

Adaptasi Bentuk dan Fungsi secara Pragmatis pada Hunian Kampung

DEWI PARLIANA

Jurusan Teknik Arsitektur Institut Teknologi Nasional
Email : dewiparlina@yahoo.com

ABSTRAK

Penelitian ini mengkaji mengenai bagaimana adaptasi bentuk bangunan yang terjadi pada koridor jalan arteri yang berbentuk lengkung dan miring. Hasil dari penelitian menunjukkan besarnya dampak terhadap bentukan arsitektur yang ditimbulkan oleh pembangunan jalan lingkar dalam (Lingkar Selatan) yang tidak mengikuti pola kawasan terbangun yang sudah ada. Kapling dan bangunan terpotong miring berubah menjadi bentuk-bentuk tidak beraturan, dan orientasi kapling terhadap jalan menjadi tidak tegak lurus. Konsolidasi lahan pascapembangunan jalan tidak dilakukan oleh Pemerintah, sehingga dengan bentuk-bentuk kapling yang tidak beraturan, masyarakat membangun rumah mereka kembali tanpa kaidah-kaidah arsitektur yang baik. Adaptasi bentuk bangunan yang dilakukan oleh masyarakat memperlihatkan kecenderungan pragmatis, yang berdampak kepada pemandangan yang tumpang tindih dan tidak teratur. Ketidakteraturan juga terbentuk oleh penetrasi perubahan fungsi dari hunian ke nonhunian (komersial) seperti bengkel, warung, dan lain-lain, yang merupakan konsekuensi logis dari pertumbuhan memita.

Kata kunci: Pembangunan jalan, kapling, adaptasi bangunan.

ABSTRACT

This research was conducted to observe building adaptation that occurred in a curved and tilted arterial road. This research showed the impact of road construction on buildings along a new road that does not conform to the existing pattern of its built up area. The construction of this corridor had resulted in land parcels of peculiar shapes with non-perpendicular axis toward the streets. Without proper land readjustment and consolidation, local people tend to adapt their buildings to these new shapes of land in a pragmatical way, often without complying to architectural rule and regulation. The result was a disorderly streetscape and overcrowding, which was then worsen by the penetration of economic activities to dwelling area as a logical consequence of ribbon developmen that follow.

Keywords: Road construction, land parcels, building adaptation.

1. PENDAHULUAN

Jalan lingkaran selatan dibangun pada pertengahan tahun 1980 sebagai *inner ringroad* yang melayani transportasi Kota Bandung bagian selatan. Transportasi kendaraan dari Bandung timur menuju Bandung barat dapat dicapai tanpa melalui arteri primer (Jalan Asia Afrika) di pusat kota. Jalan lingkaran merupakan jalan alternatif dalam memecahkan masalah perkembangan kota, dan berbentuk melingkar secara *radiacentric* sejajar dengan pusat kota.

Perubahan bentuk tapak/kapling akan menyebabkan perubahan bentuk dan tatanan massa. Pada perubahan seperti ini dikenal dengan istilah adaptasi bangunan. Yaitu penyesuaian bentuk dan tatanan massa bangunan terhadap perubahan bentuk dan ukuran tapak. Perubahan tapak/kapling dapat diakibatkan oleh pembelahan kapling atau penggabungan kapling, atau terpotongnya kapling oleh intervensi pembangunan jalan atau pembangunan lainnya.

Definisi adaptasi berasal dari bahasa latin *ad (to)* dan *adaptare (to fit)*. Dalam konteks adaptasi bangunan, adaptasi diambil untuk memasukkan pekerjaan-pekerjaan utama *to adjust* (penyesuaian diri), *reuse* (digunakan kembali) atau *upgrade* (meningkatkan) sebuah bangunan agar cocok dengan kondisi atau keperluan baru. Sebagian besar hasil industri konstruksi di dunia barat adalah hasil perbaikan dan adaptasi dari bangunan yang sudah ada. Dikemukakan juga bahwa proses adaptasi seluruhnya meliputi *inception, implementation, dan disposal* [1].

Prinsip-prinsip adaptasi bangunan menjelaskan kealamiahannya dan alasan-alasan dari *alteration (modify, change), conversion, extension* dan *rehabilitation* dari properti. Adaptasi dapat dibandingkan dengan *maintenance*, cabang utama dari manajemen pelaksanaan bangunan, isu dari *obsolescence, redundancy, dan vacant building* juga diketengahkan.

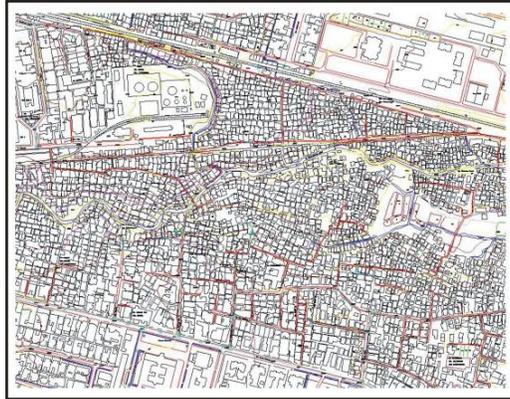
2. METODOLOGI PENELITIAN

Untuk mempelajari perubahan kawasan dipakai **pendekatan studi** a.) tipologi morfologi, yaitu metode yang mengamati fisik kota yang mengalami perubahan karena pembangunan jalan baru; b) Kota diamati dan dipandang dari sudut arsitektur yaitu mempelajari fenomena perubahan artefak dan ruang; c) Dalam mengamati perubahan struktur kawasan dapat digunakan pendekatan teori *figure ground, linkage, dan place*.

Metodologi penelitian yang dilakukan adalah dengan membaca fenomena yang terjadi di beberapa kasus bagian-bagian kota, khususnya pada transformasi kawasan-kawasan yang terkena intervensi pembangunan jalan baru. Karena penelitian ini juga merupakan penelitian kualitatif yang bertujuan untuk memberi penjelasan (*explanatory*), maka cara yang diambil dalam penelitian ini melalui penalaran induktif, yaitu memperoleh kesimpulan-kesimpulan umum dari sejumlah kasus tunggal. Pendekatan penelitian yang dipakai dalam melaksanakan penelitian ini adalah dengan *grounded theory*, yaitu jenis penelitian kualitatif yang mempunyai sasaran secara induktif menghasilkan sebuah teori dari hasil data-data yang didapat. Pada model penelitian ini peneliti membangun *substantive theory* yang berbeda dari *grand* atau *formal theory*.

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

Gambar 1 adalah Peta Kelurahan Samoja dan Kelurahan Cibangkong Kecamatan Batununggal sebelum terkena intervensi pembangunan Jalan Lingkaran Selatan (Laswi) pada tahun 1987. Kampung yang sangat padat ini diapit oleh Jalan Gatot Soebroto dan Jalan Ahmad Yani. Di Kelurahan Samoja terdapat lima RW yang terkena pembangunan jalan baru, yaitu RW 04, RW 05, RW 06, RW 07, dan RW 11 sedangkan di Kelurahan Cibangkong hanya satu RW.



Gambar 1 Peta Kampung Batununggal sebelum terbelah Jalan Laswi



Gambar 2 Peta garis dan foto udara Kampung Batununggal setelah terpotong Jalan Laswi

Pembangunan Jalan Laswi dilaksanakan pada tahun 1987, dimana sebelumnya telah dibangun Jalan Peta, Jalan Pelajar Pejuang, dan Jalan BKR. Status kepemilikan tanah yang terkena pembangunan jalan terdiri dari 3 status, yaitu tanah sewa yang disewa dari PT. KAI, yang berlokasi di sisi sebelah utara dan selatan rel kereta api, tanah milik Pemkot yang ditempati dengan sistem sewa juga, dan tanah milik adat yang berlokasi di sebelah selatan Sungai Cibunut.

Setelah terkena pembangunan jalan, kapling-kapling yang berstatus sewa pada umumnya tidak bermasalah. Tidak ada konflik yang melibatkan panitia pembebasan tanah dan penduduk karena status tanah milik PT. KAI, dan pada umumnya terjadi pergantian penghuni atau dipindahsewakan, sehingga terjadi pergantian penghuni terus menerus.

Dengan terbelahnya kampung oleh Jalan Laswi, kehidupan sosial warga setempat terpaksa berubah. Akses ke lokasi fasilitas sosial dan fasilitas umum menjadi terputus. Untuk mencapai sekolah dasar dan memperoleh air bersih, warga harus menyeberangi jalan raya yang volume kendaraannya padat, dan kecepatan kendaraannya tinggi, sedangkan sarana untuk menyeberang tidak disediakan. Sekolah Dasar terdapat 3 lokasi, satu berada di sebelah timur, sedangkan 2 buah lokasi berada di sebelah barat di RW 10, sehingga untuk mencapainya harus menyeberang. Kemudian sumber air bersih juga menjadi sulit dicapai, berada di sebelah barat yaitu di RW 11, demikian halnya juga dengan mesjid, dan ruang olah raga semuanya berlokasi di sebelah barat. Dari warga setempat diperoleh keterangan, sudah sering terjadi warga yang menyeberangi jalan tertabrak kendaraan dan meninggal dunia.

Sebagai contoh yang dialami oleh RW 06, dengan adanya pembangunan Jalan Laswi, RW tersebut menjadi terbelah dua, dan bergabung dengan Kelurahan Cibangkong. Tetapi statusnya secara administratif masih tetap merupakan bagian dari Kelurahan Samoja, KTP yang dimiliki penduduknya pun masih berstatus Kelurahan Samoja.

Bentuk-bentuk kapling yang terpotong jalan, menjadi tidak beraturan, dan beberapa mengalami penggabungan dan pembelahan, sebagian lagi mengalami konsolidasi lahan. Pola, sirkulasi jalan dan

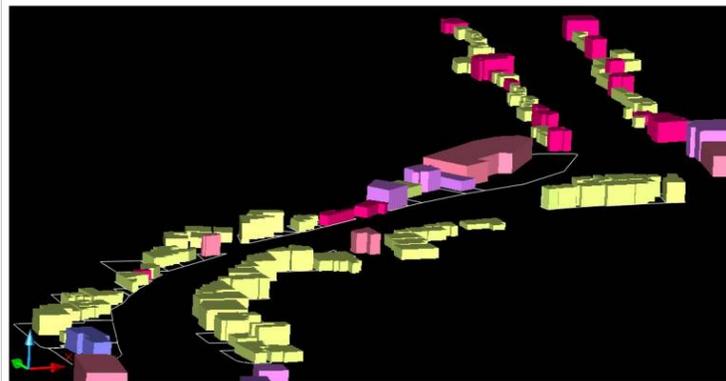
gang mengalami perubahan jalur, dan orientasi muka bangunan cenderung menghadap ke jalan baru, dan cenderung berubah jadi komersil.

3.1 Bentuk arsitektur pada koridor jalan kampung yang terbelah

Koridor Laswi adalah koridor yang bentuknya paling melengkung (bentuk S), di antara koridor lainnya di Jalan Lingkar Selatan. Dengan bentuk lengkung, Jalan Laswi memotong hunian kampung yang padat, dengan ukuran kapling yang kecil-kecil. Kapling yang berfungsi tetap sebagai hunian, dan berbentuk segitiga dan segiempat tidak beraturan, paling banyak ditemukan di Jalan Laswi ini. Status lahan yang pada umumnya sewa kepada PT. KAI dan Pemkot mengakibatkan setiap kapling diadaptasi secara pragmatis dengan bentuk bangunan mengikuti bentuk kapling yang tersisa, tata bangunan yang dihasilkan pada koridor menjadi tidak teratur dan tumpang tindih. Koridor Laswi membentuk koridor yang tidak tertata dengan baik, bangunan-bangunan miring terbentuk pada kapling-kapling kecil berbentuk tidak beraturan berfungsi sebagai hunian. Kepadatan sangat tinggi, dan bangunan diadaptasi pada kapling kecil tanpa sisa ruang.



Gambar 3 Foto udara tiga dimensi koridor Jalan Laswi



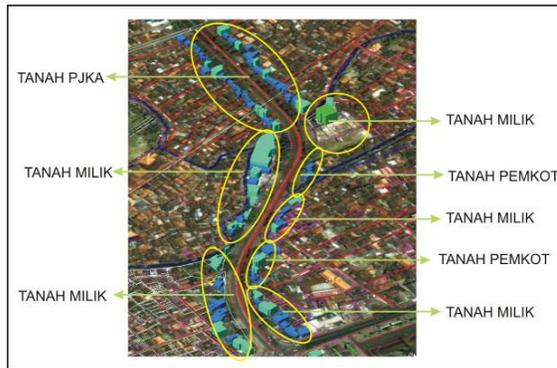
Gambar 4 Bentuk tiga dimensi massa bangunan koridor Jalan Laswi

3.2 Transformasi dan adaptasi fungsi dan bentuk bangunan

Adaptasi bangunan terjadi pada bangunan-bangunan yang mengalami transformasi tapak/kapling. Tingkat adaptasi dari beberapa kasus menunjukkan perbedaan-perbedaan. Hal ini disebabkan oleh variabel yang menentukannya, di antaranya adalah status tanah, tingkat transformasi bentuk kapling, tingkat ekonomi penghuni, dan tingkat dan skala perubahan fungsi.

Pada Jalan Laswi ini terdapat 3 status kepemilikan tanah, yaitu tanah hak milik KAI, tanah hak milik Pemkot, dan tanah hak milik pribadi (tanah adat). Melalui ketiga status tanah tersebut kemudian dilihat bagaimana adaptasi yang dilakukan penghuni pada fisik bangunan yang dipengaruhi oleh transformasi bentuk tapak, kemudian adaptasi yang dilakukan karena perubahan fungsi (penambahan dan pengurangan), dan adaptasi yang dilakukan secara pragmatis karena keterbatasan ekonomi.

Tingkat adaptasi terdiri dari 4 tingkat yaitu: rekonstruksi, stabilisasi, konsolidasi, dan pemeliharaan. Adapun lapisan-lapisan yang diintervensi yaitu: kapling, struktur, kulit, utilitas, interior, dan penghuni sebagai jiwanya. Melalui pengamatan kasus-kasus di bawah ini dicoba untuk dilihat bagaimana perbedaan adaptasi bangunan pada status tanah yang berbeda, dengan tingkat ekonomi yang hampir sama.



Gambar 5 Kelompok kepemilikan tanah



Gambar 6 Lokasi kasus-kasus adaptasi

Segmen Jalan Laswi dibagi 2 yaitu segmen utara yang pada umumnya status tanahnya milik KAI, dan segmen selatan yang status tanahnya campur yaitu hak milik dan milik Pemkot. Pada segmen utara kerusakan akibat intervensi pembangunan jalan tidak terlalu berat, bentuk jalan yang relatif lurus membelah dan memotong kapling-kapling menjadi bentuk-bentuk segiempat lagi. Akan tetapi pada segmen selatan, kerusakan yang terjadi akibat dari intervensi pembangunan jalan sangat besar. Hal ini disebabkan oleh bentuk jalan yang melengkung, sehingga membelah dan memotong kapling-kapling yang ada menjadi bentuk-bentuk yang tidak beraturan.

a. Bangunan rumah tinggal, warung dan salon (d)

Pemilik bangunan adalah Ibu Iyah yang merupakan penghuni lama sejak tahun 1960, dengan status tanah adalah hak milik, bangunan yang lama telah habis terkena dampak intervensi pembangunan jalan. Bangunan ini adalah bangunan baru yang selesai dibangun tahun 1990, sampai tahun 2006 telah berhasil menyelesaikan seluruh pembangunan dengan proses modifikasi yang terus menerus. Sejak dibangun kembali pada tahun 1990, sudah mengalami penambahan fungsi beberapa kali, di antaranya adalah warung, salon.

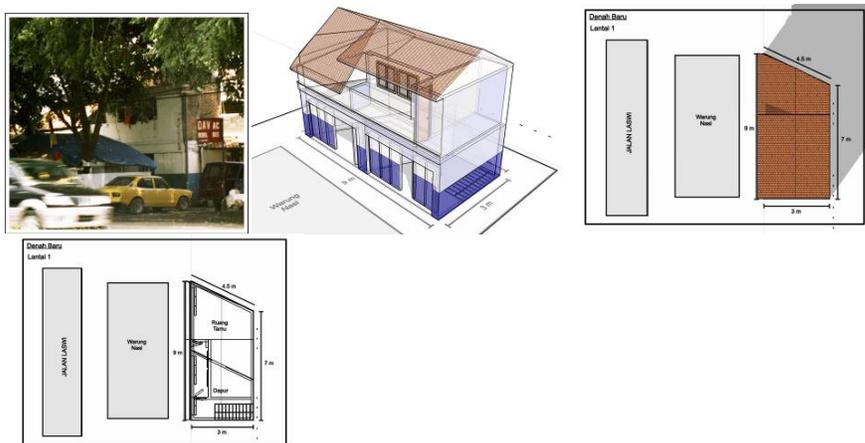


Gambar 7 Kasus adaptasi 1

Orientasi muka bangunan pada awalnya adalah menghadap ke timur, setelah dibangun Jalan Laswi kemudian menghadap ke barat. Perubahan bentuk kapling tidak drastis, karena kapling hanya terpotong lurus pada bagian belakangnya. Penyelesaian tata bangunan pada kapling cukup baik, dan tidak melanggar GSB yang telah ditentukan. Luas kapling awal adalah 120 m², kemudian menjadi 60 m², KDB melebihi ketentuan yaitu sekitar 80%, sedangkan ketinggian bangunan 1 lantai.

b. Bangunan rumah tinggal dan warung nasi.

Pemilik bangunan adalah Bapak Misran yang merupakan penghuni lama sejak tahun 1968, dengan status tanah milik Pemkot. Panjang kapling pada awal adalah 20 meter, kemudian akibat dampak intervensi pembangunan jalan menjadi 3 meter dengan lebar kapling 7 meter. Dengan sisa kapling yang berbentuk jajaran genjang, Bapak Misran membangun ke arah vertikal menjadi 2 lantai, dimana lantai 1 untuk ruang tamu dan dapur, dan lantai 2 berfungsi sebagai ruang tidur. Untuk mempertahankan fungsi awalnya yaitu rumah tinggal dan warung nasi, kemudian dibangun warung nasi nonpermanen pada ruang *setback* bangunan di pinggir Jalan Laswi ini. Penyelesaian yang pragmatis adalah solusi yang tidak dapat dihindari karena keterbatasan dana dan lahan.

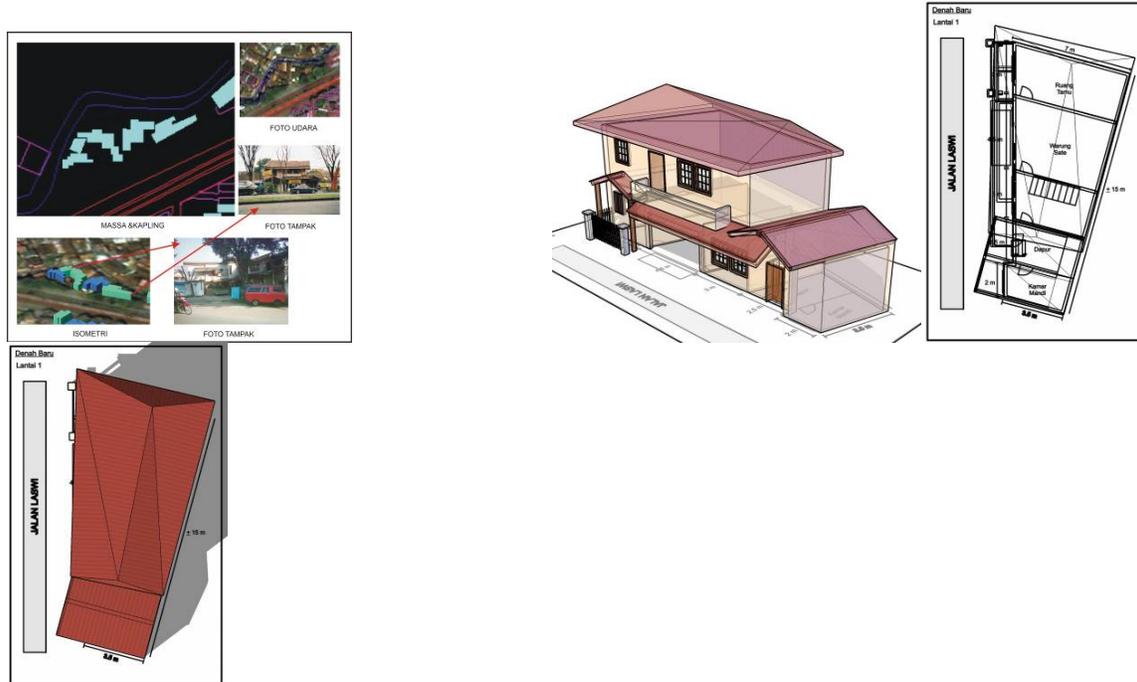


Gambar 8 Kasus adaptasi 2

c. Bangunan rumah tinggal dan warung sate (e)

Bentuk awal kapling adalah segiempat, setelah terpotong dari samping, bentuknya menjadi segiempat panjang terpancung. Rumah milik Bapak Komarudin ini sudah ditempati sejak tahun 1967, tadinya merupakan bangunan dari kayu, yang berfungsi sebagai rumah tinggal dan warung sate, dan setelah ada intervensi pembangunan Jalan Lingkar Selatan tetap menjadi rumah tinggal dan warung sate. Ganti rugi yang diperoleh dari pemerintah pada waktu itu (tahun 1985) adalah sebesar 16.000 rupiah per meter persegi. Orientasi muka bangunan pada awalnya ke arah timur laut, dan kemudian ke arah tenggara menghadap Jalan Laswi.

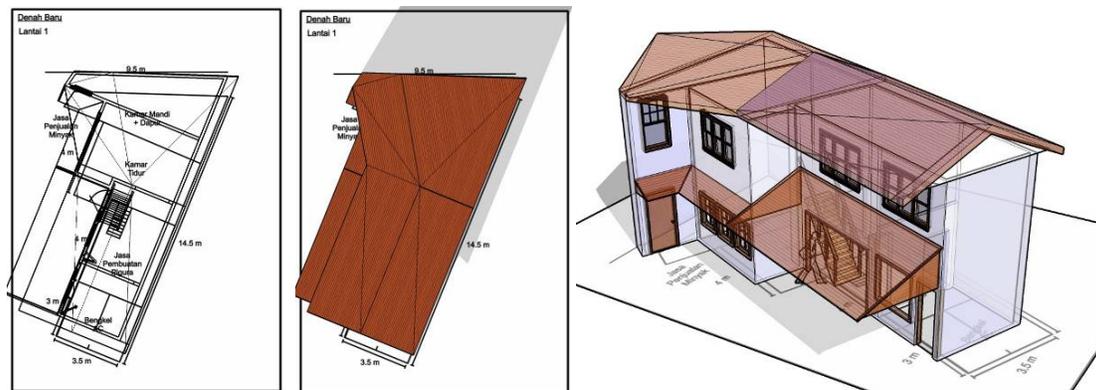
Adaptasi bangunan yang telah dilakukan oleh penghuni meliputi struktur, kulit bangunan, utilitas, dan interior. Bahan bangunan mengalami perubahan, dari dinding kayu menjadi dinding bata, dengan atap dari genteng. Bentuk yang berubah menjadi miring mengakibatkan adanya kesulitan dalam penyelesaian atap, yang lalu diselesaikan dengan cara yang unik seperti terlihat pada Gambar 9.



Gambar 9 Kasus adaptasi 3

d. Bangunan rumah tinggal dan toko pigura (f)

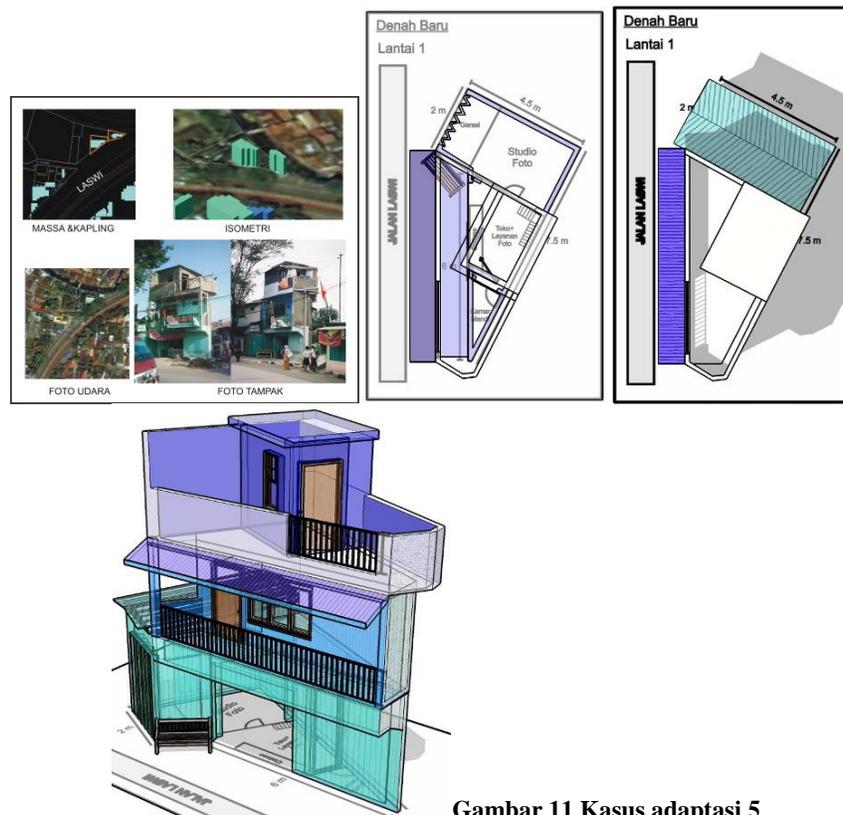
Bentuk awal kapling rumah Bapak Kundang ini adalah segiempat, dan setelah terpotong, menjadi berbentuk segiempat terpancung. Status tanah adalah hak milik, dan merupakan penghuni pertama sejak tahun 1945. Bangunan lama berbentuk segiempat berfungsi sebagai rumah tinggal, dan tidak mengalami pemotongan, bentuk bangunan sekarang berbentuk L, dengan fungsi tambahan yaitu toko pigura, depot minyak tanah, dan satu ruangan disewakan sebagai bengkel AC. Satu massa bangunan berfungsi sebagai hunian, dengan lantai 1 berfungsi sebagai dapur dan kamar mandi, dan lantai 2 berfungsi sebagai ruang tidur. Dengan bentuk bangunan L, maka masih tersedia ruang halaman depan di bagian muka bangunan, yang berfungsi sebagai tempat duduk-duduk konsumen toko pigura, dan konsumen bengkel AC mobil.



Gambar 10 Kasus adaptasi 4

e. Bangunan rumah tinggal dan studio foto (g)

Hasil wawancara dengan warga memperlihatkan bahwa kapling-kapling segitiga seperti ini sebetulnya milik Pemkot yang tidak dialihkan kepada pihak manapun, artinya bahwa pemiliknya adalah Pemkot. Pada saat pembebasan lahan, kapling-kapling ini berstatus sisa dan sudah diberi ganti rugi (dibeli). Dengan bentuk segitiga seperti ini Pemkot membiarkannya menjadi ruang terbuka, dan tidak dianjurkan untuk dibangun. Akan tetapi selang beberapa waktu kemudian, tiba-tiba ada pihak yang mengaku pemilik tanah tersebut, dan kemudian membangun bangunan segitiga ini. Tahap pertama dibangun satu lantai, kemudian 2 lantai, dan kemudian sekarang menjadi 3 lantai. Lantai pertama adalah *counter* foto, WC dan studio yang berbeda ketinggian, lantai 2 adalah ruang tidur, dan lantai ke 3 adalah dapur dan kamar mandi. Bangunan ini letaknya sangat strategis, dalam artian ia berada pada kelokan jalan, sehingga dari arah berlawanan sangat terlihat jelas.



Gambar 11 Kasus adaptasi 5

f. Bangunan rumah tinggal dan jual beli mobil (h)

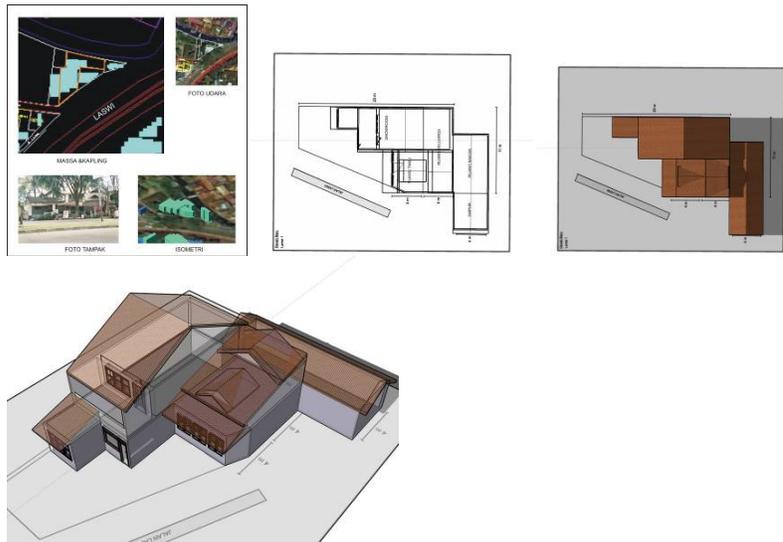
Bentuk awal kapling rumah Bapak Amir ini adalah L, dan kemudian setelah terpotong tetap berbentuk L yang terpancung. Merupakan penghuni pertama sejak tahun 1972, dengan status tanah hak milik. Orientasi muka bangunan ini tetap menuju arah selatan. Kapling ini telah mengalami 4 kali intervensi, yang mengakibatkan makin berkurangnya luas kapling, yaitu pertama dengan dibangunnya jalan gang di muka bangunan, sebagai prakarsa dari masyarakat RW tersebut; yang kedua adalah adanya program Prokasih pada sungai di bagian belakang kapling; yang ketiga adalah adanya intervensi pembangunan Jalan Lingkar Selatan yang memotong sebanyak 5 meter bagian muka kapling secara miring; dan yang keempat adalah adanya pelebaran gang sebagai proyek KIP dengan dibangunnya drainase dan pengaspalan gang di muka rumah.

Adaptasi bangunan yang telah dilakukan adalah antara lain struktur keseluruhan, yang disebabkan oleh kenaikan permukaan jalan 1 meter, sehingga menyebabkan bangunan ini tenggelam, dan akibatnya

harus meningkatkan permukaan lantai dan mengubah keseluruhan strukturnya. Lantai lama berada di bagian belakang bangunan, dengan halaman belakang berada 1 meter di bawah permukaan jalan. Jumlah lantai awal adalah 1 lantai, kemudian mengalami ekspansi vertikal menjadi 2 lantai. Fungsi awal bangunan adalah rumah tinggal sedangkan fungsi sekarang adalah rumah tinggal yang ditempatkan di lantai 2, dan tempat jual beli mobil, serta agen *voucher* di lantai 1.

Lokasi yang berada di kelokan jalan ini cukup menguntungkan untuk mencapai kapling, tetapi tempat ini merupakan kelokan tajam yang berjarak cukup dekat dengan simpang Jalan Gatot Soebroto, di mana kendaraan sedang memicu kendaraan dengan kecepatan tinggi sehingga sering terjadi kecelakaan yang sudah menewaskan orang kurang lebih 20 orang.

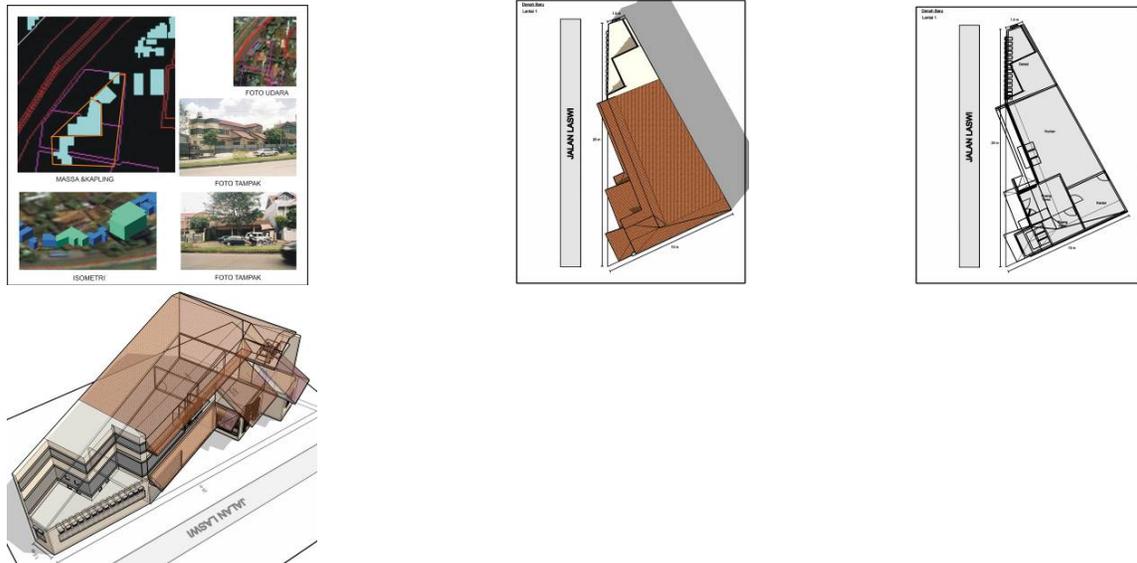
Diperoleh keterangan bahwa, izin bangunan/IMB dari pihak Pemkot tidak pernah diterbitkan pada bangunan-bangunan di sepanjang Jalan Laswi ini, walaupun status tanah sudah hak milik. Bila penghuni akan melakukan ekspansi, maka harus dilakukan ke arah vertikal, tanpa persetujuan atau pengawasan dari Pemkot. Sepertinya ada kelonggaran dan dispensasi bagi warga kawasan ini, yang selama ini telah mengalami kerugian. Kerugian berupa material, yaitu tanah, dan moril yaitu kenangan masa kecil bermukim di kampung, yang jauh dari bisungnya kendaraan, dan juga hilangnya sahabat dan kerabat karena tergusur.



Gambar 12 Kasus adaptasi 6

g. Bangunan Rumah Tinggal (i)

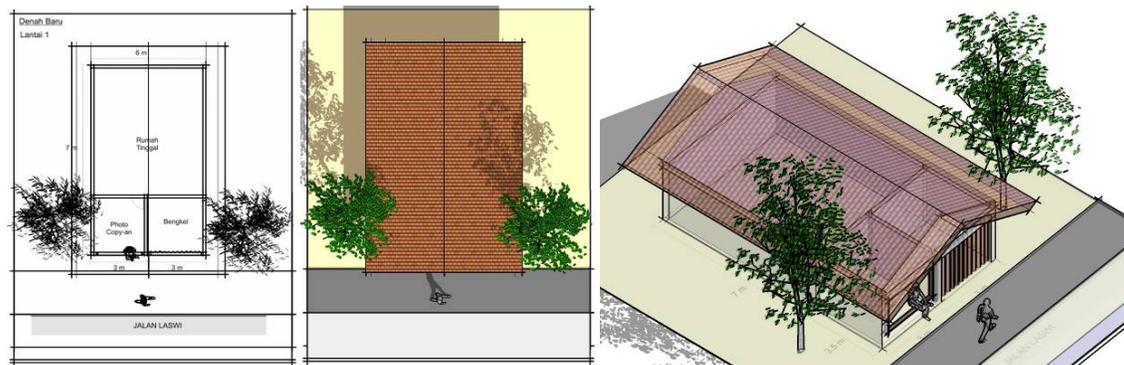
Bentuk awal kapling adalah segiempat (jajaran genjang), kemudian setelah terpotong menjadi berbentuk segitiga. Fungsi awal adalah rumah tinggal, fungsi kemudian tetap rumah tinggal ditambah dengan kantor konsultan hukum. Jumlah lantai awal satu lantai, kemudian menjadi 2 lantai. Adaptasi bangunan yang dilakukan oleh pemilik ke 4 ini meliputi struktur, kulit, utilitas, dan interior. Perubahan *layout* denah tidak terlalu banyak, karena pemilik sekarang membeli rumah tersebut dalam kondisi seperti ini. Penyelesaian desain bangunan ini sekarang, sesuai dengan konteks bentuk lahan, ada trap yang dirancang di bagian muka bangunan untuk menghindari bentuk segitiga, material yang dipilih juga berkualitas baik, serta warna tanah sesuai dengan bahan genteng.



Gambar 13 Kasus adaptasi 7

h. Bangunan jual beli mobil (j)

Bentuk awal kapling adalah segiempat, setelah terpotong tetap segiempat, luasnya berkurang 60% dari luas awal. Fungsi awal adalah rumah tinggal, sekarang menjadi tempat jual beli mobil. *Layout* denah tidak berubah sama sekali, hanya dinding-dinding pemisah dihilangkan untuk mendapatkan ruang yang lebih leluasa untuk menyimpan mobil. Selain itu halaman belakang ditutup dengan atap fiber, dan digabungkan dengan bangunan depan sehingga tidak terdapat halaman belakang.

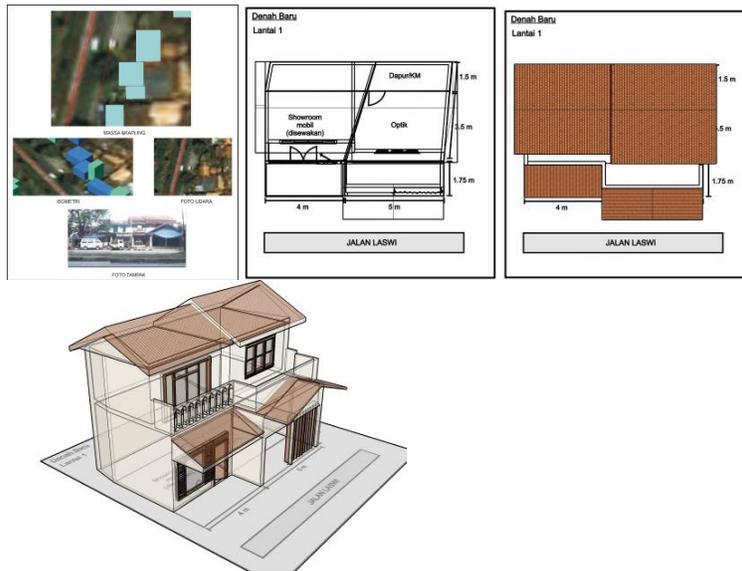


Gambar 14 Kasus adaptasi 8

i. Bangunan rumah tinggal dan optik (a)

Pemilik bangunan ini adalah Ibu Sri yang merupakan penghuni lama sejak tahun 1970, bangunan ini diwariskan oleh orangtuanya secara turun temurun, dengan status tanah milik KAI. Orientasi muka bangunan tidak mengalami perubahan, dan menambah fungsi dengan fungsi komersial yaitu optik dan *showroom* mobil. Akibat intervensi pembangunan jalan, telah kehilangan halaman muka, ruang tamu, dan ruang tidur 1 buah. Dengan luas lahan 7 X 9 meter, bangunan baru ini dibuat 2 bagian yaitu, bagian optik dan bagian *showroom* mobil (disewakan). Ekspansi dilakukan kearah vertikal untuk memperoleh ruang tidur (3 buah) dan ruang tamu.

Pada segmen utara Jalan Laswi ini, pembangunan Jalan Laswi memotong kapling-kapling dan bangunan dengan relatif lurus, sehingga sisa bangunan dan kapling masih tetap berbentuk regular (segiempat). Pada sisi timur segmen utara ini, terlihat kecenderungan pelanggaran GSB pada bangunan-bangunannya, muka bangunan terlihat dibangun hampir berimpit dengan jalan, ekspansi pada umumnya dilakukan kearah vertikal yaitu maksimum 2 lantai



Gambar 15 Kasus adaptasi 9

j. Bangunan rumah tinggal (c)

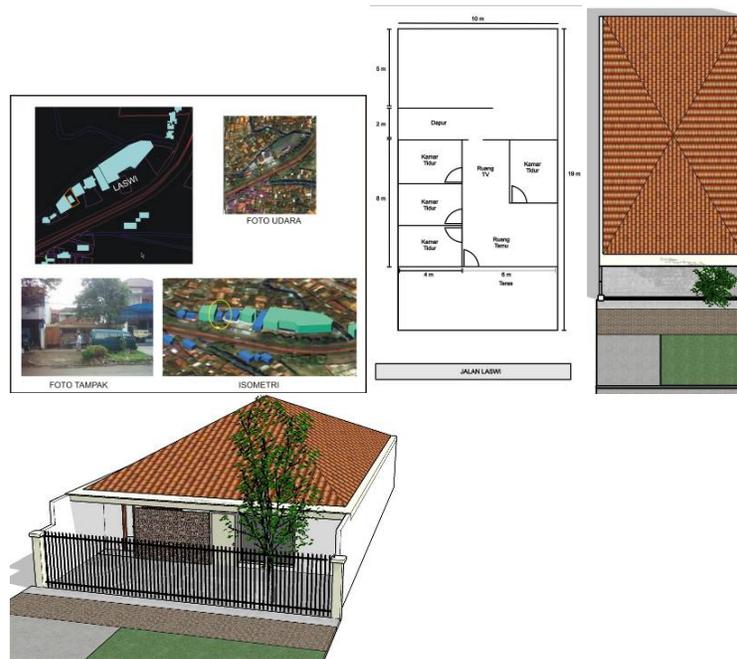
Terdapat 2 bangunan pada Jalan Laswi ini yang sama sekali tidak terkena dampak intervensi pembangunan jalan, baik luas dan bentuk kapling, maupun bentuk bangunan dan fungsinya. Salah satu di antaranya adalah rumah Ibu Rarah yang fungsinya tidak berubah, yaitu tetap fungsi hunian. Dengan bentuk dan fasade bangunan tetap, juga tidak mengalami ekspansi sama sekali. Berada di antara 2 bangunan yang sudah mengalami perubahan fungsi dan fisik, keluarga ini merupakan penghuni lama sejak tahun 1982. Dengan status tanah hak milik, penghuni tidak ada keinginan untuk menambah fungsi seiring dengan lokasinya yang berada di jalan besar.

4. KESIMPULAN

Pada Jalan Laswi ini terdapat 3 status kepemilikan tanah, yaitu tanah hak milik KAI, tanah hak milik Pemkot, dan tanah hak milik pribadi (tanah adat). Melalui ketiga status tanah tersebut kemudian dilihat bagaimana adaptasi yang dilakukan penghuni pada fisik bangunan yang dipengaruhi oleh transformasi bentuk tapak. Kemudian adaptasi yang dilakukan karena perubahan fungsi (penambahan dan pengurangan). Hasil pengamatan secara keseluruhan, adaptasi yang dilakukan oleh masyarakat dilakukan secara pragmatis karena keterbatasan ekonomi.

Pada kawasan terbangun hunian kampung: orientasi muka bangunan pada umumnya dipindahkan menghadap ke jalan arteri, sisa kapling seluruhnya dibangun. Kategori 1 adalah muka bangunan sejajar dengan jalan yang miring, dengan tatanan massa bangunan mengikuti bentuk sisa kapling (jajaran genjang segi empat tidak beraturan, segitiga, segi banyak). Kategori 2 adalah muka bangunan sejajar dengan jalan yang miring, tetapi ber-trap, dengan tatanan massa bangunan mengikuti bentuk sisa kapling (jajaran genjang segi empat tidak beraturan, segitiga, segi banyak). Adaptasi bangunan terjadi pada bangunan-bangunan yang mengalami transformasi tapak/kapling. Tingkat adaptasi dari beberapa kasus menunjukkan perbedaan-perbedaan yang disebabkan oleh variabel yang

menentukannya, di antaranya adalah status tanah, tingkat transformasi bentuk kapling, tingkat ekonomi penghuni, dan tingkat dan skala perubahan fungsi.



Gambar16 Kasus adaptasi 10

Tingkat adaptasi terdiri dari 4 tingkat yaitu: rekonstruksi, stabilisasi, konsolidasi, pemeliharaan. Dan lapisan-lapisan yang diintervensi yaitu: kapling, struktur, kulit, utilitas, interior, dan penghuni sebagai jiwanya. Proses adaptasi bangunan yang terjadi di jalan sepanjang Laswi dilakukan oleh semua penghuni tanpa ada perbedaan status tanah, baik mereka yang tanahnya hak milik, maupun tanah sewa dari KIA atau Pemkot. Perbedaannya adalah pada tingkat adaptasinya, yaitu pada tanah hak milik pribadi, adaptasi dilakukan lebih total dan lebih mempertimbangkan *life span* material dan struktur bangunan, sedangkan pada status tanah sewa adaptasi dilakukan secara pragmatis, dan tidak mempertimbangkan *life span* material dan struktur bangunan.

Oleh karena sisa kapling yang terbentuk menjadi kecil akibat mengalami transformasi, adaptasi bangunan yang dilakukan oleh penghuni adalah memanfaatkan seluruh kapling, sesuai dengan luas, dan bentuk kapling yang ada. Bentuk-bentuk kapling segiempat tidak beraturan, jajaran genjang, segitiga, segi lima, bentuk L, diadaptasi dengan bentuk-bentuk bangunan yang sesuai dengan bentuk kaplingnya. Ruang-ruang dalam bangunan yang tidak membentuk segiempat, tetapi jajaran genjang, banyak ditemukan pada bangunan-bangunan di Jalan Laswi. Penyelesaian atap yang bertrap, dilakukan oleh karena sulitnya membuat kuda-kuda atap yang menutupi ruang yang berbentuk segiempat tidak beraturan.

DAFTAR PUSTAKA

[1] Douglas, J. (2006). *Building Adaptation*, Taylor & Francis Ltd, Abingdon, UK.