

TEKSTUR

JURNAL ARSITEKTUR

Volume 1, No. 1, Juni 2003

ISSN 1412-9191

Peran Disain Detail Sebagai
Metode Dalam Perancangan
oleh : *Amir MR*

Penataan Kawasan
Kota Lama Surabaya
oleh : *Broto W. Sulisty*

Kajian Masjid, Optimasi Fungsi
dan Citra Ruang
oleh : *Kurniadi*

Pengembangan Model
Penataan Stren Kali di
Surabaya
oleh : *M. Koderi. HW*

Tinjauan Struktur Rancangan
Kota Surabaya
oleh : *Siti Azizah*

Hubungan Lingkungan dan
Pola Permukiman
oleh : *Yulfiah*



Diterbitkan oleh :

JURUSAN TEKNIK ARSITEKTUR

INSTITUT TEKNOLOGI ADHI TAMA SURABAYA

TEKSTUR

JURNAL ARSITEKTUR

SUSUNAN REDAKSI

Pelindung / Penasehat :
Ketua YPTS - ITATS
Rektor ITATS

Penanggung Jawab :
Ketua Jurusan Teknik Arsitektur - ITATS

Pimpinan Redaksi :
Ir. Siti Azizah, MT

Dewan Redaksi :
DR. Yulfiyah, ST, Msi
Ir. Slamet Budi Utomo, MSA
Ir. Sentjiaki Penangsang, MT
Ir. G. Herry Purwoko, MT
Ir. Brato W. Sulistyio, MT
Ir. Ika Ratniarsih, MT

Sekretariat :
Ir. Pudjo Suharto, IAI
Slamet Imam Syaff'i

Distribusi :
M. Koderi HW, ST, MT
Joko Susanto

EDITORIAL

Kami ucapkan syukur kepada-Nya karena telah memberi kemampuan berupa pikiran, tenaga, waktu dan dana untuk mewujudkan jurnal ilmiah ini. Jurnal ini terlahir terutama sebagai media publikasi ilmiah para dosen Jurusan Teknik Arsitektur ITATS serta siapa saja yang berminat untuk menyumbangkan karya ilmiah berkaitan dengan Arsitektur.

Perjalanan panjang untuk menerbitkan Jurnal ini telah kami lalui. Namun ibarat seorang bayi baru lahir yang sangat membutuhkan bimbingan dan arahan, demikian pula pada jurnal ini. Segala saran, kritik dan masukan yang membantu kesempurnaan jurnal ini di masa depan sangat kami harapkan.

Kami sampaikan terima kasih kepada semua pihak yang telah membantu terwujudnya jurnal ini. Harapan kami, jurnal ini akan menambah dan memberi wawasan baru pada khazanah dan perkembangan ilmu Arsitektur. Semoga.

Redaksi

Penerbit :
Jurusan Teknik Arsitektur - Institut Teknologi Adhi Tama Surabaya
Jl. Arief Rachman Hakim 100
Surabaya 60117

Sampul Depan :
Sketsa GEDUNG BRI TOWER SURABAYA
oleh :
Eko Soekowati Darmansyah , NPM : 04.2002.1.02079
Mahasiswa Teknik Arsitektur ITATS

TEKSTUR

JURNAL ARSITEKTUR

DAFTAR ISI

Editorial

Daftar Isi

Peran "Desain Detail" Dalam Menunjang Pelaksanaan
Proyek di Lapangan.....1 - 10
Oleh : Amir MR

Penataan Kawasan Kota Lama Sebagai Penguat Citra
Wisata Kota11 - 22
Oleh : Broto W. Sulistyono

Kajian Masjid Ditinjau dari Aspek Optimasi Fungsi
Dan Citra23 - 30
Oleh : Kurniadi

Pengembangan Model Penataan Stren Kali Di Surabaya
Tinjauan Terhadap Pelestarian Badan Sungai dan
Kawasan Terbuka Hijau.....31 - 44
Oleh : M. Koderi HW

Tinjauan Struktur Rancangan Kota Surabaya sebagai
Sistem Gerakan Simultan.....45 - 54
Oleh : Siti Azizah

Hubungan Timbal Balik Antara Lingkungan Dengan
Pola Permukiman Pada Bantaran Sungai55 - 63
Oleh : Yulfiah

Pedoman Penulisan

Terbit Tiap Bulan Juni dan Desember

Harga Rp 15.000,00. Luar kota dikenakan ongkos kirim.

Cara Berlangganan Hubungi Bagian Distribusi Telp. (031) 5945043

psw 144, 844; (031) 5926812

TINJAUAN STRUKTUR RANCANGAN KOTA SURABAYA SEBAGAI SISTEM GERAKAN SIMULTAN

Oleh: Siti Azizah
 Staff Pengajar Jurusan Teknik Arsitektur
 Institut Teknologi Adhi Tama Surabaya (ITATS)

ABSTRAK

Suatu kota seharusnya memiliki kejelasan agar kota tersebut dapat memberi gambaran dan citra yang positif kepada Pengamat. Untuk itu diperlukan adanya struktur rancangan kota yang meliputi fungsi-fungsi dan aspek visual yang saling terkait untuk memberi kejelasan.

Struktur rancangan kota tersebut antara lain dapat diamati secara visual dalam suatu sistem gerakan simultan yang diperoleh melalui pengamatan dari satu titik ke titik yang lain dalam suatu kota.

Pada penelitian ini, pengamatan dilakukan terhadap struktur rancangan kota Surabaya. Pengamatan dilakukan terhadap 5 elemen pembentuk citra kota yaitu *Path*, *Edge*, *Node*, *Landmark* dan *District*. Penelitian ini ingin mengetahui sejauh mana struktur rancangan kota Surabaya melalui sistem gerakan simultan telah memberi kejelasan berupa pengalaman/ gambaran terhadap citra kota secara optimal kepada Pengamat.

Pengamatan dilakukan secara visual sepanjang koridor jalan utama kota Surabaya, dari arah selatan kota ke utara kota dan sebaliknya. Pada titik-titik tertentu yang merupakan elemen-elemen pembentuk citra dilakukan perekaman gambar (foto). Pembahasan dilakukan terhadap hasil perekaman gambar. Dari hasil pembahasan dapat diketahui bahwa struktur rancangan kota Surabaya dari satu ujung ke ujung yang lain memiliki satu elemen pengatur berupa jalan utama yang berbentuk linier dan memiliki kelima elemen pembentuk citra kota. Beberapa elemen telah memberi citra yang positif, tetapi beberapa belum memberi kejelasan secara optimal. Untuk itu dapat dilakukan pembenahan-pembenahan, antara lain dengan memperhatikan aspek filosofi dalam penentuan arah sirkulasi kendaraan, kebutuhan masyarakat, pemanfaatan lahan-lahan kosong dan penyelesaian-penyelesaian secara estetik.

Kata kunci : Struktur Rancangan Kota, Surabaya, Sistem Gerakan Simultan

1. PENDAHULUAN

Seharusnya dalam suatu perencanaan kota tercipta Struktur Rancangan Kota yang memberi kejelasan dan citra tertentu pada kota tersebut. Hal ini bertujuan agar kota tersebut dapat memberi gambaran/ citra yang positif terhadap Pengamat. Dalam suatu Struktur Rancangan Kota terdapat fungsi-fungsi dan aspek visual yang saling terkait satu sama lain yang dapat diamati secara visual dalam suatu sistem gerakan simultan. Fungsi- fungsi dan aspek visual tersebut dapat diperoleh jika dilakukan pengamatan dari satu titik ke titik yang lain dalam kota.

Surabaya sebagai salah satu kota besar di Indonesia sudah seharusnya memiliki Struktur Rancangan Kota yang memberi kejelasan dan gambaran/ citra yang positif pada Pengamat. Penelitian ini melihat lima elemen yaitu *path* (jalan), *edge* (tepi), *node*

(titik simpul, persimpangan), *land mark* (tetenger) dan *district* pada Struktur Rancangan Kota Surabaya.

Pengamatan dilakukan secara visual didalam kota Surabaya. Pengamatan dilakukan sepanjang jalan utama Surabaya, dari selatan kota (bundaran Waru) hingga utara kota (pelabuhan Tanjung Perak) dan sebaliknya dari utara kota (pelabuhan Tanjung Perak) hingga selatan kota (bundaran Waru). Pengamatan tersebut meliputi :

- dari selatan ke utara :

Bundaran waru - jl. A. Yani - jl. Wonokromo - jl. Raya Darmo - jl. Basuki Rahmad - jl. Embong Malang - jl. Bubutan - jl. Indrapura- jl. Kemayoran/ Rajawali - jl. Tanjung Perak Barat - Pelabuhan Tanjung Perak

- dari utara ke selatan :

Pelabuhan Tanjung Perak - jl. Tanjung Perak Timur - jl. Kemayoran/

Rajawali - jl. Jembatan Merah - jl. Veteran - jl. Pahlawan - jl. Kramat Gantung - jl. Gemblongan - jl. Tunjungan - jl. Gubernur Suryo - jl. Panglima Sudirman - jl. Raya Darmo - jl. Wonokromo - jl. A. Yani - Bundaran Waru.

1.1. Permasalahan

- Apakah Struktur Rancangan Kota Surabaya melalui suatu sistem gerakan simultan berupa suatu sistem jaringan jalan (*path*) telah memberi kejelasan kepada Pengamat dan dapat memberi pengalaman/ gambaran visual secara optimal.
- Gambaran visual apakah yang diperoleh Pengamat pada titik-titik simpul/ persimpangan jalan, *land mark* kota dan *district* dalam kota.
- Sejauhmana Pengamat merasakan *Landmark* Kota.
- Sejauhmana *Edge* yang ada menyadarkan manusia akan suatu akhiran/ batas kota.

1.2. Tujuan

- Melihat sejauhmana Struktur Rancangan Kota sebagai suatu sistem gerakan simultan telah memberi citra tertentu pada kota Surabaya.
- Memberi penyelesaian terhadap elemen-elemen rancangan kota agar lebih meningkatkan citra kota Surabaya kepada Pengamat.

1.3. Metoda Penelitian

Penelitian berupa Pengamatan yang dilakukan secara visual sepanjang jalan utama Surabaya terhadap elemen-elemen pembentuk citra kota Surabaya. Pengamatan dilakukan pada titik-titik tertentu dan dilakukan perekaman gambar (foto). Melalui hasil gambar tersebut dilakukan analisis untuk mendapatkan kesimpulan dan selanjutnya diberikan rekomendasi

2. TINJAUAN PUSTAKA

Seorang Perancang Kota harus mempunyai sebuah kejelasan konsep yang

mendasari struktur rancangan kota untuk menetapkan proses-proses yang terlibat di dalam gerakan pembangunan kota, yang akan mempengaruhi pertumbuhan kota. Edmund N. Bacon¹ mempunyai suatu pendapat tentang sistem gerakan tersebut yaitu Sistem Gerakan Simultan yang dapat mempengaruhi pertumbuhan bentuk kota. Untuk mengerti pentingnya "sistem gerakan simultan" atau lintasan dimana penghuni kota bergerak atau berkendara, ada tiga konsep yang harus dipertimbangkan :

1. hubungan antara massa dan ruang,
2. kesinambungan pengalaman, dan
3. kesinambungan yang menyeluruh sekaligus/ simultan .

Hubungan antara massa dan ruang dilakukan dengan memusatkan pikiran sepenuhnya pada konsep ruang sebagai suatu kekuatan yang dominan, merespon ruang sebagai sebuah elemen dasar bagi dirinya sendiri, dan membuat rancangan secara abstrak didalamnya.

Kesinambungan Pengalaman dilakukan dengan bergerak didalam ruang kota untuk menghasilkan suatu pengalaman berkesinambungan sebagai akibat dari bentuk serta sifat ruang yang dilalui seorang Pengamat. Hal ini merupakan kunci bagi konsep sebuah sistem gerakan didalam ruang sebagai kekuatan pengatur rancangan arsitektur yang dominan.

Kesinambungan yang simultan didapat dari sikuen-sikuen berupa pengalaman-pengalaman yang terjadi secara simultan. Hal tersebut dialami oleh orang-orang yang bergerak didalam kota, baik yang naik mobil di jalan raya dan di jalan lokal, naik bus, kereta api dan sebagainya.

Hubungan sistem gerakan dan gejala alam digambarkan sebagai batang pohon yang berupa jalur gerakan beribu-ribu tabung kapiler, menyebar ke cabang-cabang dan

¹ Bacon, Edmund N, *Perancangan Kota*, diterjemahkan Ir. S. Gunadi, MLA, IAI, Lab. Lansekap, Jurusan T. Arsitektur, ITS, 2000.

mengangkut zat-zat kimia ke daun-daun yang diperlukan untuk pertumbuhan. Hal tersebut dapat dianalogikan dengan sistem gerakan sebuah kota. Air berfungsi sebagai kendaraan untuk membawa zat-zat kimia ke daun-daun, dan pada saat itu air menguap ke udara. Titik perubahan dari air menjadi uap adalah tempat dimana bunga-bunga serta buah terbentuk. Demikian juga di dalam kota, titik hubung antar sistem seharusnya merupakan tempat-tempat yang sangat istimewa dan tempat-tempat rancangan yang mempunyai nilai lebih.



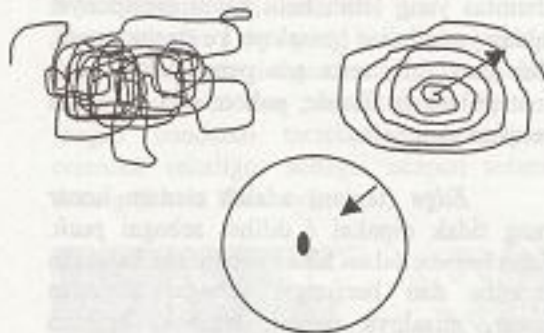
Peta Kota Surabaya

Peta Sistem Gerakan Simultan yang Berkesinambungan di dalam Kota



Rancangan yang nyata dari setiap sistem harus berhubungan dengan tempo gerakan untuk mengakomodasi sebaik-baiknya sifat-sifat umum lingkungan di sekelilingnya. Sistem jalan raya cepat membutuhkan bentuk-bentuk dan lengkungan yang mengalir bebas dan artikulasi peruangan yang lebar agar selaras dengan irama kendaraan yang bergerak cepat. Pada sisi ekstrim yang lain, sistem gerakan pedestrian membutuhkan perubahan cepat yang menarik, beraneka ragam, dan impresif. Hal ini dapat dicapai melalui penggunaan "focal point" dan obyek-obyek simbolik berulang kali - mungkin suatu seri dari bagian-bagian pendek dengan sudut yang berbeda-beda dan obyek pengakhir visual tertentu. Persoalan para perancang kota adalah berkaitan dengan kecepatan gerakan yang berbeda dan persepsi yang juga berbeda, untuk menciptakan bentuk-bentuk yang sama memuaskan bagi mereka yang ada didalam mobil maupun mereka yang berjalan kaki.

Paul Klee² menggambarkan suatu diagram yang menggambarkan satu titik didalam ruang dapat menjadi sebuah kekuatan rancangan yang hebat, yang dapat membawa tatanan keluar dari suatu kekacauan.



Sebuah titik di dalam ruang sebagai kekuatan pengatur

Dalam sistem gerakan simultan kecepatan rata - rata gerakan melalui ruang pada umumnya sama, apakah seseorang itu

² Bacon, Edmund N, *Perancangan Kota*, diterjemahkan Ir. S. Gunadi, MLA, IAI, Lab. Lansekap, Jurusan T. Arsitektur, ITS, 2000.

berjalan, menunggang kuda, atau mengendarai sebuah kendaraan. Jadi perancang kota sepakat dengan satu sistem dasar tentang persepsi. Seluruh sistem gerakan itu harus dipikirkan secara simultan apabila wilayah itu harus menghasilkan impresi-impresi yang menyeluruh dan selaras.

Gambaran mental dari sebuah kota sesuai dengan rata-rata pandangan masyarakatnya, demikian definisi tentang sebuah *Citra Kota* menurut Kevin Lynch³

Selanjutnya masih menurut Lynch, ada lima elemen yang dapat dipakai untuk mengungkapkan citra perkotaan yaitu *path* (jalur), *edge* (tepi), *district* (kawasan), *node* (simpul), serta *landmark* (tetenger).

Path (jalur) adalah elemen yang paling penting dalam citra kota. Lynch mengemukakan bahwa jika identitas elemen ini tidak jelas, maka kebanyakan orang meragukan citra kota secara keseluruhan. *Path* merupakan rute-rute sirkulasi yang biasanya digunakan orang untuk melakukan pergerakan secara umum, yakni jalan, gang-gang utama, jalan transit, lintasan kereta api, saluran, dan sebagainya. *Path* mempunyai identitas yang lebih baik kalau mempunyai tujuan yang besar (misalnya ke stasiun, tugu, alun-alun, dll), serta ada penampakan yang kuat (misalnya fasade, pohon, dll), atau ada belokan yang jelas.

Edge (tepi) adalah elemen linear yang tidak dipakai / dilihat sebagai *path*. *Edge* berada dalam batas antara dua kawasan tertentu dan berfungsi sebagai pemutus linear, misalnya pantai, tembok, batasan antara lintasan kereta api, topografi, dsb. *Edge* lebih bersifat sebagai referensi daripada misalnya elemen sumbu yang bersifat koordinasi (*linkage*). *Edge* merupakan penghalang walaupun kadang ada tempat untuk masuk. *Edge* merupakan pengakuitran dari sebuah *district* atau batasan sebuah *district* dengan yang lainnya.

District adalah sebuah kawasan yang memiliki ciri khas yang mirip (bentuk, pola, dan wujudnya) dan khas pula dalam batasnya, dimana orang merasa harus mengakhiri atau memulainya.

Node (simpul) merupakan simpul atau lingkaran daerah strategis dimana arah atau aktifitasnya saling bertemu dan dapat diubah kearah atau aktifitas lain, misalnya persimpangan lalu lintas, stasiun, lapangan ~~olahraga, pertemuan, kota, taman, keseluruhan~~ dalam skala makro besar, pasar, taman, square, dsb.

Landmark adalah elemen eksternal dan merupakan bentuk visual yang menonjol dari kota, misalnya gunung atau bukit, gedung tinggi, menara, tanda tinggi, tempat ibadah, pohon tinggi, dsb. *Landmark* adalah elemen penting dari bentuk kota karena membantu orang untuk mengorientasikan diri di dalam kota dan membantu orang mengenali suatu daerah.

Lima elemen citra tersebut hanya merupakan unsur dasar sebuah citra lingkungan secara keseluruhan. Dengan memiliki lima elemen dan campurannya, tidak berarti bahwa sebuah kota langsung mempunyai citra yang baik. Oleh karena itu, perlu diperhatikan kualitas formulasi kelima elemen tersebut dengan yang lain. Dalam analisis dan perancangan kota, kualitas bentuk lima elemen tersebut harus dapat dicari dan ditingkatkan.

3. PEMBAHASAN

3.2. Struktur Rancangan Kota Surabaya dalam Kesenambungan yang Menyeluruh

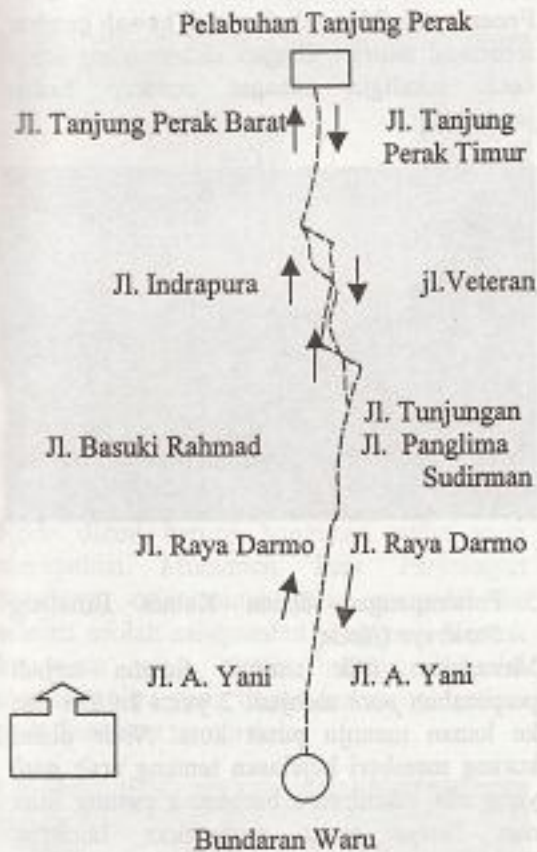
Pada Struktur Rancangan Kota Surabaya jalan utamanya membentuk pola jalan (*path*) linear dan merupakan sumbu utama. Jalan utama ini merupakan garis gerakan sentral yang mengikat keseluruhan jaringan.

Dari batas selatan kota ke utara yaitu bundaran Waru hingga ke jl. Basuki Rahmad, *path* yang ada merupakan jalan 2 arah. Dari titik simpul (*node*) ini, *path* terpisah antara

³ Lynch, Kevin, *Image of the City*, MIT Press (Cambridge, Mass), Massachusetts, 1960

jalur ke utara dan jalur ke selatan (jalur 1 arah) hingga ke ujung utara jl. Indrapura. Pada titik simpul (node) ini path tersebut bergabung kembali (jalur 2 arah).

Jika digambarkan dalam sketsa :



Jika dikelompokkan, Struktur Rancangan Kota Surabaya memiliki elemen pembentuk citra, yaitu :

- *Path* berupa antara lain jaringan jalan dalam kota.
- *Node* berupa antara lain persimpangan jalan, belokan, dsb
- *Edge* berupa antara lain Bundaran Waru dan Pelabuhan Tanjung Perak sebagai pemutus / batas kota.
- *Landmark* berupa antara lain Tugu Pahlawan
- *District* berupa antara lain Tunjungan, Jembatan Merah, dsb sebagai pusat aktifitas perdagangan/ keramaian.

3.2. Pengamatan Terhadap Elemen Pembentuk Citra Kota Surabaya

- o Dari selatan (bundaran Waru) ke utara kota



1. Bundaran Waru (*Edge*).

Edge (batas) kota Surabaya di sebelah selatan berupa ruang luar yang menyadarkan orang telah berada di batas Surabaya. Bundaran ini memang direncanakan berupa ruang terbuka untuk penghijauan sebagai ucapan selamat datang, tetapi pada kenyataannya kurang tertata dan terancang dengan baik.

Di kejauhan terlihat bangunan perkantoran yang tampak menjulang dan mendominasi latar belakang batas kota ini.

Untuk memberi citra yang baik terhadap kota, dapat dilakukan dengan menata ruang luar/ taman tersebut dan membuat *sculpture* di tengah bundaran tersebut sebagai pusat orientasi sekaligus sebagai ucapan selamat datang di kota Surabaya.



2. Jl. Ahmad Yani (*Path*).

Setelah melewati Bundaran Waru, Pengamat dihadapkan pada jalur sirkulasi (*path*) yang cukup rindang, sehingga membuat Pengamat tidak merasakan kejenuhan di jalur yang

relatif panjang. Tanaman di kanan kiri sepanjang jalan itu memberi kesan teduh sekaligus memberi arah ke pusat kota.



3. Jalur hijau di depan kantor Dolog

Disini Pengamat diterima oleh ucapan selamat datang berupa baliho yang menampilkan jadwal kegiatan pameran yang diadakan di Surabaya. Pemandangan ini menjadi terganggu dengan banyaknya spanduk-spanduk yang tertempel di pagar taman tersebut. Pemandangan ini selain kurang estetis juga membahayakan Pengendara karena mengurangi konsentrasi ketika membaca spanduk-spanduk tersebut.

Sebaiknya dilakukan seleksi pemasangan spanduk, juga penempatannya memperhitungkan jarak pandang dan keselamatan Pengamat. Baliho dengan iklan kegiatan-kegiatan yang diadakan di kota Surabaya dapat dipertahankan untuk memberi citra kota Surabaya yang penuh dinamika.



4. Jl. Wonokromo (District)

Selepas dari Jl. Ahmad Yani yang cukup panjang, Pengamat mulai masuk kawasan Wonokromo yang merupakan suatu *district* dengan kegiatan perdagangan. Pandangan

menjadi terganggu dengan iklan yang cukup besar di atas jembatan penyeberangan yang kontras dengan kerangka jembatan tanpa finishing. Sebagai suatu *district*, mestinya jembatan tersebut dapat digunakan sebagai sesuatu yang menyadarkan manusia tentang keberadaan *district* tersebut.

Penempatan iklan sebaiknya di bawah gambar informasi *district* dengan ukuran yang lebih kecil sekaligus sebagai penutup badan jembatan.



5. Persimpangan depan Kebun Binatang Surabaya (Node)

Merupakan titik simpul dimana terjadi perpecahan *path* menjadi 2 yaitu ke kiri dan ke kanan menuju pusat kota. *Node* disini kurang memberi kejelasan tentang arah *path* yang ada. *Sculpture* berbentuk patung Sura dan Buaya yang merupakan lambang Surabaya menjadi kurang terlihat karena peletakannya yang kurang tepat, yaitu berada di sisi kiri jalan/ di depan Kebun Binatang.

Untuk memberi kejelasan sebaiknya diberikan penunjuk arah serta *sculpture* Sura dan Buaya ditempatkan di tengah *node* tersebut.



6. Persimpangan jl. Dr. Sutomo (*node*)

Pada *node* ini, pengamat dihadapkan oleh banyaknya iklan. Sculpture Polisi Istimewa di sebelah kanan dapat dinikmati sambil menunggu lampu *traffic* menjadi hijau. Di tengah *node* berdiri papan iklan rokok sebagai pusat orientasi.



7. Persimpangan jalan Basuki Rahmat dan Embong Malang (*node*).

Node disini berupa bangunan sudut yang merupakan Monumen Pers Perjuangan Surabaya, orientasinya yang mengarah ke selatan seolah menyambut pengamat. Bentuk bangunan yang estetik bergaya kolonial memberi citra yang bagus dan mengingatkan pada Surabaya tempo dulu.



8. Persimpangan jl. Embong Malang - jl. Kedungdoro - jl. Blauran - jl. Tidar (*node dan path*).

Disini tidak ada pengarah yang memberi kejelasan pada pengamat. Sebaiknya ada papan penunjuk arah yang memberi kejelasan dan memberi informasi bagi pengamat untuk menuju arah yang dikehendaki.



9. Persimpangan jl. Grecik - jl. Tanjung Perak - jl. Kemayoran / jl. Rajawali (*node*).

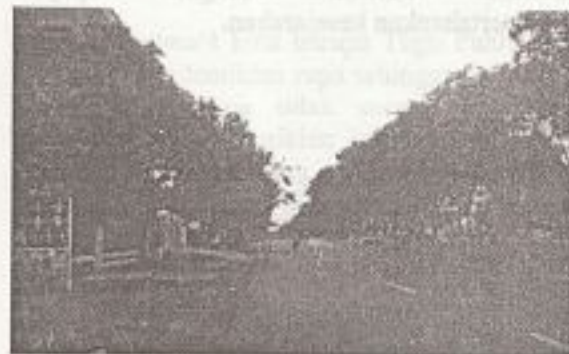
Pada Node ini perbedaan lebar jalannya telah memberi kejelasan arah yaitu pada jalan utama yaitu jalan Rajawali / Kemayoran dan jalan Tanjung Perak mempunyai ukuran yang lebih lebar dari jalan lainnya.



10. Pelabuhan Tanjung Perak (*edge*).

Edge (batas) kota Surabaya di sebelah utara berupa bangunan megah pelabuhan Tanjung Perak. Bangunan ini sebagai pengakhiran jalan dan pemutusan pandangan dari arah selatan kota. Merupakan suatu akhiran yang memberi citra cukup menarik.

- Dari utara (pelabuhan Tanjung Perak) ke selatan kota.



11. Jalan Tanjung Perak Timur (*path*).

Path yang teduh, rindang dan mengarah ke selatan menyambut pengamat dari pelabuhan Tanjung Perak sehingga memberi citra yang baik terhadap kota sekaligus ucapan selamat datang yang cukup menarik.



12. Jembatan Merah Plaza (*District*).

Kawasan yang mempunyai aktifitas yang cukup padat. Dikejauhan terlihat pusat perbelanjaan Jembatan Merah Plaza dipadu sibuknya terminal di depannya memberi citra kota yang dinamis.



13. Persimpangan Jalan Veteran - jalan Kebon Rojo (*node*)

Pada node ini dapat dinikmati megahnya bangunan Bank Indonesia dan bangunan kuno (kolonial) di sudut melengkapi citra kota yang modern berbaur dengan upaya mempertahankan kesejarahan.



14. Tugu Pahlawan Surabaya (*landmark*)

Disini pengamat disadarkan akan keberadaan Tugu Pahlawan sebagai lambang kota Surabaya. Tetenger ini sebagian tertutup pagar tanaman sehingga memancing emosi manusia untuk dapat melihat Tugu Pahlawan secara utuh.



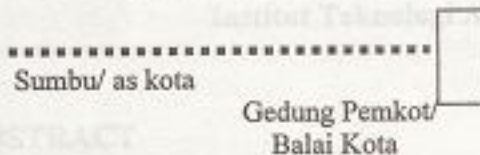
15. Pusat Perbelanjaan Tunjungan (*district*).

District ini dipenuhi bangunan-bangunan pusat perbelanjaan (Tunjungan Plaza 1, 2, dan 3). Yang membentuk *district* perbelanjaan. Bangunan-bangunan modern yang megah memberi citra metropolis pada kota. Pada *district* ini sekaligus juga tertangkap citra mempertahankan kesejarahan dengan adanya bangunan Apotik Simpang dengan gaya kolonialnya.



16. Balai Kota Surabaya / Gedung Pemerintah Kota (*landmark / focal point*).

Tata letaknya yang menghadap ke arah selatan kota yaitu tegak lurus terhadap sumbu/as kota sebenarnya sangat bagus. Tata letak yang demikian menunjang sekali terhadap peningkatan nilai monumental bangunan gedung Pemerintah Kota (Pemkot).



Tatanan yang demikian bagus ini menjadi tidak bernilai karena ketidaktepatan arah lalu lintas. Yaitu arah lalu lintas dari selatan tidak mengarah langsung ke gedung Pemkot, tetapi dialihkan ke jalan Basuki Rahmat, sehingga tidak mengarah langsung ke kantor Pemkot. Sedangkan jalan Panglima Sudirman yang berada tegak lurus di depan gedung Pemkot mempunyai arah lalu lintas ke selatan sehingga mengesankan membelakangi Pemkot. Pengaturan lalu lintas di depan gedung Pemkot ini tidak mendukung nilai kemonumentalan gedung Pemkot yang dapat difungsikan sebagai *focal point*. Kemonumentalan gedung Pemkot ini hanya dapat dirasakan sebatas di lingkungan jalan Yos Sudarso, yaitu jalan pendek di depan gedung Pemkot.

Untuk menguatkan nilai monumental gedung Pemkot dan menjadikannya sebagai focal point maka jalan Panglima Sudirman dapat dibuat menjadi dua arah sehingga pengamat dari arah selatan kota dapat merasakan nilai tersebut.

4. KESIMPULAN dan REKOMENDASI

Dari pembahasan di atas, dapat disimpulkan bahwa struktur rancangan kota Surabaya dari ujung satu ke ujung yang lain - sebagaimana diagram Klee- mempunyai satu elemen pengatur berupa jalan utama yang berbentuk linier.

Struktur kota Surabaya juga memiliki beberapa elemen pembentuk citra kota yaitu *Path, Node, District, Landmark* dan *Edge*,

dimana beberapa telah dapat membentuk citra yang baik tetapi beberapa perlu dibenahi.

Sistim sirkulasinya secara umum telah memberi kejelasan dalam memberikan gambaran/ pengalaman secara optimal, tetapi kurang memperhatikan aspek lain misalnya nilai monumentalitas bangunan. Hal ini terlihat pada sirkulasi di jl. Basuki Rahmad dimana arah sirkulasinya membelakangi gedung KMS sehingga mengurangi kemonumentalan balai kota. Untuk itu dapat dilakukan perubahan arus lalu lintas yang mengarah langsung ke gedung KMS sehingga pengamat dari arah selatan kota dapat merasakan nilai monumental tersebut.

Secara visual pada persimpangan-persimpangan (*node*) mayoritas telah memberi kejelasan, hanya ada beberapa yang perlu dibenahi, misalnya dalam segi penampilan iklan, keselamatan pengamat ketika membaca iklan yang ada, dsb. Penampilan iklan di tiap *node* sebaiknya ditata secara estetis dengan membatasi jumlah dan ukurannya, agar tidak mengesankan sebagai "hutan iklan". Selain itu, jarak pandang pengamat juga harus diperhatikan.

Beberapa *district* yang dimiliki Surabaya saat ini masih satu jenis yaitu kegiatan perbelanjaan. Kegiatan masyarakat lainnya misalnya kegiatan berkumpul dan bersosialisasi serta beraktifitas lain (olah raga, dll) tidak tersedia, sehingga menempati lahan-lahan yang tidak semestinya (halaman Balai Kota, Trotoar, jalur hijau, dll). Seharusnya kegiatan-kegiatan tersebut diwadahi dengan memanfaatkan jalur-jalur hijau tepi sungai, misalnya sepanjang jalur hijau di Ketabang kali yang terlantar atau mengaktifkan kembali Kayun sebagai tempat Olahraga (jogging, dayung, dsb).

Landmark kota berupa Tugu Pahlawan diletakkan sedemikian rupa sehingga memiliki penampakan yang tidak secara langsung. Peletakan yang demikian ini memberi citra tertentu dan memancing emosi manusia untuk dapat melihat Tugu Pahlawan tersebut secara utuh.

Edge yang ada berupa taman Bundaran Waru di selatan kota dan Pelabuhan Tanjung

Perak di utara kota juga telah memberi kejelasan baik dalam bentuk, peletakan dan sirkulasi yang mendukung. Tetapi penampilan taman Bundaran Waru yang kurang tertata mengurangi citra yang ada karena tidak diselesaikan secara baik. Untuk itu taman tersebut perlu ditata dan dapat dilengkapi dengan *sculpture* sebagai ucapan selamat datang.

5. DAFTAR PUSTAKA

Bacon, Edmund N, 2000, *Perancangan Kota*, diterjemahkan Ir. S. Gunadi, MLA, IAI, Lab. Lansekap, Jurusan T. Arsitektur, ITS,

Lynch, Kevin, 1960, *Image of the City*, MIT Press (Cambridge, Mass), Massachusetts.

Zahnd, Markus, 1999, *Perancangan Kota secara Terpadu*, Cetakan ke-5, Kanisius, Yogyakarta.



Gambar 1.1

Perencanaan kawasan...

Terdapat juga...

Perencanaan...

Perencanaan...

Perencanaan...

Perencanaan...

Perencanaan...

Perencanaan...