

# **STREETSCAPE SEBAGAI PEMBENTUK KARAKTER KAWASAN**

## **Studi Kasus : Jalan Rungkut Madya Surabaya**

**Heru Prasetyo Utomo<sup>1</sup>, Fairuz Mutia<sup>2</sup>**

1,2. Program Studi Arsitektur, Fakultas Arsitektur dan Desain, UPN “Veteran” Jawa Timur,  
Jl. Rungkut Madya No.1 Surabaya  
Email: herupras95@gmail.com

### **Abstrak**

Kawasan perkotaan selalu dinamis, dimana beberapa kawasan berkembang lebih pesat dibandingkan kawasan yang lain. Jalan Rungkut Madya sebagai jalan kolektor mengalami banyak perubahan seiring adanya pembangunan jalan MERR dan rencana jalan OERR oleh Pemkot Surabaya dan Pemprov Jatim. Belum ada integrasi penataan kawasan di Jalan Rungkut Madya yang mampu mencirikan dan memberi kualitas visual – spasial yang mampu meningkatkan kondisi fisik kawasannya. Sementara itu, kualitas bentang jalan (*streetscape*) perlu diperhatikan dalam desain jalan, merujuk pada kriteria *streetscape* yang baik (Moughtin, 1999). Metode penelitian yang dipilih adalah eksploratif dan deskriptif. Pendeskripsian difokuskan pada keaslian bentuk dan karakter kawasan di Jalan Rungkut Madya untuk mengeksplorasi elemen-elemen kota yang sudah ada. Selanjutnya, hasil ini dieksplorasi menggunakan *Character Appraisal Research*. Hal ini dikarenakan dalam pengumpulan data dibutuhkan untuk lebih banyak melukiskan/memaparkan kondisi realitas dan potensi di Jalan Raya Rungkut Madya yang diamati sesuai dengan fenomena yang ada, serta disusun secara *mapping* berdasarkan kajian ilmu pengetahuan, setelah itu menjadi landasan dalam menata kawasan. Analisis dilakukan secara kualitatif dan didukung analisis kuantitatif sederhana. Penelitian ini diharapkan mampu menghasilkan suatu penanganan urban yang dapat mengidentifikasi kualitas lingkungan untuk menjadi kriteria khusus dalam meningkatkan kualitas lingkungan serta identitas kawasan Jalan Rungkut Madya sebagai kawasan pendidikan, perdagangan dan jasa.

**Kata kunci:** karakter, kawasan, *streetscape*, visual-spasial.

### **Abstract**

**Title:** *Streetscape as a Formation of Area Character in Rungkut Madya Street Surabaya*

*Urban areas are always dynamic where some regions develop more rapidly than other regions. Rungkut Madya street as a collector road has undergone many changes along with the construction of MERR road and OERR road plans by the Surabaya City Government and East Java Provincial Government. There is no integration of area arrangement at Rungkut Madya street that is able to characterize and provide visual - spatial quality that is able to improve the physical condition of the area. Meanwhile landscape quality (streetscape) needs to be considered in road design, referring to good streetscape criteria (Moughtin, 1999). The research method chosen is exploratory and descriptive. The description is focused on the authenticity of the shape and character of the area in Rungkut Madya street to explore existing city elements. Data collection more describes the conditions of reality and potential on Rungkut Madya street which are arranged in a mapping. Furthermore, these results are explored using Character Appraisal Research. The analysis is carried out qualitatively and supported by simple quantitative analysis. This research is expected to be able to produce an urban treatment that can identify the quality of the environment to be a special criterion in improving the quality of the environment and the identity of the Rungkut Madya street as an education, trade and service area.*

**Keywords:** *character, area, streetscape, visual-spatial.*

## Pendahuluan

Kawasan perkotaan merupakan kawasan yang dinamis. Beberapa kawasan berkembang lebih pesat dibanding kawasan yang lain, khususnya pada area Jalan Rungkut Madya yang merupakan jalan kolektor. Pola pengembangan pada area ini berubah seiring dengan adanya pembangunan jalan MERR dan rencana jalan OERR oleh Pemkot Surabaya dan Pemprov Jatim. Dengan adanya rencana dan perubahan pola sirkulasi utama pada area ini, juga mengakibatkan adanya pergeseran pola aktivitas manusianya. Setelah hadirnya MERR, terdapat peningkatan harga tanah pada Kawasan Rungkut Madya, hingga terdapat kenaikan 4 kelas (Wiratawan, 2017). Hal ini menunjukkan perkembangan yang cukup pesat di area ini. Belum lagi adanya perpotongan jalan dengan MERR mengakibatkan adanya dua poros fungsi yang tampak jelas, yakni fungsi Pendidikan (Kampus UPN “Veteran” Jawa Timur) dan fungsi perdagangan dan jasa (Area Giant dan Superindo). Dengan adanya perbedaan fungsi ini, seharusnya terdapat pewadahan aktivitas, sarana - prasarana dan juga citra kawasan yang mendukung.

Pola dan perkembangan area ternyata kurang dapat diimbangi dengan sarana dan prasarana lingkungan. Seharusnya, kualitas bentang jalan (*streetscape*) juga merupakan hal yang perlu diperhatikan dalam desain jalan (NACTO, 2013). Hal ini dikarenakan desain ruang *streetscape* yang baik akan berpengaruh tidak hanya secara fungsi, namun juga dapat menjadi karakter kawasan (De Vries, et al 2013). Merujuk pada kriteria *streetscape* yang baik (Moughtin, et al

1999) Jalan Rungkut Madya sendiri masih banyak yang tidak memenuhi standar. Beberapa titik jalan di depan UPN “Veteran” Jawa Timur rusak berkali – kali. Belum lagi tidak adanya *pedestrian way* pada area Jalan Rungkut Madya, membuat pejalan kaki tidak nyaman berjalan karena harus berebut dengan kendaraan. Kurang adanya pohon peneduh, akses difabel, hingga saluran air yang baik juga belum ada. Dengan potensi yang ada, Jalan Rungkut Madya memiliki citra dan identitas yang berbeda dengan penggal jalan lain sebagai kawasan pendidikan dan perdagangan jasa yang dapat diangkat menjadi konsep dan arahan desain kawasannya.

## Kajian Pustaka

*Streetscape* menurut The Delaware Complete Communities Toolbox (2015) adalah istilah yang digunakan untuk menggambarkan kondisi alam dan jalan yang dibangun dan didefinisikan sebagai kualitas desain jalan dan efek visualnya. Konsep ini mengakui bahwa jalan adalah tempat umum dimana orang dapat untuk terlibat dalam berbagai kegiatan. Jalan-jalan dan pengalaman visual mereka sangat mempengaruhi tempat-tempat umum dimana orang berinteraksi dan itu pada akhirnya membantu menentukan kualitas estetika masyarakat, kegiatan ekonomi, kesehatan dan keberlanjutan.

*Streetscape* mengacu pada desain dan kondisi jalan perkotaan karena mempengaruhi pengguna jalan dan penduduk di dekatnya. Dalam *streetscape*, jalanan adalah tempat dimana orang terlibat dalam berbagai kegiatan, termasuk tetapi tidak terbatas pada perjalanan dengan kendaraan bermotor. *Streetscape* adalah komponen penting dari ranah publik

(ruang publik tempat orang berinteraksi), yang membantu menentukan kualitas estetika, identitas, aktivitas ekonomi, kesehatan, kohesi sosial dan peluang masyarakat, bukan hanya mobilitasnya semata. *Streetscape* perkotaan memainkan peran penting dalam pengembangan kehidupan perkotaan (Crankshaw, 2015).

Menurut Anugrah (2015), lingkungan yang hijau dan seimbang merupakan preferensi utama dari masyarakat dalam menikmati sebuah *streetscape*, begitu pun dengan harapan mereka akan sebuah *streetscape* perkotaan yang ideal. Selain itu, pembentukan visual *streetscape* perkotaan diharapkan dapat menceritakan karakter dan *image* dari kota tersebut, mulai dari cerita historisnya, hingga gaya hidup perkotaan yang tercermin dari fasilitas dan aktivitas yang terlihat pada *streetscape*.

Menurut Kostof (1992), *streetscape* adalah jalur untuk pedestrian dan bangunan yang membatasinya. Sedangkan menurut kamus Oxford, *streetscape* adalah bidang jalan yang membentang di antara dua destinasi rumah (termasuk jalur pejalan kaki dan kendaraan). Dari kedua definisi tersebut dapat disimpulkan bahwa *streetscape* adalah jalan yang berada di antara bangunan yang dapat digunakan oleh pejalan kaki maupun kendaraan. Menurut Islington Council (2005), *streetscape* seharusnya didesain dengan mempertimbangkan banyak hal, tidak hanya fisik tetapi juga terkait sosial, ekonomi dan budaya, seperti kaidah :

1. Material pembentuknya yang minimal
2. Perletakan furnitur jalan
3. Konsistensi dan keselarasan desain dengan lingkungan

4. Penggunaan karakter lokal
5. Memperhatikan keamanan dan keselamatan penggunaannya
6. Integrasi semua elemen jalan
7. Dapat diakses semua orang
8. Memperhatikan aspek pemeliharaan
9. Mematuhi peraturan setempat

Dari kesembilan kriteria tersebut secara implisit dapat digarisbawahi kata-kata yang menyebutkan akses untuk semua, selaras dan memperhatikan kondisi lingkungan setempat sehingga perlu adanya studi khusus tentang masalah dan potensi sekitar dalam mendesain *streetscape* yang baik.

Cullen (2006) mengemukakan nilai-nilai yang harus ditambahkan dalam *urban design* sehingga masyarakat di kota tersebut secara emosional dapat menikmati lingkungan perkotaan yang baik melalui rasa psikologis maupun fisik. Empat hal yang ditekankan ini adalah:

1. *Serial Vision*

Penjelasan dari *serial vision* adalah gambaran-gambaran visual yang ditangkap oleh pengamat yang terjadi saat berjalan dari satu tempat ke tempat lain pada suatu kawasan. Rekaman pandangan oleh pengamat itu menjadi potongan-potongan gambar yang bertahap dan membentuk satu kesatuan rekaman gambar kawasan bagi pengamat. Biasanya, akan ada kemiripan, suatu benang merah, atau satu penanda dari potongan-potongan pandangan tersebut yang memberi kepastian pada pengamat bahwa dia masih berada di satu kawasan yang sama.

2. *Place*

Perasaan yang dimiliki pengamat secara emosional pada saat berada di suatu tempat tertentu. *Place*

dipengaruhi oleh batas-batas yang ada pada suatu tempat tersebut.

3. *Content*

Penjelasan dari *content* adalah isi dari suatu kawasan yang mempengaruhi perasaan seseorang terhadap keadaan lingkungan kota tersebut. *Content* tergantung oleh dua faktor yaitu pada tingkat kesesuaian (*conformity*) dan tingkat kreativitas (*creativity*).

4. *Functional tradition*

Kualitas di dalam elemen-elemen yang membentuk lingkungan perkotaan yang juga memiliki segi ekonomis, efisien dan efektif.

Sedangkan dalam risetnya, Lynch (1982, dalam Mulyandari 2011) menemukan arti pentingnya citra penduduk suatu kota terhadap kotanya, karena citra yang jelas dapat memberikan banyak hal yang sangat penting bagi masyarakatnya, yaitu :

1. *Legibility* (Kejelasan)

Kejelasan merupakan hal yang mampu terbaca. Meskipun kejelasan atau keterbacaan ini tidak berarti satu-satunya yang penting dari sebuah kota yang indah. Hal ini adalah penting, khusus ketika mempertimbangkan lingkungan pada ukuran skala perkotaan dan kompleksitas waktu. Untuk memahami hal ini, kita harus mempertimbangkan tidak hanya kota sebagai dirinya sendiri, tetapi kota yang dirasakan oleh penghuninya.

2. Identitas dan susunan

Kevin Lynch mendefinisikan identitas kota bukan dalam arti keserupaan suatu obyek dengan yang lain, tetapi justru mengacu kepada makna individualitas yang mencerminkan perbedaannya dengan obyek lain serta pengenalannya sebagai entitas

tersendiri. Identitas kota adalah citra mental yang terbentuk dari ritme biologis tempat dan ruang tertentu yang mencerminkan waktu (*sense of time*), yang ditumbuhkan dari dalam secara mengakar oleh aktivitas sosial-ekonomi-budaya masyarakat kota itu sendiri (Lynch 1982, dalam Mulyandari 2011). Menurut Wikrawardana (2009), memahami citra dan identitas kota tidak hanya berorientasi pada keberadaan elemen-elemen fisik maupun kejelasan struktur kotanya, namun yang lebih penting bagaimana keterjalinan antara manusia dengan artefak fisik dapat terbangun. Sehingga muncul adanya sebuah “*sense*” yang memberikan makna bagi setiap orang yang berjalan di sudutnya.

3. *Imageability*

Hal ini mengarah pada definisi apa yang bisa disebut *imageability*, bahwa kualitas dalam sebuah obyek fisik memberikan probabilitas tinggi untuk membangkitkan citra yang kuat dalam setiap pengamat. Ini adalah bentuk, warna, atau pengaturan yang memfasilitasi pembuatan yang dengan jelas teridentifikasi, kuat terstruktur, citra mental yang sangat berguna bagi lingkungan. Hal ini juga bisa disebut keterbacaan, atau mungkin dalam arti visibilitas tinggi, dimana obyek tidak hanya dapat dilihat, tetapi disajikan dengan tajam dan intens bagi indra.

## Metode

Tahap identifikasi karakter *streetscape* dilakukan melalui observasi lapangan untuk mengidentifikasi elemen-elemen pembentuk karakter *streetscape* yang

terdiri dari elemen fisik dan aktivitas (Kogarah City Council (2006); Carmona, et al (2003)). Elemen fisik pembentuk karakter *streetscape* terdiri dari geometri dan bentuk jalan, proporsi dan keterlingkupan, karakter bangunan, serta karakter vegetasi. Sedangkan karakter aktivitas meliputi fungsi atau aktivitas formal di dalam bangunan, aktivitas informal di luar bangunan, serta aktivitas khusus/insidental. Analisis dengan *Character Appraisal* digunakan untuk menganalisis karakter jalan dan elemen-elemen pendukungnya, serta karakter tipologi bangunan masing-masing sesuai dengan fungsi bangunan dan kawasan.

## Hasil dan Pembahasan

### Citra Kawasan

Suatu kawasan akan mudah dikenali dan memberikan pengalaman terhadap seseorang yang memasuki suatu ruang, apabila memiliki elemen-elemen pembentuk citra kawasan. Salah satu elemen penting sebagai penanda kawasan adalah *landmark*. Pada kawasan Jalan Rungkut Madya terdapat *landmark* yang berupa patung Jenderal Sudirman yang berada di dalam kawasan kampus UPN “Veteran” Jawa Timur, namun posisinya sebagai *landmark* masih belum begitu kuat, namun dengan keberadaannya sebagai bagian dari kampus maka dapat memberikan kesan yang kuat sebagai kawasan pendidikan, khususnya pada segmen 3 dan 4. Sementara itu, citra kawasan yang potensial adalah kawasan perdagangan dan jasa yang ditandai dengan dominasi bangunan perdagangan dan jasa di sepanjang Jalan Rungkut Madya, berupa ruko dan tempat usaha.



**Gambar 1. Patung Jenderal Soedirman di halaman kampus UPN “Veteran” Jawa Timur**

Sumber: Hasil survey lapangan, 2019

### Kesan Visual

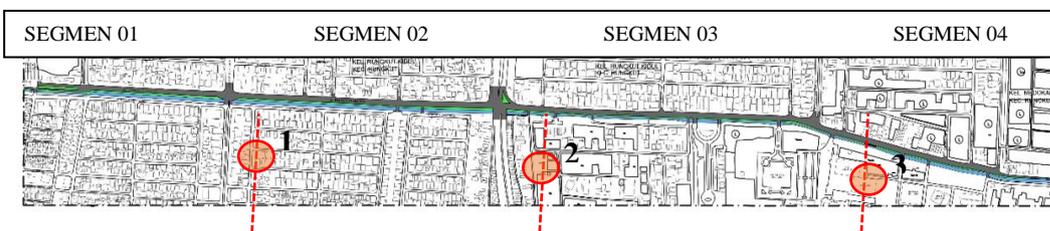
Salah satu elemen pembentuk koridor yang cukup penting adalah *pedestrian way*. *Pedestrian way* ini dapat difungsikan sebagai penanda (identitas) dan orientasi. Oleh karena itu, untuk membentuk kualitas visual koridor yang estetis dan harmonis diperlukan suatu kontinuitas agar mudah dikenali sebagai fasilitas pejalan kaki pada suatu ruang kota. Pada kawasan studi, kondisi *pedestrian way* yang ada digunakan sebagai ruang kegiatan bagi PKL, hal ini menyebabkan terganggunya kualitas visual kawasan. Selain itu, juga terdapat penggunaan material *pedestrian way* yang berbeda, sehingga menyebabkan ketidakharmonisan dalam koridor. Untuk meningkatkan kualitas visual pedestrian, pada kawasan jalan utama koridor Rungkut Industri ini harus ditertibkan dari PKL, karena selain mengganggu kualitas visual juga dapat mengganggu sirkulasi kendaraan terutama kendaraan perusahaan yang berukuran besar akibat adanya pengguna-pengguna jalan yang memarkir kendaraan di pinggir jalan. Untuk membentuk suatu kontinuitas pada *pedestrian way* sebagai identitas lingkungan dapat dilakukan dengan pengaturan/ penataan bahan, warna, tekstur dan aksesoris lainnya, sehingga

dapat membentuk suatu kesan tertentu dan juga penanda sebagai kawasan perdagangan dan jasa.

**Node Kawasan**

Simpul jalan merupakan salah satu bentuk *node* pada kawasan yang memiliki peranan yang penting untuk keluar dari kawasan dan berganti ke arah yang lain ataupun dari luar memasuki kawasan. Pada kawasan studi, terdapat lima *node* sepanjang ruas Jalan Rungkut Madya. Pada *node* antar segmen 1 dan 2 sering terjadi kemacetan, terutama akibat volume

kendaraan dan pada simpul berdekatan dengan akses keluar masuk bangunan komersil sehingga dapat mengganggu kelancaran lalu lintas. Sementara pada *node* ke 4, yakni pertigaan Jalan Rungkut Madya dan Jalan Rungkut Asri Timur XVIII berdekatan dengan gerbang 2 UPN sehingga juga sering menimbulkan macet. Oleh karena itu, pada *node* ini perlu dilakukan penataan kembali untuk kelancaran arus lalu lintas dan juga menjaga keamanan pengguna jalan.



Gambar 2. Node yang terdapat pada Jalan Rungkut Madya

Sumber: Hasil analisis, 2019

**Tatanan Bangunan**

Secara umum GSB pada wilayah UP Rungkut dikelompokkan sebagai berikut :

- 0-3m, berada pada daerah permukiman informal dengan jarak kerapatan bangunan yang tinggi.
- 3-6m, berupa perumahan formal dengan jarak bangunan yang teratur dan jarak antara bangunan dengan

jalan yang cukup lebar. Bangunan-bangunan tersebut dapat berupa ruko, pertokoan, dsb.

- Bangunan perdagangan dan jasa  
 GSB depan : 5-10 meter  
 GSB samping : 0-2 meter
- 10-20m, fasilitas umum





Gambar 3. Pola bangunan pada Jalan Rungkut Madya

Sumber: Hasil analisis, 2019

Dapat dilihat bahwa penetapan GSB telah disesuaikan menurut fungsi bangunan itu sendiri. Sebagaimana telah ditetapkannya peraturan sempadan tersebut di atas, beragam jenis bangunan telah terbangun pada eksisting koridor dengan jarak sempadan yang beragam, bahkan cenderung tidak sesuai dengan peraturan yang ada karena lahannya yang berdekatan dengan bangunan lain

dengan fungsi yang berbeda. Keberagaman fungsi bangunan ini juga berdampak pada ketersediaan kantong parkir terutama di bagian utara koridor saat ini. Tidak seimbangya lahan parkir berdampak pada lebar ruas jalan yang berkurang karena termakan oleh parkir sehingga mengganggu arus lalu lintas. Oleh karena itu, diperlukan penataan ulang deretan bangunan pada koridor jalan utama untuk

mempermudah aksesibilitas para pengguna jalan setempat yang turut mempertimbangkan adanya penyesuaian perbedaan ketinggian bangunan dengan pemunduran bangunannya agar dapat menghasilkan kesan ruang yang seimbang. (D/H=1,5).

### Tipologi

Hubungan yang harmonis antar bangunan dapat dicapai jika keseluruhan bangunan tersebut merupakan satu kesatuan yang saling melengkapi (*complementary*) antara satu dengan lainnya. Hal tersebut bisa dicapai melalui kesamaan ketinggian, material, warna, garis hiasan, bukaan dan kantilever. Namun, pada bagian tertentu dapat diselengi dengan kontras (Jacob, 1995 dalam Bararatin, 2011).

Beragamnya fungsi bangunan pada eksisting koridor turut berdampak pada keberagaman *style* bangunan yang ada. Hal ini turut berdampak pada buruknya kesan visual yang dihasilkan. Bangunan di sepanjang koridor pada segmen ini didominasi oleh bangunan perdagangan serta beberapa rumah tinggal yang cenderung memiliki tampilan fasad bangunan yang saling bersaing sesuai dengan selera pemilik. Oleh karena itu, diperlukan adanya unsur pengikat ketidakteraturan tipologi (fasad) bangunan pada koridor melalui penggunaan komposisi yang selaras dan harmonis antara garis vertikal, garis horizontal, warna bangunan, tekstur, serta kesan masif-transparan yang dapat merepresentasikan fungsi bangunan.



**Gambar 4. Penampang fasad bangunan segmen 01 sisi utara**  
Sumber: Hasil survey lapangan, 2019



**Gambar 5. Penampang fasad bangunan segmen 02 sisi utara**  
Sumber: Hasil survey lapangan, 2019



**Gambar 6. Penampang fasad bangunan segmen 03 sisi utara**  
Sumber: Hasil survey lapangan, 2019



**Gambar 7. Penampang fasad bangunan segmen 04 sisi utara**  
Sumber: Hasil survey lapangan, 2019

### Sekuen (*Serial Vision*)

Menurut pedoman umum RTBL, sekuen bangunan dapat dibentuk oleh pengelompokan bangunan dengan penggunaan lahan tertentu serta oleh ketinggian bangunan yang terkait *skyline* yang dapat membentuk karakter visual ruang yang diinginkan dimana terdapat penekanan atau klimaks pada titik-titik tertentu. Namun, sebagian besar deretan massa yang berada di sisi koridor jalan eksisting ini memiliki perbedaan ketinggian lantai yang cukup signifikan sehingga berdampak pada terputusnya horizontalitas antar bangunan maupun timbulnya kesan meruang yang tidak seimbang. Oleh karena itu, dalam kasus ini diperlukan adanya penyesuaian kemunduran masing-masing bangunan dengan ketinggian yang berbeda sehingga menghasilkan kesan ruang yang seimbang yang dapat diwujudkan dengan mengacu pada perbandingan jarak pengamatan ( $D$ ) satu setengah kali ketinggian bangunan ( $H$ ) atau  $D/H=1,5$ .

### Sirkulasi Kawasan

Sebagian besar koridor jalan ini belum memiliki *pedestrian way*, mengingat elemen ini merupakan salah satu elemen penting terutama fungsi koridor yang didominasi oleh kegiatan perdagangan dan jasa. Para pejalan kaki menggunakan area bahu jalan sebagai tempat berjalan. Hal ini dapat mengganggu kenyamanan dan keamanan pejalan kaki, dimana tidak adanya pemisahan yang jelas antara pejalan kaki dan kendaraan bermotor yang dapat mengakibatkan terjadinya kontak fisik. Oleh karena itu, diperlukan pengadaan *pedestrian way* yang dapat memberikan memberikan perasaan aman dan nyaman bagi pejalan kaki.

Pada ruas jalan ini juga belum terdapat pemisahan yang jelas antara pengguna sepeda dan kendaraan bermotor. Hal ini menyebabkan pengguna sepeda menggunakan bahu jalan maupun badan jalan sebagai jalurnya. Hal ini juga dapat mengganggu kenyamanan pejalan kaki, keamanan pengguna sepeda itu sendiri serta menyebabkan sirkulasi kendaraan pada kawasan menjadi terganggu. Oleh karena itu, diperlukan pemisahan yang jelas antara jalur sepeda dan jalur kendaraan bermotor.



**Gambar 8. Penampang jalan di segmen 01**  
Sumber: Hasil survey lapangan, 2019



**Gambar 9. Penampang jalan di segmen 02**  
Sumber: Hasil survey lapangan, 2019



**Gambar 10. Penampang jalan di segmen 03**

Sumber: Hasil survey lapangan, 2019



**Gambar 11. Penampang jalan di segmen 04**

Sumber: Hasil survey lapangan, 2019

Adanya *pedestrian way* dapat dimaksimalkan untuk membentuk *linkage* kawasan. Dengan adanya pembenahan kondisi jaringan infrastruktur jalan yang memadai pada beberapa spot kawasan yang terintegrasi antara pembentukan *linkage* kawasan dengan jaringan infrastruktur, akan tercipta sebuah citra kawasan perdagangan dan jasa yang terintegrasi.

### **Infrastruktur Kawasan**

Kondisi penerangan pada ruas jalan ini sudah cukup memadai. Dimana penerangan yang memadai dapat berfungsi mencegah kerawanan sosial (tindak kejahatan) dan sebagai keamanan pengguna jalan dari kecelakaan lalu lintas.

Pada kawasan ini sarana tempat pembuangan sampah yang ada belum memadai dan letaknya tidak sesuai, sehingga terdapat bagian jalan yang digunakan sebagai tempat pembuangan sampah. Hal ini juga berpengaruh terhadap kualitas lingkungan kawasan. Oleh karena itu, diperlukan penataan tempat pembuangan sampah yang memadai, sehingga sesuai dengan fungsinya.

Sementara itu, terkait kondisi jalan, sebagian besar agak bergelombang. Hal ini mengganggu kenyamanan dan keamanan pengguna jalan. Selain itu, juga dapat memperlambat laju kendaraan yang dapat memicu terjadinya macet. Oleh karena itu, diperlukan perbaikan kembali kondisi jalan.

Pada kawasan juga belum terdapat pemberhentian angkutan kota, akibatnya angkutan sering berhenti di sembarang tempat untuk mengambil penumpang, seperti pada pertigaan Jalan Rungkut Asri Timur XVIII. Hal ini dapat menyebabkan terjadinya kemacetan pada ruas jalan ini. Oleh karena itu, perlu disediakan tempat pemberhentian angkutan kota di sekitar area-area tersebut dengan jarak yang mudah dijangkau oleh pejalan kaki.

Pada kawasan ini sudah terdapat *signage* sebagai pengarah atau memperjelas kawasan. Namun, kondisi *signage* yang terletak pada koridor Jalan Raya Rungkut Madya masih belum representatif, dimana masih terdapat *signage* yang letaknya saling berhimpitan, tersembunyi, letaknya tidak sesuai, serta skalanya tidak sesuai sehingga tidak dapat mengarahkan

pengguna kawasan dengan baik. Bahkan, pada beberapa tempat yang membutuhkan *signage* yang penting, justru belum terpenuhi. Pada hakekatnya suatu kawasan yang baik harus memiliki *signage* yang dapat membantu mengarahkan pengguna kawasan dengan baik dan jelas. *Signage* yang baik memiliki persyaratan yaitu mudah ditemui, letaknya yang tepat, memiliki skala yang sesuai, serta mudah dibaca dan dipahami. Diharapkan dengan adanya penataan kembali *signage* sesuai dengan standar dan kebutuhan kawasan dapat lebih memperjelas kawasan serta membantu memperlancar arus lalu lintas kawasan.

#### **Elemen Vegetasi**

Penataan vegetasi yang baik dapat memberikan kenyamanan dan kesan estetis terhadap kawasan. Kondisi vegetasi yang ada masih belum merata dimana pada sisi selatan jalan lebih tertata disepanjang tepi sungai yang membentuk kontinuitas. Sementara pada sisi utara masih belum tertata dan cenderung minim vegetasi, sehingga pada siang hari akan terasa panas sekali. Penataan vegetasi perlu disesuaikan dengan kondisi lingkungan, dimana kawasan ini merupakan kawasan yang padat dengan kendaraan, sehingga berpotensi menimbulkan pencemaran udara. Oleh karena itu, dibutuhkan penataan vegetasi pada ruas jalan tersebut sehingga dapat membentuk kawasan yang estetis dan kontinyu serta bebas dari polusi asap kendaraan yang berbahaya. Dalam hal ini diperlukan

pemilihan jenis vegetasi yang tepat dan pengaturan jarak tanam yang sesuai sehingga terbentuk suatu kontinuitas atau *linkage* secara visual.

#### **Kesimpulan**

Citra kawasan terbentuk kuat pada koridor Jalan Rungkut Madya yang merupakan kawasan perdagangan dan jasa. Banyak aspek *streetscape* yang perlu dibenahi untuk menunjang pembentukan citra kawasan tersebut, antara lain mengatur tipologi bangunan yakni dengan menyelaraskan ketinggian bangunan serta tampilan fasade bangunan serta mengatur garis sempadan bangunan untuk menyediakan ruang parkir yang memadai. Juga menambahkan halte, jalur pedestrian yang lebar dan nyaman, jalur khusus sepeda serta penataan vegetasi terutama pada sisi utara koridor Jalan Rungkut Madya.

#### **Daftar Pustaka**

- Anugrah, Anisa P. (2015). Preferensi masyarakat dalam menikmati *streetscape* perkotaan yang ideal. *Prosiding Temu Ilmiah IPLBI 2015*, B 135-140.
- Bararatin, Kirami. (2011). *Arahan penataan koridor Jalan Mastrip sebagai jalan masuk kota Surabaya dengan pendekatan kualitas visual* (Tesis S2 Perancangan Kota, ITS Surabaya, 2011. Tidak dipublikasikan).
- Carmona, M., Heath, T., Oc, T., Tiesdell, S. (2003). *Public place urban spaces: The dimensions of urban design*. Oxford and Burlington: Architectural Press.
- Crankshaw, Ned. (2015). *Creating vibrant public spaces:*

- Streetscape design in commercial and historic districts*. Washington DC: Island Press.
- Cullen, Gordon. (2006). *The concise townscape*. Oxford and Burlington: Architectural Press.
- De Vries, Sjerp, van Dillen, Sonja M.E., Groenewegen, Peter P., Spreeuwenberg, Peter. (2013). Streetscape greenery and health: Stress, social cohesion and physical activity as mediators. *Social Science and Medicine Volume 94, October 2013*, 26-33.
- Islington Council. (2005). *Islington street book a borough-wide streetscape manual*. London: Islington Council.
- Kogarah City Council. (2006). *Section 94 Contribution Plan No. 8 Kogarah Town Centre*. New South Wales: Kogarah City Council.
- Kostof, Spiro. (1992). *The city assembled: The elements of urban form through history*. London: Thames and Hudson.
- Moughtin, Cliff, Oc, Taner, Tiesdell, Steve. (1999). *Urban design: Ornament and decoration, second edition*. Oxford and Burlington: Architectural Press.
- Mulyandari, Hestin. (2011). *Pengantar arsitektur kota*. Yogyakarta: Andi Offset.
- NACTO. (2013). *Urban street design guide*. Washington, CD: Island Press.
- The Delaware Complete Communities Toolbox. (2015). *Streetscaping*. Newark, USA: Institute for Publication University of Delaware.
- Wikrawardana, Andryan. (2009). *Membangun identitas kota (sebuah strategi)*. Diunduh 3 Februari 2019, dari <http://andryanwikra.wordpress.com/tag/identitas-kota/>
- Wiratawan, Gede Yoga Arya. (2017). *Prediksi harga lahan di Kawasan Rungkut Madya pasca beroperasinya MERR Surabaya (Tugas Akhir Perencanaan Wilayah Perkotaan, ITS Surabaya, 2017. Tidak dipublikasikan)*.