

KAJIAN TEORI CITRA KOTA PADA JEMBATAN MERAH PLAZA (JMP) KOTA SURABAYA

Asyari Hasyim^{1*}, Suko Istijanto², Ibrahim Tohar³

^{1*}Teknik Arsitektur Universitas 17 Agustus 1945 Surabaya, email: 1442000097@surel.untag-sby.ac.id

²Teknik Arsitektur, Universitas 17 Agustus 1945 Surabaya, email: suko@untag-sby.ac.id

³Teknik Arsitektur Universitas 17 Agustus 1945 Surabaya, email: ibrahimtohar@untag-sby.ac.id

ABSTRAK

Kota Surabaya dikenal sebagai “Kota Pahlawan” dengan sejarah perjuangan yang panjang. Salah satunya adalah kisah heroik rakyat Surabaya pada 10 November 1945. Pada masa ini, para pejuang dengan gagah berani melawan penjajah hanya dengan bambu tajam dalam memperjuangkan kemerdekaan Republik Indonesia. Dan hal itu diabadikan sebagai peringatan Hari Pahlawan. Jembatan Merah Plaza (JMP) merupakan pusat perdagangan grosir yang berbasis garmen dan textile yang ada sejak lama di Kawasan jembatan merah Surabaya. Jembatan Merah Plaza (JMP) berada dalam satu kawasan wisata kota lama Surabaya yang bisa menjadi suatu citra kota dan bisa di kembangkan ke depannya sesuai dengan rencana rencana pemerintah kota Surabaya. Citra suatu kota atau lanskap kota merupakan kesan fisik yang menjadi ciri khas suatu kota. Dalam perencanaan kota, lanskap kota berfungsi sebagai elemen pembentuk identitas dan memberikan kontribusi terhadap daya tarik suatu kota. Penelitian ini di lakukan dengan cara metode deskriptif kualitatif yang di lakukan secara observasi secara langsung di lokasi, dan studi literatur untuk penunjang teori yang ada. Kemudian nantinya dapat mengkaji secara spesifik dalam penerapan teori citra kota pada Jembatan Merah Plaza (JMP). Berdasarkan hasil observasi yang di dapat, teori citra kota pada Jembatan Merah Plaza (JMP) di terapkan dengan baik sehingga Jembatan Merah Plaza (JMP) menjadi salah satu bangunan ikonik dengan latar belakang sejarah yang heroic di kota Kota Surabaya khususnya wilayah Surabaya Utara.

Kata kunci: Kota Surabaya, Jembatan Merah Plaza (JMP), Citra Kota, Identitas Kota

Info Artikel:

Dikirim: 4 Maret 2024; Revisi: 16 April 2024; Diterima: 21 April 2024; Diterbitkan: 23 April 2024



©2024 The Author(s). Published by Arsitekno, Architecture Program, Universitas Malikussaleh, Aceh, Indonesia under the Creative Commons Attribution 4.0 International License (<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>).

1. PENDAHULUAN

Kota Surabaya merupakan kota yang dikenal sebagai Kota Pahlawan, memiliki sejarah perjuangan panjang salah satunya adalah kisah heroisme masyarakat Surabaya pada tanggal 10 November 1945, dimana arek-arek Suroboyo berani melawan penjajah dengan berbekal bambu runcing dalam memperjuangkan Kemerdekaan Republik Indonesia sehingga diabadikan sebagai peringatan Hari Pahlawan.

Letak geografis kota Surabaya yang sangat strategis membuat pemerintah Kolonial Belanda pada Abad ke-19 memosisikannya sebagai aktivitas perdagangan untuk diekspor ke Eropa yang terletak pada Koridor Jalan Rajawali di ujung barat Jembatan Merah. Hal ini dibuktikan dengan adanya deretan bangunan-bangunan perkantoran dan perdagangan dengan gaya arsitektur yang khas dan beragam yang masih terlihat sampai saat ini.

Seiring berjalannya waktu, kota Surabaya mengalami modernisasi sehingga terbagi menjadi 2 kawasan, wilayah barat dan selatan merupakan Kawasan Modern Kota Surabaya, sedangkan wilayah utara dan timur merupakan Kawasan Kota Lama (Herritage) Kota Surabaya. Kawasan Kota Lama sendiri menurut [1] tentang Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kota Surabaya

Tahun 2014-2034 yaitu meliputi Kawasan Jalan Kalimas sampai Jembatan Merah, Jalan Rajawali, Jalan Kembang Jepun, Jalan Veteran, Jalan Kyai Mas Mansur Jalan Panggung, Jalan Karet dan sekitarnya di UP V Tanjung Perak dan Kawasan sekitar Tugu Pahlawan, kawasan Kraton, Kepatihan, Baliwerti, Kawatan, Praban, Peneleh, Jalan Tunjungan, Jalan Pemuda, dan Jalan Raya Darmo di UP VI Tunjungan. Jembatan Merah Plaza (JMP) terbagi menjadi 2 wilayah, yaitu JMP 1 terdiri dari 5 lantai yang masih berkonsep klasik dan menampung 750 penghuni, sedangkan JMP 2 terdiri dari 4 lantai yang berkonsep modern dan menampung 314 penghuni.

Identitas kota atau citra kota merupakan kesan fisik yang menjadi ciri khas suatu kota. Dalam perencanaan sebuah kota, Citra kota berfungsi sebagai elemen pembentuk identitas dan menambah pesona kota [2-4]. Menurut [5] identitas perkotaan merupakan gambaran mental yang tumbuh dari dalam, timbul dari ritme biologis suatu tempat atau ruang tertentu yang mencerminkan waktu (*sense of time*) dan disimbolkan terkait dengan sosio-kultural dan lingkungan sosial masyarakat perkotaan itu sendiri yang sudah menjadi kebiasaan.

Adapun elemen elemen dalam pembentukan citra kota, elemen tersebut adalah sebagai berikut:

a. Elemen *Path* (Jalan)

Path adalah jalur-jalur dimana pengamat biasanya bergerak dan melaluinya. *Path* dapat berupa jalan raya, trotoar, jalur transit, kanal, jalur kereta api. Bagi banyak orang, ini adalah elemen dominan dalam gambaran mereka. Orang mengamati kota sambil bergerak melaluinya, dan sepanjang path elemen-elemen lingkungan lain diatur dan berhubungan.

b. Elemen *Edges* (Tepian)

Edges adalah elemen linier yang tidak digunakan atau dipertimbangkan sebagai *path* oleh pengamat. *Edges* adalah batas-batas antara dua wilayah, sela sela linier dalam kontinuitas: pantai, potongan jalur kereta api, tepian bangunan, dan dinding.

c. Elemen *District* (Distrik)

Distrik merupakan suatu kawasan perkotaan dua dimensi berukuran kota sedang hingga besar, dimana masyarakat pada umumnya merasa “masuk” dan “keluar” terhadap wilayah yang mempunyai karakteristik berbeda-beda. Kualitas ini dirasakan baik di dalam maupun di luar kawasan jika dibandingkan dengan kawasan dimana pengamat berada.

d. Elemen *Node* (Simpul)

Nodes adalah titik-titik, simpul-simpul strategis dalam sebuah kota dimana pengamat bisa masuk, dan yang merupakan fokus untuk ke dan dari mana dia berjalan. *Nodes* bisa merupakan persimpangan jalan, tempat istirahat sejenak dari jalur, persilangan atau pertemuan *path*, ruang terbuka atau titik perbedaan dari suatu bangunan ke bangunan lain.

e. Elemen *Landmark* (Penanda)

Landmark adalah titik-acuan dimana si pengamat tidak memasukinya, mereka adalah di luar. *Landmark* biasanya merupakan benda fisik yang didefinisikan dengan sederhana seperti: bangunan, tanda, toko, atau pegunungan. Beberapa *landmark* dapat terlihat dari banyak sudut dan jarak, atas puncak-puncak dari elemen yang lebih kecil, dan digunakan sebagai acuan.

Pembahasan tentang identitas/citra suatu kota sebagai upaya menciptakan atau mengangkat citra kawasan perlu dilakukan kajian, oleh karena itu dilakukan penelitian untuk mengetahui potensi suatu kawasan sehingga dapat mempertahankan dan memperkuat citra kawasan tanpa menghilangkan sejarah di dalamnya. Jembatan Merah Plaza (JMP) menjadi bangunan yang dipilih dalam penelitian penerapan teori cira kota karena memiliki sejarah yang cukup panjang dari pusat perniagaan hingga saat ini menjadi bangunan komersial yaitu pusat perdagangan grosir ikonik di Kota Surabaya.

2. METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan metode penelitian deskriptif kualitatif, yang merupakan pendekatan penelitian yang bertujuan untuk mendeskripsikan dan menjelaskan fenomena atau situasi alamiah. Metode ini menggunakan data kualitatif yang diperoleh dari observasi dan studi literatur, kemudian nantinya dapat mengkaji secara spesifik dalam penerapan teori citra kota pada JMP. Adapun penjelasan metode penelitian ini yaitu sebagai berikut:

- Observasi: Survei secara langsung di lokasi penelitian, yaitu di kawasan jembatan merah. Tahapan ini bertujuan untuk mengidentifikasi potensi, kondisi eksisting, pola aktivitas, karakteristik, hingga pergerakan manusia juga kendaraan pada kawasan jembatan merah secara langsung.
- Studi Literatur: Pencarian data dari berbagai sumber yang terkait. Seperti artikel, instansi pemerintah, dan sumber lainnya untuk memperoleh data-data yang berkaitan dengan penerapan teori citra kota pada JMP kota Surabaya.

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

a. Elemen *Path* (jalan)

Akses *path* atau jalan utama pada JMP dapat di akses dari Jalan Rajawali (Gambar 1) yang merupakan jalan arteri sekunder dengan rumija sebesar 20 meter memiliki lajur satu arah terdiri dari 3 sampai 4 lajur dan jalur pedestrian di kedua sisi memiliki lebar sebesar 4 meter dengan tinggi sebesar 55 centimeter. Untuk sirkulasi dalam tapak menggunakan sirkulasi linier antara motor dan mobil.



Gambar 1. Akses Jalan Utama JMP



Gambar 2. Sirkulasi pada JMP

Kondisi pedestrian di sekitar JMP sangat baik dan memadai (Gambar 2 dan 3), terdapat pedestrian untuk pejalan kaki berukuran lebar 4 meter di dua sisi dengan ketinggian 55 centimeter. Terintegrasi dengan transportasi umum membuat jalur pedestrian di sekitar tapak sangat bermanfaat dan nyaman untuk pejalan kaki. Namun sebagian besar kondisi pedestrian tersebut di manfaatkan sebagai tempat pangkalan ojek berupa becak motor oleh masyarakat sekitar karena latar belakang JMP yang sebelumnya merupakan bekas terminal penumpang yaitu terminal Jayengrono dan telah menjadi kebiasaan masyarakat sejak dahulu dalam mencari nafkah.



Gambar 3. Jalur pedestrian

b. Elemen *Edges* (tepi)

JMP juga berada di wilayah Sungai kalimas, yang akan di kembangkan sebagai wisata air atau waterfront city kota Surabaya. JMP dahulu menjadi titik lonjakan penumpang karena terdapat terminal Jayengrono yang sekarang berubah menjadi taman, hingga sampai saat ini sekitar lahan tepatnya di depan gedung Internatio dan taman jayengrono menjadi titik transit atau tundaan dari kendaraan umum seperti bus antar kota dan menjadi pangkalan ojek becak motor oleh warga sekitar. JMP merupakan pusat mall grosir yang menjadi tempat tujuan untuk berbelanja grosir dari warga kota Surabaya maupun dari berbagai kota sekitarnya seperti Sidoarjo, Gresik, Mojokerto, dll. Adapun batas batas tapak eksisting dari JMP yaitu seperti berikut (Gambar 4):

- Utara
Lahan kosong dan Pergudangan, sisi utara bangunan juga berbatasan dengan permukiman warga.
- Timur
Sungai Kalimas dan Pergudangan, sisi timur bangunan merupakan kawasan bangunan dengan langgam melayu.
- Selatan
Gedung Crutu Surabaya, merupakan bangunan cagar budaya yang masuk ke dalam bangunan cagar budaya golongan B yaitu restorasi/rehabilitasi atau rekonstruksi.
- Barat
Bekas Penjara Kalisosok, merupakan bangunan cagar budaya yang masuk ke dalam bangunan cagar budaya golongan B yaitu restorasi/rehabilitasi atau rekonstruksi.



Gambar 4. Batas-batas JMP

c. Elemen *District* (distrik)

JMP berada di kawasan dengan berbagai langgam arsitektur. Warna biru menunjukkan kawasan bangunan dengan gaya atau langgan arsitektur Eropa atau Belanda, warna merah menunjukkan kawasan bangunan dengan gaya atau langgan arsitektur Pecinan, warna kuning menunjukkan kawasan bangunan dengan gaya atau langgan arsitektur Jawa-Melayu, dan warna ungu menunjukkan kawasan bangunan dengan gaya atau langgan arsitektur Arab. Ketika memasuki Jalan Rajawali, pengamat akan merasa “masuk” kedalam zona kawasan cagar budaya dengan langgam arsitektur Eropa atau Belanda. Kemudian melewati JMP, sehingga pengamat juga merasa keluar dari kawasan Eropa atau Belanda yang kemudian memasuki area Pecinan dengan bangunan yang khas Pecinan (Gambar 5 dan 6).



Gambar 5. Zoning kawasan sekitar JMP

Menurut [6] tentang Rencana Detail Tata Ruang Dan Peraturan Zonasi (RDTR) Kota Surabaya Tahun 2018-2038, JMP merupakan zona perdagangan dan jasa dengan skala internasional atau nasional dan JMP termasuk ke dalam kawasan wisata kota lama Surabaya yang akan dikembangkan menjadi wisata budaya berskala nasional maupun internasional.

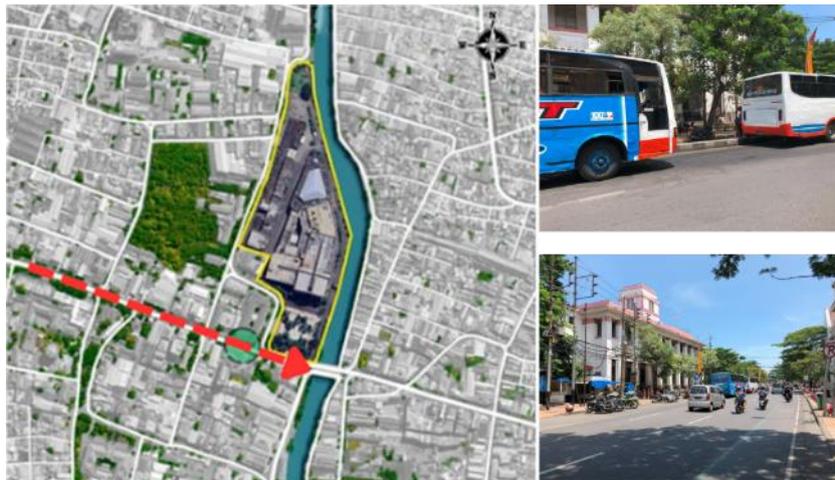


Gambar 6. Kondisi sekitar JMP

Sedikit adanya permukiman warga di sekitar JMP (Gambar 6), karena kawasan tersebut di peruntukkan untuk perdagangan dan jasa. Sehingga kawasan sekitar JMP aktif hanya di jam produktif yaitu sekitar pukul 07.00-16.00, setelah itu aktifitas kawasan sekitar JMP sangat sepi. Oleh karena itu, pemerintah Kota Surabaya mengadakan festival kampung Pecinan setiap akhir pekan untuk meramaikan aktifitas di malam hari di area sekitar JMP. Warga sekitar JMP di dominasi oleh warga bersuku Madura.

c. Elemen *Node* (simpul)

Elemen *Node* atau simpul terjadi di Taman Jayengrono atau Taman Sejarah dan Gedung Internatio. Beberapa titik yang sering terjadi tundaan adalah di depan bangunan Gedung Internatio, menjadi tempat berhentinya banyak moda angkutan umum seperti bus antar kota dalam jangka waktu 15-20 menit. Hal itu terjadi karena dulunya JMP di bangun di atas lahan bekas terminal jembatan merah yang sekarang pindah ke terminal osowilangon. Secara umum kendaraan yang melewati Jalan Rajawali di dominasi oleh kendaraan bermotor yaitu kendaraan pribadi berupa mobil dan motor, banyak juga kendaraan tidak bermotor seperti becak yang melewati jalan Rajawali. Kemudian kendaraan yang melewati Jalan Rajawali juga di dominasi oleh kendaraan umum seperti angkutan kota, bis kota dan bis berukuran sedang atau biasa disebut bison dan sedikit juga mobil barang melewati jalan Rajawali.



Gambar 7. Simpul pada JMP

e. Elemen *Landmark* (Penanda)

Elemen *landmark* pada JMP adalah di dukung dengan kondisi bangunan cagar budaya sekitar yang menjadi daya Tarik atau penanda yang sangat kuat secara visual. Berikut beberapa klasifikasi bangunan cagar budaya berdasarkan golongannya yang bisa menjadi potensi untuk di kembangkan (Gambar 8).

Berdasarkan pengamatan secara langsung, golongan preservasi yang di tandai dengan warna merah yaitu pertama Gedung Internatio yang berada di depan JMP, kedua Museum *De Javasche* Bank yang berada di depan JMP dan di samping Gedung Internatio, kemudian ketiga Gedung Grapari yang berada di depan JMP. Ketiga bangunan cagar budaya tersebut termasuk ke dalam golongan A yang merupakan bangunan cagar budaya yang harus dipertahankan dengan cara preservasi, bangunan tersebut dapat menjadi potensi yang sangat besar untuk di kembangkan dan menjadi landmark suatu Kawasan terutama pada JMP kota Surabaya. Adapun golongan B yang merupakan bangunan cagar budaya yang dapat dilakukan pemugaran dengan cara restorasi/rehabilitasi atau rekonstruksi. Kemudian golongan C yang merupakan bangunan cagar budaya yang dapat dilakukan pemugaran dengan cara revitalisasi/adaptasi. Dan golongan D yang merupakan bangunan cagar budaya yang keberadaannya dianggap dapat membahayakan keselamatan pengguna maupun lingkungan sekitarnya, sehingga dapat dibongkar dan dapat dibangun kembali sesuai dengan aslinya dengan cara demolisi [7].



Gambar 8. Klasifikasi bangunan cagar budaya sekitar

4. KESIMPULAN

Berdasarkan hasil Analisa di atas, kajian penerapan teori citra kota yang di ambil berdasarkan dari teori Kevin Lynch [5] pada JMP Surabaya maka dapat di simpulkan sebagai berikut. JMP dapat di akses melalui jalan utama yaitu jalan rajawali yang merupakan jalan arteri sekunder dan di dukung dengan jalur pedestrian yang sangat memadai dan ramah untuk pengguna jalan kaki. Terdapat batas batas tepian dari JMP yang sangat menarik dan memiliki potensi yang baik untuk di kembangkan. Element distrik pada JMP di tandai dengan kawasan bangunan cagar budaya dengan langgam arsitektur Eropa atau Belanda.

Sedangkan simpul yang terjadi pada JMP terletak pada taman jayengrono atau taman sejarah yang berada di depan dan juga gedung Internatio yang menjadi tempat berhentinya banyak moda angkutan umum seperti bus antar kota dalam jangka waktu 15-20 menit. Dan landmark atau penanda terjadi pada bangunan cagar budaya di sekitar JMP yang menjadi daya tarik atau penanda yang sangat kuat secara visual. Saran untuk penelitian selanjutnya, untuk lebih di spesifikkan lagi tentang JMP yang bisa di kembangkan sesuai dengan rencana pemerintah kota Surabaya ke depannya.

5. DAFTAR PUSTAKA

- [1] Pemerintah Kota Surabaya, “Peraturan Daerah Kota Nomor 12 Tahun 2014 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Surabaya Tahun 2014-2034,” Aug. 22, 2014. <https://jdih.surabaya.go.id/peraturan/1112> (accessed Mar. 15, 2024).
- [2] M. Salipu, H. Hasrul, I. Nashruddin, and A. Shofiyulloh, “Penerapan teori Kevin Lynch dalam penataan lingkungan di kawasan wisata sentani timur kabupaten Jayapura”, JMAP, vol. 9, no. 2, pp. 22-29, Feb. 2022.
- [3] M. A. Rafsyanjani and A. W. Purwantiangning, “Kajian Konsep Teori Lima Elemen Citra Kota pada Kawasan Kota Lama Semarang,” Arsir; Vol 3, No 2 ArsirDO - 10.32502/arsir.v3i2.2219 , Mar. 2020, PROGRAM STUDI ARSITEKTUR UNIVERSITAS MALIKUSSALEH

- [Online]. Available: <https://jurnal.um-palembang.ac.id/arsir/article/view/2219>
- [4] J. Sayoko and R. Wikantiyoso, "Kajian citra kota dalam branding city beautiful Malang," *Mintakat: Jurnal Arsitektur*, vol. 20, no. 1, pp. 19–31, 2019, doi: <https://doi.org/10.26905/mj.v20i1.3796>.
- [5] K. Lynch, *The Image of the City*. Massachusetts: The MIT Press, 1990.
- [6] Pemerintah Kota Surabaya, "Peraturan Daerah Kota Nomor 8 Tahun 2018 tentang Rencana Detail Tata Ruang dan Peraturan Zonasi Kota Surabaya Tahun 2018-2038," Dec. 27, 2018. <https://jdih.surabaya.go.id/peraturan/3637> (accessed Apr. 15, 2024).
- [7] Pemerintah Kota Surabaya, "Peraturan Daerah Kota Nomor 5 Tahun 2005 tentang Pelestarian Bangunan dan/atau Lingkungan Cagar Budaya," May 31, 2005. <https://jdih.surabaya.go.id/peraturan/62> (accessed Apr. 01, 2024).