

# TAMAN SEPEDA PENGGERAK WISATA BUDAYA KOTA-TUA, SURABAYA

Joyce M.Laurens<sup>1</sup>, Guntoro Tanzil<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Jurusan arsitektur, Universitas Kristen Petra  
joyce@peter.petra.ac.id,

<sup>2</sup> Jurusan arsitektur, Universitas Kristen Petra  
guntoro.tanzil@gmail.com

## Abstrak

Kegiatan bersepeda yang semakin digemari warga kota Surabaya, dilakukan di jalan raya, di antara kendaraan bermotor, karena belum adanya ruang publik khusus bagi kegiatan mereka. Di sisi lain, kawasan kota-tua Surabaya yang menyimpan warisan budaya kota tidak tergarap, bahkan cenderung terabaikan. Makalah ini mengkaji usaha mengintegrasikan aktivitas bersepeda dengan potensi kota melalui keberadaan sebuah Taman Sepeda dengan museum sepeda di kawasan kota-tua, Surabaya, yang akan berperan sebagai ruang publik tujuan penggemar sepeda untuk berekspresi dalam kehidupan komunalnya, dan juga berperan sebagai terminal untuk mengumpulkan wisatawan dan menggerakkan kehidupan wisata budaya di kota-tua, Surabaya

## PENDAHULUAN

Sepeda, sebagai moda transportasi yang tidak menimbulkan polusi udara, kini mulai kembali digemari masyarakat Surabaya. Selain untuk berolahraga, sepeda juga digemari sebagai hobi, seperti yang dilakukan komunitas penggemar sepeda tua atau sepeda rakitan. Bahkan pemerintah kota dan kepolisian pun giat mempopulerkan penggunaan sepeda untuk kegiatan pelayanan masyarakat, seperti dalam melakukan patroli lingkungan. Besarnya animo masyarakat untuk bersepeda juga terlihat dari tingginya antusiasme warga dalam memanfaatkan kebijakan “satu hari tanpa kendaraan bermotor” atau yang lebih dikenal dengan istilah “*car free day*”. Kegiatan bersepeda santai bersama keluarga, berolahraga bersama komunitas pengayuh sepeda, atau berinteraksi dengan sesama penggemar sepeda tua atau sepeda rakitan, tampak di jalan-jalan kota, seperti di sepanjang kawasan Jalan Darmo dan jalan Kertajaya.

Arah pembangunan kota Surabaya, sesuai dengan visi kota Surabaya tahun 2025 yang telah dicanangkan pemerintah kota, adalah menuju “Kota jasa yang nyaman, berdaya, berbudaya dan berkeadilan”. Pembangunan menuju kota jasa ini meningkatkan mobilitas warga kota, dan moda transportasi yang paling banyak digunakan warga Surabaya saat ini adalah kendaraan bermotor. Tingginya mobilitas warga, juga dibarengi dengan meningkatnya jumlah kendaraan bermotor setiap tahun, kemacetan lalu lintas pada jam-jam sibuk, dan pada akhirnya berdampak pada penurunan kualitas udara bersih kota Surabaya. Kenyamanan lingkungan menurun seperti laporan Badan Lingkungan Hidup (BLH), yang menyebabkan tingkat polusi udara di Surabaya tergolong tinggi, menyusul ISPU (Indeks Standar Polusi Udara) yang menunjukkan indeks

‘Berbahaya’. Kajian Ekologi Lahan Basah merilis tingginya Carbon Monoksida sebagai emisi gas buang kendaraan bermotor di Surabaya mencapai 5.480.000 ton/tahun. Sebagai indikator yang bisa dirasakan warga adalah perbedaan antara suhu udara pada siang hari yang panas (30 derajat Celsius) dengan suhu udara pada malam hari yang dingin (26 derajat Celcius). Berbagai usaha pembenahan untuk peningkatan kualitas hidup warga kota Surabaya, harus dilakukan tanpa mengorbankan kebutuhan generasi mendatang. Kebijakan seperti perbaikan sistem transportasi kota, penggunaan kendaraan yang hemat energi, meningkatkan kesadaran warga masyarakat akan kehidupan yang sehat, juga harus disertai dengan penyediaan sarana dan prasarana yang mendukung lingkungan hidup yang sehat.

Bagi pelaku kegiatan bersepeda, pengalaman dalam perjalanan bersepeda menelusuri rute-rute dengan lingkungan yang unik, tujuan perjalanan yang menarik ataupun tempat beristirahat yang nyaman merupakan hal yang memberi kepuasan. Di ruang publik inilah, masyarakat dapat melakukan berbagai aktivitas sosial mereka yang saling memperlancar hubungan dalam komunitas; menjadi tempat untuk saling berkomunikasi, berinteraksi antar anggota keluarga, silaturahmi dengan relasi; atau berelaksasi untuk melepaskan ketegangan dari rutinitas kesibukan sekolah atau pekerjaan. Suatu kegiatan yang merupakan bagian esensial dalam menjaga keseimbangan hidup setiap warga masyarakat.

Namun, meningkatnya tren bersepeda yang menyehatkan jasmani dan juga bermanfaat bagi kesehatan kehidupan komunal ini, belum diimbangi dengan ketersediaan ruang publik yang memadai bagi mereka. Kehidupan komunal saat ini banyak beralih ke dalam bangunan tertutup dengan pendingin ruangan seperti pusat perbelanjaan, mal atau bahkan kedalam kehidupan di jejaring dunia

maya, yang membuat pelakunya lebih banyak duduk menghadapi komputer daripada berolahraga, atau berinteraksi dengan lingkungannya.

Tidak adanya taman kota untuk para *bikers*, ataupun penggemar sepeda, menjadikan jalan raya sebagai pilihan mereka. Di sini, mereka harus rela bercampur dengan kendaraan bermotor karena tidak adanya jalur khusus sepeda. Keterbatasan ruang publik dan ruang terbuka hijau di Surabaya memang harus segera diatasi. Namun, pembangunan ruang publik yang nyaman sesuai dengan kebutuhan penggunanya dan bermakna bagi masyarakatnya, juga harus menjadi bagian yang integral dengan pengelolaan potensi lingkungan dalam perencanaan kota Surabaya, agar diperoleh hasil yang optimal.

## KONDISI LINGKUNGAN

### Potensi wisata lingkungan kota-tua Surabaya

Setiap kawasan kota mempunyai potensi dan keunikan tersendiri untuk dikembangkan sesuai arah pembangunan kota Surabaya menuju tahun 2025. Surabaya utara adalah kawasan dengan keunikan warisan budaya, karena perjalanan panjang sejarah kota Surabaya diawali di sini. Pusat regional sebagai awal mula sejarah perkembangan kota Surabaya, adalah kawasan yang dikenal sebagai kota bawah atau kota-tua (Handinoto, 1996). Pada pertengahan abad ke-19, kota bawah ini dibagi menjadi dua wilayah permukiman, yaitu di sebelah barat jembatan merah adalah permukiman orang Eropa dan di sebelah timur adalah permukiman masyarakat Tionghoa, Arab, dan permukiman masyarakat pribumi yang menyebar di antaranya. Segregasi kawasan hunian ini terlihat dengan jelas pada karakter bangunan di masing-masing kawasan; demikian pula pola penggunaan lahan dan pola jaringan jalan.

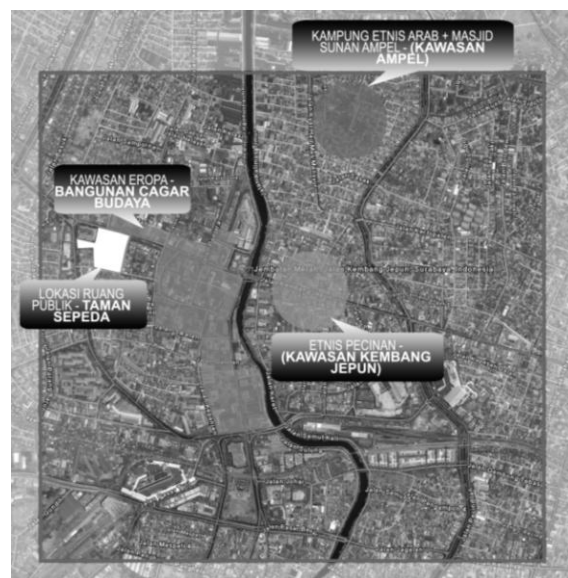
Panjangnya perjalanan sejarah kota terlihat dari keanekaan bangunan dengan langgam arsitektur dari periode yang berbeda. Di kawasan Eropa masih dapat dijumpai sejumlah bangunan perkantoran, perdagangan dan hunian dari empat periode perkembangan arsitektur mulai akhir abad 19 hingga pertengahan abad 20. Di kawasan Tionghoa, yang dikenal sebagai kawasan Pecinan, dapat ditemukan klenteng, bangunan perdagangan, maupun hunian dengan ciri arsitektur Cina. Di kawasan Arab, terdapat Masjid Sunan Ampel dengan arsitektur Jawa dan sejumlah makam pemuka agama yang menjadi tujuan ziarah masyarakat muslim. Keunikan kampung Arab bisa dirasakan dengan jaringan jalannya yang sempit dan rumit.

Selain bangunan-bangunan tua peninggalan abad 19 dan 20, di sejumlah kampung tua, seperti kampung Arab, kampung Bubutan, dan kampung Pecinan, keunikan tradisi budaya leluhur masih dilestarikan oleh generasi penerusnya, seperti mehendhi, seni lukis tangan atau hena yang tetap dipertahankan oleh warga keturunan Arab di

Kampung Arab termasuk keanekaan jenis kuliner yang merupakan kekhasan makanan Timur Tengah. Adat istiadat orang cina yang masih dilakukan seperti upacara di rumah sembahyang khususnya pada perayaan imlek atau capgomeh, dan beraneka makanan di kawasan Pecinan.

Potensi wisata budaya seperti wisata kuliner, religi, arsitektur, ini dapat dipadukan dengan potensi alam, yaitu sungai kalimas yang melintasi kawasan Surabaya utara sebagai satu paket wisata kota.

Keaneka-ragaman warisan budaya yang terdapat di kawasan Surabaya utara membuat kawasan ini berpotensi menjadi Museum Sejarah Perkembangan Kota Surabaya, dan berpeluang besar untuk dikembangkan menjadi industri pariwisata yang berbasis warisan budaya. Pemerintah kota Surabaya juga telah membangun Taman Jayengrono atau *memorial park* Jembatan Merah sebagai salah satu titik wisata budaya di kawasan ini.



Gambar 1 Peta kawasan Surabaya Utara

### Kendala pengembangan kawasan wisata

Seiring dengan perkembangan kota Surabaya, banyak pembangunan gedung baru yang dilakukan dengan menghancurkan bangunan tua bersejarah, atau membuat bangunan baru yang merusak keunikan karakter kawasan bersejarah tersebut. Selain itu, relatif banyak bangunan yang berubah fungsi menjadi gudang dan tidak terawat.

Pemerintah kota Surabaya berupaya untuk melindungi bangunan bersejarah tersebut, dengan mengeluarkan surat keputusan pada tahun 1996 dan 1998 mengenai penetapan kawasan yang terletak di Kelurahan Krembangan Selatan, Surabaya Utara ini sebagai kawasan cagar budaya, dan sejumlah bangunan sebagai bangunan cagar budaya yang diperuntukkan bagi kegiatan perdagangan dan jasa.

Namun, untuk pengembangan kawasan wisata budaya, penetapan kawasan kota-tua sebagai

kawasan cagar budaya dan sejumlah bangunan sebagai bangunan cagar budaya, belumlah cukup. Kendala yang dihadapi adalah faktor keamanan dan kenyamanan kawasan. Karena fungsi bangunan di kawasan cagar budaya diperuntukkan bagi usaha perdagangan dan jasa, maka aktivitas dominan lebih banyak terjadi pada pagi-siang hari. Pada malam hari kawasan menjadi seakan kawasan mati, tanpa kehidupan, sehingga sangat rawan terhadap terjadinya kriminalitas. Terlebih dengan keberadaan sejumlah bangunan tua yang difungsikan sebagai gudang, tidak terawat, kotor dan mengesankan kumuh. Tentu kondisi seperti ini akan mengurangi daya tarik sebagai kawasan wisata.



Gambar 2 Kawasan cagar budaya kota tua Surabaya

Kendala lain adalah tidak adanya ruang terbuka publik atau ruang terbuka hijau dalam kawasan kota-tua sebagai tempat berkumpul yang nyaman bagi wisatawan yang akan menuju ke obyek-obyek wisata, atau beristirahat setelah mengunjungi obyek wisata.

Untuk mendukung keberhasilan kawasan wisata kota-tua Surabaya, maka kendala keamanan dari terjadinya kriminalitas, dan kurangnya ruang terbuka publik yang nyaman harus diatasi. Perlu dicari bentuk ruang publik yang sesuai dengan tuntutan penggunaannya dalam konteks tempat dan waktu, sehingga kegairahan aktivitas yang terjadi di ruang publik tersebut bisa menggerakkan kehidupan di kawasan wisata kota-tua.

## KAJIAN PUSTAKA

### Kriminalitas dan Desain Lingkungan

Para ahli kini melihat terjadinya kriminalitas adalah hasil dari persepsi dan pengetahuan seseorang mengenai lingkungannya (misalnya penelitian

Brantingham& Brantingham, 1991). Peneliti melihat motivasi dan persepsi mengenai adanya peluang melakukan tindak kriminal bekerja secara interaktif.

Adanya hubungan antara desain lingkungan, dengan peluang terjadinya kriminalitas, telah menjadi perhatian sejak tahun 1960an, seperti ditulis Jane Jacobs (dalam buku *the Death and Life of Great American Cities*, 1961). Ungkapan '*eyes of the street*', .. dan '*active street life hindering opportunities for crime*', menunjukkan bahwa kehadiran sejumlah orang di jalan dapat mencegah peluang terjadinya kriminalitas. Ia menekankan pentingnya meningkatkan identitas teritorial dan pengawasan secara alami. Oscar Newman (1972) mengembangkan konsep *Defensible Space*, dan pencegahan kriminalitas melalui desain kota, berdasarkan pada desain dan teori teritorialitas. Pernyataan utamanya adalah pentingnya pengawasan alami, kontrol jalan masuk, dan perhatian pada teritori untuk mengurangi ambiguitas kendali, dan juga menumbuhkan 'kepedulian masyarakat'. Sejumlah pakar menganggap konsep ini terlalu menekankan pada lingkungan fisik, hingga kemudian C.Ray Jeffery (1977) mencetuskan Konsep Pencegahan Kriminalitas melalui Perencanaan Lingkungan (CPTED), yang melibatkan lingkungan fisik dan perilaku manusia. Ia berpendapat bahwa desain lingkungan yang baik dan penggunaannya secara efektif dapat mengurangi keresahan masyarakat akan terjadinya kriminalitas dan dapat menuju ke peningkatan kualitas hidup. Teori CPTED terus berkembang (Merry, 1981, Crowe, 1991, Clarke, 1992), dengan menampilkan sejumlah strategi bagi arsitek dan perencana kota untuk mengelola dan merancang lingkungan fisik yang mengurangi peluang terjadinya tindak kriminal. Berbagai strategi dan usaha telah dilakukan oleh para praktisi dan peneliti di berbagai negara, melalui peran yang lebih aktif dari pemerintah setempat, seperti yang dikemukakan Forum Eropa untuk Keamanan Kota (1987) melalui tiga prinsip pencegahan kriminalitas secara optimal, yaitu pemanfaatan koalisi individu dan organisasi untuk mengelola dan menjadi mitra pencegahan kriminalitas, adanya koordinator teknis, dan pentingnya masukan dari masyarakat setempat.

Perhatian pada peran desain lingkungan terhadap keamanan, juga ditunjukkan oleh Departemen Pekerjaan Umum, Pusat Penelitian dan Pengembangan Permukiman. Bagian proyek Pengembangan Prasarana Wilayah Permukiman (2004) dengan menyusun suatu penelitian mengenai "Pengembangan Kriteria Perancangan Untuk Pengamanan Kawasan Perumahan Kota dari Bahaya Melalui Perancangan Fisik Lingkungan"<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Penelitian ini dilakukan bersama konsultan PT Arga (Christina, Dwinik, Endang, Ratnani dkk) seperti dimuat dalam Laurens, J., (ed.), 2006, Pendekatan Perilaku Lingkungan dalam Perencanaan Permukiman, Jurnal Dimensi no 34/001-juli 2006

Pedoman Perancangan Lingkungan ini didukung oleh 5 prinsip yang saling terkait, yaitu:

- pengawasan secara alami, dengan tujuan agar gerakgerik pengganggu mudah untuk diamati
- penguatan batas teritorial, yaitu membuat batas yang jelas antara teritori publik dan privat, untuk memperkuat rasa kepemilikan
- pengendalian aksesibilitas, untuk mengurangi kemudahan aksesibilitas dari pelaku tindak kriminalitas
- kegiatan pendukung, yaitu menghadirkan aktivitas dalam lingkungan
- pemeliharaan

Usaha untuk mencegah tindak kriminalitas juga harus disertai dengan usaha menghilangkan kesempatan terjadinya kriminalitas dalam lingkungan, manajemen lingkungan yang dapat mengurangi rasa takut warga, serta sebaliknya memberikan rasa aman pada lingkungan<sup>2</sup>

### Ruang publik dan penggunaannya

Dalam kehidupan masyarakat kota modern, diyakini bahwa masyarakat tidak lagi tergantung pada ruang publik berupa plaza atau taman kota untuk kebutuhan dasar, tetapi ruang publik yang baik sangat diperlukan oleh masyarakat untuk kelangsungan kehidupan sosial mereka. Tanpa ruang terbuka publik, maka masyarakat heterogen di kehidupan kota yang semakin kompleks, dapat menjadi kelompok yang terisolasi, tidak mempunyai kehidupan komunal yang sehat, kehilangan semangat gotong royong, saling berbagi atau berempati. Dalam semua kehidupan komunal diperlukan adanya keseimbangan dinamis antara aktivitas pribadi dan aktivitas publik (Jacobs, 1961, Carr et al, 1992, Cooper Markus dan Francis, 1998)

Dalam keseimbangan ini setiap budaya mempunyai pengutamaan tertentu pada ruang publiknya. Meskipun demikian, keseimbangan aktivitas pada ruang publik ini akan bergeser sejalan dengan adanya pengaruh pertukaran budaya, teknologi, sistem ekonomi, politik. Agar setiap ruang publik digunakan seperti rencana peruntukannya maka perkembangan yang terjadi dalam masyarakat penggunaannya perlu mendapat perhatian. Untuk pengembangan ruang publik, Carr (1992) menyatakan bahwa terdapat tiga nilai dasar yang mempengaruhi keberhasilannya, yaitu:

- responsif, yaitu mampu mawadahi kebutuhan penggunaannya. Kebutuhan utama masyarakat di ruang publik adalah kenyamanan, bersantai, bercengkerama memulihkan kesegaran fisik maupun mental dari ketegangan hidup kesehariannya.
- demokratis, yaitu melindungi hak setiap kelompok pengguna, karena ruang publik

bebas diakses warga. Di sini warga dapat saling belajar untuk hidup bersama; mereka dapat bebas melakukan aksi, tetapi juga bisa terjadi munculnya gugatan kepemilikan atas suatu area secara temporer.

- bermakna, yaitu memungkinkan orang mempunyai keterikatan hubungan antara tempat, kehidupan pribadinya dan dunia luar. Adanya hubungan antara fisik dan konteks sosial.

Rancangan ruang publik seringkali sedemikian penuh batasan, sehingga tidak memberi peluang pada penggunaannya untuk dapat berkreasi, berimajinasi, atau sedemikian kaku dan teraturnya sehingga pengguna menganggapnya tidak menarik, tidak sesuai dengan konteks lingkungan dan kebutuhan penggunaannya. Dalam perancangan ruang publik aspek sosial, fisik, kegunaan harus dipertimbangkan, demikian pula kenyataan bahwa orang cenderung memilih tatanan yang bermakna sebagai tempat komunitas yang menawarkan kenyamanan, kesenangan melalui berbagai jenis fasilitas dan fitur fisik dalam skala mikro yaitu elemen yang signifikan bagi pengguna lingkungan tersebut.

## DISKUSI

### Rancangan Taman Sepeda

Berdasarkan peta *figure-ground* kawasan kota tua, terlihat padat dan masifnya area terbangun di kawasan ini. Sehingga untuk membangun sebuah Taman Sepeda berupa ruang terbuka yang cukup luas dan nyaman, serta terintegrasi baik dengan potensi di kawasan kota tua, direncanakan berada di tepi kawasan cagar budaya



Gambar 3 Figure ground kawasan kota-tua

<sup>2</sup> Brantingham, 1993 menunjukkan hubungan antara kriminalitas dengan lingkungan fisik dimediasi melalui kesadaran individual dan ruang-ruang bertindaknya.