

# Metode Evaluasi Tipologi Street Front Studi Kasus: Kembang Jepun, Surabaya

*by Layanan Digital*

---

**Submission date:** 13-Feb-2024 08:52AM (UTC+0700)

**Submission ID:** 2293376415

**File name:** Metode\_Evaluasi\_Tipologi\_Street\_Front.pdf (899.69K)

**Word count:** 5206

**Character count:** 28280



**ATRIUM: JURNAL ARSITEKTUR**  
 ISSN: 2442-7756 E-ISSN: 2684-6918  
 atrium.ukdw.ac.id

**Metode Evaluasi Tipologi *Street Front*  
 Studi Kasus: Kembang Jepun, Surabaya**

| Diterima pada 23-04-2023 | Disetujui pada 18-07-2023 | Tersedia online 19-09-2023 |  
 | DOI <https://doi.org/10.21460/atrium.v9i2.216> |

**Ruth Aureline Marsha Buwono<sup>1</sup>, Rony Gunawan Sunaryo<sup>2</sup>, Agus Dwi Hariyanto<sup>3</sup>**

1, 3. Magister Arsitektur, Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan, Universitas Kristen Petra,  
 Jl. Siwalankerto No.121-131, Siwalankerto, Kec. Wonocolo, Surabaya, Jawa Timur  
 2. Departemen Arsitektur, Fakultas Teknik, Universitas Atma Jaya Yogyakarta  
 Jl. Babarsari No.44, Janti, Caturtunggal, Kec. Depok, Kab. Sleman, Daerah Istimewa Yogyakarta  
 Email: b22220010@john.petra.ac.id

**Abstrak**

Kawasan Kembang Jepun merupakan salah satu kawasan lama Kota Surabaya. Terletak di tepi Sungai Kalimas, Kembang Jepun menjadi penentu denyut nadi aktivitas perdagangan di Surabaya. Sebagai kawasan vital di Surabaya, penting bagi kawasan untuk mempertahankan citra dan vitalitas pada koridornya. Kualitas *street front* merupakan segala barang dan kegiatan yang terjadi pada koridor kota, di antara bangunan dan jalan. *Street front* menjadi salah satu faktor utama dalam menentukan citra dan kehidupan kawasan. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui kualitas *street front* kawasan Kembang Jepun, mengidentifikasi bagian kawasan dengan kualitas *street front* terbaik dan terburuk, serta mengklasifikasi elemen penentu kualitas *street front* tersebut. Penelitian menggunakan metode deskriptif kualitatif. Melalui analisis ditemukan bahwa Kawasan Kembang Jepun tergolong pada kawasan dengan kualitas *street front* yang condong rendah. Koridor Jalan Kembang Jepun sebagai jalan arteri Kota Surabaya dengan konektivitas tinggi ditemukan memiliki kualitas *street front* terbaik. Kemudian, koridor Jalan Kalimas Utara yang menghadap Sungai Kalimas merupakan jalan dengan kualitas *street front* terburuk. Elemen penentu kualitas *street front* kawasan meliputi kualitas fasad bangunan, keberadaan jalur pejalan kaki, kegiatan di depan bangunan, bukaan bangunan, dan konektivitas jalan.

**Kata kunci:** Kembang Jepun, koridor, *street front*, tipologi.

**Abstract**

**Title:** *Street Front Typology Evaluation Method; The Case of Kembang Jepun, Surabaya*

*The Kembang Jepun district is one of the old districts of Surabaya. Located on the banks of the Kalimas River, Kembang Jepun determines the pulse of trading activity in Surabaya. As a vital district in Surabaya, the district needs to maintain its image and vitality in its corridors. The quality of the street front is all the things and activities that occur in city corridors, between buildings and roads. The street front is one of the main factors in determining the image and life of the district. This study aims to determine the street front quality in Kembang Jepun, to identify the parts of the district with the best and worst quality of the street front, and to classify the determining elements of the quality of the street front. This study uses descriptive qualitative method research. The analysis found that the Kembang Jepun district is classified as a district with a low skewed street front quality. Jalan Kembang Jepun corridor, an arterial road for Surabaya City with high connectivity, was found to have the best street front quality. Then, Jalan Kalimas Utara Corridor facing Kalimas River, is the road with the worst street front quality. The determining elements of the quality of the street front include the quality of the building facade, the presence of pedestrian paths, activities in front of the building, building openings, and road connectivity.*

**Keywords:** *Kembang Jepun, corridor, street front, typology.*

## Pendahuluan

Kota Surabaya dikenal sebagai kota pelabuhan. Pelabuhan merupakan bagian penting dalam aktivitas perdagangan kota. Daerah yang terletak di sebelah Sungai Kalimas, seperti kawasan Kembang Jepun, menjadi salah satu pusat perniagaan komoditas Kota Surabaya. Kawasan Kembang Jepun terletak di sisi utara Surabaya yang merupakan daerah lapisan pertama dari morfologi kota (Handinoto & Hartono, 2007). Koridor utama Kembang Jepun terbentang sepanjang 1 Km dengan lebar 20 m merupakan bagian kawasan Kota Lama. Karakter kawasan adalah komersial dengan dominasi toko dan retail dengan peran signifikan dalam fungsi perdagangan kota, sehingga menjadi salah satu *tetenger* Kota Surabaya (Darjosanjoto, 2005). Melalui arsitektur gedung-gedung dan blok serta lanskap kawasan, terlihat jejak-jejak sejarah berbagai etnis yang menempati kawasan tersebut, seperti Belanda, Tionghoa, Arab, dan lain sebagainya (Basundoro, 2016).

Melalui citra kawasan saat ini terlihat karakter samar-samar kawasan pecinan, antara lain melalui langgam beberapa bangunan lama dan aktivitas perdagangan yang berlangsung. Sayangnya karakter tersebut agak samar, terindikasi dengan perubahan ataupun kondisi yang ada sekarang, bangunan lama di kawasan Kembang Jepun cenderung tidak dirawat dan dipertahankan dengan baik (Azis, dkk., 2019). Vitalitas dan karakter sebagai kawasan pecinan koridor Jalan Kembang Jepun sebenarnya sempat meningkat di era tahun 2000-an dengan Kya-Kya, yaitu kegiatan kuliner di ruang jalan. Kegiatan yang berlangsung di malam hari ini merupakan bagian

upaya revitalisasi kawasan. Saat ini kawasan ini bukan lagi menjadi pusat keramaian hiburan Kota Surabaya akibat modernisasi (Gracea & Suprihardjo, 2014). Indikasi perubahan citra kawasan yang terjadi saat ini paling terlihat pada *street front* kawasan, antara lain pada pembiaran bangunan lama yang tidak terawat, perubahan wajah bangunan yang berubah ciri pada arsitektur modern.

Koridor Kembang Jepun saat ini merupakan jalan arteri Surabaya yang memiliki pengaruh kuat terhadap konfigurasi kota karena memiliki cabang jalan terbanyak (Darjosanjoto, 2005). Fakta secara morfologis bahwa kawasan Kembang Jepun termasuk kawasan awal Kota Surabaya menunjukkan kontradiksi antara potensi dan permasalahan perubahan karakter kawasan ini. Sebagai salah satu pembentuk citra kawasan kualitas *street front* Kawasan Kembang Jepun perlu dievaluasi. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui kualitas *street front* kawasan Kembang Jepun, dan elemen apa saja yang menentukan kualitas *street front*, serta mengetahui bagian mana dari kawasan yang memiliki kualitas *street front* yang terbaik dan terburuk. Manfaat penelitian adalah temuan tipe elemen-elemen *street front* yang potensial berkualitas baik yang dapat dimanfaatkan untuk pengembangan dan usulan perbaikan kawasan yang berkualitas rendah.

### **Urban Tissue dan Citra Kawasan**

*Urban tissue* adalah jaringan perkotaan yang terdiri dari gabungan jalan, petak & blok, bangunan, ruangan, struktur, serta material (Kropf, 2017). Jaringan perkotaan ini menjadi elemen pertumbuhan dan perkembangan utama dari sebuah kota. Suatu jaringan perkotaan memiliki identitas, kebiasaan, dan budaya lokalnya

masing-masing. Gabungan dari elemen-elemen tersebut yang membentuk perkotaan secara keseluruhan (Cortes, 2009). Kawasan Kembang Jepun memiliki identitasnya sendiri yang salah satunya terbentuk dari citra koridor kawasan. Kawasan Kembang Jepun merupakan kawasan komersial yang juga dikenal sebagai kawasan masyarakat etnis Tionghoa (Bararatin & Agustin, 2015). Kawasan berkembang sepanjang Sungai Kali Mas dan Jalan Kembang Jepun mengikuti fungsi utama kawasan sebagai pusat komersial Kota Surabaya.

#### **Koridor Kota**

Salah satu bagian dari jaringan kota atau *urban tissue* merupakan koridor kota. Koridor kota merupakan area publik yang menjadi ruang sosial dinamis dari sebuah kota (Damayanti & Redyantanu, 2022). Selain itu, koridor kota merupakan keterkaitan yang menghubungkan semua lapisan aktivitas dalam kota dan membentuk sebuah bentuk fisik dari kota (Trancik, 1986). Dengan kata lain, koridor membentuk sebuah kontinuitas yang menghubungkan suatu elemen kecil dengan elemen besar lainnya dalam sebuah kota (Romice, dkk., 2020).

Sebagai elemen krusial dalam jaringan kota, koridor kota kawasan Kembang Jepun harus diperhatikan untuk menjaga kehidupan dan vitalitas kawasan. Kondisi elemen fisik pembentuk karakter visual dalam koridor dapat berpengaruh terhadap kenyamanan masyarakat. Beberapa elemen fisik tersebut yaitu; vegetasi, bahu jalan, dan bangunan (Asha & Rochani, 2017).

#### **Tipologi dan Street Front**

Dalam sebuah kawasan atau jaringan kota, merupakan gabungan dari berbagai tipologi elemen perkotaan.

Elemen perkotaan yang membentuk *street front* utamanya adalah jalan, bangunan, dan kavling. Komposisi yang berbeda dari ketiga elemen tersebut akan menghasilkan kualitas *street front* yang berbeda. Perbedaan yang muncul dari antara komposisi elemen perkotaan akan menghasilkan karakter-karakter ruang perkotaan yang spesifik yang kita kenal sebagai identitas kawasan (Lynch, 1960). Kajian identifikasi tipologi di sebuah kawasan terkait dengan kualitas *street front* akan signifikan sebagai pertimbangan perancang kota untuk membentuk kualitas dan karakter kawasan.

#### **Street Front**

*Street front* adalah entitas ketika barang, informasi, aktivitas, dan penampilan bertransisi dua arah dari ranah privat ke ranah publik (Romice, dkk., 2020). *Street front* berpengaruh pada pembentukan ruang publik, dan peningkatan kualitasnya dapat mempengaruhi kondisi kota secara signifikan (Rossi, 1982). Beberapa hal yang harus diperhatikan dalam sebuah *street front* yaitu ketersediaan jalur pejalan kaki, fasad bangunan di tepi jalan, bukaan pada bangunan di tepi jalan, dan ketiadaan hambatan di jalur pedestrian seperti fasilitas toko yang terletak di tengah jalan dan menghalangi jalur pejalan kaki (Stadnikov & Yusupova, 2020).

Selain itu, menurut Romice, dkk. (2020) terdapat beberapa elemen fisik yang dapat menentukan kualitas dari *street front*, yaitu:

- Akses dari jalan: semakin banyak akses dari jalan memberikan keragaman, keterlibatan, dan keamanan pada area publik.
- Detail dan kedalaman arsitektur: keberadaan detail, kedalaman arsitektur, seperti material dan

permukaan bangunan dapat memberikan keunikan, identitas, dan karakter pada kawasan.

- Proporsi jalan: rasio antara tinggi bangunan dari kedua sisi jalan dengan lebar jalan mempengaruhi rasa intim pada jalan.
- Aktivitas di jalan: semakin tinggi aktivitas di jalan, semakin vital dan aman jalan tersebut bagi pejalan kaki.
- Bukaan pada bangunan: semakin banyak bukaan pada bangunan yang menghadap ke jalan, seperti pintu atau jendela, semakin tinggi rasa aman masyarakat yang kemudian dapat meningkatkan aktivitas sosial di area tersebut.
- Personalisasi bangunan dan area publik: saat masyarakat dapat berpartisipasi, mengekspresikan kreativitas, dan keterkaitan pada area depan bangunan dapat meningkatkan rasa kontrol dan kepemilikan masyarakat terhadap area setempat.

Dari pembahasan di atas, maka dapat disimpulkan bahwa diperlukan adanya penilaian yang sesuai untuk menjadi dasar penilaian kualitas *street front*.

## Metode Penelitian

Penelitian ini menggunakan pendekatan deskriptif kualitatif untuk mengidentifikasi dan mengklasifikasikan kualitas *street front* kawasan Kembang Jepun. Kajian sejarah perkembangan kawasan dilakukan untuk mengidentifikasi transformasi dan persistensi *urban tissue* kawasan, pada tahap ini didapat gambaran umum citra kawasan beserta elemen-elemen utama kawasan. Tahap selanjutnya adalah pendalaman dengan analisis *street front*. Pembatasan unit amatan dilakukan pada area seluas 1 x 1 Km<sup>2</sup>, dengan pusat koridor Jalan

Kembang Jepun. Penelitian ini dilakukan dengan data sekunder melalui pengambilan data dari Google Street View dari setiap ruas jalan. Dilakukan kajian *tracing* pada Google Street View setiap 100 m, kemudian dilakukan *scoring* terhadap fasad di kedua sisi jalan dan potongan di setiap penggal jalan.

Berikut rubrik penilaian kualitas *street front* oleh Davies (2000) yang telah disesuaikan untuk digunakan sebagai penilaian terhadap kualitas *street front* kawasan Kembang Jepun (Tabel 1 & Gambar 1). Daerah dengan kualitas *street front* terbaik diberi nilai *Grade 1* dan semakin menurunnya kualitas *street front*, tingkat *grade* juga menurun hingga yang paling buruk yaitu *Grade 5*.

**Tabel 1. Penilaian Kualitas Street Front**

<b>1</b>	<b>Grade 1 – Sangat Baik</b> Terdapat jalur pedestrian yang teduh setiap 100 m Tidak ada fasad polos, terdapat beberapa fasad pasif (minim aktivitas). Lebih dari 25 pintu dan jendela setiap 100 m. Terdapat tempat parkir mobil yang teratur. Banyak kedalaman dan ukiran di permukaan bangunan. Kualitas material yang tinggi, <i>refined detail</i> .
<b>2</b>	<b>Grade 2 - Baik</b> Terdapat jalur pedestrian yang cukup teduh setiap 100 m. Lebih dari 15 pintu dan jendela setiap 100 m. Terdapat tempat parkir mobil yang layak. Terdapat beberapa fasad polos dan pasif (minim aktivitas). Terdapat beberapa kedalaman dan detail di permukaan bangunan. Kualitas material yang cukup bagus, <i>refined detail</i> .
<b>3</b>	<b>Grade 3 - Moderat</b> Terdapat jalur pedestrian setiap 100 m. Terdapat tempat parkir mobil. Kurang dari setengah adalah fasad polos atau pasif (minim aktivitas). Sangat sedikit kedalaman dan <i>modeling</i> pada permukaan bangunan. Material yang standar an beberapa detail.
<b>4</b>	<b>Grade 4 - Buruk</b> Minim jalur pedestrian setiap 100 m. Tidak ada tempat parkir mobil. Lebih dari setengah adalah fasad polos atau pasif (minim aktivitas). Permukaan bangunan yang datar. Sedikit/tidak ada detail pada bangunan.
<b>5</b>	<b>Grade 5 – Sangat Buruk</b> Tidak terdapat jalur pedestrian setiap 100 m. Tidak ada tempat parkir mobil.

Dominan fasad polos atau pasif (minim aktivitas).  
Permukaan bangunan yang datar/tanah kosong.  
Tidak ada detail/tidak ada yang bisa dilihat.

Sumber: Davies, 2000 dengan modifikasi penulis.



**Gambar 1. Contoh kualitas *street front* Grade 1-5**

Sumber: Davies, 2000

Nilai tersebut kemudian dimasukkan ke dalam tabel ringkasan. Kemudian dilakukan pemetaan jalan studi kawasan sesuai kode warna yang telah ditetapkan. Dari hasil analisis, ditentukan bagian dari kawasan manakah yang memiliki kualitas terbaik dan terburuk. Penelitian dilanjutkan dengan perumusan usulan tipologi yang dapat membantu meningkatkan kualitas *street front* dari bagian kawasan yang buruk.

## Hasil dan Pembahasan

### Sejarah Perkembangan Kawasan Kembang Jepun

Pada tahun 1787 hingga 1900-an, Surabaya mengandalkan pelabuhan sebagai sarana perdagangan, sehingga Kembang Jepun menjadi kawasan pusat perdagangan Surabaya karena terletak di sebelah Sungai Kalimas (Gambar 2) yang terhubung dengan Pelabuhan Kalimas (Handinoto & Hartono, 2007).



**Gambar 2. Sungai Kalimas pada tahun 1902 masih difungsikan sebagai area perdagangan**

Sumber: <http://hdl.handle.net/1887.1/item:919971>, diakses Maret 2023

Jalan Kembang Jepun yang melintangi kawasan pun menjadi jalan utama pusat kegiatan dan kehidupan kawasan. Pada masa ini bangunan-bangunan di sekitar kawasan berorientasi pada Sungai Kalimas dan jalan utama.

Pada tahun 1905, Surabaya mengalami modernisasi kendaraan. Kawasan mulai menunjang kegiatan ekonomi distribusi dan pemerintahan dengan memanfaatkan kereta api dan trem, sehingga transportasi sungai tidak lagi efektif (Samidi, 2017). Jalan Kembang Jepun (Gambar 3) tetap menjadi jalan utama dan pusat kegiatan dari kawasan pada masa itu.



**Gambar 3. Jalan Kembang Jepun 1930**

Sumber: <https://pin.it/v5xAt93>, diakses Maret 2023

Pada tahun 1945, Kembang Jepun masih menjadi kawasan perdagangan. Blok sebelah barat Kalimas merupakan permukiman Eropa dan daerah sebelah timur Kalimas ditempati oleh penduduk lokal, Tionghoa, Arab, dan etnis lainnya, sehingga kawasan pun juga dikenal sebagai pecinan Kota Surabaya. Hingga kini, kawasan Kembang Jepun masih menjadi kawasan perdagangan Surabaya, namun kawasan tersebut hanya aktif pada pagi hingga siang hari. Jalur transportasi trem dan sungai tidak lagi berperan sebagai jalur transportasi dan perdagangan. Sungai Kalimas saat ini terbatas sebagai sumber air dan drainase kota. Pada satu dekade terakhir terdapat upaya revitalisasi sungai menjadi tempat wisata (Arbani, 2017). Pada Gambar 4 dapat dilihat bahwa Sungai Kalimas saat ini merupakan salah satu objek wisata.



**Gambar 4. Wisata perahu di Sungai Kalimas**

Sumber: Mentari, 2022

Kondisi bangunan di sekitar kawasan sebagian besar masih mempertahankan gaya Arsitektur Kolonial Belanda (modern 1900-an) atau gaya Arsitektur Cina berupa rumah toko (Bashiroh, dkk., 2022). *Layer* morfologi terakhir Kawasan Kembang Jepun saat ini terlihat dari bangunan, jalan, dan *street front*-nya. Memiliki sejarah perkembangannya, koridor Jalan Kembang Jepun persisten menjadi pusat kegiatan dan kehidupan kawasan.

Kini, jalan tersebut menjadi salah satu jalan arteri Surabaya yang menunjang sirkulasi masyarakat dan kegiatan perdagangan mereka (Gambar 5).



**Gambar 5. Jalan Kembang Jepun tahun 2022, menjadi salah satu jalan arteri di Surabaya**

Sumber:

<https://goo.gl/maps/Lbgx2nbDehkjEXs16>, diakses Maret 2023

Bangunan di sekitar kawasan sebagian besar hanya memiliki lebar 4,5 meter berupa ruko dengan ketinggian 2-4 lantai yang mengakomodasi pertokoan, permukiman, dan fungsi lainnya. Sebagian besar bangunan masih memiliki gaya arsitektur kolonial atau Cina (rumah toko). Beberapa fasad bangunan telah direnovasi dengan mempertahankan struktur semulanya, namun beberapa dibiarkan (tidak direnovasi), dan terus digunakan hingga sekarang (Sari dkk., 2011). Beberapa bangunan tidak dirawat dengan baik dan bahkan tidak ditempati karena kurangnya minat masyarakat (Gambar 6).



**Gambar 6. Fasad bangunan yang kurang terawat di Kawasan Kembang Jepun**

Sumber: Sari, dkk., 2011

Sebagai salah satu kawasan tertua dan bersejarah, kawasan Kembang Jepun berpotensi untuk menjadi suatu cagar budaya. Namun, terindikasi bahwa kawasan memiliki karakter yang lemah dan condong memiliki tampilan kawasan yang kumuh atau buruk, sehingga tidak merepresentasikan suatu cagar budaya.

**Hasil Pemetaan dan Analisis Kualitas Street Front Kawasan Kembang Jepun**

Setelah menilai kualitas *street front* berjarak 1 x 1 Km dari kawasan Kembang Jepun berdasarkan Tabel 1, dilakukan pemetaan sesuai dengan kode warna yang telah ditetapkan (Gambar 7).



**Gambar 7. Analisis kualitas street front**  
 Sumber: Analisis penulis, 2023

Dari hasil penelusuran Google Street View, ditemukan bahwa kawasan dominan terdiri dari toko dan retail. Berikut ini adalah analisis kualitas *street front* kawasan, dengan total sepanjang 27.022,5 meter, dari yang sangat baik hingga sangat buruk (*Grade 1* hingga *Grade 5*).

- *Grade 1* (total sepanjang 2.144,92 meter – 7,94%). Kawasan minim memiliki kualitas *Grade 1 street*

*front* yang dominan ditemukan di beberapa bagian jalan besar yang banyak dilewati oleh masyarakat, seperti Jalan Kembang Jepun, Jalan Rajawali, Jalan Gembong, dan lain sebagainya. Jalanan tersebut memiliki variasi fungsi, jumlah bukaan yang banyak, serta kualitas fasad dan material yang sangat bagus.

- *Grade 2* (sepanjang 3.688,74 meter – 13,65%). *Grade 2 street front* dapat ditemukan di jalan besar dan juga beberapa jalan kolektor kawasan. Daerah-daerah ini memiliki beberapa variasi fungsi dengan kualitas fasad dan material yang cukup bagus.
- *Grade 3* (sepanjang 10.308,21 meter – 38,15%). Kawasan dominan memiliki kualitas *Grade 3*. Sebagian besar pertokoan menggunakan material standar dengan beberapa variasi fungsi, baik pertokoan, bank, dan lain sebagainya.
- *Grade 4* (sepanjang 4.231,35 meter – 15,66%). Kualitas *Grade 4* dapat ditemukan di beberapa titik kawasan yang condong sepi namun masih dilewati. Diperlukan beberapa perbaikan pada *street front*-nya untuk kembali menghidupkan kawasan. Variasi fungsi pada daerah tersebut kurang banyak dengan permukaan bangunan yang cukup datar.
- *Grade 5* (sepanjang 6.649,28 meter – 24,60%). *Grade 5 frontage* juga banyak ditemukan di sekitar kawasan, terutama pada jalan-jalan kecil dan sisi bangunan yang menghadap Kalimas. Daerah dengan *Grade 5* ini dominan ber dinding polos tanpa adanya detail fasad yang baik atau pun akses masuk bangunan, seperti bagian belakang gedung atau tanah kosong.

**Tipologi Kawasan Kembang Jepun**  
Melalui hasil penelusuran dan penilaian kualitas *street front* kawasan Kembang Jepun, ditemukan beberapa tipologi sesuai masing-masing *grade* yang telah ditetapkan pada Tabel 1 (Gambar 8).



**Gambar 8. Grafik tipologi kawasan**  
Sumber: Olahan penulis, 2023

**Street Front Kawasan Kembang Jepun dengan Kualitas Terbaik**  
Melalui penilaian kualitas *street front* yang telah diberikan, dapat ditentukan bahwa bagian Jalan Kembang Jepun yang berada di dekat Bank Mayapada (Gambar 9) memiliki kualitas *street front* yang terbaik.



**Gambar 9. Jalan Kembang Jepun yang berada di dekat Bank Mayapada**  
Sumber:  
<https://goo.gl/maps/rPBDub8vu8ybQy2B6>, diakses Maret 2023

Bagian Jalan Kembang Jepun yang berada di dekat Bank Mayapada ini memiliki kualitas *street front* yang terbaik disebabkan oleh hal-hal berikut ini:

- Memiliki variasi fungsi yang banyak pada kedua sisi jalan.
- Terdapat jalur pejalan kaki pada sisi depan ruko yang teduh.
- Bukaan jendela maupun pintu masuk berjumlah banyak yang dapat memberikan *sense of safety*.
- Kualitas material yang digunakan pun memiliki kualitas yang tinggi.
- Fasad bangunan yang dapat menarik minat.
- Depan bangunan dengan berbagai kegiatan yang berlangsung.

**Street Front Kawasan Kembang Jepun dengan Kualitas Terburuk**  
Berdasarkan rubrik kualitas *street front* yang telah ditentukan, Jalan Kalimas Utara (Gambar 10) memiliki kualitas *street front* terburuk.



**Gambar 10. Jalan Kalimas Utara**  
Sumber:  
<https://goo.gl/maps/5sDLJHHfjfoxdYEE8>, diakses Maret 2023

Jalan Kalimas Utara memiliki kualitas *street front* terburuk disebabkan oleh hal-hal berikut ini:

- Terdapat sisi belakang bangunan yang polos dan tidak terolah.
- Kualitas material dinding maupun material lainnya buruk dan tidak dirawat dengan baik.
- Minimnya bukaan yang menghadap jalan, sehingga menyebabkan

kurangnya *sense of safety* pada jalan tersebut.

- Tidak adanya kedalaman pada bangunan.
- Terdapat bangunan kosong yang mangkrak.
- Sungai yang kurang terawat.
- Bangunan kurang memiliki fasad yang menarik, sehingga tidak ada yang dapat dilihat.
- Tidak adanya kegiatan yang berlangsung pada sekitar bangunan.

#### Usulan Tipologi Untuk Perbaikan Kualitas *Street Front* Jalan Kalimas Utara

Sungai Kalimas merupakan sungai yang menjadi urat nadi Kawasan Kembang Jepun pada masa awal perkembangan kota, baik sebagai jalur transportasi hingga mengakomodasi perdagangan. Berbeda dengan dulu, sekarang kualitas *street front* bangunan yang menghadap sungai tidak dijaga dan tidak diolah dengan baik, sehingga mendapat nilai *Grade 5 street front*. Berikut usulan tipologi untuk meningkatkan kualitas *street front* Jalan Kalimas Utara:

- Memperbaiki fasad bangunan dengan material yang berkualitas tinggi.
- Menambah akses dan bukaan menghadap Jalan Kalimas Utara.
- Disediakan jalur pejalan kaki yang teduh.
- Terdapat detail-detail bangunan yang dapat diamati.
- Revitalisasi sungai.
- Kegiatan yang beragam sepanjang jalan.

Perbandingan kondisi eksisting *street front* Jalan Kalimas Utara (*before*) dengan visualisasi setelah usulan-usulan tipologi di atas diterapkan (*after*) dapat dilihat pada Gambar 11.



Gambar 11. Kondisi Jalan Kalimas Utara sebelum dan setelah usulan tipologi diterapkan

Sumber:

<https://goo.gl/maps/E1qdEsJdr5y1p3iX6>, diakses Maret 2023, dengan olahan penulis

#### Kesimpulan

*Street front* Kembang Jepun dominan memiliki kualitas *Grade 3* dan minim *Grade 1*. Walaupun sebagai pusat perdagangan grosir Surabaya, setelah dilakukannya pemetaan, ditemukan bahwa kawasan condong memiliki kualitas *street front Grade 3-5*, sehingga tergolong sebagai kawasan yang moderat hingga sangat buruk. Kemudian melalui pemetaan dan analisis, didapati bahwa elemen yang menentukan kualitas *street front* merupakan kualitas fasad bangunan, keberadaan jalur pejalan kaki, kegiatan, bukaan bangunan, detail permukaan bangunan, dan lokasinya di jalan dengan konektivitas tinggi serta banyak dilewati oleh masyarakat, seperti Jalan Kembang Jepun dan Jalan Rajawali. Semakin sering dilewati, perawatan dan perkembangan yang dilakukan menjadi lebih intensif dibandingkan dengan gang-gang kecil, jalan buntu, atau jalan yang kurang terdapat kegiatan dan

jarang dilewati pejalan kaki/kendaraan, seperti Jalan Kalimas Utara.

Hasil penelitian mendukung hipotesis di atas bahwa karakter kawasan Kembang Jepun kurang atraktif karena kualitas *street front* yang buruk. Rekomendasi yang diberikan adalah melalui penataan dan penertiban kembali elemen-elemen yang membentuk kualitas *street front* oleh perencana atau perancang kota sehingga didapatkan cagar budaya yang representatif untuk Kembang Jepun.

Keterbatasan penelitian terdapat pada metode yang mengandalkan sumber sekunder yang terbatas pada amatan visual. Perlu penelitian lanjutan dengan metode yang dikombinasikan dengan sensori lainnya seperti kualitas kenyamanan termal dan *soundscape*. Dari hasil penelitian, disarankan untuk memperbaiki fasad bangunan, memanfaatkan tanah kosong dan bangunan terbengkalai, untuk dapat kembali meningkatkan vitalitas dan nilai kawasan Kembang Jepun.

### Daftar Pustaka

- Arbani, I. R. (2017). Strategi revitalisasi kawasan Sungai Kalimas di Surabaya Utara. *Tugas Akhir S1*. Institut Teknologi Sepuluh Nopember.
- Asha, F. F., & Rochani, A. (2017). Karakteristik koridor jalan ditinjau dari fisik ruang; Studi kasus : Koridor Jalan MT Haryono Kota Kendari. *Jurnal Planologi*, 14(1), 29-39. DOI: <https://doi.org/10.30659/jpsa.v14i1.3857>
- Azis, F. A., Sulistyono, B. W., & Sukarnen. (2019). Revitalisasi Koridor Bersejarah Kawasan Kembang Jepun di Kota Surabaya. *Seminar Nasional Sains dan Teknologi Terapan* (pp. 329-334). Lembaga Penelitian dan Pengabdian kepada Masyarakat Institut Teknologi Adhi Tama Surabaya. Retrieved from <http://ejurnal.itats.ac.id/sntekpan/article/view/591>
- Bararatin, K., & Agustin, E. (2015). Revitalization strategy of Kembang Jepun Surabaya in supporting sustainable urban development. *Procedia - Social and Behavioral Sciences*, 179, pp. 70-79. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.sbspro.2015.02.411>
- Bashiroh, A., Musthofa, M. M., & Abidah, D. Y. (2022). Revitalisasi kawasan Kembang Jepun “Kya-Kya” Surabaya dengan pendekatan lima elemen citra kota: Kevin Lynch. *SEBATIK*, 26(2), 814-822. DOI: <https://doi.org/10.46984/sebatik.v26i2.2090>
- Basundoro, P. (2016). Politik rakyat kampung di Kota Surabaya awal abad ke-20. *SASDAYA: Gadjah Mada Journal of Humanities*, 1(1), 1-33. DOI: <https://doi.org/10.22146/sasdayajournal.17025>
- Cortes, C. E. (2009). Mapping Urban Form: Morphology studies in the contemporary urban landscape. *Thesis (S3)*. Universidad Nacional de Colombia.
- Damayanti, R., & Redyantanu, B. P. (2022). Penelurusan ruang koridor kota dalam produksi ruang sosial temporal. *Langkau Betang: Jurnal Arsitektur*, 9(1), 1-17. DOI: <http://dx.doi.org/10.26418/lantang.v9i1.47672>
- Darjosanjoto, E. T. (2005). ‘Kembang Jepun’: Jalan dominan Kota

- Surabaya. *DIMENSI: Journal of Architecture and Built Environment*, 33(1), 143-152. DOI: <https://doi.org/10.9744/dimensi.33.2.%25p>
- Davies, L. (2000). *Urban design compendium*. English Partnerships & The Housing Corporation.
- Gracea, D., & Suprihardjo, R. D. (2014). Pelestarian Kawasan Pecinan Kembang Jepun melalui pendekatan pola Public Private Partnership (PPP). *Jurnal Teknik ITS*, 3(2), 92-97. DOI: <http://dx.doi.org/10.12962/j23373539.v3i2.7214>
- Handinoto, & Hartono, S. (2007). Surabaya Kota Pelabuhan ('Surabaya Port City') Studi tentang perkembangan 'bentuk dan struktur' sebuah kota pelabuhan ditinjau dari perkembangan transportasi akibat situasi politik dan ekonomi dari abad 13 sampai awal abad 21. *DIMENSI: Journal of Architecture and Built Environment*, 35(1), 88-99. DOI: <https://doi.org/10.9744/dimensi.35.1.88-99>
- Kropf, K. (2017). *The Handbook Of Urban Morphology*. John Wiley & Sons Ltd.
- Lynch, K. (1960). *The Image of the City*. The MIT Press.
- Mentari, A. E. (2022, 06 26). 7 Tempat Makan di Sekitar Wisata Perahu Kalimas Surabaya. Retrieved from <https://www.kompas.com/food/read/2022/06/26/090300475/7-tempat-makan-di-sekitar-wisata-perahu-kalimas-surabaya>
- Romice, O., Porta, S., & Feliciotti, A. (2020). *Masterplanning for Change: Designing the Resilient City*. RIBA Publishing.
- Rossi, A. (1982). *The architecture of the city*. The MIT Press.
- Samidi, B. (2017). Surabaya sebagai kota kolonial modern pada akhir abad ke-19: Industri, transportasi, permukiman, dan kemajemukan masyarakat. *Mozaik Humaniora*, 17(1), 157-180. DOI: <https://doi.org/10.20473/mozaik.v17i1.6597>
- Sari, K. E., Antariksa, & Kurniawan, E. B. (2011). Potensi dan masalah kawasan pecinan Kembang Jepun Kota Surabaya. *Arsitektur E-Journal*, 14(1), 1-14. Retrieved from [https://www.academia.edu/7177558/Potensi\\_dan\\_Masalah\\_Kawasan\\_Pecinan\\_Kembang\\_Jepun\\_Kota\\_Surabaya](https://www.academia.edu/7177558/Potensi_dan_Masalah_Kawasan_Pecinan_Kembang_Jepun_Kota_Surabaya)
- Stadnikov, V. E., & Yusupova, I. M. (2020). Urban morphotypes and functional diversity of city environment. *IOP Conf. Series: Materials Science and Engineering*, 775, pp. 1-17. IOP Publishing. DOI: <https://doi.org/10.1088/1757-899X/775/1/012034>
- Trancik, R. (1986). *Finding Lost Space: Theories of Urban Design*. Van Nostrand Reinhold Company Inc.

## Lampiran

**Tabel 2. Penilaian kualitas street front kawasan Kembang Jepun**

No. Jalan	Nilai Street Front	No. Jalan	Nilai Street Front
1	A Grade 2	76	A Grade 4
	B Grade 2		B Grade 4
2	A Grade 2	77	A Grade 5
	B Grade 2		B Grade 4
3	A Grade 2	78	A Grade 5
	B Grade 3		B Grade 5
4	A Grade 1	79	A Grade 2

Buwono, Metode Evaluasi Tipologi Street Front; Studi Kasus: Kembang Jepun, Surabaya

5	B <sup>1</sup>	Grade 1	80	B	Grade 1	27	A	Grade 3	102	A <sup>1</sup>	Grade 5
	A	Grade 1		A	Grade 4		B	Grade 5			
6	B	Grade 2	81	B	Grade 1	28	A	Grade 4	103	A	Grade 5
	A	Grade 3		A	Grade 5		B	Grade 5			
7	B	Grade 2	82	B	Grade 1	29	A	Grade 3	104	A	Grade 4
	A	Grade 1		A	Grade 4		B	Grade 5			
8	B	Grade 2	83	B	Grade 4	30	A	Grade 3	105	A	Grade 4
	A	Grade 1		A	Grade 5		B	Grade 3			
9	B	Grade 4	84	B	Grade 5	31	A	Grade 3	106	A <sup>2</sup>	Grade 2
	A	Grade 1		A	Grade 5		B	Grade 2			
10	A	Grade 1	85	A	Grade 5	32	A	Grade 2	107	A	Grade 3
	B	Grade 4		A	Grade 2		B	Grade 3			
11	A	Grade 4	86	B	Grade 5	33	A	Grade 3	108	A <sup>1</sup>	Grade 3
	B	Grade 3		A	Grade 5		B	Grade 3			
12	A	Grade 3	87	A	Grade 5	34	B	Grade 1	109	A	Grade 5
	B	Grade 3		B	Grade 4		B	Grade 4			
13	A	Grade 5	88	A	Grade 5	35	A	Grade 4	110	A	Grade 5
	B	Grade 4		B	Grade 5		B	Grade 5			
14	B	Grade 4	89	A	Grade 4	36	A	Grade 4	111	A	Grade 4
	A	Grade 5		A	Grade 3		B	Grade 3			
15	B	Grade 3	90	B	Grade 4	37	A	Grade 1	112	A	Grade 4
	A	Grade 3		A	Grade 1		B	Grade 3			
16	B	Grade 3	91	B	Grade 1	38	A	Grade 2	113	A	Grade 3
	A	Grade 3		A	Grade 1		B	Grade 3			
17	A	Grade 3	92	B	Grade 5	39	A	Grade 4	114	A	Grade 4
	B	Grade 3		A	Grade 3		B	Grade 5			
18	B	Grade 3	93	B	Grade 3	40	A	Grade 3	115	A	Grade 4
	A	Grade 5		A	Grade 2		B	Grade 5			
19	B	Grade 5	94	B	Grade 5	41	A	Grade 3	116	A	Grade 5
	A	Grade 5		A	Grade 2		B	Grade 5			
20	B	Grade 5	95	B	Grade 5	42	A	Grade 3	117	A	Grade 4
	A	Grade 5		A	Grade 5		B	Grade 5			
21	B	Grade 3	96	B	Grade 5	43	A	Grade 4	118	A	Grade 5
	A	Grade 3		A	Grade 3		B	Grade 5			
22	B	Grade 4	97	B	Grade 5	44	A	Grade 3	119	A	Grade 5
	A	Grade 3		A	Grade 1		B	Grade 5			
23	B	Grade 3	98	B	Grade 1	45	A	Grade 5	120	A	Grade 5
	A	Grade 5		A	Grade 1		B	Grade 3			
24	B	Grade 5	99	B	Grade 1	46	A	Grade 5	121	A	Grade 3
	A	Grade 5		A	Grade 5		B	Grade 3			
25	B	Grade 4	100	B	Grade 5	47	A	Grade 5	122	A	Grade 3
	A	Grade 4		A	Grade 5		B	Grade 3			
26	B	Grade 3	101	B	Grade 3	48	A	Grade 3	123	A	Grade 3
	A	Grade 1		A	Grade 4		B	Grade 3			
	B	Grade 3		B	Grade 4	49	A	Grade 5	124	A	Grade 4
	A	Grade 3		A	Grade 4						

	B	Grade 3		B	Grade 3
	A	Grade 2		A	Grade 3
50	B	Grade 3	125	B	Grade 3
	A	Grade 3		A	Grade 5
51	B	Grade 3	126	B	Grade 4
	A	Grade 3		A	Grade 5
52	B	Grade 3	127	B	Grade 5
	A	Grade 3		A	Grade 5
53	B	Grade 2	128	B	Grade 5
	A	Grade 2		A	Grade 5
54	B	Grade 3	129	B	Grade 3
	A	Grade 2		A	Grade 3
55	B	Grade 2	130	B	Grade 4
	A	Grade 3		A	Grade 3
56	B	Grade 3	131	B	Grade 3
	A	Grade 3		A	Grade 5
57	B	Grade 3	132	B	Grade 3
	A	Grade 5		A	Grade 3
58	B	Grade 5	133	B	Grade 3
	A	Grade 3		A	Grade 3
59	B	Grade 4	134	B	Grade 3
	A	Grade 3		A	Grade 5
60	B	Grade 3	135	B	Grade 5
	A	Grade 2		A	Grade 3
61	B	Grade 2	136	B	Grade 3
	A	Grade 3		A	Grade 3
62	B	Grade 3	137	B	Grade 3
	A	Grade 4		A	Grade 5
63	B	Grade 4	138	B	Grade 3
	A	Grade 4		A	Grade 3
64	B	Grade 5	139	B	Grade 3
	A	Grade 5		A	Grade 3
65	B	Grade 5	140	B	Grade 3
	A	Grade 5		A	Grade 5
66	B	Grade 3	141	B	Grade 5
	A	Grade 2		A	Grade 5
67	B	Grade 1	142	B	Grade 5
	A	Grade 3		A	Grade 3
68	B	Grade 2	143	B	Grade 3
	A	Grade 2		A	Grade 3
69	B	Grade 2	144	B	Grade 3
	A	Grade 3		A	Grade 3
70	B	Grade 2	145	B	Grade 5
	A	Grade 2		A	Grade 4
71	B	Grade 4	146	B	Grade 3

	A	Grade 4		A	Grade 3
72	B	Grade 4	147	B	Grade 3
	A	Grade 3		A	Grade 3
73	B	Grade 3	148	B	Grade 3
	A	Grade 2		A	Grade 5
74	B	Grade 4	149	B	Grade 3
	A	Grade 3		A	Grade 4
75	B	Grade 3	150	B	Grade 3

Sumber: Analisis penulis, 2023

# Metode Evaluasi Tipologi Street Front Studi Kasus: Kembang Jepun, Surabaya

## ORIGINALITY REPORT

8%

SIMILARITY INDEX

0%

INTERNET SOURCES

7%

PUBLICATIONS

8%

STUDENT PAPERS

## PRIMARY SOURCES

1	Submitted to Eastern New Mexico University Student Paper	2%
2	Submitted to Sir George Monoux College Student Paper	2%
3	Submitted to A.T. Still University - Missouri Student Paper	2%
4	Submitted to The International School in Genoa Student Paper	1%
5	Submitted to Otago Polytechnic Student Paper	1%

Exclude quotes  On

Exclude bibliography  On

Exclude matches  < 1%