

2 PERENCANAAN TAPAK

2.1 Kondisi tapak

Pada Rencana Detail Tata Bangunan Kota (RDTRK) Surabaya, distrik Wonokromo memang dipergunakan sebagai fasilitas umum. Adapun data-data tapak sebagai berikut:

Sebelah utara : Jalan **Jagir** Wonokromo

Sebelah timur : Stasiun Wonokromo

Jajaran rel kereta dari luar kota ke Stasiun Gubeng

Sebelah selatan : Jalan Iyang mayangkara

Jalan Raya Ahmad Yani

Sebelah barat : Jalan Raya Wonokromo

Luas site : $\pm 25.000 m^2$

Keadaan urban tapak **sebagai** tempat pemukiman (2,9%), perdagangan (60,9%), fasilitas umum (20,9%), kawasan **industri** (0,5%), dan lain-lain.

Tinggi maksimum bangunan empat lantai, **KDB 75-90%**, **KLB 34-40%**, **GSB 15-23m**.

2.2 Peogaruh lingkungan sekitar terhadap tapak dan pengaruh perencanaan tapak terhadap lingkungan sekitar

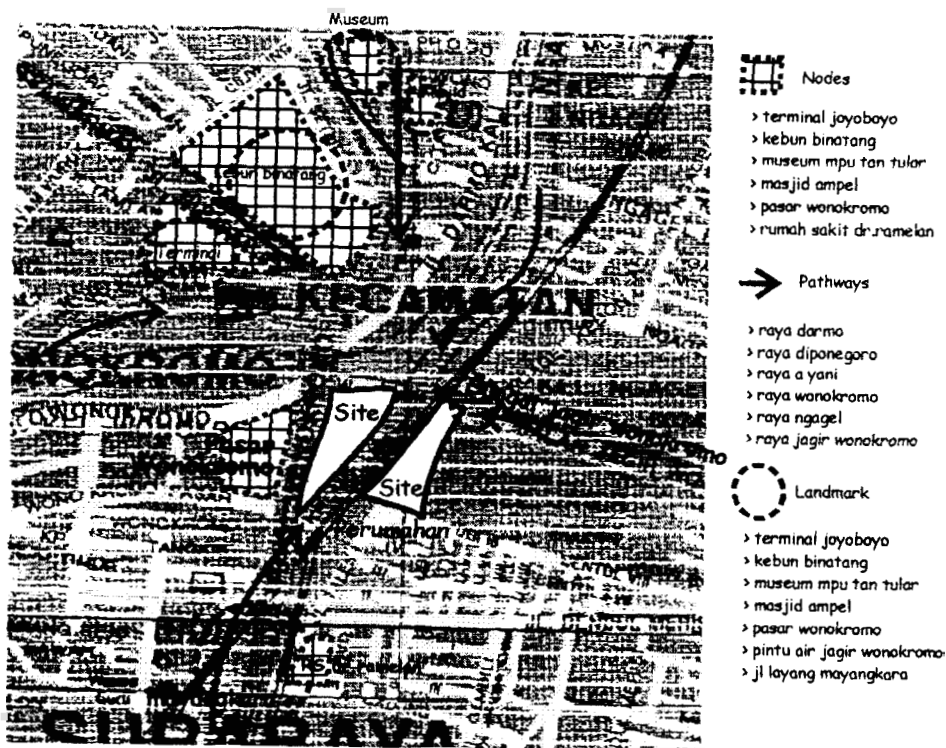
Path: Jalan Wonokromo dan Jaian Jagir Wonokromo yang makin lama makin berkembang yang berhubungan baik dengan Jalan Darmo Kali, yang semakin lama tidak menampung sesuai dengan kebutuhan. Begitu pula dengan Jalan Stasiun

Wonokromo yang diperlebar sesuai RDTRK Surabaya karena sudah tak menampung kendaraan yang akan masuk ke kota Surabaya, lewat Man Ngagel.

Edges: rel kereta api (timur), pemukiman (barat), unit pengembangan *Darmo* dan unit pengembangan Wonocolo (utara).

Distrik: termasuk daerah pemukiman, masalahnya terlalu rapat dan aktivitas pasar yang tidak tertampung, pangkalan becak dan kendaraan umum yang tidak tertib dan tidak pada tempatnya sehingga menyebabkan macetnya jalan dan juga kurangnya sarana tempat **parkir** sehingga menurut RDTRK diubah menjadi fasilitas umum.

Landmark: menjadi pintu masuk Kota Surabaya dari arah selatan dengan tampilan–tampilan yang menyatu dengan lingkungannya dengan mengambil bentukan–bentukan Pasar Wonokromo lama dan daerah pemukiman bekas kolonial Belanda yang berada **di** sekitar tapak.



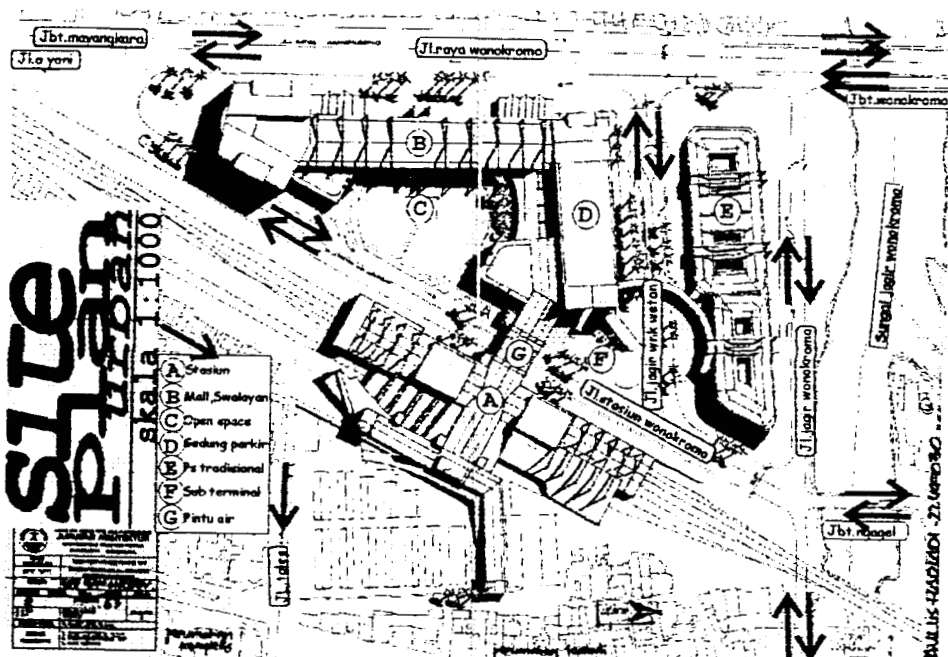
Gambar 2.1 Daerah **di** sekitar tapak

Nodes: merupakan gedung pelayanan terpadu yang didalamnya meliputi pasar modern/swalayan, gedung stasiun, sub terminal, dan pasar tradisional, yang sebelumnya besaran kebutuhannya **kurang** memadai sesuai dengan kebutuhan.

Jadi menampung kegiatan yang sebelumnya tidak memenuhi persyaratan dan kebutuhan dengan perencanaan yang dapat menampung semua aktivitas dan diharapkan dapat berguna ke depan.

2.2.1 Jalur lalu lintas

Pada Jalan Ahmad Yani yang merupakan jalur primer Surabaya, arus lalu lintas padat dari **kedua** arah ditambah dengan jalur arteri sekunder dari Jalan Ngagel, dengan demikian Jalan Raya Wonokromo dan Jalan Stasiun Wonokromo tidak diperbolehkan ada celah **untuk sirkulasi** baik kendaraan maupun manusia. Dan diperlebar sesuai dengan kebutuhan menurut RDTRK Surabaya (Gambar 2.2).



Gambar 2.2 Lalu lintas jalan raya di sekitar tapak

2.2.2 Pintu masuk

Pintu masuk utama disediakan tiga pintu, yaitu: dari arah Jalan Wonokromo, Jalan Stasiun Wonokromo dan Jalan Tales untuk kendaraan bermotor maupun manusia.

Pengguna fasilitas dalam tapak mengharapkan dapat masuk dari Semua jalan yang berbatasan dengan tapak, yang sebelumnya hanya dapat masuk dari Jalan Stasiun Wonokromo, walaupun ada yang masuk melalui Jalan Raya Wonokromo.

2.3 Sirkulasi dalam tapak

- Sirkulasi pejalan kaki

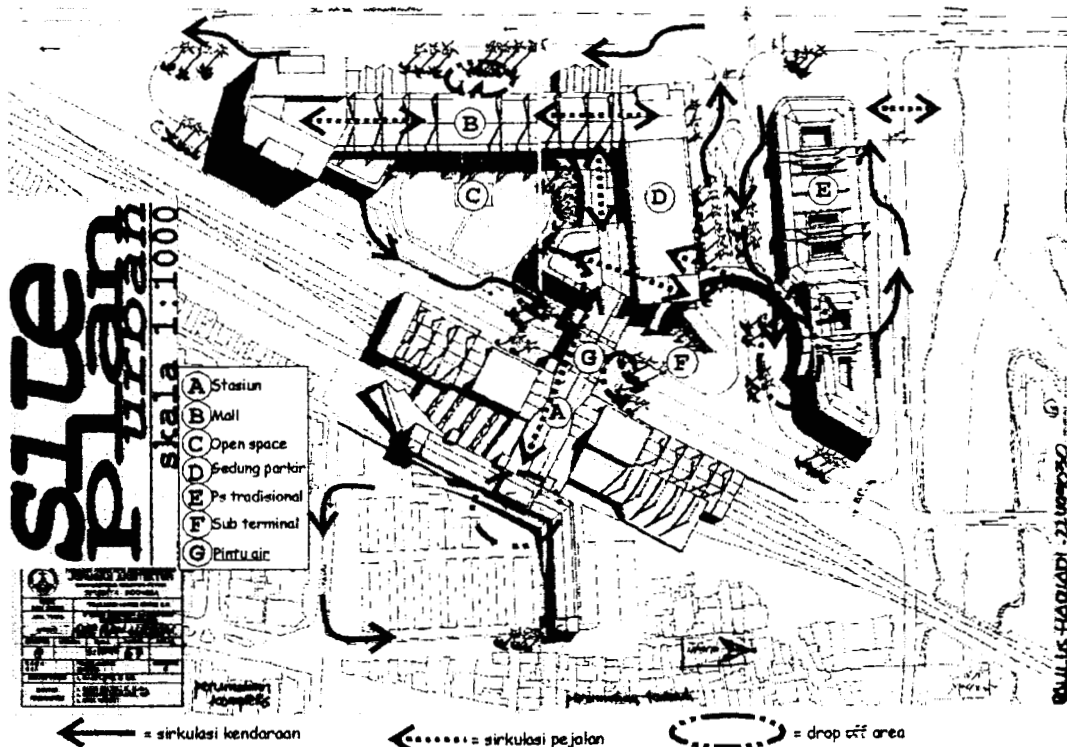
pejalan kaki masuk ke tapak dengan kendaran, kemudian disediakan trotoar yang **menghindari** crossing pejalan kaki dengan kendaraan bermotor dan jalan-jalan setapak di penghijauan untuk memberikan rasa aman pada para pejalan **kaki** dan penghubungan antara bangunan satu dengan yang lain berupa bangunan penghubung, yang sebelumnya pejalan langsung menyeberang dan mengganggu aktivitas di **jalan** raya sehingga menimbulkan kemacetan.

- Sirkulasi sepeda motor dan mobil

Kendaraan bermotor masuk melalui tiga pintu masuk utama ke dalam tapak kemudian mobil maupun sepeda motor disediakan area parkir bersama untuk pengunjung dan staf. Pengunjung yang dimaksud adalah pengunjung **pasar** swalayan, tradisional, sub terminal, dan stasiun kereta api. Sebelum itu mobil hanya masuk dari Jalan Stasiun Wonokromo, sehingga untuk masuk ke dalam tapak harus berputar–putar terlebih dahulu.

- *Drop off*

Untuk *droff off*, disediakan tempat khusus setelah kendaraan masuk dari pintu masuk utama tapak, sebelumnya dilakukan di semua tempat di Jalan Stasiun Wonokromo sehingga menimbulkan kemacetan (Gambar 2.3).



Gambar 2.3 Sirkulasi kendaraan dan pejalan dalam tapak

2.4 Pengguna parkir

Pengguna area parkir adalah untuk semua orang yang datang membawa kendaraan motor baik **pengunjung**, **staf** pengelola, dan penjemput maupun pengantar, yang s e b e h y a hampir tak terdapat tempat parkir mobil dan mobil pengangkut **yang** berhubungan dengan pasar tradisional, sehingga badan jalan **Jalan Stasiun Wonokromo** dan **Jalan Wonokromo Wetan** menjadi tempat parkir.

2.5 Pola penataan ruang luar

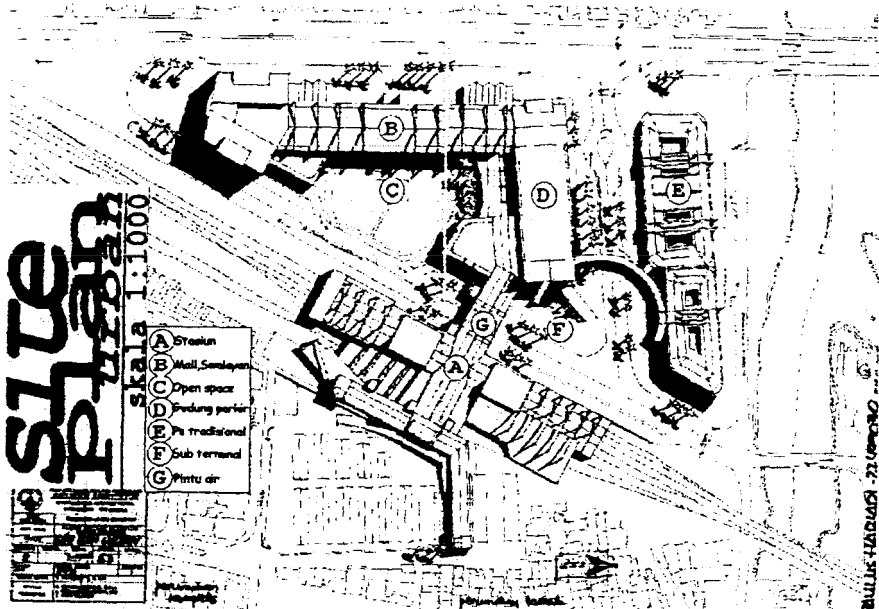
Sistem sirkulasi yang dipakai yaitu sistem linier di mana sistem ini lebih fleksibel untuk bentukan dengan **pintu** masuk yang terbatas. Saat memasuki tapak, pengunjung dibawa dalam sebuah ruang mikro dan menentukan mau kemana tujuannya. Sebelum itu tidak terdapat ruang **luar**.

- Pengguna fasilitas pasar tradisional dan pasar swalayan

Mereka berjalan masuk ke dalam tapak kemudian masuk ke dalam pasar atau pasar swalayan dengan petunjuk kompleks yang sudah jelas. Sedangkan yang berkendara dapat memarkir kendaraannya di tempat yang telah ditunjukkan dengan petunjuk tapak

- Pengguna fasilitas stasiun dan sub terminal

Mereka masuk melalui **dua** pintu utama lalu masuk ke bangunan utama. Sedangkan yang berkendara dapat memarkir kendaraannya di tempat yang telah ditunjukkan dengan petunjuk tapak (Gambar 2.4).

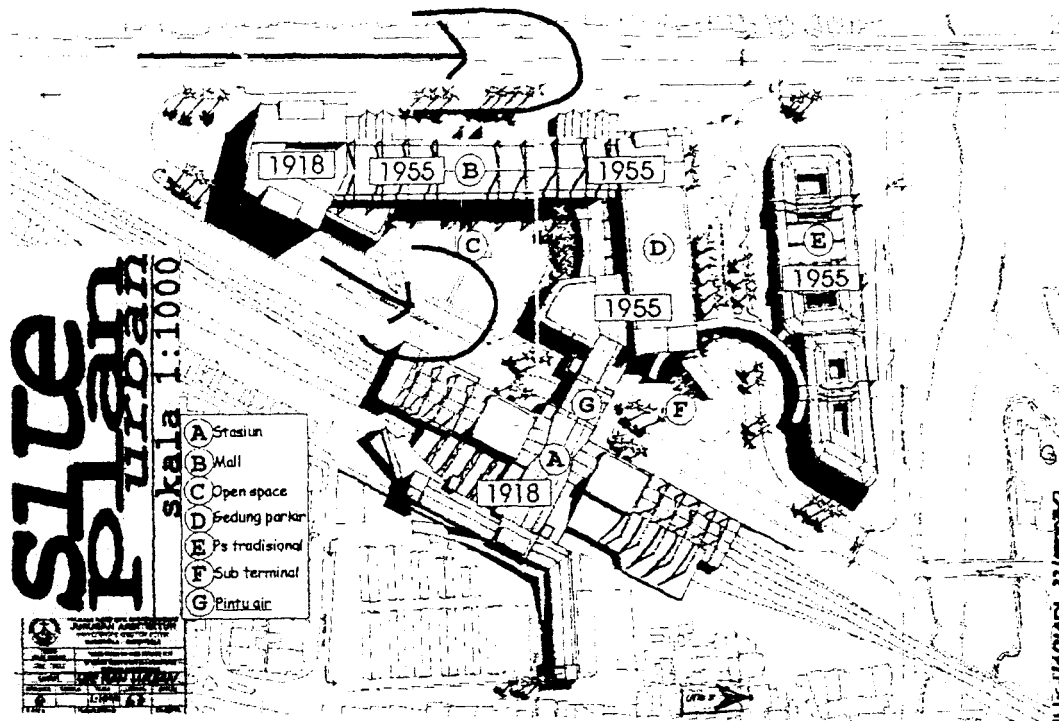


Gambar 2.4 Pola penataan ruang luar tapak

2.6 Pengolahan bentuk lahan

2.6.1 Konsep filosofis

Konsep yang dipakai pada awal adalah konsep filosofis dinamis teratur di mana **konsep** tersebut diambil dan tujuan dari bangunan kolonial, yaitu bangunan fungsional, suatu kedinamisan *yang* teratur. Kedinamisan dalam konsep arsitektural dicoba diterapkan dengan peletakan pola massa yang bergerak, membentuk pola *open space* di tengah. Langgam yang dipakai adalah langgam pada tahun bangunan stasiun kereta api dan pasar tradisional tersebut dibuat, yaitu tahun 1918 dan **1955**, diharapkan dapat mengingatkan kembali pada waktu pertama kali masuk kota Surabaya melalui Sungai Brantas ditemukan langgam-langgam tahun **1918** di samping kiri dan kanan Sungai Brantas, sedangkan langgam 1955 diambil dari langgam pasar tradisional, dan ditambahkan dublikat Pintu Air Sungai Jagir Wonokromo yang diharapkan mengingatkan kembali batas-batas kota Surabaya yang menurut sejarah kota Surabaya dibatasi dengan Sungai Jagir Wonokromo yang diatasnya ditemukan Pintu Air Sungai Jagir Wonokromo. Karena tapak tidak memadai ditinjau dari segi pelayanan kebutuhan masyarakat maka ditambahkan *open space* untuk kegiatan pasar minggu dan pasar malam, sub terminal karena tidak adanya tempat kendaraan umum untuk berhenti, serta bangunan parkir yang menampung kebutuhan parkir di tapak tersebut. Kesemuanya ini menjadi satu membentuk suatu gerbang mask kota Surabaya di bagian selatan melalui Jalan Stasiun Wonokromo ke Jalan Ngagel dan Jalan Raya Wonokromo (Gambar **2.5**).



Gambar 2.5 Konsep filosofis tapak

2.6.2 Sistim drainase

Sistem yang digunakan dengan beberapa saluran induk yang melintas sejajar dengan sungai yang berada di samping tapak yang dihubungkan dengan saluran sekunder yang menampung semua air drainase dari seluruh bangunan dan peninggian peil lantai bangunan karena sebelumnya terlalu rendah sehingga air yang menggenang tidak dapat **masuk** ke saluran drainase dan menggenang beberapa lama di tapak tersebut, serta penambahan beberapa saluran induk sehingga diharapkan dapat menampung kebutuhan di masa mendatang.

2.7 Detail lansekap

2.7.1 Tanaman

Tanaman di sini menjadi unsur lansekap yang sangat penting. Peranan vegetasi di sini adalah mulai dari pemisah sifat dan fungsi ruang, sebagai peneduh, sebagai batasan tapak, sebagai bagian dari peletakan massa, dan sebagai penegas konsep, sebelum itu hanya terdapat beberapa tanaman yang seadanya.

2.7.2 Saluran air kotor lansekap

Saluran air kotor diolah dengan baik dan benar dapat menjadi unsur lansekap yang baik. Fungsi dari saluran air kotor selain untuk membuang air kotor, juga sebagai pemisah fungsi bangunan, pemisah pendaerahan ruang, sebagai detail pola lansekap, dan sebagai penghubung dengan saluran sekunder.

2.7.3 Kolam

Kolam yang terletak di tengah *open space* merupakan *view* yang indah dari bangunan utama dan bangunan pasar modes/swalayan. Kolam ikan tersebut juga merupakan sarana penyejuk bagi mereka yang melihatnya.

2.7.4 Pergola

Pergola sebagai penghubung antara bangunan dan bangunan yang lain merupakan d a h satu unsur pengarah yang juga sebagai peneduh antar bangunan. Penggunaan beton dicat warna-warna cerah sebagai penanda jiwa yang ceria dan kreatif.