

Surat Kabar / Majalah : Kompas

Tanggal : 15/03/05

Halaman : 8

Kolom :

Subjek :

Kegiatan :

# Transformasi Arsitektur Koridor Jalan Ahmad Yani

TAK kurang ada empat fasilitas pelayanan publik baru berskala kota hingga regional akan segera dibangun dan diselesaikan pada tahun 2005 ini. Di antaranya persil di samping utara Markas Kepolisian Daerah Jawa Timur, bekas Pabrik Kulit Wonocolo, bekas lokasi penampungan sementara Pasar Wonokromo, dan bekas Bengkel Marinir Gayungan.

**S**EMENTARA itu, dengan semakin menyatunya ruang Kota Surabaya dan Sidoarjo karena perkembangan ruang dan waktu, Jalan Raya Ahmad Yani yang semula hanya berfungsi sebagai koridor-lintasan (arteri-penghubung) di antara kedua ruang kota beserta kawasan permukiman di tepinya sampai pada dekade 1970-an mulai berevolusi secara alamiah menjadi koridor-tujuan. Hal ini menyebabkan bangunan dan tarikan mobilitas publik meningkat, karena semakin banyaknya fasilitas pelayanan publik baru yang dibangun oleh masyarakat pada sisi kanan dan sisi kirinya setelah melihat potensi ekonomi yang strategis.

Pascadekade 1990-an, kondisi koridor Jalan Raya Ahmad Yani semakin parah dengan tingginya pertumbuhan kepemilikan kendaraan bermotor di Kota Surabaya maupun Sidoarjo karena kemudahan untuk memperolehnya.

Meski pada awal tahun 1980-an, konstruksi daerah manfaat jalan (damaja) telah ditingkatkan menjadi dua lajur dengan median pemisah

dari yang semula hanya satu lajur. Ternyata kapasitas pelayanannya (*level of service*) tetap tidak mampu mengakomodasi perkembangan ruang dan waktu. Bahkan menjadi semakin memprihatinkan. Menurut catatan Tim Master Plan Institut Teknologi 10 Nopember Surabaya, kapasitas pelayanan Jalan Raya Ahmad Yani dewasa ini telah mencapai tingkat F.

Akankah koridor Jalan Raya Ahmad Yani dilepas begitu saja menjadi sebuah koridor tujuan dengan kinerja yang ada seperti sekarang? Apakah koridor Jalan Raya Ahmad Yani juga akan dibiarkan tumbuh menjadi sebuah koridor tujuan sekaligus jaringan sirkulasi kota (*pathways*) yang tidak lagi efektif, efisien serta ekonomis bagi mobilitas publik di dalam ruang kota?

Langkah-langkah pragmatis apa yang perlu segera dilakukan secara sinergis, menyempang belum dapat diwujudkan jalan lingkar timur serta jalan tol tengah di tengah derasnya keinginan masyarakat (pengembang) membangun di koridor Jalan Raya Ahmad Yani itu?

## Integrasi dan partisipasi

Sampai saat ini Surabaya hanya memiliki dua pintu ke arah luar kota. Untuk menuju ke selatan menggunakan koridor Jalan Raya Ahmad Yani, sedangkan yang menuju ke utara menggunakan koridor Jalan Raya Kalianak.

Kenyataan telah menunjukkan bahwa koridor Jalan Raya Ahmad Yani adalah jaringan sirkulasi (*pathways*) yang sekaligus telah menjadi pembatas (*edges*) bagi masyarakat yang tinggal dan hidup di sisi sebelah barat dan timur. Hal ini disebabkan tingginya intensitas lalu lintas angkutan jalan raya dan angkutan rel utara-selatan.

Untuk membangun arsitektur koridor Jalan Raya Ahmad Yani sebagai koridor tujuan yang berjati diri, ada tiga aspek yang perlu diperhatikan.

Surat Kabar / Majalah :

Tanggal :

Halaman :

Kolom :

Subjek :

Kegiatan :



Pertama, memperkuat wujud unsur-unsur arsitektur koridor Jalan Raya Ahmad Yani yang telah ada dan terbangun supaya arsitektur koridor Jalan Raya Ahmad Yani lebih jelas dalam realitanya.

Kedua, mentransformasi wujud unsur-unsur arsitektur koridor Jalan Raya Ahmad Yani yang masih berbenturan supaya arsitektur koridor Jalan Raya Ahmad Yani dapat lebih mendukung realitanya. Ketiga, memperkuat wujud unsur-unsur arsitektur koridor yang belum pernah ada pada Jalan Raya Ahmad Yani agar arsitektur koridor Jalan Raya Ahmad Yani lebih berarti dalam realitanya.

Pembangunan jalan tol tengah perlu bisa dimengerti bahwa bukan satu-satunya solusi untuk mengatasi kendala mobilitas di koridor Jalan Raya Ahmad Yani. Oleh karena itu, pembangunan pada masing-masing persil perlu diarahkan pada integrasi serta pembaruan untuk mengatasi semua persoalan yang bisa menjadi

kendala bagi akses mobilitas publik pada koridor Jalan Raya Ahmad Yani.

Penghadiran fasilitas pelayanan publik baru pada persil sisi kanan dan kiri koridor Jalan Raya Ahmad Yani perlu juga dapat dikendalikan fungsi serta skala pelayanannya. Termasuk diintegrasikan dengan keberadaan jalur rel kereta api Surabaya-Malang dan Surabaya-Mojokerto guna mengurangi beban pada koridor Jalan Raya Ahmad Yani dalam jangka menengah. Hal tersebut karena intensitas aktivitas dan kapasitas bangunan mempunyai korelasi yang signifikan terhadap kapasitas pelayanan jalan raya.

Dalam jangka pendek institusi atau pengembang yang akan membangun persilnya perlu bisa digandeng untuk mau berpartisipasi langsung membangun frontage road di depan persilnya melalui mekanisme insentif-disinsentif. Termasuk membuka akses dari arah belakang baik untuk persil sisi timur maupun sisi

barat.

Misalnya, untuk pembangunan sebuah fasilitas pelayanan publik yang persilnya bersinggungan langsung dengan bantaran rel kereta api, dapat menyatukannya dengan pemberhentian kereta api (*station mall*) sehingga masyarakat tidak lagi harus selalu masuk melalui Jalan Raya Ahmad Yani dengan menggunakan angkutan jalan raya.

Masih sehubungan dengan realisasi jalan tol tengah, pengendalian sempadan dan ketinggian bangunan perlu dilakukan untuk memperhitungkan serta mengantisipasi skala ruang luar yang bakal terbangun di antara linieritas bangunan dan konstruksi jalan tol tengah agar tidak menjadi sebuah lorong panjang yang monoton dan menekan. Tanpa adanya irama yang dapat memunculkan eksistensi Taman Monumen Mayangkara, Simpang Tiga Margorejo, Bundaran Dolog serta Bundaran-Simpang Susun Waru-Menanggal sebagai tanda dan orientasi mobilitas publik.

Struktur lansekap Taman Monumen Mayangkara (*Overpass Wono-kromo*) juga perlu dapat direnovasi dengan terobosan dan inovasi desain arsitektur kota. Hal ini untuk mengatasi *bottle neck* lalu lintas yang akan masuk ke pusat kota dan kendala akses langsung ke arah kantong kampus Unesa Ketintang dari pusat kota tanpa harus berputar melalui Simpang Tiga Margorejo atau Bundaran Dolog.

Terobosan dan inovasi desain serta aplikasi arsitektur kota secara kolektif partisipatif di antara pemerintah kota dan pengembang sangat diperlukan agar mobilitas publik dan barang di ruang kota benar-benar menjadi aman, murah, dan cepat.

**BENNY POERBANTANOE**  
 Staf Pengajar Arsitektur FTSP UK Petra  
 Anggota Tim Ahli DPRD  
 Kota Surabaya