangunan pada commercial strip dibangun dengan setback yang cukup untuk parkir kendaraan. Evolusi commercial strip di Amerika yang dapat dipelajari adalah dibangunnya bangunan yang disebut sebagai taxpayer. Bangunan-bangunan ini merupakan bangunan sementara yang dibangun untuk beroperasi secara komersial dan dikenai semacam pajak sewa oleh pemerintah. Taxpayer dibangun pada periode jeda menanti harga pasar yang lebih tinggi. Fisik bangunan tax payer ini cenderung bersifat seragam dan semi permanen sehingga pada saat harga mulai bergerak naik dapat digantikan dengan bangunan baru yang permanen baik dari bentuk dan fungsinya (Manning 2009, 8).



Gambar Bangunan Taxpayer yang tipikal dibangun pada tahun 1920-an di Amerika (Manning 2009, 8)

Gejala ini juga ditemukan pada koridor komersial yang menjadi penghubung kota baru. Bangunan sementara terlihat mengisi ruang di antara fungsi permanen yang sudah terlebih dahulu mengisi yaitu fungsi industri. Pergantian fungsi dan elemen fisik bangunan ini terutama dapat diamati melalui morfologi koridor yang memperlihatkan bagaimana perubahan terjadi pada setback, dimensi tapak dan bangunan, aksesibilitas tapak dan kepadatan massa bangunan. Hal lain yang berkaitan dengan fungsi adalah bagaimana aktivitas dimungkinkan terjadi berkaitan dengan moda transportasi yang digunakan maupun pejalan kaki.

Menurut Krier sebuah commercial street harus dirancang berbeda dengan jalan yang murni untuk hunian. Jalan ini harus lebih sempit, memungkinkan orang untuk melihat barang-barang yang ditampilkan di *window display* toko-toko seberang jalan tanpa harus menyeberang. Kriteria desain commercial street ini lebih banyak ditemukan pada kota-kota tua. Kemudahan aksesibilitas dan fasilitas pedestrian yang baik memungkinkan commercial street secara aktif digunakan. Berbeda dengan jalan-jalan yang sudah mengakomodasi kendaraan dengan kecepatan yang relatif tinggi seperti yang terjadi di sub urban (Krier 1979, 21). Krier memberikan pemahaman tentang elemen kota yang lebih banyak dapat diamati di pusat-pusat kota. Perbedaan yang paling menyolok pada kota-kota modern sekarang adalah adanya aktivitas kendaraan yang lebih dominan. Tipologi bentuk elemen ruang kota yang diklasifikasikan oleh Krier dapat dijadikan sebagai referensi dalam mengamati dan mendeskripsikan koridor sub urban. Hal ini dapat diamati melalui pengaruh potongan dan tampak bangunan pada ruang kota (Krier 1979, 24–25).

2.3 KONTESTASI PADA KORIDOR KOMERSIAL

Kontestasi atau persaingan pada koridor komersial dapat diamati di sepanjang koridor komersial yang dibangun tanpa perencanaan. Gejala ini terlihat pada saat pengguna jalan sulit untuk mengenali lokasi mereka berada. Elemen-elemen fisik pada koridor terlihat beragam, acak dan tidak memiliki keunikan untuk mudah dikenali. Kontestasi atau persaingan dibentuk oleh elemen-elemen pembentuk morfologi koridor. Elemen mulai dari tapak, bangunan, dan signage menunjukkan gejala persaingan yang menandai sepanjang koridor.

2.4 PEMAHAMAN TENTANG DEFINISI KOTA BARU

Pengembangan kota baru dalam sejarah perkotaan direncanakan dan dibangun oleh berbagai peradaban untuk mencapai tujuan tertentu baik militer, keagamaan, pemerintahan, mengurangi kepadatan, dan berbagai tujuan lainnya. Salah satu tujuan perencanaan kota baru yang masih relevan sampai sekarang ini adalah sebagai upaya memecahkan masalah penurunan kualitas akibat kepadatan di kota-kota yang sudah ada. Kota baru dikembangkan pada kawasan baru pada jarak tertentu dari kota yang sudah berkembang sebelumnya dengan tujuan menghidupkan pusat aktivitas baru untuk meringankan kepadatan dari kota-kota yang sudah ada. Berkenaan dengan tujuan pengembangannya, kota baru umumnya dibangun berdasarkan pendekatan fungsional. Pendekatan fungsi ini banyak dilakukan dalam perancangan kota-kota modern dengan parameter yang cenderung sangat terbatas yang dirasakan tidak lagi relevan mengingat keberhasilan kota membutuhkan pendekatan yang lebih luas³ (Zahnd 1999, 182). Untuk menelusuri segala sesuatu yang berkaitan dengan keberhasilan suatu kota dan mengkaji berbagai pendekatan yang mungkin digunakan, definisi kota baru yang akan ditelaah dalam makalah ini perlu didefinisikan dengan lebih jelas.

Gideon Golany dalam bukunya *New-town planning : principles and practice*, mendefinisikan dan menjelaskan diferensiasi berbagai istilah *New-urban Settlement* yang sering dicampuradukkan penggunaannya⁴. Bila mengacu pada referensi yang diberikan oleh Golany, istilah kota baru di Indonesia juga masih belum didefinisikan dengan tepat. Istilah 'kota baru' yang dimaksudkan dalam tulisan ini adalah sebagaimana yang disebut '*New-town*'. Definisi *new-town* dalam sejarah perkembangan perencanaan kota modern dimulai dengan konsep terpadu yang

³ "Dengan demikian, sudah jelas bahwa system perancangan kota modern yang bersifat fungsionalistik sudah tidak berlaku lagi karena parameternya sangat terbatas serta pendekatannya terhadap kota tidak tepat." (Zahnd 1999, 182)

⁴ Golany membagi jenis *New-Urban Settlements* atas dua kelompok besar berdasarkan ketahanan ekonominya yaitu: 1). *Settlements with economic self-containment* dan 2). *Settlements without economic self-containment*. Kelompok pertama merupakan kelompok permukiman yang relative mandiri, memiliki identitas fisik, tidak berbasis pada pola komuter, dan berbagai kriteria yang menjadikan permukiman ini relative mandiri serta berkelanjutan. Sedangkan kelompok yang kedua adalah secara kontras berbeda dari segi kemandirian, memiliki kecenderungan untuk tergantung pada fasilitas-fasilitas yang dimiliki kota induk terdekat serta memiliki fungsi utama perumahan (Golany 1976, 23).

diajukan oleh Ebenezer Howard dalam *Garden City*⁵. Pengembangan konsep yang lebih detail mendefinisikan *New-town* sebagai:

..built on a site without any urban concentrations - town which are large enough to have an independent existence, in other words, self-contained towns with commercial, educational, social and cultural individuals alike; above all, the town must have a sufficient number of industrial enterprises to create a wide labour market. Such towns are fundamentally different from "satellite town" ...they also differ from towns that have been almost entirely destroyed and have been rebuilt on the same site...

Kota-baru yang diterjemahkan dari 'New-town' dibedakan dari berbagai bentuk permukiman urban mandiri lain melalui **lima elemen** yang seringkali diasosiasikan dengan definisinya yaitu (Golany 1976, 26):

1. Tingkat **kemandirian**
2. Sejauh mana **keseimbangan komunitasnya**
3. **Keragaman** pola penggunaan lahan
4. Tingkat **kemandirian pengelolaan**
5. **Ukuran**

Pembedaan utama yang menjadi perhatian dalam mendefinisikan kota baru adalah 'tingkat kemandirian' dan 'keseimbangan komunitasnya'. Dalam berbagai penelusuran terungkap bahwa masalah yang seringkali diasosiasikan dan menjadi esensi dalam perencanaan dan pembangunan kota baru adalah dalam konteks sosial⁶. Dengan demikian berbicara mengenai keseimbangan komunitas adalah

⁵ Konsep Garden City merupakan usulan tentang bentuk kota yang ideal dengan membatasi pertumbuhan kota induk yang dilakukan dengan mendirikan kota satelit pada jarak tertentu dari kota induk. Beberapa kota satelit yang mengelilingi induk diharapkan dapat membatasi pertumbuhan kota induk dan mampu mandiri dalam melayani berbagai aktivitas di masing-masing kota. Adapun konsep dari masing-masing kota tersebut adalah perletakan fungsi terpenting di tengah kota yang dikelilingi taman kemudian fungsi umum atau komersial dan selanjutnya fungsi permukiman hingga pada akhirnya *greenbelt* yang meliputi area pertanian dan perkebunan pada lingkaran terluar (Ward 1992)

⁶ Ray Thomas mendeskripsikan bahwa motif yang paling menarik di balik konsep keseimbangan komunitas adalah 'murni sosial'. *Many planners believed, and still believe, that the new towns should aim at an intimate mixture of different social classes. Such a mixture was seen as beneficial to members of the upper and middle classes, who would learn something of the way in which the other half lived. It would be beneficial to members of the working classes who would be provided with the social leadership which would enable them to live richer lives* (Golany 1976, 27).

berbicara mengenai masalah sosial yang harus dikelola dengan baik dalam perencanaan dan pembangunan sebuah kota baru. Kompleksitas relasi antara kemandirian dan keseimbangan sebuah kota baru berkaitan erat dengan pola penggunaan lahan (Golany 1976, 27). Diversifikasi penggunaan lahan ini memungkinkan terjadinya percampuran penggunaan ruang yang dibutuhkan dalam upaya menciptakan kemandirian dan keseimbangan komunitas. Terutama bagaimana menghubungkan fisik arsitektural kota baru dengan kota induk.

Definisi Kota baru menurut *The Community Builders Handbook* sebagaimana dikutip dari Gallion dan Eisner diartikan sebagai: Proyek pembangunan tanah dengan luas wilayah yang cukup untuk mencakup unsur penggunaan lahan perumahan, kegiatan usaha dan industri, yang bila dibangun akan menyediakan kesempatan bagi:

- (a) Bermukim dan bekerja di dalam komunitas itu,
- (b) Berbagai jenis perumahan dengan berbagai tingkat harga,
- (c) Ruang terbuka permanen dalam kawasan rekreasi pasif dan aktif dengan tanah secukupnya di pinggirannya untuk melindungi identitasnya,
- (d) Pengendalian estetika yang kuat

(Gallion and Eisner 1986).

Kota baru diintensikan untuk menyediakan lingkungan hidup yang lebih berkualitas sebagai tempat bermukim, bekerja, dan aktivitas keseharian masyarakat kota. Sehingga bila dikaji lebih lanjut dari definisi yang disampaikan di atas, beberapa hal penting dalam suatu kota baru di samping bermukim dan bekerja adalah mengakomodasi berbagai tingkat pendapatan, mengakomodasi aktivitas rekreasi masyarakat dalam rupa ruang publik dan menciptakan serta memelihara keindahan kota.

2.5 PENDEKATAN DALAM PERENCANAAN KOTA BARU

Pendekatan perencanaan kota baru yang holistik terus berkembang dalam sejarah perencanaan kota. Berbagai kota di belahan dunia menghadapi masalah yang sama berkaitan dengan berbagai aspek perkotaan sehubungan dengan peningkatan penggunaan kendaraan, pemekaran kota, dan berbagai tantangan yang dihadapi

dalam mempertahankan keberlanjutan kota. Berbagai pemikiran tentang pendekatan yang seharusnya dilakukan dalam melihat kota dituliskan oleh para pengamat dan penulis yang mengkritisi masalah perkotaan. Ebenezer Howard, Lewis Mumford⁷, dan Aldo Leopold mengangkat pertanyaan pada awal abad kedua puluh tentang natur kota industri dan relasi mendasar antara perkembangan manusia dan alam. Selanjutnya Penulis seperti Jane Jacobs, Ian McHarg, Herman Daly, Andre Gunder Frank, dan tim *Limits to Growth* memacu evaluasi kembali praktik perkembangan yang tidak berkelanjutan selama periode 1960an sampai dengan 1970an dimana pada periode ini ditemukan implikasi yang lebih luas berkaitan dengan masalah ekologi dan sosial (Wheeler and Beatley 2009, 2).

Jane Jacobs mengkritisi teori perencanaan kota yang dianggapnya terlalu fisik sehingga tidak relevan dengan keberlangsungan sebuah kota. Beberapa faktor yang dikemukakannya dalam melihat bagaimana sebuah kota berfungsi adalah melalui elemen-elemen kota dengan fungsi utamanya, pengkodisian yang mampu mengakomodasi keragaman dalam sebuah kota, serta faktor-faktor yang berperan dalam menurunkan maupun meningkatkan kinerja kota (Jacobs 1993). Jacobs berpendapat bahwa ada 4 hal yang dapat menurunkan maupun meningkatkan kinerja kota yaitu: Keberagaman yang menjadi faktor *self-destructive*, pengaruh mematikan elemen tunggal kota yang bersifat sangat masif, ketidakstabilan populasi yang menghambat pertumbuhan yang beragam, serta efek dari pembiayaan publik dan privat. Satu hal yang dicatat dari tulisan Jacobs adalah ia menganggap bahwa *diversity* adalah suatu kekuatan yang tidak boleh dianggap sebagai lawan dari keteraturan visual. Diversity dapat menjadi kekuatan yang bersifat mendukung pertumbuhan (Jacobs 1993).

Beberapa pemikiran mengenai konsep kota yang berkelanjutan dapat dilihat pada tulisan Peter Calthorpe dan Jan Gehl (Gehl 2010). Peter Calthorpe menuangkan pemikirannya mulai dari filosofi hingga design guidelines dalam bukunya *The Next American Metropolis* (Calthorpe 1993). Ide yang disebutnya sebagai The New Urbanism mengkritisi berbagai segregasi dan perlakuan dalam desain kota. Ia

⁷ Kota merupakan konsentrasi maksimum untuk kekuasaan dan kebudayaan dari sebuah komunitas. Kota juga merupakan simbol relasi sosial yang terintegrasi. Mumford mengemukakan tentang isu peradaban yang terfokus dalam sebuah kota (Mumford 1938)

mengemukakan tentang desain '*Aesthetic of place*' sebagai rangkaian yang bersifat holistik mulai dari filosofinya hingga berbagai aspek kehidupan seperti sosial, ekonomi dan politik. Sedangkan Jan Gehl dalam bukunya *Cities for People*, mengemukakan pemikiran untuk melihat kota dari perspektif manusia. Bahwa sebuah kota bukan terbentuk dari atribut fisik melainkan dibentuk oleh masyarakatnya. Untuk itu terdapat 4 sasaran kunci yang harus dimiliki kota yaitu: *lively, safety, sustainability dan healthy*. Pencapaian ini dimungkinkan dengan menekankan dimensi dan sensitivitas pada skala manusia (Gehl 2010).

2.6 RUJUKAN STRUKTUR KOTA BARU

Salah satu cara melihat struktur kota yang digunakan adalah klasifikasi elemen struktur kota dari Aldo Rossi dan pola struktural yang secara khusus dituliskan oleh Christopher Alexander. Aldo Rossi menuliskan dalam bukunya *The Architecture of The City* tentang struktur urban artifak dalam suatu kota. Ia mengungkapkan tentang transformasi dari elemen-elemen yang membentuk suatu struktur kota seraya membedakan tentang elemen primer dalam suatu area kota yang cenderung bertahan dan menjadi monumen di tengah kompleksitas perkembangan suatu kota serta hubungan antara elemen primer tersebut dengan elemen lain yang juga membentuk struktur kota (Rossi 1982). Christopher Alexander dalam bukunya *A New Theory of Urban Design* berusaha mengajukan suatu gagasan baru tentang pertumbuhan yang 'utuh' dari suatu kota (Alexander 1987). Pendekatan dari Rossi akan diuraikan untuk melihat **relasi dan transformasi elemen-elemen pusat aktivitas kota** yang memungkinkan untuk menjadi **instrumen yang berfungsi sebagai inti atau pusat yang diamati dalam proses pertumbuhan atau perkembangan** suatu kota. Sedangkan teori dari Alexander akan dicoba untuk dipahami sebagai **arahan untuk mencapai 'keutuhan' dalam pertumbuhan dan perkembangan setiap elemen struktural kota berpusat pada 'inti' yang memungkinkan kota untuk bertumbuh secara seimbang serta berkelanjutan.**

Dalam proses transformasi atau pertumbuhan suatu kota elemen pembentuk struktur kota ada yang bersifat tetap, bertransformasi maupun berubah. Rossi dengan dasar teori Poete dan Lavedan mencermati tentang '*persistences*'. Lavedan berpendapat

bahwa *persisten* adalah generator dari rencana. Konsep persistence ini dicerminkan dalam struktur fisik kota, jalan, dan monumen kota (Rossi 1982, 51). Denah atau plan kota cenderung bertahan sebagaimana kota mempertahankan aksis tertentu dalam pengembangan dan memelihara layout dasar dan berkembang mengikuti aksis dasar dimana elemen-elemen yang bersifat *persistence* ini berada. Rossi menyampaikan dua aspek dari sifat permanen dari sebuah kota yang dipertimbangkan sebagai (Rossi 1982, 59):

- Elemen yang bersifat mendorong kemajuan (*Propelling elements*): Sebagai elemen dari bentuk masa lalu yang masih dialami hingga sekarang (*Propelling permanences*).
- Elemen patologis (*Pathological elements*): Sebagai elemen yang bersifat terisolasi Rossi menuliskan bahwa kota memiliki kecenderungan untuk terbagi menjadi 3 fungsi utama yaitu perumahan, aktivitas tetap, dan sirkulasi⁸. Fungsi aktivitas tetap diartikan sebagai fungsi-fungsi yang bersifat publik dan melayani kota. Fungsi aktivitas tetap ini juga meliputi elemen primer kota. Keberadaan elemen primer kota bukan sekedar merupakan monumen melainkan lebih jauh lagi sebagai elemen yang mampu mempercepat proses urbanisasi dalam suatu kota⁹. Area perumahan memang jarang memiliki karakter sebagai *propelling elements* atau elemen primer yang dapat berfungsi sebagai generator atau akselerator dalam perkembangan suatu kota, namun dalam analisis evolusi, area perumahan dihubungkan dengan elemen-elemen primer atau *propelling elements* yang terkait dalam pertumbuhannya. Fungsi elemen primer dan kaitannya dengan area perumahan merupakan isu yang mungkin dapat dikaji lebih lanjut berkaitan dengan aspek lain yang mempengaruhi fungsi tersebut. **Elemen primer dalam suatu pusat aktivitas kota yang berfungsi menjadi akselerator maupun generator pertumbuhan pusat aktivitas** tersebut dapat dipertimbangkan sebagai pusat atau inti yang memungkinkan pertumbuhan dan perkembangan sebuah kota baru. **Relasi elemen primer dengan aktivitas**

⁸ ...the urban whole tends to be divided according to three principal functions: housing, fixed activities, and circulation. "Fixed activities" include stores, public and commercial buildings, universities, hospitals, and schools..(Rossi 1982, 86)

⁹ ...in general sense they are those elements capable of accelerating the process of urbanization in a city, and they also characterize the processes of spatial transformation in an area larger than a city (Rossi 1982, 87.).

hunian yang dihubungkan oleh jalan atau sirkulasi akan menjadi kajian untuk melihat bagaimana pertumbuhan atau perkembangan suatu kota baru akan terjadi.

2.7 DESAIN STRUKTUR KOTA BARU SEBAGAI PENDUKUNG KEMANDIRIAN

Christopher Alexander dalam *A New Theory of Urban Design* mengungkapkan bahwa keutuhan ini dapat dicapai dengan memperhatikan 'proses' pertumbuhan yang seharusnya mengikuti suatu aturan baku yang ia sebut sebagai '*Single Overriding Rule*' dan kemudian diikuti dengan tujuh aturan lanjutan yang memungkinkan proses pertumbuhan bersifat utuh. Keinginan untuk menghasilkan suatu proses pertumbuhan yang bersifat utuh ini berangkat dari keprihatinan Alexander pada pertumbuhan kota-kota modern yang terencana dengan baik namun tidak menunjukkan 'keutuhan' dalam proses pertumbuhannya. Proses pertumbuhan yang 'utuh' menurut Christopher Alexander seharusnya mengikuti prinsip-prinsip mendasar. Prinsip-prinsip mendasar yang mengikuti pertumbuhan kota secara utuh meliputi hal-hal sebagai berikut (Alexander 1987, 14–15) :

1. Pertumbuhan yang utuh terjadi sedikit demi sedikit
2. Kesatuan yang utuh ini bersifat tidak terduga (*unpredictable*), hal ini terjadi karena setiap interaksi antar komponen yang bersifat sedikit demi sedikit itu akan menghasilkan sesuatu yang tidak terduga.
3. Keutuhan ini bersifat koheren, merupakan suatu kesatuan yang tidak terbagi-bagi.
4. Ada suatu perasaan yang mendalam terlibat di dalam setiap proses pertumbuhannya.

Menurut Alexander, kota-kota tradisional memiliki keempat unsur di atas dalam proses pertumbuhannya sementara tidak demikian halnya dengan kota-kota modern. Ia berpendapat bahwa kota-kota modern tidak berkembang secara utuh sama sekali, walaupun kota-kota modern itu bertumbuh perlahan dan sedikit demi sedikit, karakteristik dari unsur terkecilnya tidak berkontribusi pada pertumbuhan secara keseluruhan sehingga ada kemungkinan bahwa pertumbuhan yang hanya bersifat sepotong ini berujung pada terjadinya *chaos*. Ia juga menyatakan bahwa pertumbuhan kota modern dapat diduga dan cenderung dikontrol oleh konsepsi,

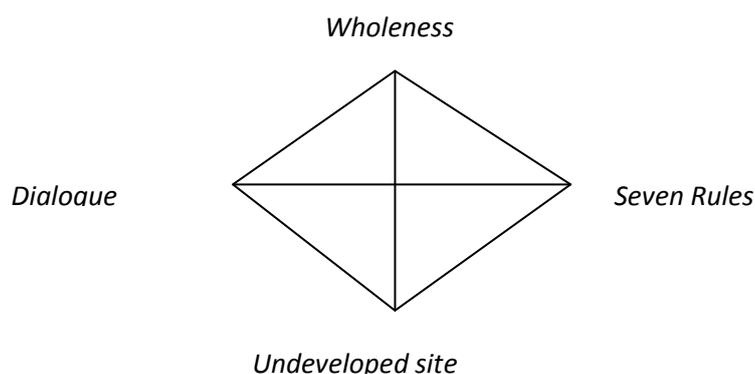
rencana, pemetaan dan skema. Semua perencanaan ini tidak memiliki kapasitas untuk memotori suatu pertumbuhan yang utuh kecuali sesuatu yang dipaksa bertumbuh secara utuh namun bersifat *artificial* (Alexander 1987).

Teori baru yang diajukan oleh Christopher Alexander ini mencerminkan keinginan untuk menciptakan lingkungan perkotaan yang sesuai kebutuhan dan harapan penghuninya. Hal ini sangat khas seperti idealisme yang menggemakan pada periode tahun 1960-1970an yang berupaya memperbaiki lingkungan perkotaan berdasarkan kata kunci ***organic, wholeness, dan centering*** (Cole 1989, 134). Pada suatu tahap tertentu aturan proses desain terkait dengan pemikiran developer, hal ini mungkin terjadi karena sifat *wholeness* dan *centeredness* lebih intuitif ketimbang terdefinisi dan terukur (Cole 1989, 134). Esensi teori ini sebetulnya adalah pernyataan tentang pentingnya untuk memiliki aturan yang mengatur pengambilan keputusan pada semua level pembangunan lingkungan binaan. Menurut Alexander pengaturan pengambilan keputusan ini memungkinkan bila diberlakukan '*single overriding rule*' yang memiliki tujuan utama untuk menciptakan keutuhan dalam lingkungan binaan (Alexander 1987). Disamping aturan utama tersebut, Alexander juga menyatakan 7 aturan yang perlu diperhatikan untuk menjaga keutuhan proses yaitu: *Organic growth of wholes, personal visions of designers public space, roads, building lay out and construction, formation of centers* (Alexander 1987).

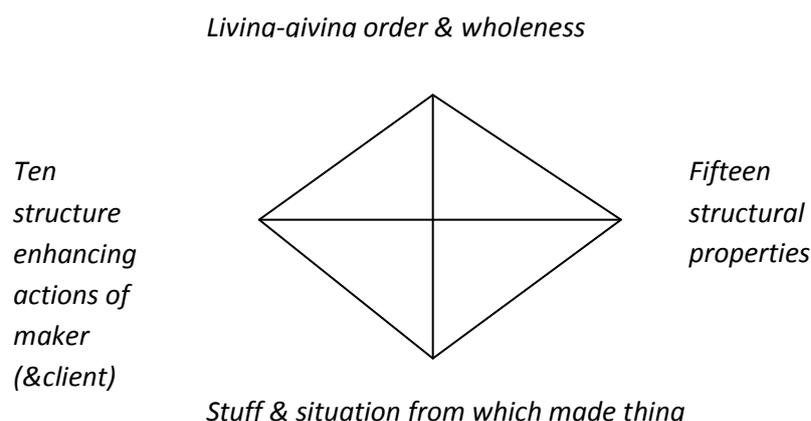
Dalam tulisannya *The Nature of order*, Alexander memberikan pendekatan dan proses yang dapat memfasilitasi '*wholeness*' atau 'keutuhan' yang dimaksudkan dalam teorinya. Terdapat lima belas karakteristik struktur yang harus diperhatikan kembali untuk membentuk suatu keutuhan serta sepuluh tindakan yang mampu meningkatkan kehidupan dan keutuhan dari struktur. Lima belas karakteristik struktur yang dimaksudkan oleh Alexander adalah: ***Levels of scales, strong centers, boundaries, alternating repetition, positive space, good shape, local symmetries, deep interlock and ambiguity, contrast, gradients, roughness, echoes, the void, simplicity and inner calm, not separateness*** (Alexander and Center for Environmental Structure 2002). Kelimabelas karakteristik struktur ini dapat digunakan untuk mendefinisikan sebuah keutuhan dalam berbagai objek, khususnya dalam hal ini adalah lingkungan perkotaan. Sedangkan tindakan yang dimaksudkan

oleh Alexander dapat meningkatkan struktur tersebut adalah: Adaptasi yang bertahap, setiap langkah mendukung peningkatan secara keseluruhan, selalu membentuk pusat-pusat, memperkenankan langkah-langkah yang memungkinkan **pengembangan** bahkan order yang sudah paling *fit* sekalipun, menciptakan **keunikan** dimana-mana, bekerja untuk mengerti **kebutuhan klien dan pengguna**, membangkitkan dan dipandu oleh perasaan mendalam tentang keutuhan, menemukan order geometris yang seragam, memunculkan bahasa bentuk, selalu **mempertahankan kesederhanaan** untuk tetap koheren dan murni (Alexander and Center for Environmental Structure 2002).

Dalam keempat unsur *tetrad* di atas, keempatnya tidak terlepas, saling terkait, bahkan saling mempengaruhi satu sama lainnya.



Bagan 1. Teori Urban sebagai Proses Desain dari Alexander (Seamon 2006, 9)



Bagan 2. Making as an activity of creating life: Alexander's nNature of Order as tetrad (Seamon 2006, 12)

Pendapat dari Besim S. Hakim yang mengadakan pengamatan pada kota-kota di Timur Tengah dan Afrika Utara menganggap bahwa '*overriding rule*' dari Christopher Alexander tidak tajam dan agak samar. *Overriding rule* memang penting, namun yang perlu mendapat perhatian adalah bahwa '*goals*' harus didasarkan pada tata nilai dan etika yang berlaku pada tempat dengan latar belakang keagamaan tertentu. Jadi ia menyatakan bahwa konteks yang mungkin bisa mendasari suatu *overriding rule* yang lebih tajam bisa saja dikaitkan dengan budaya, adat istiadat, dan kepercayaan setempat (Hakim 1991). Pendapat ini mungkin perlu mendapat perhatian khususnya pada perkembangan kota-kota yang memiliki latar belakang budaya maupun adat istiadat yang dalam sejarahnya sangat berperan membentuk lingkungan perkotaan dan kemudian kembali membentuk masyarakatnya.

Beberapa upaya untuk menjembatani relasi antara perencana dan masyarakat pengguna adalah melalui perencanaan yang bersifat partisipatif. David Walters dalam bukunya *Designing Community* mendeterminasikan keterkaitan antara aktivitas pembentukan tempat secara fisik dan isu yang lebih lanjut mengenai sosial dan budaya (Walters 2007, x).

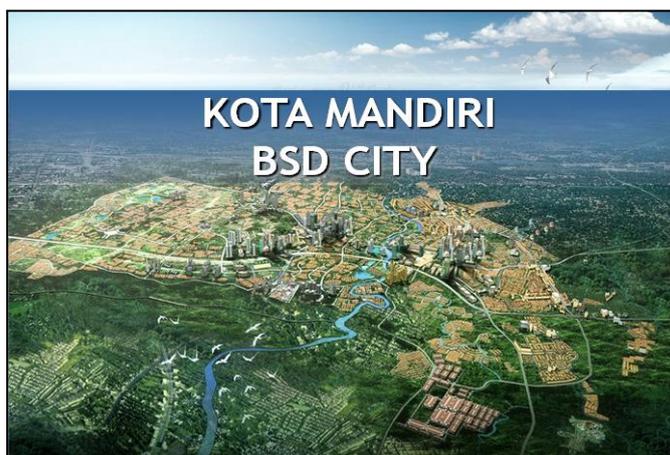
2.8 PERENCANAAN DAN PEMBANGUNAN KOTA BARU DI INDONESIA

Suyono membedakan kota baru berdasarkan fungsinya yaitu kota baru yang dibangun untuk kepentingan pusat pemerintahan atau ibu kota negara, kota baru yang dibangun untuk menunjang eksplorasi sumberdaya alam tertentu, kota baru untuk menunjang kegiatan pendidikan maupun industri, juga kota baru yang dibangun dengan alasan umum yaitu membantu mengatasi masalah kepadatan dan kualitas hidup di kota induk (Suyono). Pembangunan kota baru di Indonesia sejak merdeka, diutamakan untuk ibukota provinsi dan kabupaten. Pengembangan kota baru setelah tahun 80-an dimulai oleh pihak swasta yang mengembangkan kawasan baru di sekitar kota induk yang sudah ada. Kota-kota ini merupakan kota industri maupun kawasan perumahan skala besar yang ditujukan untuk mendukung kota-kota induk. Permasalahan yang muncul adalah arah perkembangan fisik dari kawasan penghubung yang tidak jelas dan tidak teratur.

2.8.1 Fenomena Pembangunan Kota Baru Di Indonesia

Dalam tulisannya mengenai 'Kota Ideal', Dr.-Ing. Jo Santoso menuliskan tentang adanya bias dalam konsep-konsep pembangunan kota yang dilakukan berdasarkan preseden kota yang sudah pernah dibangun sebelumnya. Upaya membangun ibukota baru misalnya, seringkali dilakukan meskipun beberapa upaya membangun kota baru untuk menjadi ibukota tidak terlalu berhasil (Santoso 2009). Indonesia juga beberapa kali melakukan perencanaan kawasan baru untuk dijadikan sebagai ibu kota dalam skala yang berbeda-beda. Presiden Soekarno misalnya pernah merencanakan pembangunan Palangkaraya sebagai ibu kota negara. Banjarbaru di Kalimantan Selatan juga merupakan kota yang direncanakan sebagai ibu kota provinsi. Beberapa isu perencanaan kawasan baru sebagai ibu kota atau pusat pemerintahan pernah direncanakan juga di Jonggol Jawa Barat dan Kota Tiga Raksa Banten yang sampai saat ini masih belum mencapai tujuan yang direncanakan awalnya.

Kota mandiri Bumi Serpong Damai dibangun mulai tahun 1989. Kota ini dirancang sebagai *self-contained city* sehingga dapat mandiri ditinjau dari berbagai aspek. Tujuan pembangunan BSD sebagai kota mandiri sudah dicanangkan sejak awal pembangunannya seperti yang dikutip oleh Arifin dan S. Dillon dari Buku Data dan Penjelasan Proyek Kota Baru BSD. BSD dibangun untuk memberikan solusi urbanisasi, penciptaan keseimbangan sosial, berwawasan lingkungan, dan pemenuhan fasilitas untuk berbagai aktivitas kota (Soegijoko et al. 2005, 2:258). Setelah lebih dari dua dekade pembangunannya, BSD mampu memenuhi kebutuhan untuk aktivitas yang sifatnya masih terbatas pada lingkungan hunian.



Kota baru yang dibangun dengan intensi untuk menjadi kota mandiri cenderung masih menjadi sekedar pendukung kota induk melalui penyediaan sarana perumahan. Kota baru yang tidak mandiri tidak hanya masih membebani kota induk, melainkan juga membutuhkan sarana penghubung bagi komuter yang setiap hari menempuh jarak tidak sedikit untuk mencapai tempat aktivitas di pusat kota induknya. Kota baru sesungguhnya akan mampu menjadi kota mandiri bila memenuhi syarat-syarat tertentu yang memungkinkan kota tersebut menjadi motor penggerak aktivitas serta menjadi daya tarik bagi pendatang atau pengguna baru untuk beraktivitas di dalamnya. Untuk itu dibutuhkan suatu keselarasan antara intensi pihak yang membangun kota baru dengan ekspektasi dari masyarakat pengguna dari kota baru tersebut. Keselarasan ini memungkinkan untuk ditelaah lebih lanjut melalui pengamatan pada struktur kota yang secara umum digunakan untuk merancang kota baru dan kemudian dimanfaatkan oleh masyarakat yang menjadi penggunanya.

Pada kenyataannya kota baru yang dikembangkan di wilayah metropolitan sampai saat ini lebih ditujukan kepada usaha untuk memenuhi kebutuhan tempat tinggal dengan kualitas dan lingkungan yang lebih baik bagi kelompok masyarakat yang mempunyai daya keterjangkauan untuk memperolehnya daripada sebagai suatu sumberani tandingan untuk membelokkan tujuan peminat imigrasi ke kota besar (Sujarto 1990, 353). Pembangunan beberapa kota baru yang dimulai dengan pembangunan kawasan perumahan skala besar seringkali tidak dapat berfungsi secara efektif. Hal ini ditunjukkan dengan rendahnya tingkat okupansi dari perumahan yang dibangun. Sujarto mengemukakan bahwa konversi lahan pertanian efektif menjadi kawasan perumahan merupakan satu masalah tersendiri berkaitan dengan penciptaan lapangan pekerjaan di samping konflik ekosistem yang terjadi akibat semakin berkembangnya wilayah terbangun (Sujarto 1990, 354). Hal yang sama juga dikemukakan oleh Alexander Garvin dalam bukunya *The American City: However, in believing that new towns-in-town could provide attractive alternative residential neighborhoods and enhance the quality of life in adjacent areas. To do so, they must be conceived as more than oversize housing projects with the minimum necessary overlay of community facilities* (Garvin 2002, 370).

Kebijakan pembangunan kota baru selayaknya ditujukan bukan sekedar untuk menanggulangi kekurangan perumahan di kota-kota besar melainkan juga diupayakan untuk menjadi pusat-pusat pertumbuhan baru. Upaya menjadikan kota baru sebagai tujuan yang memiliki daya tarik bagi pendatang juga diusulkan oleh Garvin sebagai salah satu strategi perencanaan dari sebuah kota baru¹⁰.

Beberapa masalah pokok dalam pembangunan kota di Indonesia dirumuskan oleh Dr.-Ing. Jo Santoso sebagai dasar pendefinisian dari ciri-ciri kota ideal. Adapun keempat masalah pokok tersebut adalah antisipasi proses urbanisasi, fungsi kota sebagai *agent of development*, tekanan kekuasaan politik dan ekonomi global, perubahan sistem ekologis baik lokal maupun global. Antisipasi proses urbanisasi berakar pada penyediaan ruang hidup yang berkualitas bagi masyarakat kota yang bertumpu pada distribusi pemanfaatan sumber daya dengan adil. Kota dapat berfungsi sebagai *agent of development* pada saat ia mampu menjadi lokomotif perkembangan Indonesia dengan kesatuan *urbanity*-nya.

Penelitian mengenai bagaimana sebuah kota baru mampu mandiri dalam arti menjadi pusat aktivitas dan memiliki daya tarik bagi pendatang terutama di Indonesia masih belum menajam hingga pada solusi tentang bagaimana seharusnya membangun sebuah kota baru yang mampu menjadi generator aktivitas. Pengalaman membangun kota baru di Indonesia salah satunya dapat dipelajari dari Kebayoran Baru. Kebayoran Baru adalah sebuah kota satelit dengan prinsip *Garden City* yang merupakan sebuah konsep kota baru yang dirancang untuk mendukung kota Jakarta. Kebayoran Baru meskipun hanya direncanakan sebagai kota satelit, dapat dikatakan cukup mandiri pada masanya, dengan keseimbangan pemanfaatan lahan, keragaman jenis hunian, dan pembangunan beberapa kantor pemerintahan serta fasilitasnya.

2.8.2 Kebijakan Pembangunan Kota Baru Di Indonesia

Pengembangan sebuah kota baru memiliki kaitan yang sangat erat dengan perekonomian dan kebijaksanaan pembangunan kota dari Negara mana kota baru

¹⁰ *They must be transformed into destinations that can attract the additional users. Then they will support the amenities that a city could not otherwise afford to install or continue to maintain. Most important if considered as the strategic citywide investment, they can enhance...the very character of city life* (Garvin 2002, 370).

tersebut dikembangkan (Sujarto 1991, 12). Kaitan ini dapat dilihat pada beberapa Negara yang memiliki kebijakan berbeda dalam perencanaan dan pengelolaan kota baru. Inggris yang menganut *mixed economic system* melakukan pembangunan kota baru yang ditangani oleh sektor swasta dengan pengawasan, pengendalian dan perencanaan yang disusun oleh pemerintah. Berbeda dengan Amerika yang menganut sistem perekonomian bebas yang tergantung pada 'mekanisme pasar'. Sistem ini memungkinkan seluruh perencanaan dan kendali berada di bawah wewenang sektor swasta yang tentunya akan sangat berorientasi pada profit. Negara sosialis yang menganut sistem perekonomian terpusat mengembangkan kota baru yang diselenggarakan sepenuhnya dengan wewenang dan otoritas pemerintah pusat.

Penyelenggaraan kota baru di Indonesia dapat dikatakan lebih banyak mengadaptasi sistem dari Eropa. Berbeda dengan yang proses penyelenggaraan kota baru di Inggris, Indonesia belum memiliki badan yang mengatur secara khusus penyelenggaraan kota baru ini. Kota baru yang dikembangkan di Indonesia sejak tahun 1950-an secara otomatis dilakukan oleh pemerintah daerah (Soegijoko et al. 2005, 2:365). Penyelenggaraan kota baru di Indonesia dilakukan atas pengawasan pemerintah dengan dukungan investasi pihak swasta. Proses perencanaan kota baru dapat dilakukan dengan dua cara bergantung pada pihak pemrakarsa sebuah kota baru. Proses perencanaan yang diprakarsai pemerintah diawali dengan penyusunan RTRW (Rencana Tata Ruang Wilayah)¹¹. Proses juga dapat diprakarsai oleh pihak swasta sebagai pengembang yang mengajukan usulan karena telah memiliki lokasi tertentu¹². Perencanaan kota baru baik yang diprakarsai pemerintah maupun oleh pengembang selalu melakukan perumusan fungsi yang baru kemudian dikembangkan lagi dengan melalui proses telaah yang lebih spesifik.

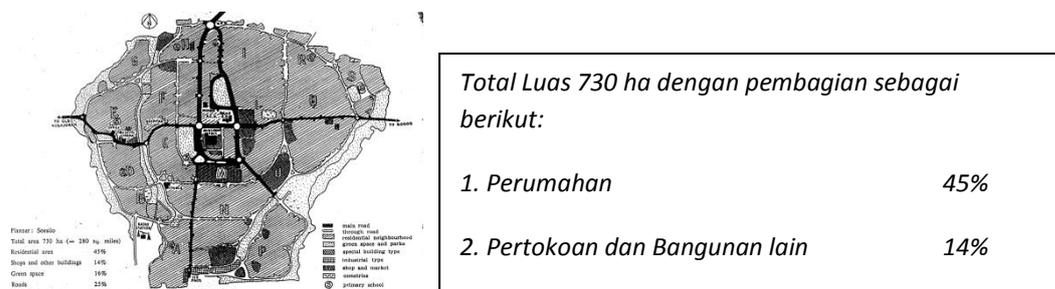
Dari telaah mengenai kebijakan dan diagram proses perencanaan kota baru di Indonesia, terlihat bahwa perencanaan masih terbatas pada hal-hal umum yang bersifat sangat fisik. Perencanaan ruang terbatas pada fungsi umum yang mendefinisikan tempat berdasarkan fasilitas-fasilitas dasar yang dibutuhkan kota.

¹¹ Lihat lampiran Proses Perencanaan Kota Baru Berdasarkan RTRW.

¹² Lihat lampiran Proses Perencanaan Kota Baru Berdasarkan Lokasi Tertentu

2.8.3. Peran Linkage Struktural Kota dalam Pertumbuhan Kebayoran Baru

Kebayoran Baru pada awalnya direncanakan sesuai dengan konsep *garden city* dengan pola organik dan penempatan taman serta jalur hijau yang tertata dengan baik, konsistensi hirarki jalan dan peruntukan lahan disusun dengan jelas mulai dari Blok A hingga Blok S. Di dalamnya terdapat lingkungan perumahan, perkantoran dan komersial, serta industri milik pemerintah dengan ruang terbuka hijau mencapai 16% (Dewi 2006, 1).



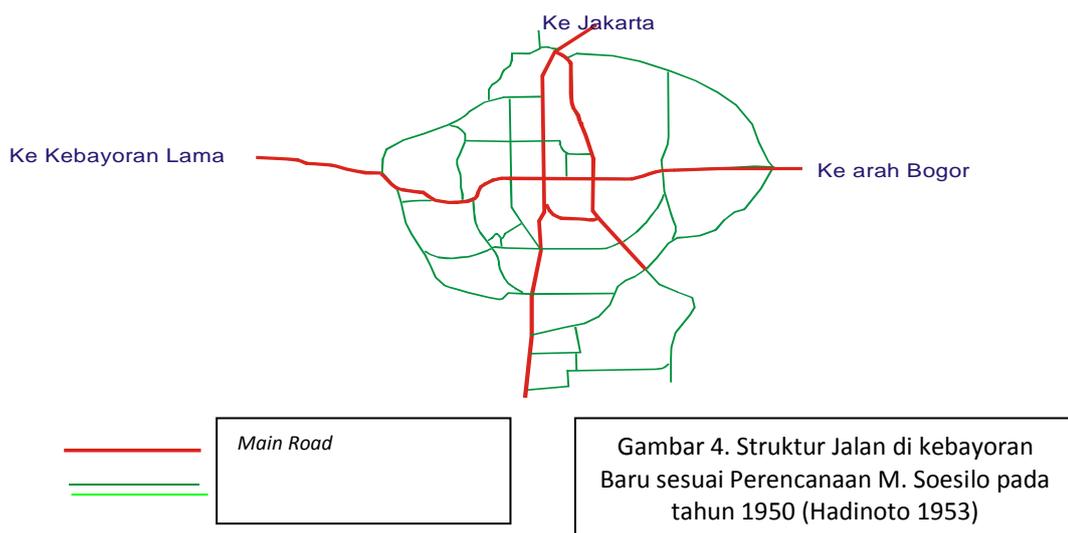
Gambar Peruntukan Lahan dalam Perencanaan Kota Kebayoran Baru (Hadinoto 1953, 2)

Kota Satelit Kebayoran baru direncanakan pada tahun 1948 akibat pertumbuhan Jakarta yang semakin pesat. Pertumbuhan pesat yang melatarbelakangi perencanaan kota ini mengakibatkan berbagai permasalahan kota terutama pada sektor perumahan. Pemerintah kemudian merencanakan sebuah kota satelit berdasarkan konsep Garden City.

Permasalahan yang lebih kurang sama juga terjadi di Jakarta. Pertumbuhan yang pesat diantisipasi dengan mendirikan sebuah kotabaru. Kota baru Kebayoran yang direalisasi pada awal tahun 1950-an direncanakan dengan baik untuk menampung fungsi-fungsi yang dipersiapkan mulai dari permukiman, perbelanjaan, perkantoran dan fasilitas sosial lainnya.

Pada periode RI, pelaksanaan pembangunan beralih ke tangan Kementerian Pekerjaan Umum, yang kemudian membentuk Pembangunan Khusus Kebayoran (PCK). Ternyata sejalan dengan pertumbuhan kota Jakarta selanjutnya maka Kebayoran Baru tidak mampu mandiri menjadi kota satelit melainkan menyatu

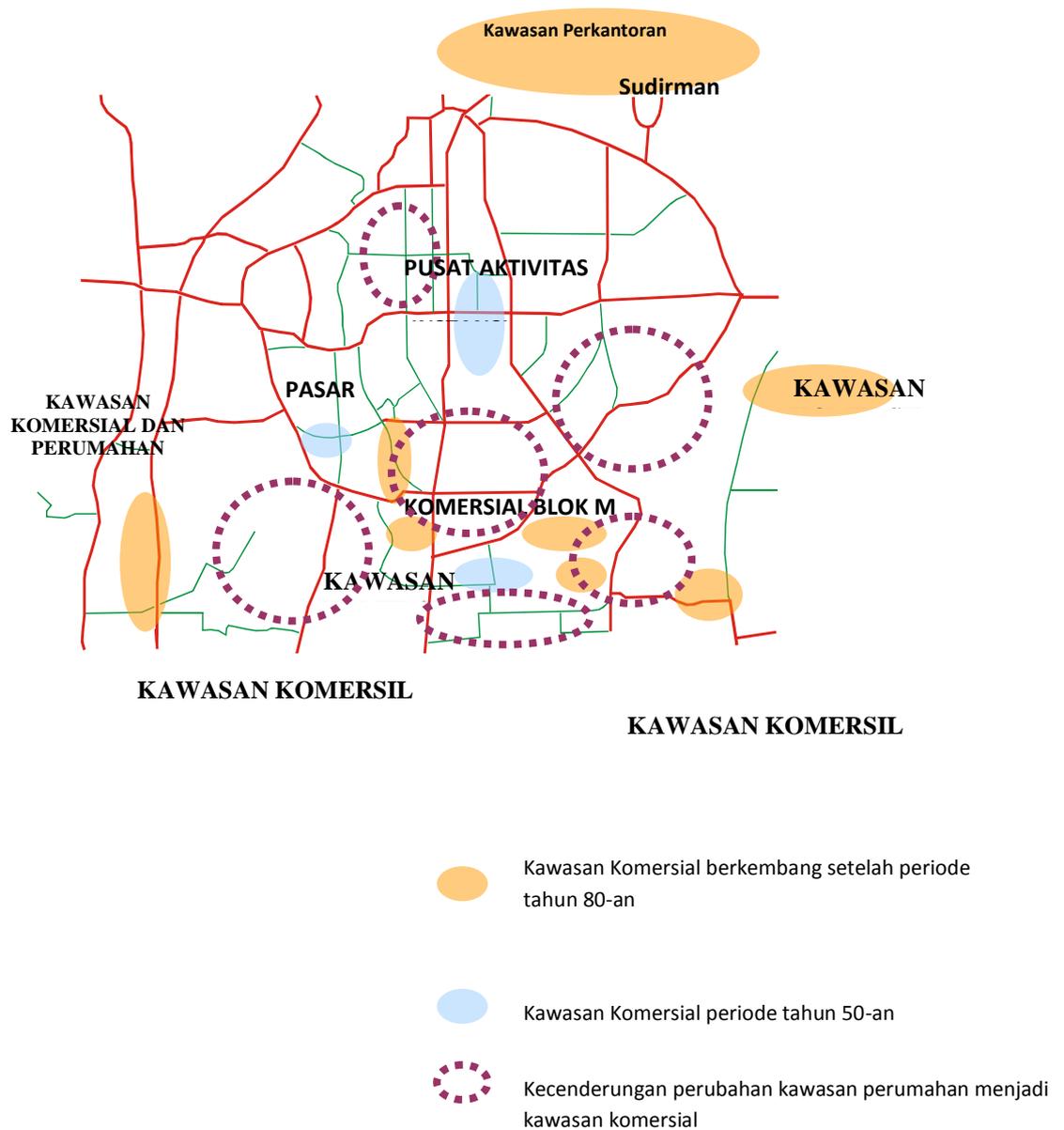
dengan kota induk yaitu Jakarta meskipun ditempatkan seorang Wedana sebagai pimpinan daerah.. Jalan penghubung antara Kebayoran dengan kota induk berkembang menjadi koridor komersial utama. Pertumbuhan koridor Thamrin Sudirman juga berpengaruh pada perkembangan kawasan Kebayoran Baru. Beberapa lingkungan di Kebayoran Baru berubah sejalan dengan pertumbuhan kawasan menjadi salah satu kawasan komersial. Pada perencanaan terdahulu, M. Soesilo mengklasifikasikan jalan menjadi tiga jenis yaitu *Main Road* (Jalan Utama), *Through Road* (Jalan Penghubung), dan Jalan Lingkungan Perumahan. *Main Road* merupakan jalan utama yang menghubungkan Kebayoran dengan daerah lain di sekitarnya, yaitu jalan Sisingamangaraja di utara menghubungkan dengan Jakarta, ke arah timur jalan Mongisidi menghubungkan dengan jalan ke arah Bogor.



Struktur jalan sesuai perencanaan M. Soesilo

Pertumbuhan Kebayoran Baru yang terus meningkat membentuk struktur kota yang lebih kompleks. Linkage struktural menjadi tulang punggung dalam pola pertumbuhan di samping pertumbuhan yang melibatkan baik elemen primer kawasan. Kebayoran memiliki beberapa elemen primer yang direncanakan dan dibangun sejak tahun 1950an dan hingga kini mampu bertahan baik secara fungsi dan fisiknya maupun yang hanya bertahan secara fungsi sedangkan bentuk fisik sudah banyak berubah. Elemen Primer yang bertahan secara fungsi dan fisik adalah bangunan pemerintah yang dapat dikategorikan sebagai bangunan monumental

seperti Flat milik PTIK dan gedung Kantor Kepolisian. Meskipun bangunan-bangunan ini bersifat monumental dan bertahan baik secara fisik dan fungsi, bangunan-bangunan ini tidak bersifat sebagai generator kawasan. Elemen Primer yang bertahan secara fungsi namun tidak fisiknya seperti area komersial Blok M meliputi berbagai gedung perbelanjaan yang ada di dalamnya justru mampu berfungsi sebagai generator yang menghidupkan kawasan di sekitarnya.



Gambar Elemen Primer dan *Ordinary Fabric* di Kebayoran Baru (Dewi 2006)

Melalui penelitian mengenai pertumbuhan Kebayoran Baru yang dilakukan pada tahun 2004-2006, ditemukan bahwa linkage struktural kota dan elemen primer tertentu mampu menjadi generator pertumbuhan. Ditemukan juga bahwa pertumbuhan aktivitas yang terjadi kemudian kembali mengubah bentuk elemen-elemen struktur kawasan dalam berbagai tingkatan. Perubahan yang terjadi mampu mengubah pola aktivitas melalui perubahan sifat publik dan privat, bentuk massa solid dan void ruang kota, serta skala dan proporsi dalam ruang kota. Telaah mengenai pertumbuhan Kebayoran Baru seperti yang diuraikan di atas sangat terbatas pada kajian fisik dalam kaitannya dengan pertumbuhan. Kajian yang lebih lanjut dapat dikaitkan dengan konteks budaya dan perilaku masyarakat dalam memanfaatkan ruang untuk beraktivitas.

BAB III METODE PENELITIAN

Proses penelitian akan dilakukan dengan metode berikut ini.

3.1 PENGUMPULAN DATA

Jenis data yang dikumpulkan adalah data kualitatif dan data kuantitatif. Teknik pengumpulan data yang digunakan adalah observasi lapangan, survey, studi dokumen/ literatur, wawancara terstruktur kepada penentu kebijakan, pengembang dan pengguna kawasan.

1. Observasi merupakan Merupakan suatu hasil usaha aktif yang dilakukan secara sistematis dan fokus dalam mengamati dan mencatat obyek studi/ fenomena / gejala-gejala fisik dll.
2. Wawancara merupakan teknik pengumpulan data yang digunakan peneliti (pewawancara) untuk mendapatkan informasi lisan. Teknik ini biasa dilakukan melalui bercakap-cakap dan berhadapan muka dengan orang yang dapat memberikan informasi kepada si peneliti (responden).
3. Wawancara merupakan teknik pengumpulan data yang digunakan peneliti (pewawancara) untuk mendapatkan informasi lisan. Teknik ini biasa dilakukan melalui bercakap-cakap dan berhadapan muka dengan orang yang dapat memberikan informasi kepada si peneliti (responden).

3.2 KAJIAN PUSTAKA

Kajian pustaka dilakukan sebagai berikut.

1. Studi literatur merupakan suatu proses pengkajian seluruh literatur, buku atau tulisan-tulisan, hasil penelitian sebelumnya, jurnal dan bentuk lain yang terkait dan yang sudah ada serta sah secara ilmiah sebagai acuan dan dasar pemikiran dalam proses penelitian.
2. Studi dokumen merupakan kegiatan pengkajian terhadap seluruh dokumen yang dapat menunjang keakuratan analisis dalam penelitian. Dokumen merupakan data yang dapat direkam dan atau disimpan untuk dimanfaatkan dalam proses analisis serta dapat menjadi wujud representasi

simbolik dari suatu obyek / peristiwa. Pengumpulan dan perekaman dokumen dapat berupa hasil wawancara, pengamatan, teks dari literatur, gambar, foto situasi, sketsa, simbol, dan lainnya, bertujuan untuk memahami problem dari konteks tertentu.

3.3 Pengolahan Data

Pengolahan data dilakukan sebagai berikut ini.

1. Klasifikasi dan dokumentasi data yaitu : Data yang telah dikumpulkan dipilih menjadi dua kelompok besar, yaitu data yang berkaitan dengan kualitas fisik arsitektural kawasan, data yang berkaitan dengan kondisi non fisik antara lain : peran serta pemerintah kota dan pengembang serta data yang berkaitan dengan kondisi sosial masyarakat pengguna.
2. Analisis data yaitu kegiatan suatu kajian yang dilaksanakan terhadap obyek studi sebagai kasus yang dipilih. Dalam penelitian ini direncanakan Kota Baru Bumi Serpong Damai di Tangerang dan Kota Jakarta sebagai kota induk. Dengan tujuan meneliti berbagai kondisi yang dinyatakan sebagai variabel penelitian, yang dilakukan secara spesifik dan mendalam.
3. Dalam penelitian ini, analisis data direncanakan untuk dilakukan dengan cara deskriptif kualitatif yaitu menggambarkan kondisi dari sudut pandang objektif terhadap bentukan kawasan fisik arsitektural kawasan penghubung dikaitkan dengan keberadaan kota baru dan kota induk. Pendekatan penelitian adalah pendekatan positivistik.
4. Melalui analisis yang dilakukan diharapkan dapat menemukan solusi terhadap permasalahan yang dimunculkan.

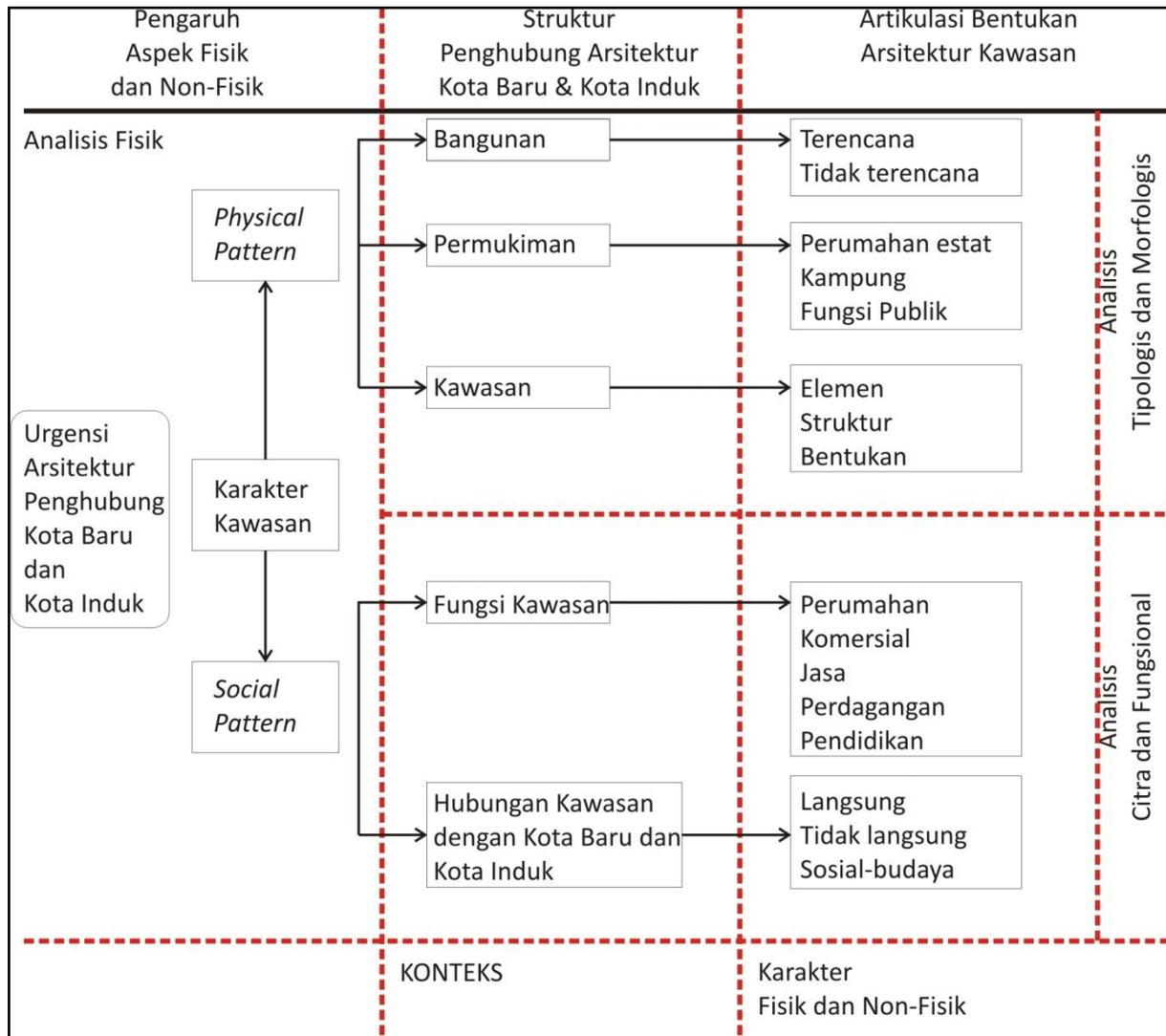
3.4 PENARIKAN KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

Selanjutnya setelah melakukan analisis terhadap seluruh data yang terkait, ditarik suatu kesimpulan sebagai temuan penelitian terhadap penataan fisik arsitektural kawasan penghubung kota baru dan kota induk. Penarikan kesimpulan tersebut harus memenuhi kelogisan mengenai penelitian yang telah dilaksanakan, artinya

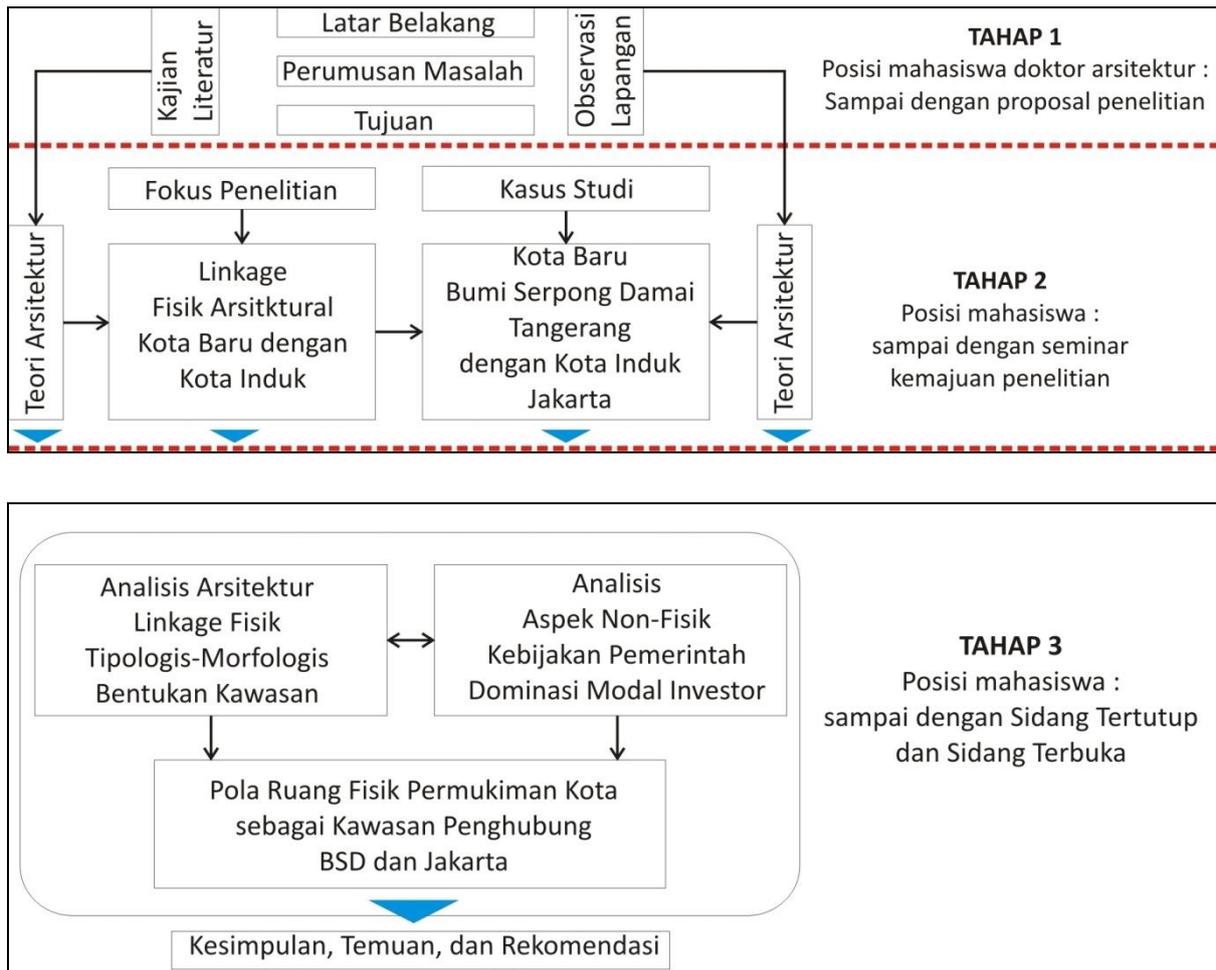
secara khusus berlaku bagi kasus yang diteliti melalui hasil analisis yang didapat.

3.5 SKEMA PENELITIAN

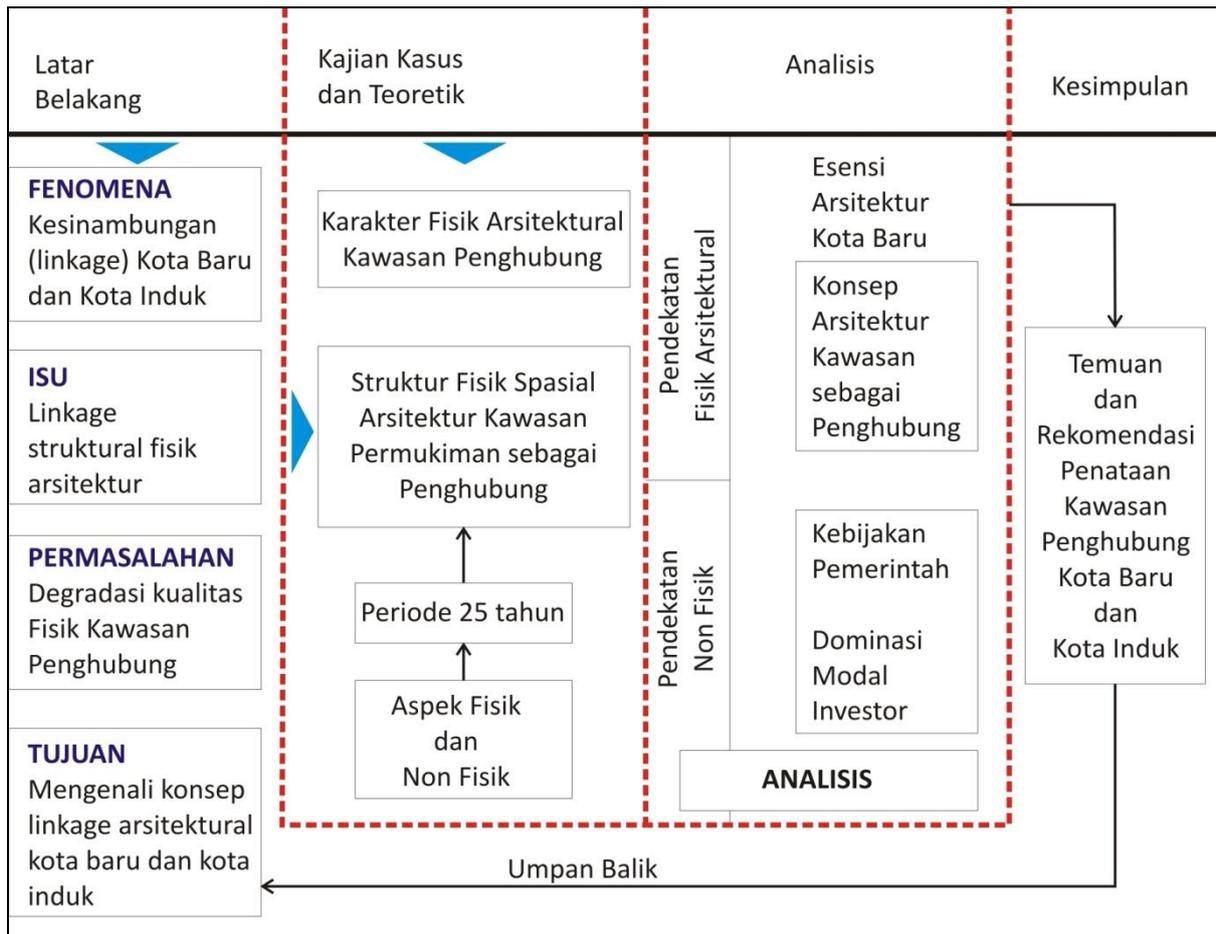
3.5.1 Pemikiran



3.5.2 Pentahapan dan Posisi Mahasiswa Doktor Arsitektur



3.5.3 Kerangka Metode, Teori dan Capaian



BAB IV JADWAL PENELITIAN

KEGIATAN	TAHUN PERTAMA – TAHUN 2013									
	MAR	APR	MEI	JUN	JUL	AGST	SEPT	OKT	NOP	DES
PERUMUSAN MASALAH										
TINJAUAN PUSTAKA										
PENETAPAN KASUS STUDI										
PENGAMATAN AWAL LAPANGAN										
PENGUMPULAN DATA AWAL										
PENETAPAN TEKNIK ANALISIS DATA										
PENGOLAHAN DATA AWAL										
REVIEW PROSES PENELITIAN AWAL										
PEMBUATAN LAPORAN TAHUN PERTAMA										

KEGIATAN	TAHUN KEDUA – TAHUN 2014									
	MAR	APR	MEI	JUN	JUL	AGST	SEPT	OKT	NOP	DES
PENDALAMAN TEORI KOTA BARU										
PENDALAMAN TEORI <i>LINKAGE</i> STRUKTURAL										

PENGUMPULAN DATA LANJUTAN DI LAPANGAN										
PENGOLAHAN DATA MENYELURUH										
ANALISIS DATA FISIK DAN NON FISIK										
MENGIKUTI SEMINAR TERKAIT (MIN 1KALI)										
PUBLIKASI PENELITIAN DI JURNAL INTERNASIONAL										
PEMBUATAN LAPORAN TAHUN KEDUA										

BAB V. HASIL DAN PEMBAHASAN

DRAFT MATERI UNTUK SEMINAR KEMAJUAN PENELITIAN DISERTASI ARSITEKTUR

BAB VI. KESIMPULAN DAN SARAN

AKAN DILANJUTKAN PADA TAHUN KETIGA

DAFTAR PUSTAKA

- Alexander, Christopher. 1987. *A new theory of urban design*. New York: Oxford University Press.
- Alexander, Christopher, and Center for Environmental Structure. 2002. *The nature of order : an essay on the art of building and the nature of the universe*. Book. 1, *The phenomenon of life*. Berkeley, Calif.: Center for Environmental Structure.
- Anon. *Pembangunan Kota Indonesia dalam Abad 21: Konsep dan Pendekatan Pembangunan Perkotaan di Indonesia*.
- Bennett, John G. 1987. *The Dramatic Universe: History Volume IV*. Claymont Communications.
- Cole, David B. 1989. "Review of *A New Theory of Urban Design* by Christopher Alexander; Hajo Neis; Artemis Anninou; Ingrid King." *American Geographical Society* 79 (1). *Geographical Review* (January): 3.
- Dewi, Julia. 2006. "Transformasi Morfologis Sebagai Dampak Penggabungan Tapak Dalam Perkembangan Kota Studi Kawasan Kebayoran Baru Jakarta". Bandung: Universitas Katolik Parahyangan.
- Douglas, Gordon C. C. 2012. "Cultural Expectations and Urban Development: The Role of 'Cultural Sensitivity' and 'Cultural Sincerity' in Local Growth Politics." *Sociological Perspectives* 55 (1) (March): 213–236. doi:10.1525/sop.2012.55.1.213.
- Fairfield, John D. 2003. "Private City, Public City: Power and Vision in American Cities." *Journal of Urban History* 29 (4) (May 1): 437–462. doi:10.1177/0096144203029004004.
- Hakim, Besim S. 1991. "Review *A New Theory of Urban Design* by Christopher Alexander; Hajo Neis; Artemis Anninou; Ingrid King." Blackwell Publishing on Behalf of Association of Collegiate School of Architecture, Inc 44. *Journal of Architectural Education* (February): 3.
- Hardiman, F. Budi. "Kota Dan Kata: Pergeseran Makna Sosial Kota" Indonesia.
- Kostof, Spiro, and Richard Tobias. 1999. *The city shaped : urban patterns and meanings through history*. Boston: Little, Brown and Co.
- Krier, Rob. 1979. *Urban space*. New York: Rizzoli.

Lefebvre, Henri. 1991. *The production of space*. Oxford, OX, UK; Cambridge, Mass., USA: Blackwell.

Lynch, Kevin. 1960. *The image of the city*. Cambridge [Mass.]: Technology Press ; MIT Press ; Massachusetts Institute of Technology.

Ririh, Natalia. 2012. "Siap-siap, 10 Kota Baru Bakal Dibangun!" Kompas, June 25.

[http://properti.kompas.com/read/2011/06/25/22351290/Siap-](http://properti.kompas.com/read/2011/06/25/22351290/Siap-siap.10.Kota.Baru.Bakal.Dibangun)

[siap.10.Kota.Baru.Bakal.Dibangun.](http://properti.kompas.com/read/2011/06/25/22351290/Siap-siap.10.Kota.Baru.Bakal.Dibangun)

Rossi, Aldo, Aldo Rossi, and Aldo Rossi. 1982. *The Architecture of the city*. Cambridge - Mass.& London: MIT Press.

Seamon, David. 2006. "Clarifying and Evaluating Alexander's Theory of Wholeness by Interpreting His Approach as a Tetrad of Activity" presented at the International Association for Environmental Philosophy Annual Meetings, October, Philadelphia.