

Redesain Koridor Kota Di Jalan Rajawali Surabaya

Miftakhul Jannah¹, Sultan Putra Ashrar², Zulva Ardiansyah³

¹⁻³Teknik Arsitektur, Fakultas Teknik, Universitas Muhammadiyah Surabaya

¹Email: miftakhul.jannah@gmail.com

²Email: sultanputraashrar23@gmail.com

³Email: zulvanyam@gmail.com

Abstrak

Setiap kota besar memerlukan penataan setiap detailnya agar dapat menciptakan kota yang nyaman, asri dan indah. Dalam menciptakan kota yang kondusif perlu melihat aspek – aspek atau elemen – elemen perancangan kota. Salah satunya adalah koridor kota. Koridor kota merupakan gerbang kota sebagai identitas suatu wilayah. Surabaya yang merupakan kota besar tentunya tidak terlepas dari koridor kota. Penganalisaan kembali terhadap koridor sangat diperlukan guna menciptakan koridor kota yang kondusif. Pemerataan koridor yang kurang memenuhi aspek dan elemen dalam perancangan kota dapat mengganggu kenyamanan dan kekondusifan suatu kota.

Keywords: Koridor Kota, Elemen – Elemen Perancangan Kota, Jalan Rajawali, Kota Surabaya.

Abstract

Title: *Redesign of the City Corridor on Rajawali Surabaya Street*

Every big city requires structuring every detail in order to create a comfortable, beautiful and beautiful city. In creating a conducive city, it is necessary to look at aspects or elements of urban design. One of them is the city corridor. The city corridor is the city gate as the identity of a region. Surabaya, which is a big city, cannot be separated from city corridors. Re-analysis of the corridor is very necessary in order to create a conducive city corridor. Even distribution of corridors that do not meet the aspects and elements in urban design can disturb the comfort and conduciveness of a city.

Keywords: *City Corridor, City Design Elements, Rajawali Street, Kota Surabaya.*

Pendahuluan

Surabaya merupakan kota metropolitan terbesar kedua di Indonesia setelah DKI Jakarta. Secara administratif, kota ini memiliki luas wilayah korporat sebesar kurang lebih 326,81 kilometer persegi dengan dinamika pembangunan yang masif. Pertumbuhan mobilitas penduduk yang eksponensial menuntut adanya penataan ruang yang presisi dan terintegrasi. Penataan ini sangat penting demi mewujudkan ruang hidup perkotaan yang aman dan berkelanjutan (Sonya Khaerunnisa and Idajati 2017; Salami, Isah, and Muhammad 2021; Yovita Inggar Mawardi and Hidayati 2025).

Koridor jalan publik memegang peranan yang sangat vital dalam pembentukan citra kota. Ruang linier ini bukan sekadar saluran aspal kendaraan melainkan wadah interaksi sosial kemasyarakatan. Estetika sebuah koridor jalan mencerminkan tingkat peradaban pengelolaan tata ruang pemerintah setempat. Oleh karena itu, kualitas visual dari gerbang kota harus dijaga agar mencerminkan identitas wilayah (Eka Sari, Antariksa, and Rini Dwi Ari 2008). Realitas di lapangan sering kali memperlihatkan adanya ketimpangan kualitas ruang pada koridor kota. Banyak koridor utama yang pembangunannya berjalan secara parsial dan tidak memenuhi standar ideal. Salah satu

contoh nyata yang membutuhkan perhatian mendesak adalah Koridor Jalan Rajawali Surabaya. Kawasan ini berada di Kelurahan Krembangan Selatan yang memiliki nilai historis kolonial sangat tinggi (Illiyin and Alprianti 2017; Sonya Khaerunnisa and Idajati 2017; Winton Danardi, Antariksa, and Hariyani 2010).

Kondisi eksisting Jalan Rajawali saat ini memperlihatkan dualisme visual fisik yang sangat kontras. Segmen bagian timur cenderung lebih hidup karena terintegrasi langsung dengan ikon Jembatan Merah. Sementara itu, segmen bagian barat mengalami kerusakan fasilitas pedestrian yang mengganggu kenyamanan pengguna. Ketidaksediaan infrastruktur pejalan kaki yang layak memicu munculnya berbagai pelanggaran ketertiban umum (Nurubiatmoko, Rukmi, and sari 2020).

Fenomena okupasi bahu jalan oleh parkir liar dan pedagang kaki lima merusak estetika lingkungan. Ruang publik yang semrawut menurunkan tingkat keselamatan pejalan kaki dari risiko kecelakaan lalu lintas. Selain itu, kawasan barat terkesan kumuh dan mati akibat kurangnya perhatian elemen desain. Urgensi redesain koridor ini menjadi sangat tinggi demi memulihkan fungsi lingkungan perkotaan.

Penelitian ini bertujuan mengkaji kerusakan fungsional koridor dan merumuskan konsep perancangan ulang kawasan. Fokus utamanya bertumpu pada penyediaan trotoar yang inklusif serta penataan sistem drainase mikro. Kontribusi akademis ini diharapkan dapat menjadi rekomendasi bagi Pemerintah Kota Surabaya dalam membenahi tata ruang. Konsep penataan terpadu akan mengembalikan vitalitas koridor bersejarah ini menjadi lebih manusiawi (Sonya Khaerunnisa and Idajati 2017).

Landasan Teori: Elemen Perancangan Kota

Perancangan kota memerlukan parameter ilmiah yang baku agar hasil desain dapat dievaluasi secara objektif. Teori utama yang diadopsi dalam studi ini merujuk pada pemikiran besar Hamid Shirvani. Dalam bukunya yang berjudul *Urban Design Process*, ia mengklasifikasikan elemen pembentuk kota. Terdapat delapan macam elemen fisik yang

saling mengunci untuk menciptakan ruang publik kondusif.

Elemen pertama menurut konsep dasar tata ruang adalah komponen Tata Guna Lahan atau Land Use. Komponen ini menentukan fungsi primer dari zonasi aktivitas ruang perkotaan di sekitar koridor. Distribusi fungsi bangunan sangat memengaruhi volume pergerakan manusia serta kendaraan yang melintas. Ketidaksesuaian guna lahan dapat memicu beban sirkulasi yang berlebihan pada satu titik jalan.

Elemen kedua dan ketiga meliputi Bentuk Massa Bangunan serta Ruang Terbuka atau Open Space. Massa bangunan mengatur ketinggian, garis sempadan, dan fasad arsitektur yang membatasi dinding koridor. Sementara itu, ruang terbuka menyediakan area lansekap alami berupa vegetasi penurun suhu mikro kota. Kombinasi keduanya membentuk karakter visual jalan yang estetik dan nyaman bagi pengamat.

Sirkulasi dan Parkir merupakan elemen keempat yang mengatur manajemen arus kendaraan di jalan raya. Hubungan kapasitas jalan dengan volume lalu lintas harian harus dijaga agar tetap seimbang. Masalah parkir liar muncul apabila penyediaan kantong parkir resmi tidak diwadahi dengan baik. Hambatan samping dari kendaraan berhenti menjadi pemicu utama terjadinya tundaan sirkulasi kronis (Febiana, Setyono, and Hasyim 2024).

Elemen kelima dan keenam adalah Jalur Pejalan Kaki serta Pendukung Kegiatan atau Activity Support. Trotoar harus dirancang bebas dari hambatan fisik dan memenuhi standar aksesibilitas bagi disabilitas. Aktivitas komersial formal maupun informal bertindak sebagai pendukung yang menghidupkan suasana ekonomi koridor. Interaksi sosial di ruang trotoar akan menciptakan keterikatan tempat yang kuat bagi masyarakat (Nurubiatmoko, Rukmi, and sari 2020).

Dua elemen terakhir dalam teori perancangan kota adalah Tanda-tanda serta Preservasi. Elemen tanda berfungsi sebagai instrumen komunikasi visual petunjuk arah dan regulasi lalu lintas. Sedangkan preservasi berfokus pada perlindungan terhadap bangunan bersejarah yang menjadi identitas kawasan. Keseluruhan

delapan elemen ini menjadi acuan utama dalam merancang ulang jalan kota.

Metode

Penelitian ini menggunakan pendekatan deskriptif kualitatif untuk mengevaluasi kondisi fisik spasial koridor jalan. Fokus analisis dititikberatkan pada eksistensi elemen arsitektur perkotaan di sepanjang Jalan Rajawali. Metode kualitatif dipilih agar mampu menjabarkan fenomena sosial dan kerusakan fisik secara mendalam. Pendekatan ini memungkinkan peneliti merumuskan solusi desain berdasarkan kebutuhan nyata pengguna jalan.

Lokasi penelitian dibatasi secara spasial di sepanjang Koridor Jalan Rajawali, Kota Surabaya. Kawasan ini dipilih karena merepresentasikan area koridor tua yang sedang mengalami penurunan kualitas fungsional. Batas wilayah studi mencakup area yang memanjang dari persimpangan barat hingga simpul timur. Pemilihan lokasi ini dinilai sangat strategis karena menghubungkan pusat logistik dengan pusat sejarah.

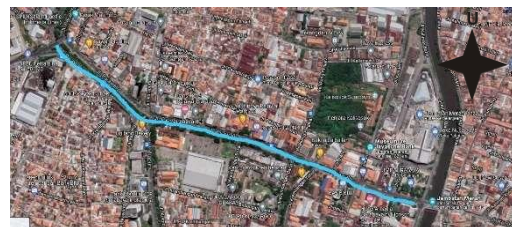
Pengumpulan data primer dilaksanakan melalui teknik survei lapangan dan observasi visual secara langsung. Peneliti melakukan penelusuran sepanjang trotoar untuk mencatat setiap kerusakan fasilitas fisik yang ada. Dokumentasi fotografi spasial digunakan untuk merekam titik-titik krusial yang mengalami kekumuhan visual. Data observasi ini menjadi basis penentuan prioritas penanganan wilayah koridor barat.

Data sekunder dikumpulkan melalui studi literatur dari jurnal ilmiah, peta tata guna lahan, dan dokumen pemerintah. Peta peruntukan wilayah diperoleh dari platform resmi dinas tata kota untuk melihat regulasi zonasi. Referensi teoretis mengenai konservasi kawasan tua digunakan sebagai pisau analisis tambahan dalam mengevaluasi objek. Sinkronisasi data sekunder memperkuat justifikasi akademis mengenai urgensi perbaikan infrastruktur jalan. Tahapan analisis data dimulai dengan melakukan komparasi matriks kondisi eksisting terhadap standar perancangan ideal. Peneliti memetakan kelebihan dan kekurangan dari masing-masing segmen koridor jalan secara

detail. Evaluasi difokuskan pada ketimpangan fasilitas pedestrian antara wilayah barat dengan wilayah bagian timur. Hasil komparasi ini memunculkan akar masalah utama yang menghambat kenyamanan ruang publik.

Rekomendasi tindakan desain disusun berdasarkan hasil sintesis masalah yang ditemukan pada tahap evaluasi. Ide-ide kreatif redesain trotoar ditransformasikan ke dalam tabel rencana kerja perancangan fisik kota. Validasi konsep desain diselenggarakan dengan program jangka panjang penataan kota lama Surabaya. Metode sistematis ini menjamin bahwa luaran redesain bersifat aplikatif dan solutif bagi masyarakat.

Analisa terhadap kondisi koridor di Jalan Rajawali melalui survei lapangan. Hal ini dilaksanakan supaya lebih mengoptimalkan dalam merancang ulang kondisi koridor di Jalan Rajawali. Jalan Rajawali sebelah Barat berbatasan dengan Jalan Gresik, Jalan Perak Barat, Jalan Perak Timur, dan Jalan Ikan Kerapu. Pada koridor sebelah timur berbatasan dengan Jalan Kembang Jepun, alai Jembatan Merah, Jalan Kalimas Barat.



Gambar 1., Area Koridor Jalan Rajawali.



Gambar 2., Gerbang Koridor Jalan Rajawali sebelah Timur.



Gambar 3., Gerbang Koridor Jalan Rajawali sebelah Barat.



Gambar 4., Kondisi Koridor Jalan Rajawali sebelah Timur.

Koridor yang berada di sebelah Timur cukup memenuhi elemen – elemen perancangan kota. Dikarenakan sebelah timur merupakan daerah Jembatan Merah yang merupakan salah satu Icon Kota Surabaya. Kekurangan koridor sebelah timur adalah parkir dan sirkulasi sehingga sering terjadi macet saat jam berangkat dan pulang kerja.



Gambar 5., Kondisi Koridor Jalan Rajawali sebelah Barat.

Namun, Pada koridor sebelah barat kurang maksimalnya elemen-elemen perancangan kota. Seperti Pedestrian jalan, tanda-tanda, parkir dan sirkulasi.

Hasil dan Pembahasan

Karakteristik geografis Jalan Rajawali membagi wilayah ini menjadi dua bagian dengan fungsi yang berbeda. Sisi barat berbatasan langsung dengan akses transportasi menuju Pelabuhan Tanjung Perak seperti Jalan

Perak. Sementara sisi timur terhubung langsung dengan pusat perdagangan lama Jembatan Merah dan Kalimas Barat. Perbedaan orientasi wilayah ini memengaruhi pola pergerakan dan jenis kendaraan yang melintas harian.

Analisis terhadap segmen bagian timur menunjukkan kondisi fisik elemen perancangan kota yang relatif mapan. Kawasan ini memiliki trotoar yang cukup lebar dan deretan arsitektur kolonial yang terawat baik. Hal tersebut terjadi karena wilayah timur merupakan bagian dari ikon bersejarah Jembatan Merah Surabaya. Karakter arsitektur masa lalu memberikan identitas visual yang kuat pada gerbang timur ini (S Khaerunnisa 2017)(Suciningtyas, Sudikno, and Rukmi 2024).

Kekurangan utama yang diidentifikasi pada segmen timur terletak pada manajemen sirkulasi dan parkir. Kawasan ini sering didera kemacetan lalu lintas yang parah pada jam keberangkatan kerja. Ketidadaan rambu larangan yang tegas memicu kendaraan logistik berhenti sembarangan di badan jalan. Hambatan samping inilah yang menurunkan kapasitas efektif jalan sehingga menimbulkan tundaan arus kendaraan.

Evaluasi pada segmen bagian barat menunjukkan kondisi yang berbanding terbalik dan sangat memprihatinkan. Elemen-elemen perancangan kota di wilayah barat dinilai kurang maksimal dan tidak terawat dengan layak. Masalah paling krusial adalah belum tersedianya fasilitas pedestrian yang permanen bagi pejalan kaki. Permukaan tepi jalan masih berupa tanah urukan terbuka yang bergelombang dan tidak nyaman.

Ketidadaan batas fisik trotoar memicu suburnya pelanggaran pemanfaatan ruang oleh oknum masyarakat. Bahu jalan di segmen barat beralih fungsi menjadi area parkir liar kendaraan roda dua. Banyak pedagang kaki lima mendirikan lapak tidak resmi sehingga menciptakan kesan kumuh perkotaan. Kondisi semrawut ini menurunkan tingkat keselamatan pejalan kaki dari ancaman kendaraan bermotor.

Permasalahan fisik di bagian barat diperparah oleh absennya sistem utilitas drainase yang memadai. Saluran pembuangan air kotor eksisting tidak mampu menampung volume limpasan air hujan dengan maksimal.

Akibatnya, wilayah barat sering dilanda banjir lokal yang merusak lapisan perkerasan aspal koridor jalan. Oleh karena itu, tindakan intervensi berupa redesain infrastruktur menjadi kebutuhan yang sangat mendesak.

Konsep redesain disusun sebagai solusi struktural untuk mengatasi ketimpangan kualitas fisik antar segmen koridor. Rencana perancangan difokuskan pada penataan ulang ruang trotoar serta perbaikan utilitas bawah tanah. Intervensi desain ini mengintegrasikan aspek estetika arsitektur dengan fungsi teknis kenyamanan ruang publik. Pendekatan terpadu akan mengubah wajah Jalan Rajawali menjadi koridor yang humanis dan tertib.

Rencana tindakan pertama untuk segmen barat adalah pembuatan jalur pejalan kaki yang resmi. Trotoar akan dibangun menggunakan material paving block berkualitas tinggi dengan pola warna yang menarik. Pemasangan pembatas fisik berupa patok pelindung dilakukan untuk mencegah kendaraan bermotor masuk ke area pejalan. Langkah ini secara otomatis akan memutus mata rantai praktik parkir liar di atas trotoar.

Integrasi fasilitas inklusif menjadi poin penting dalam perencanaan ulang jalur pedestrian segmen barat. Desain trotoar baru wajib dilengkapi dengan ubin pengarah khusus bagi penyandang disabilitas netra. Pembuatan ramp landai di setiap persimpangan akan mempermudah aksesibilitas bagi pengguna kursi roda. Prinsip desain universal ini memastikan bahwa seluruh lapisan masyarakat dapat menikmati fasilitas publik.

Perbaikan sistem utilitas lingkungan diwujudkan melalui pembangunan saluran air kotor yang baru. Konstruksi saluran beton berbentuk kotak akan ditanam tepat di bawah struktur jalur pedestrian barat. Kapasitas saluran dirancang lebih besar agar mampu mengalirkan debit air hujan secara maksimal. Penataan drainase bawah tanah ini bertujuan utama untuk menghindari terjadinya bencana banjir lokal kawasan.

Untuk mengatasi permasalahan kemacetan di segmen timur, penekanan dilakukan pada elemen komunikasi visual. Konsep redesain menambahkan papan tanda dan rambu lalu lintas yang lebih jelas dan informatif.

Pemasangan marka jalan dilarang berhenti akan ditempatkan pada titik-titik rawan kemacetan logistik. Penertiban melalui elemen tanda ini diharapkan dapat mengurai hambatan samping secara signifikan.

Penataan elemen pendukung kegiatan dilakukan dengan menyediakan zonasi khusus bagi pedagang kaki lima. Lapak pedagang yang sebelumnya liar akan ditata ke dalam kantong-kantong estetis yang teratur. Penambahan vegetasi pohon peneduh di sepanjang jalur barat akan meningkatkan kenyamanan termal lingkungan. Kombinasi elemen hijau dan zonasi rapi akan menghilangkan kesan kumuh pada koridor barat.

Kesimpulan

Penataan detail terhadap setiap elemen perancangan kota terbukti menjadi aspek mutlak pembangunan metropolitan. Koridor Jalan Rajawali Surabaya memerlukan tindakan intervensi desain demi mengembalikan fungsi ruang kondusif. Ketimpangan fasilitas fisik antara segmen barat dan timur harus segera diatasi secara struktural. Keberhasilan redesain ini akan menentukan keberlanjutan kualitas lingkungan binaan di masa depan.

Permasalahan kemacetan lalu lintas pada koridor bagian timur dapat diselesaikan melalui aspek manajemen sirkulasi. Penambahan elemen tanda-tanda atau rambu lalu lintas pada area pedestrian menjadi solusi utama. Kehadiran rambu penunjuk yang tegas akan meminimalkan pelanggaran stop kendaraan di bahu jalan. Efek jangka panjangnya adalah kelancaran arus transportasi harian pada jam padat kerja.

Pembenahan pada koridor bagian barat membutuhkan penekanan desain fisik yang jauh lebih radikal. Pembuatan fasilitas trotoar baru yang permanen menjadi harga mati untuk memulihkan hak pejalan kaki. Keberadaan trotoar fisik yang tegas efektif membantu mengurangi pelanggaran tata tertib pemanfaatan ruang. Praktik parkir sembarangan dan lapak pedagang liar dapat ditekan melalui pembatasan ruang beton.

Pembangunan saluran drainase bawah tanah menggunakan pipa beton kotak adalah solusi mutlak mitigasi banjir. Sistem utilitas yang

terintegrasi di bawah trotoar akan melindungi aset jalan dari kerusakan air. Lingkungan yang bebas dari genangan air akan meningkatkan usia pakai dari infrastruktur koridor. Sinergi antara trotoar dan drainase menjadi kunci utama pemulihan kualitas segmen barat.

Revitalisasi Jalan Rajawali juga berkontribusi positif terhadap pelestarian kawasan cagar budaya Krembangan. Lingkungan jalan yang tertata rapi akan mengekspos kemegahan arsitektur kolonial di sekitarnya. Estetika koridor yang bersih dan asri berpotensi menarik minat wisatawan domestik maupun mancanegara. Hal ini membuktikan bahwa perbaikan fisik trotoar berdampak luas pada sektor ekonomi kota.

Kerja sama antara Pemerintah Kota Surabaya dan elemen masyarakat menjadi motor penggerak keberhasilan desain. Regulasi yang tegas harus dibarengi dengan kesadaran warga dalam menjaga fasilitas yang dibangun. Konsep redesain yang ditawarkan dalam artikel ini diharapkan mampu menjadi panduan aplikatif pembenahan. Melalui langkah nyata penataan merata, Jalan Rajawali akan kembali menjadi gerbang kota yang membanggakan.

Reference list / References

- Eka Sari, Kartika, Antariksa, and Ismu Rini Dwi Ari. 2008. "PELESTARIAN KORIDOR JALAN VETERAN KOTA SURABAYA." *arsitektur e-Journal* 1(1).
- Febiana, Andifa, Deni Agus Setyono, and Abdul Wahid Hasyim. 2024. "KARAKTERISTIK KUALITAS VISUAL ELEMEN PERANCANGAN KOTA KAWASAN KYA-KYA SURABAYA." *Urban Issues & Planning Journal* 2(1). doi:10.21776/ub.urbanesis.2024.2.1.6.
- Illiyin, Dini Faza, and Rea Risky Alprianti. 2017. "Preferensi Pejalan Kaki Terkait Kondisi Lingkungan Untuk Menciptakan Kenyamanan Termal Di Jalan Rajawali Surabaya." doi:10.32315/ti.6.e067.
- Khaerunnisa, S. 2017. Institut Teknologi Sepuluh Nopember "Kualitas Jalan Sebagai Ruang Terbuka Publik Pada Koridor Heritage Jalan Rajawali Surabaya."
- Khaerunnisa, Sonya, and Hertiar Idajati. 2017. "Analisis Kualitas Keterlingkupan Ruang Terbuka Publik Pada Koridor Heritage Jalan Rajawali Surabaya." *Jurnal Teknik ITS* 6(1). doi:10.12962/j23373539.v6i1.22831.
- Nurubiatmoko, adelita, Wara Rukmi, and kartika sari. 2020. "Pemilihan Objek Utama Citra Kawasan Cagar Budaya Jalan Rajawali Kota Surabaya." *Tata Kota dan Daerah* 12(1). doi:10.21776/ub.takoda.2020.012.01.4.
- Salami, Shakirat Folashade, Abubakar Danladi Isah, and Isa Bala Muhammad. 2021. "Critical Indicators of Sustainability for Mixed-Use Buildings in Lagos, Nigeria." *Environmental and Sustainability Indicators* 9. doi:10.1016/j.indic.2021.100101.
- Suciningtyas, Deby, Antariksa Sudikno, and Wara Indira Rukmi. 2024. "Klasifikasi Lingkungan Cagar Budaya Di Kawasan Jembatan Merah Kota Surabaya Berdasarkan Signifikansi Makna Kultural." *MARKA (Media Arsitektur dan Kota) : Jurnal Ilmiah Penelitian* 7(2). doi:10.33510/marka.2024.7.2.183-194.
- Winton Danardi, R, Antariksa, and Septiana Hariyani. 2010. "PELESTARIAN LINGKUNGAN DAN BANGUNAN KUNO DI KORIDOR JALAN RAJAWALI KOTA SURABAYA." *arsitektur e-journal* 3(2).
- Yovita Inggar Mawardi, and Isti Hidayati. 2025. "Pengaruh Kerapatan Vegetasi Terhadap Fenomena Urban Heat Island Di Kota Surabaya." *Plano Madani : Jurnal Perencanaan Wilayah dan Kota* 14(2): 263–71. doi:10.24252/jpm.v14i2.51082.