TESIS - DA185401

# PERANCANGAN KEMBALI KAWASAN KOMERSIAL JALAN RAYA RUNGKUT MADYA SURABAYA DENGAN PENDEKATAN *URBAN CATALYST*

RADITIO BACHTIAR
08111850030006

Dosen Pembimbing
Dr. Ing. Ir. Bambang Soemardiono
Dr. Dewi Septanti, S.pd, S.T., M.T.

Program Studi Pascasarjana Arsitektur
Bidang Keahlian Perancangan Kota
Fakultas Teknik Sipil, Perencanaan Dan Kebumian
Institut Teknologi Sepuluh Nopember
2020

**TESIS**

# PERANCANGAN KEMBALI KAWASAN KOMERSIAL JALAN RAYA RUNGKUT MADYA SURABAYA DENGAN PENDEKATAN *URBAN CATALYST*

**RADITIO BACHTIAR**
**08111850030006**

**Dosen Pembimbing**
**Dr. Ing. Ir. Bambang Soemardiono**
**Dr. Dewi Septanti, S.pd, S.T., M.T.**

**Program Studi Pascasarjana Arsitektur**
**Bidang Keahlian Perancangan Kota**
**Fakultas Teknik Sipil, Perencanaan Dan Kebumian**
**Institut Teknologi Sepuluh Nopember**
**2020**

# PERNYATAAN KEASLIAN TESIS

Yang bertanda tangan dibawah ini :

| | |
|---|---|
| Nama | : Raditio Bachtiar |
| NRP | : 08111850030006 |
| Program Studi | : Magister (S2) |
| Departemen | : Arsitektur |

Dengan ini menyatakan, bahwa isi sebagian maupun keseluruhan tesis saya dengan judul:

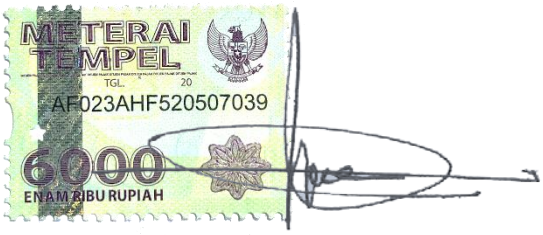
**"PERANCANGAN KEMBALI KAWASAN KOMERSIAL JALAN RAYA RUNGKUT MADYA SURABAYA DENGAN PENDEKATAN *URBAN CATALYST*"**

adalah benar-benar hasil karya intelektual mandiri, diselesaikan tanpa menggunakan bahan-bahan yang tidak diijinkan dan bukan merupakan karya pihak lain yang saya akui sebagai karya sendiri.

Semua referensi yang dikutip maupun dirujuk telah ditulis secara lengkap pada daftar pustaka.

Apabila ada pernyataan ini tidak benar, saya bersedia menerima sanksi sesuai peraturan yang berlaku.

Surabaya, 10 Agustus 2020
Yang membuat pernyataan,




Raditio Bachtiar
NRP. 08111850030006

# LEMBAR PENGESAHAN TESIS

Tesis disusun untuk memenuhi salah satu syarat
memperoleh gelar
**Magister Arsitektur (M.Ars.)**
di
**Institut Teknologi Sepuluh Nopember**
Oleh:

**RADITIO BACHTIAR**
**NRP: 08111850030006**

Tanggal Ujian: 30 Juni 2020
Periode Wisuda: September 2020

Disetujui oleh:

**Pembimbing:**

1. Dr. Ing. Ir. Bambang Soemardiono
   NIP: 19610520 198601 1 001 .....

2. Dr. Dewi Septanti, S.Pd., S.T., M.T.
   NIP: 19690907 199702 2 001 .....

**Penguji:**

1. Ir. Purwanita Setijanti, M.Sc., Ph.D.
   NIP: 19590427 198503 2 001 .....

2. Cahyono Susetyo, ST, M.Sc, Ph.D.
   NIP: 19780108 200312 1 002 .....

Kepala Departemen Arsitektur
Fakultas Teknik Sipil, Perencanaan, dan Kebumian

Dr. Dewi Septanti, S.Pd., S.T., M.T.
NIP: 19690907 1997022 001

# Kata Pengantar

Alhamdulillahirrobbil'alamin, Puji dan syukur ke hadirat Allah SWT atas berkat dan rahmat-Nya, penulis dapat menyelesaikan laporan TESIS yang berjudul "PERANCANGAN KEMBALI KAWASAN KOMERSIAL JALAN RAYA RUNGKUT MADYA SURABAYA DENGAN PENDEKATAN URBAN CATALYST" untuk memenuhi sebagian persyaratan kelulusan dan mendapatkan gelar Magister Arsitektur.

Penulis menyadari bahwa banyak pihak-pihak yang telah membantu secara materi, pikiran, waktu, maupun dukungan dan partisipasi dalam penyusunan tesis ini, baik secara langsung maupun tidak langsung sehingga dapat terselesaikan sebagaimana mestinya. Maka dari itu penulis mengucapkan banyak terimakasih kepada:

1. Allah SWT yang telah memberikan limpahan karunia, memberikan kesabaran, ketabahan dan kemudahan pada setiap kesulitan dalam perjalanan hidup.
2. Kedua orang tua dan adik-adik kembar saya dan keluarga besar yang telah memberikan dukungan materi, moral, dan doa yang tiada hentinya dalam menyelesaikan penyusunan laporan ini.
3. Bapak Prof. Dr. Ir. Mochamad Ashari M.Eng, selaku Rektor Institut Teknologi Sepuluh Nopember (ITS).
4. Bapak Dr. Ing. Ir. Bambang Soemardiono selaku dosen pembimbing utama dan kepala laboratorium Perancangan Kota yang telah memberikan pengarahan, bimbingan dan ilmu-ilmu baru yang selama ini diberikan dalam masa perkuliahan dan penyusunan laporan tesis ini.
5. Ibu Dr. Dewi Septanti, S.Pd, ST., MT selaku pembimbing kedua dan Kepala Departemen Arsitektur, Institut Teknologi Sepuluh Nopember (ITS) yang telah sabar dalam memberikan pengarahan dalam penyusunan laporan tesis ini.

6. Ibu Ir. Purwanita Setijanti, M.Sc., Ph.D. selaku dosen penguji dalam bidang keahlian yang telah sabar pula membimbing dan memberikan arahan perbaikan yang baik dalam penyusunan tesis ini.
7. Bapak Cahyono Susetyo, ST, M.Sc, Ph.D. selaku dosen penguji luar bidang yang memberikan arahan perbaikan terutama dalam metodologi penelitian di tesis ini.
8. Seluruh dosen dan karyawan Departemen Arsitektur yang telah memberikan ilmu dan motivasi selama masa perkuliahan hingga proses mengerjakan tesis, beserta tim penanggung jawab pasca sarjana yang telah mengkoordinasi dalam kegiatan belajar hingga akhir semester
9. Bapak Ahmad Sahal Junaidi, selaku administrasi lama akademik pasca sarjana arsitektur yang membantu perkuliahan penulis semoga cepat diberikan kesembuhan dan selalu diberi rahmat Allah SWT.
10. Teman-teman Urban Design; Lanta, Jaya, Ainin, Sabrina dan Maha, dan Mas Ivan mahasiswa S3 yang memberikan ilmu dan pengalamannya, serta teman-teman pasca sarjana arsitektur angkatan 2018 yang selalu memberikan semangat dan bantuan sehingga dapat termotivasi dalam menyelesaikan penyusunan tesis ini.
11. Calon istri Ananda Elsya beserta keluarga yang sudah menunggu dan memberi dukungan moral kepada penulis dalam menempuh perkuliahan agar dapat fokus dalam mendapatkan gelar magister.
12. Serta pihak-pihak lain yang tidak bisa penulis sebutkan satu persatu atas semua bantuan dalam penyusunan tesis ini.

Penulis menyadari bahwa laporan TESIS ini jauh dari kata kesempurnaan. Oleh karena itu, kritik dan saran dari semua pihak sangat diharapkan oleh penulis. Semoga laporan tesis ini dapat bermanfaat dan menambah wawasan keilmuan kepada pembaca.

Surabaya, 30 Juli 2020

Penulis

# PERANCANGAN KEMBALI KAWASAN KOMERSIAL JALAN RAYA RUNGKUT MADYA SURABAYA DENGAN PENDEKATAN *URBAN CATALYST*


| | |
|---|---|
| Nama | : Raditio Bachtiar |
| NRP | : 08111850030006 |
| Pembimbing | : Dr. Ing. Ir. Bambang Soemardiono |
| Co-Pembimbing | : Dr. Dewi Septanti, S.Pd, ST, MT |


## ABSTRAK


Pembangunan sarana transportasi jalan dapat berdampak positif dari segi perekonomian dalam suatu kawasan. Namun, dampak negatif dari pembangunan itu adalah berubahnya fungsi dan tata guna lahan dari kawasan hunian menjadi kawasan komersial. Perubahan fungsi kawasan ini berdampak pada perubahan elemen-elemen perancangan kota yang dapat mempengaruhi kualitas suatu rancang kota. Perancangan kembali kawasan dengan pendekatan *Urban Catalyst* dilakukan dengan tidak perlu mengubah fungsi awalnya, namun dilakukan dengan menambahkan atau memperbaiki beberapa elemen yang dapat menyeimbangkan fungsi kawasan hunian dengan kawasan komersial. Paradigma pada penelitian ini menggunakan paradigma post-positivist, dimana paradigma ini merupakan metode kualitatif yang menggunakan pendekatan ilmiah, strategi yang digunakan adalah *combined strategy* antara kualitatif dan studi kasus. Data primer yang digunakan dalam penelitian ini berasal dari observasi, wawancara dan juga kusioner. Sedangkan untuk data sekunder menggunakan peta guna lahan wilayah Surabaya Timur. Teknik dalam penerapannya menggunakan teknik *two phase design* yang dimana peneliti disini menggabungkan dua strategi atau lebih dalam urutan fase yang berbeda. Hasil penelitian ini berupa konsep perancangan kembali kawasan komersial dengan memperbaiki elemen-elemen perancangan kota yang sudah ada dan juga menambahkan beberapa elemen-elemen baru yang dapat menjembatani antara fungsi hunian dan komersial, agar memiliki dampak yang positif bagi kawasan disekitarnya.`



**Kata kunci:** Kawasan hunian, kawasan komersial, *urban catalyst*

# REDESIGN THE COMMERCIAL AREA OF *JALAN RAYA RUNGKUT MADYA SURABAYA* WITH THE URBAN CATALYST APPROACH


| | |
|---|---|
| Name | : Raditio Bachtiar |
| NRP | : 08111850030006 |
| Supervisor | : Dr. Ing. Ir. Bambang Soemardiono |
| Co-Supervisor | : Dr. Dewi Septanti, S. Pd., S.T, M.T. |


## ABSTRACT


The development of road transportation facilities can have a positive impact from an economic perspective in an area. However, the negative impact of this development is the change in the function and use of land from a residential area to a commercial area. Changes in the function of this area have an impact on changes in urban design elements that can affect the quality of a city design. The redesign of the area using the Urban Catalyst approach is carried out without the need to change its original function, but is done by adding or improving several elements that can balance the function of a residential area with a commercial area. The paradigm in this study uses a post-positivist paradigm, where this paradigm is a qualitative method that uses a scientific approach, the strategy used is a combined strategy between qualitative and case studies. Primary data used in this study came from observations, interviews and questionnaires. Meanwhile, for secondary data using land use maps for the East Surabaya area. The technique in its application uses a two phase design technique in which the researcher combines two or more strategies in a different phase sequence. The results of this study are the concept of redesigning the commercial area by improving existing urban design elements and also adding some new elements that can bridge residential and commercial functions, so that they have a positive impact on the surrounding area.



**Keywords**: Residential areas, commercial areas, urban catalyst

# DAFTAR ISI

Kata Pengantar ..... ii

ABSTRAK ..... iv

DAFTAR ISI ..... vi

DAFTAR GAMBAR ..... x

DAFTAR TABEL ..... xi

BAB I ..... 1

PENDAHULUAN ..... 1

1.1. Latar Belakang ..... 1

1.2. Perumusan Masalah ..... 5

1.3. Pertanyaan Penelitian ..... 5

1.4. Tujuan Penelitian ..... 6

1.5. Manfaat Penelitian ..... 6

1.6. Batasan Penelitian ..... 7

1.6.1 Batasan Subtansi Penelitian ..... 7

1.6.2 Batasan Wilayah Penelitian ..... 7

Gambar 1.1 Peta Kecamatan di Kota Surabaya ..... 8

Gambar 1.2 Kecamatan Rungkut, Surabaya ..... 9

1.7. Kerangka Alur Pemikiran ..... 10

BAB II ..... 11

KAJIAN PUSTAKA DAN DASAR TEORI ..... 11

2.1. Definisi Umum ..... 11

2.2. Tinjauan Rancang Kota ..... 12

2.2.1 Elemen Rancang Kota ..... 13

2.3. Kawasan Komersial ..... 16

2.3.1. Faktor Penyebab Terjadinya Kawasan Komersial ..... 18
2.4. Urban Katalis ..... 19
2.4.1 Pengertian Umum dan Karakteristik Urban Katalis..... 19
2.4.2. Aspek Urban Katalis Perkotaan ..... 22
2.4.3. Faktor-faktor Katalis ..... 24
2.5. Preseden Urban Katalis ..... 28
2.6. Sintesa Kajian Pustaka ..... 39
2.7 Kriteria Umum Perancangan ..... 43
BAB III ..... 45
METODOLOGI PENELITIAN ..... 45
3.1 Paradigma Penelitian..... 45
3.2 Strategi Penelitian *Combined Strategies* ..... 46
3.3 Teknik Pengumpulan Data ..... 47
3.4 Teknik Analisa Data..... 51
3.5 Sintesa Alur Penelitian ..... 54
3.6 Metode Perancangan Kota ..... 56
3.6 Kerangka Alur Metodologi Penelitian ..... 58
BAB IV ..... 59
ANALISIS DAN PEMBAHASAN ..... 59
4.1. Gambaran Umum ..... 59
4.2 Kondisi Wilayah Studi ..... 61
4.3 Pembagian Segmen Lokasi Studi..... 63
4.3.1 Analisis Eksisting Segmen Satu..... 64
4.3.2 Analisis Eksisting Segmen Dua ..... 70
4.4 Analisis Faktor Berdasarkan Data Kuesioner ..... 76
4.4.1 Data Responden ..... 77

4.4.2 Uji Validitas ..... 78
4.4.3 Uji Reliabilitas ..... 79
4.4.4 Uji KMO dan *Bartlett's Tes* ..... 79
4.4.5 Uji Anti-Image Matrices ..... 80
4.4.6 Hasil Analisis *Communalities* ..... 81
4.4.7 Total Variance Explained ..... 82
4.4.8 Hasil Analisis Rolated Component Matrix ..... 83
4.5 Hasil Analisis Faktor ..... 84
4.6 Analisis Kriteria Perancangan Kawasan Dengan Pendekatan Urban Catalyst ..... 87
4.6.1 Penyajian Data ..... 88
4.6.2 Kesimpulan dan Verifikasi Data ..... 92
4.7 Kriteria Khusus Perancangan ..... 94
BAB V ..... 99
KONSEP PERANCANGAN KOTA ..... 99
5.1 Konsep Perancangan Kembali Kawasan Komersial ..... 99
5.1.1 Faktor Penyediaan Utilitas ..... 100
..... 100
5.1.2 Faktor Visual ..... 101
..... 101
5.1.3 Faktor Penunjang ..... 102
..... 102
5.1.4 Faktor Streetscape ..... 103
..... 103
5.1.5 Karakteristik Urban Catalyst ..... 104
..... 104

BAB VI ..... 107

KESIMPULAN DAN SARAN..... 107

6.1 Kesimpulan..... 107

6.2 Saran Penelitian..... 109

DAFTAR PUSTAKA ..... 111

LAMPIRAN.....**Error! Bookmark not defined.**

# DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1 Peta Kecamatan di Kota Surabaya ..... 8
Gambar 1.2 Kecamatan Rungkut, Surabaya ..... 9
Gambar 2.1 Diagram Proses Katalisasi ..... 27
Gambar 2.2 Taman Trunojoyo yang berada di kawasan Kota Lama Malang ..... 29
Gambar 2.3 Potensi elemen kota di Kawasan Trunojoyo sebagai Urban Catalyst 30
Gambar 2.4 Lokasi Penelitian ..... 34
Gambar 2.5 Kondisi kawasan di Jalan Juanda (Taman Ir. Soekarno) ..... 35
Gambar 2.6 Kondisi kawasan Komplek RTH Taman Kota (Taman Ir. Soekarno) ..... 35
Gambar 2.7 Kondisi kawasan Jalan Merdeka, Jalan Dwi Tunggal dan Jalan Samudra sisi atas ..... 36
Gambar 2.8 Kondisi kawasan Jalan Merdeka, Jalan Dwi Tunggal dan Jalan Samudra sisi bawah ..... 36
Gambar 2.9 Kerangka penataan kawasan pusat kota dengan pengembangan (civic center, commercial center dan tourism center) untuk membentuk koridor tematik. ..... 37
Gambar 2.10 Kerangka penataan kawasan melalui pengembangan titik-titik potensial kawasan sebagai katalis pertumbuhan. ..... 38
Gambar 3.1 Diagram Metode Perancangan Kota ..... 56
Gambar 3.2 Diagram Alur Penelitian ..... 58
Gambar 4.1 Batasan Lokasi Studi ..... 59
Gambar 4.5 Lokasi Studi Penelitian Jalan Rungkut Madya ..... 62
Gambar 4.6 Landmark Kawasan Rungkut Madya ..... 63
Gambar 4.7 Lokasi Studi Segmen Satu ..... 63
Gambar 4.8 Lokasi Studi Segmen Dua ..... 64
Gambar 4.9 Gambar Jalan Rungkut Madya Segmen Satu ..... 64
Gambar 4.10 Gambar Potongan Skematik Jalan Rungkut Madya Segmen Satu .. 65
Gambar 4.10 Gambar Jalan Rungkut Madya Segmen Dua ..... 71
Gambar 4.12 Gambar Potongan Skematik Jalan Rungkut Madya Segmen Satu .. 71

# DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 Kriteria Umum Perancangan ..... 43
Tabel 3.1 Tabel Analisa Stakeholder ..... 49
Tabel 3.2 Tabel Teknik Pengumpulan Data ..... 50
Tabel 3.3 Tabel Sintesa Alur Penelitian ..... 54
Tabel 4.1 Fungsi Bangunan Segmen Satu ..... 66
Tabel 4.2 Analisis Eksisting Pada Segmen Satu ..... 66
Tabel 4.3 Fungsi Bangunan Segmen Dua ..... 72
Tabel 4.4 Analisis Eksisting Pada Segmen Dua ..... 72
Tabel 4.5 Kode Sub-variabel ..... 77
Tabel 4.6 Data Uji Validitas ..... 78
Tabel 4.7 Hasil Uji Reliabilitas ..... 79
Tabel 4.8 Data Uji Analisis KMO dan *Barlett's Tes* ..... 80
Tabel 4.9 Data Hasil Analisis A*nti-Image Matrics* ..... 80
Tabel 4.10 Data Hasil Analisis *Communalities* ..... 81
Tabel 4.11 Data Hasil Analisis Total Variance Explained ..... 82
Tabel 4.12 Data Hasil Analisis Rolated Component Matrix ..... 83
Tabel 4.13 Hasil Analisa Pengelompokan Faktor ..... 84
Tabel 4.14 Pengelompokan Faktor Pertama ..... 85
Tabel 4.15 Pengelompokan Faktor Kedua ..... 85
Tabel 4.16 Pengelompokan Faktor Ketiga ..... 86
Tabel 4.17 Pengelompokan Faktor Keempat ..... 86
Tabel 4.18 Pengkodean dan Reduksi Data ..... 87
Tabel 4.19 Penyajian Data Narasumber satu sampai tiga ..... 88
Tabel 4.20 Penyajian Data Narasumber Ahli ..... 91
Tabel 4.21 Kriteria Khusus Perancangan ..... 94
Tabel 5.1 Konsep Perancangan Kembali Kawasan Komersial Faktor 1 ..... 100
Tabel 5.2 Konsep Perancangan Kembali Kawasan Komersial Faktor 2 ..... 101
Tabel 5.3 Konsep Perancangan Kembali Kawasan Komersial Faktor 3 ..... 102
Tabel 5.4 Konsep Perancangan Kembali Kawasan Komersial Faktor 4 ..... 103
Tabel 5.5 Konsep Penerapan Karakteristik Urban Catalyst ..... 104

# BAB I

# PENDAHULUAN

## 1.1. Latar Belakang

Kota sebagai bentuk permukiman merupakan sistem sosial yang lokasinya berada dalam ruang geografis, menempati posisi tertentu dalam sebuah sistem permukiman yang saling berhubungan dan berkembang. Kebanyakan ilmuwan berpendapat bahwa, apabila ditinjau dari segi budaya dan antropologi, ungkapan kota sebagai ekspresi kehidupan orang sebagai pelaku dan pembuatnya adalah paling penting dan sangat perlu diperhatikan. Menurut Pramono (2010), pengembangan wilayah perkotaan terjadi dalam jaringan interaksi sosial melewati batas lansekap dan dalam sistem spasial yang tidak seragam atau tidak simultan. Sesuai dengan perkembangannya, apabila kota dipandang hanya dari bentuknya saja, maka akan berjalan pada suatu sistem ruang dan waktu yang bersifat dinamis, sehingga ungkapan berikut ini akan menjadi jelas, yaitu: (a) bentuk sebuah kota tidak akan pernah 'selesai' dan (b) bentuk sebuah kota tidak akan pernah 'sempurna'.

Penurunan kualitas dan vitalitas ruang kota dapat dengan mudah dipicu oleh kondisi kawasan-kawasan dalam kota tersebut. Suatu kawasan atau wilayah juga memiliki karakteristik/ciri khas yang akan menunjukkan identitas kota tersebut, dimana karekteristik/ciri khas itu akan menjadi pembeda antara kota yang satu dengan kota yang lainnya. Menurut Garnham (2005), kota memiliki jiwa tempat yang dengan sendirinya memiliki kekhasan, keunikan dan identitas yang akan membedakannya dengan tempat lain. Pembangunan sebuah identitas kota atau kawasan ini tentu saja berdasar pada program pemerintah kota yang berusaha untuk menyelaraskan pembangunan fisik kota dan pembangunan sumber daya manusianya (tenaga kerja).

Perkembangan suatu kota atau kawasan tentunya tidak akan pernah terlepas dari perkembangan kegiatan ekonomi. Perkembangan tersebut merupakan kegiatan yang dilakukan masyarakat untuk meningkatkan kualitas hidupnya di suatu kota atau kawasan. Tentunya, dari perkembangan tersebut terjadi dampak pada

pertambahan penduduk yang kemudian akan mengakibatkan meningkatnya permintaan kebutuhan lahan. Ketersediaan lahan yang sangat terbatas akan menimbulkan persaingan di antara pengguna lahan di suatu kawasan. Sehingga, mengakibatkan terjadinya perubahan lahan dalam suatu kawasan di perkotaan. Contoh yang sangat terlihat adalah di Indonesia, tepatnya di kota Jakarta. Jakarta merupakan salah satu kota yang mengalami perkembangan sangat pesat. Menurut Aditianata (2011) menyatakan bahwa dalam perkembangannya, di Jakarta juga terjadi perubahan pemanfaatan lahan perumahan menjadi komersil, dan juga fenomena perubahan pemanfaatan lahan ini semula terjadi pada tiga koridor sumbu utama: Wolter Monginsidi-Kiai Maja, Panglima Polim Sisingamangaraja, dan Pattimura-Sultan Iskandarsyah-Prapanca. Setelah itu merembet ke empat koridor ringroad, yakni Pakubuwono-Hang Lekir, Senopati-Suryo, Wijaya 1-Wijaya 2, Gandaria-Kramat Pela. Kini, perubahan fungsi terjadi hampir di seluruh jalan yang ada di Kebayoran yang pengembangannya memanjang relatif mengikuti jaringan jalan (pola ribbon).

Selain yang berada pada kawasan Jakarta Selatan, terdapat contoh-contoh lain dari perubahan fungsi kawasan yang menjadi fenomena yang ramai belakangan tahun ini. Jalan Bintaro Utama merupakan fenomena selanjutnya yang telah diteliti oleh Nidyasari (2011). Dalam penelitian ini, ditemukan bahwa pada eksisting lokasi di Jalan Bintaro Utama, terdapat dua fungsi bangunan komersial dan hunian yang berada dalam satu kawasan yang sama, sehingga dalam kawasan ini terbangun beberapa bangunan komersial seperti rumah makan, apotek, salon dan toko-toko lainnya yang tentu saja semakin hari semakin bertambah dan juga terlihat menjadi suatu hal yang lumrah merubah fungsi kawasan hunian menjadi komersial. Kegiatan bangunan komersial pada kawasan perumahan ini merupakan suatu pergeseran fungsi dasar suatu hunian pada perumahan. Keberadaan dua fungsi tersebut dalam suatu kawasan tentu saja mengakibatkan persinggungan diantara kedua bangunan tersebut. Dimana persinggungan itu adalah ketika kawasan perumahan dimasuki oleh pihak lain yaitu kegiatan bangunan komersial yang seccara tidak langsung akan berpengaruh terhadap lingkungan perumahan tersebut. Nidyasari (2011) mengatakan juga, bahwa aktifitas dan kebutuhan penghuni warga Bintaro yang meningkat, serta kawasan Bintaro Utama yang berpotensi menjadi

kawasan komersial, membuat kawasan ini terkontaminasi oleh kegiatan komersial karena tujuan kedatangan tamu berasa; dari seluruh daerah yang bukan hanya berasal dari kawasan perumahan Bintaro saja, melainkan dari segala daerah. Fenomena ini juga berpengaruh terhadap keseimbangan lingkungan kawasan hunian yang dimiliki oleh seseorang mencakup lingkungan sekitar perumahan dan menjadi bagian dari kehidupan para penghuni.

Dari 2 (dua) kasus penelitian diatas, dapat disimpulkan bahwa perubahan fungsi suatu kawasan pada perkotaan sangat berdampak bagi warga kawasan hunian. Terlebih lagi bila kawasan komersial tersebut berada dalam satu kawasan dengan kawasan hunian, atau kawasan hunian yang berubah fungsinya karena faktor ekonomi menjadi kawasan komersial. Perubahan fungsi kawasan tersebut juga dialami di kota-kota besar di Indonesia selain Jakarta. Kota Surabaya, yang merupakan kota yang sedang berkembang pesat belakangan tahun ini juga mengalami perubahan itu. Pertumbuhan dan perkembangan kota Surabaya dipengaruhi oleh berbagai faktor, baik faktor yang berasal dari dalam kota itu sendiri (internal) maupun yang berasal dari luar (eksternal). Faktor-faktor tersebut saling terkait antara satu dengan yang lain, sehingga memberikan pengaruh terhadap dinamika kota. Menurut Sujarto (1989), faktor – faktor perkembangan dan pertumbuhan yang bekerja pada suatu kota dapat mengembangkan dan menumbuhkan kota pada suatu arah tertentu. Tiga faktor utama yang sangat menentukan perkembangan dan pertumbuhan kota adalah manusia, kegiatan manusia, pola pergerakan manusia itu sendiri. Dimana yang dimaksud manusia adalah manusia atau populasi yang berada dalam kota atau kawasan tersebut. Kegiatan manusia yang dimaksudkan adalah kegiatan para penghuni kota atau kawasan tersebut sehari-harinya, seperti bekerja, sekolah, berwisata, jalan-jalan sore, dan lain-lainnya. Sedangkan pola pergerakan manusia adalah cara manusia atau populasi dalam kawasan tersebut untuk melakukan kegiatannya, seperti berkendara atau berjalan kaki.

Pemerintah Kota Surabaya, belakangan tahun ini kerap mengembangkan kotanya dengan membangun beberapa sarana transportasi jalan pada beberapa wilayah. Sudah tidak dapat dipungkiri peningkatan pembangunan sarana transportasi jalan dapat berdampak positif di kawasan tersbut. Seperti

meningkatnya perekonomian warga sekitar terbangun, mengurangi kemacetan, memberi kenyamanan pada pengguna jalan, dan sebagainya. Namun, dampak negatif dari pembangunan itu juga tidak dapat dihindari. Tidak tertatanya suatu kawasan yang mengalami perkembangan sarana dan prasarana transportasi membuat berubahnya suatu fungsi guna lahan suatu kawasan.

Terdapat permasalahan yang secara khusus berkaitan langsung dengan elemen perancangan kota mulai dari masalah fungsional kawasan akibat perkembangan penggunaan lahan yang tidak terkendali, perkembangan pembangunan fisik kota, pelanggaran ketentuan ketinggian bangunan, pelanggaran garis sempadan bangunan, isu bangunan yang multifungsi, minimnya ruang terbuka hijau yang diganti oleh massa bangunan yang begitu padat dan masih banyak lagi masalah yang dihadapi suatu kota. Pertumbuhan ekonomi kota yang tidak bisa dibendung dengan pertambahan penduduk (*over urbanization*) secara bisnis dan perdagangan menjadikan kawasan-kawsan di kota Surabaya juga harus menyediakan integritas antara pedagang dengan distrik perdagangan bagi mereka.

Beberapa strategi dalam pembangunan kembali yang sesuai dengan fenomena pada kawasan-kawasan yang mengalami perubahan fungsi, yaitu *Urban Catalyst* atau Katalis Perkotaan. Beberapa proyek katalis perkotaan yang terkenal di berbagai wilayah adalah stadion, arena olahraga, namun tidak semuanya harus dirancang pada skala besar ini, juga tidak semua kota memiliki ambang dukungan untuk berhasil mempertahankan perkembangan tersebut, menurut Bohannon (2004). Teori katalis perkotaan tersebut fokusnya adalah interaksi dari elemen baru dan lama dan pengaruhnya pada bentukan suatu perkotaan di masa depan, dan bukanlah perkiraan dari bentukan fisik ideal tertentu. Katalis perkotaan berperan pada pengenalan suatu unsur yang dapat memodifikasi unsur lainnya. Dalam prosesnya, katalis kadangkala bisa tetap pada bentukan awal dan kadangkala juga dirinya termodifikasi. Meskipun pembaruan dan revitalisasi kota seringkali disebut sebagai katalis, banyak dari skema-skema itu yang tanpa perkembangan, desain yang sesuai dan memiliki pengaruh yang tidak begitu berarti pada masyarakat. Dengan hanya menambahkan suatu pembangunan atas pengembangan lainnya, tidaklah menjamin perancangan yang baik atau mendapatkan urbanism. Perancangan kembali suatu kawasan komersial yang merupakan perubahan dari

kawasan hunian dengan penerapan teori urban katalis ini akan menjadi kaijan atau masukan bagi *urban designer* maupun pihak lainnya dalam merancang suatu kawasan.

## 1.2. Perumusan Masalah

Pembangunan di beberapa negara berkembang ditekankan pada pembangunan bidang ekonomi, dengan harapan bahwa pembangunan di bidang ekonomi dapat mendukung pencapaian tujuan dan mendorong perubahan dalam bidang yang lain, menurut Bintoro (1984). Selain memiliki kepadatan penduduk yang tinggi, Surabaya dengan beragam aktivitasnya, juga mengalami perkembangan kota yang sangat pesat. Mulai dari sarana dan prasarana yang mendukung terjadinya perkembangan tersebut. Perkembangan kota tersebut akhirnya membuat salah satu kawasan di Surabaya mengalami perubahan fungsi kawasan. Yang semula merupakan kawasan dengan guna lahan hunian, sekarang menjadi kawasan perdagangan.

Oleh karena itu, pentingnya perancangan kembali kawasan yang mengalami perubahan fungsi ini tentunya akan memberikan dampak yang baik bagi warga kawasan tersebut. Penempatan pengembangan skala kecil bangunan, sekelompok bangunan, kompleks bangunan, yang juga merupakan pembaruan kawasan yang disebut *Urban Catalyst,* perlu dilakukan pada kawasan ini, karena terdapat beberapa titik yang memberikan kesan negatif bagi kawaasan ini.

## 1.3. Pertanyaan Penelitian

Berdasarkan penjabaran latar belakang dan permasalahan penelitian diatas, dapat diambil pertanyaan penelitian sebagai berikut :

1. Faktor-faktor apa yang menyebabkan terjadinya perubahan fungsi hunian menjadi kawasan komersial di Jalan Rungkut Madya Surabaya ?
2. Bagaimana kriteria perancangan kawasan yang mengalami perubahan fungsi dengan pendekatan *Urban Catalyst* ?

3. Bagaimana konsep perancangan kembali kawasan komersial yang dapat menyeimbangkan dan mmenjembatani dengan fungsi huniannya ?

## 1.4. Tujuan Penelitian

Berdasarkan permasalahan dan pertanyaan penelitian diatas, maka tujuan penelitian ini adalah sebagai berikut :

1 Mengidentifikasi faktor-faktor yang menyebabkan perubahan fungsi kawasan hunian menjadi kawasan komersial di Rungkut Madya Surabaya;

2 Merumuskan kriteria perancangan kawasan yang mengalami perubahan fungsi hunian menjadi kawasan komersial dengan teori *Urban Catalyst*;

3 Membuat konsep perancangan kembali kawasan komersial dengan pendekatan *Urban Catalyst*.

## 1.5. Manfaat Penelitian

Dalam Penelitian ini, terdapat manfaat penelitian yang dikategorikan menjadi dua bagian, diantaranya adalah manfaat teoritik dan maanfaat praktis. Berikut ini adalah uraian dari kedua manfaat penelitian tersebut :

1. Manfaat Teoritik

   Dari penelitian ini manfaat penelitian yang dapat diperoleh adalah mampu memberikan masukan rancangan kembali dalam hal yang menyangkut perubahan fungsi suatu kawasan perkotaan yang berdampak negatif bagi masyarakat sekitar, dan juga memberi perkembangan teori *Urban Catalyst* dan penerapannya.

2. Manfaat Praktis

   Perubahan fungsi guna lahan suatu kawasan di Kota Surabaya yang terjadi belakangan ini hanya mempertimbangkan kebutuhan pengembang kawasan dan melihat dari segi ekonomi saja. Manfaat praktikal dalam penelitian ini adalah sebagai pertimbangan pemerintah daerah dalam membuat suatu keputusan rancangan perubahan guna lahan suatu kawasan dengan memperhatikan fungsi awal kawasan tersebut. Diharapkan hasil

dari kajian ini secara umum dapat berguna bagi pemerintah dan masyarakat suatu kawasan.

## 1.6. Batasan Penelitian

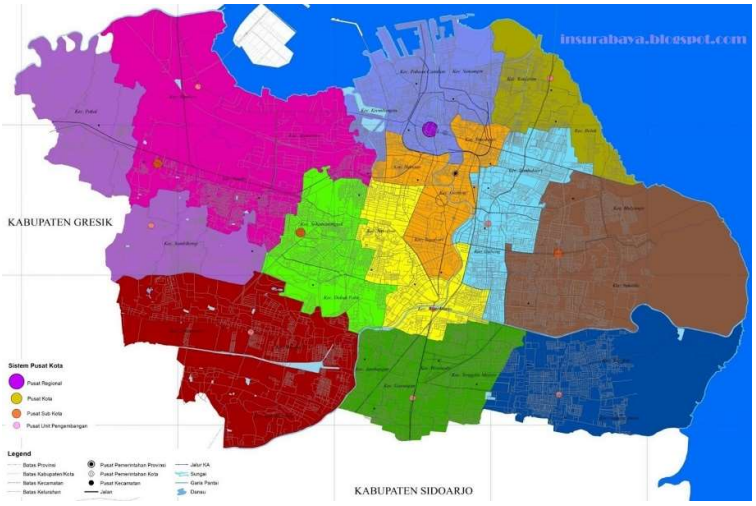
### 1.6.1 Batasan Subtansi Penelitian

Batasan subtansi pada penelitian ini adalah melakukan perancangan kembali suatu kawasan komersial yang sebelumnya merupakan kawasan hunian. Kawasan tersebut berubah fungsi akibat dibangunnya infrastruktur kota yaitu jalan MERR. Adapun batasan-batasan materi yang akan dibahas dalam melakukan kegiatan penelitian ini yaitu:

1. Faktor-faktor yang menjadi konsentrasi dalam melakukan penelitian ini adalah faktor yang dapat mempengaruhi perubahan fungsi kawasan hunian menjadi suatu kawasan komersial akibat adanya suatu hal baru dalam kawasan tersebut.
2. Kriteria dalam penelitian ini menggunakan faktor-faktor yang ada dalam teori *urban catalyst*.

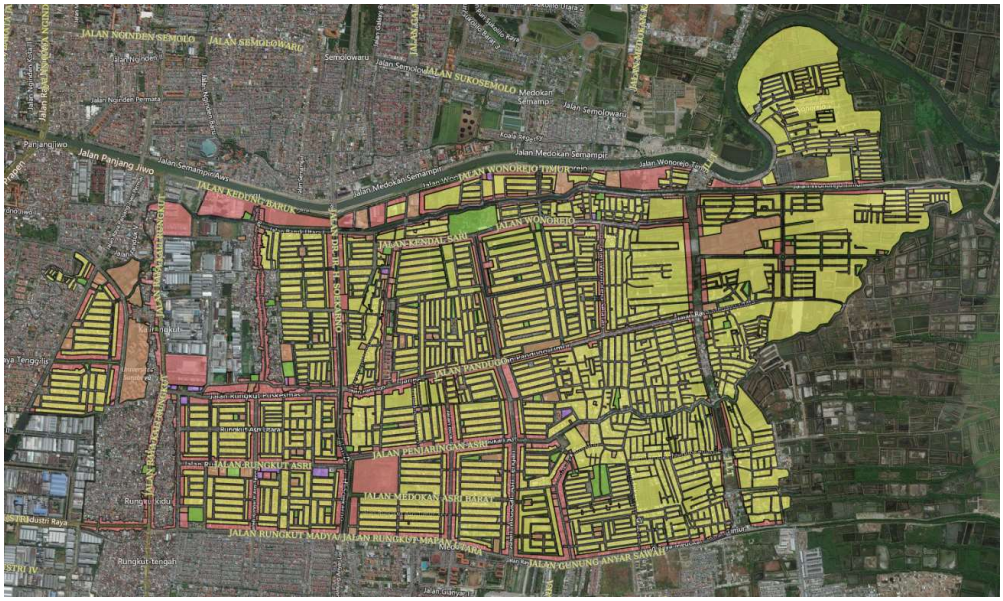
### 1.6.2 Batasan Wilayah Penelitian

Berdasarkan latar belakang dan rumusan masalah yang ada, penelitian ini akan difokuskan pada dampak apa saja yang dirasakan akibat perubahan fungsi kawasan hunian menjadi kawasan komersial. Penelitian ini lebih dispesifikan hanya pada salah satu kawasan di kota Surabaya wilayah timur, yaitu jalan Raya Rungkut Madya, kecamatan Rungkut.




Gambar 1.1 Peta Kecamatan di Kota Surabaya
Sumber: http://insurabaya.blogspot.com/2014/02/peta-surabaya.html

Kecamatan Rungkut sendiri merupakan kawasan di Surabaya Timur yang berbatasan langsung dengan Sidoarjo. Jadi, pembangunan sarana dan infrastruktur di Rungkut memang diperlukan. Pembangunan tersebut sangat bisa dirasakan dampak positifnya saat ini. Beberapa masyarakat sangat dimudahkan aksesnya untuk bisa ke bandara Juanda yang dimana berada diluar Kota Surabaya. Pembangunan sarana infrastruktur jalan yang dibangun belakangan ini di wilayah Kecamatan Rungkut ini adalah Jalan Dr. Ir. H. Soekarno, atau yang sekarang disebut *Middle East Ring Road* (MERR). Secara keseluruhan, MERR memiliki panjang 10,98 km yang meliputi MERR II-A (jalan Kenjeran – Mulyorejo), MERR II B (Jl. Mulyorejo – Arif Rahman Hakim) dan MERR II-C di Jalan Arif Rahman Hakim – Pondok Chandra (6.5 km).




Gambar 1.2 Kecamatan Rungkut, Surabaya
Sumber: http://petaperuntukan.cktr.web.id/

Rungkut Madya, yang dulunya pada tahun 2004 merupakan kawasan hunian yang tidak begitu banyak aktivitas lainnya. Lalu pada tahun 2010 tepat dimana diresmikannya jalan MERR, membuat kawasan Rungkut Madya berubah fungsinya. Semakin mudahnya akses dari wilayah Sidoarjo, bandara Juanda, Rungkut Industri menuju kawasan Rungkut, membuat warga yang berada di kawasan tersebut merubah fungsi bangunan huniannya menjadi perdagangan. Banyak sekali warga setempat yang memakai bagian depan rumahnya menjadi toko, warung makan, bahkan merubah total menjadi mini market dan masih banyak lagi. Perubahan tersebut tentu saja akan menjadi faktor utama meningkatnya perekonomian warga.

Oleh karena itu, penelitian yang merancang kembali suatu kawasan yang khususnya di Kecamatan Rungkut Madya - Surabaya ini menjadi bahan kajian atau masukan bagi peneliti, *urban designer* maupun pihak lainnya untuk merancang suatu kawasan yang mengalami perubahan fungsi dengan pendekatan teori *Urban Catalyst.*

## 1.7. Kerangka Alur Pemikiran

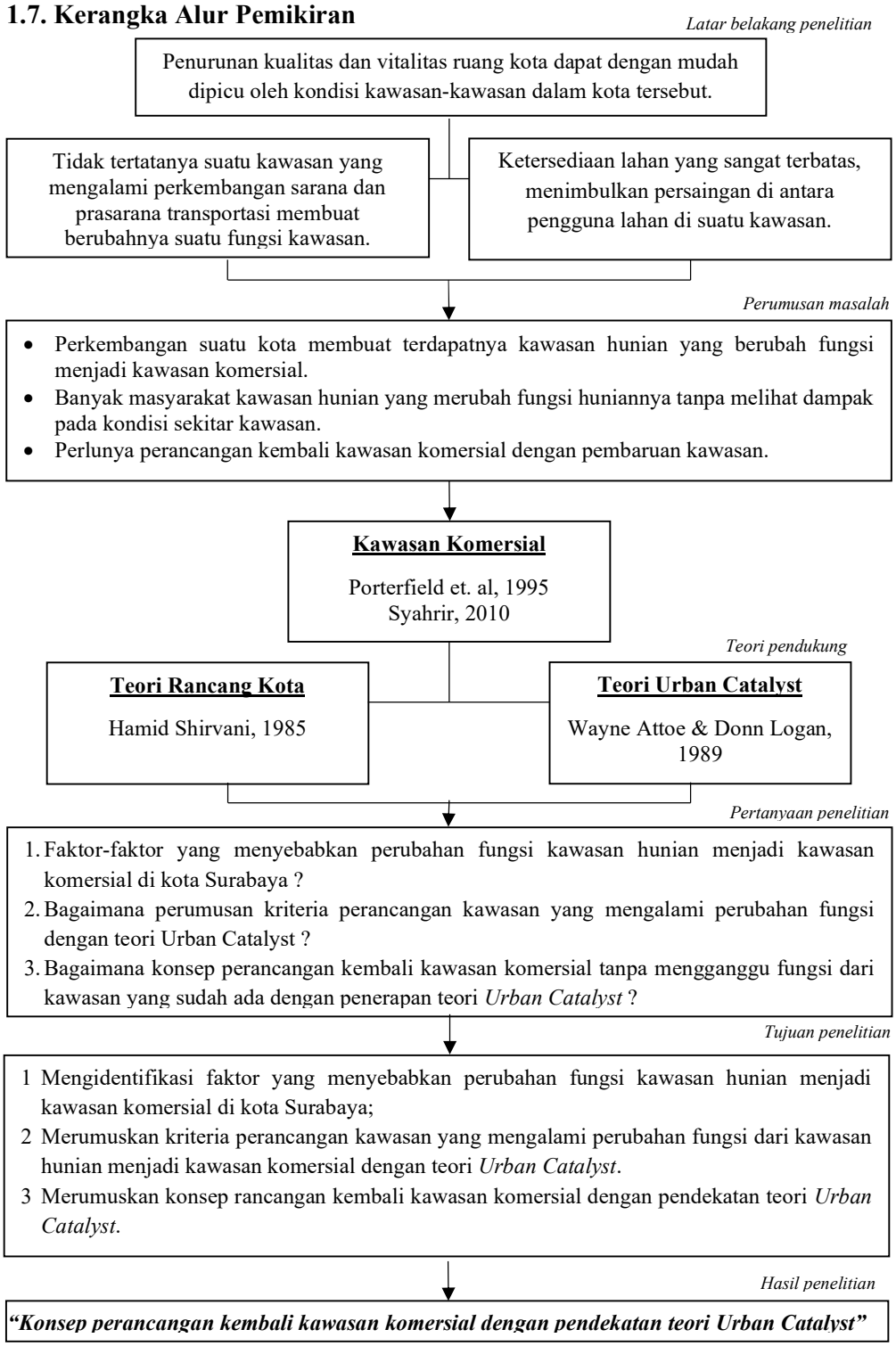



Diagram 1.1 Kerangka Alur Pemikiran
Sumber: Peneliti, 2019

# BAB II

# KAJIAN PUSTAKA DAN DASAR TEORI

Pada bab ini akan diuraikan lebih dalam mengenai judul penelitian ini dan juga akan menjelaskan teori-teori yang akan dipakai guna menunjang bahasan penelitian ini, seperti teori *Urban Catalyst,* elemen rancang kota dan teori-tori pendukung lainnya.

## 2.1. Definisi Umum

Perancangan kembali atau yang biasa disebut *redesign* berasal dari dua kata yaitu *re* atau kembali dan *design* atau perancangan. Penggunaan kata *re-* memiliki arti pengulangan atau melakukan kembali suatu hal, sedangkan *design* memiliki arti rancangan akan suatu hal. Perancangan sendiri memiliki arti yang luas, menurut John Wade (1997), perancangan adalah usulan pokok yang mengubah sesuatu yang sudah ada menjadi sesuatu yang lebih baik, melalui tiga proses; mengidentifikasi masalah, mengidentifikasi metoda, pelaksanaan pemecahan masalah. Sehingga perancangan kembali dapat disimpulkan menurut *American Heritage Dictionary* adalah membuat revisi dalam penampilan atau fungsi.

Kawasan komersial sendiri merupakan suatu bentuk fasilitas perekonomian baik terencana maupun tidak terencana dan para pengunjung dapat melihat, menawar harga barang dan jasa, membandingkan harga serta membeli barang-barang yang ditawarkan oleh penjual.

*Urban Catalyst* atau dalam bahasa Indonesia yaitu katalis perkotaan. Katalis perkotaan menurut Kamil (2012) adalah sebuah elemen urban yang dibentuk oleh kota (dalam rona laboratorium) dan kemudian, dalam kelanjutannya, membentuk konteksnya. Tujuannya adalah inkremental, regenerasi yang kontinyu dari urban fabric. Hal penting adalah bahwa katalis bukanlah merupakan satu tujuan akhir tetapi merupakan eleman yang mendorong dan mengarahkan pengembangan berikutnya.

## 2.2. Tinjauan Rancang Kota

Perancangan kota pada saat ini telah mengalami perkembangan yang begitu pesat. Dahulunya, perancangan kota berkembang hanya di negara-negara Eropa Barat dan Amerika. Perkembangan dalam perancangan kota bisa ditandai dengan bereagam definisi, teori dan substansi yang terus berkembang. Seperti yang diungkapan oleh Shirvani (1985), perancangan kota merupakan kelanjutan dari perencanaan kota (*urban planning*), sebab walau bagaimanapun kegiatan perancangan kota harus mengikuti arahan kebijakan yang telah ditetapkan oleh rencana tata kota yang bersifat makro. Maka dari itu, menurut Zahnd (1999) perancangan kota lebih ditekankan pada penataan lingkungan fisik kotanya.

Berdasarkan teori menurut Llewelyn-Davies (2000), ada beberapa aspek kunci dari perancangan kawasan yang harus diperhatikan, yaitu:

a. *Places for People*

   Sebuah tempat dalam suatu lingkungan perkotaan harus dapat memberi prinsip-prinsip kemudahan dalam berbagai hal, seperti kemudahan keamanan, kenyamanan, keberagaman, dan juga keindahan agar warga kota dapat menikmati ruang publik yang baik.

b. *Enrich the Existing*

   Pemabangunan atau revitalisasi suatu kawasan perkotaan harus dapat meningkatkan atau memperkaya kualitas yang sudah ada. Aspek visual, aspek fungsi kawasan maupun aspek lainnya daam skala makro (kota, wilayah) maupun skala mikro (kawasan) harus menunjukan pembangunan kearah yang lebih baik.

c. *Make Connection*

   Suatu kawasan harus mempertimbangkan prinsip ketercapaian dan mampu terintegrasi terhadap lingkungan lingkungan disekitar kawasan tersebut secara visual dan fisik. Ketercapaianya tersebut adalah dalam hal jangkauan warga dalam menuju kawasan tersebut baik menggunakan transportasi pribadi maupun transportasi umum atau bahkan berjalan kaki.

d. *Work with The Landscape*

Aspek yang harus diperhatikan berikutnya adalah kelestarian alam. Dimana dalam hal ini, perancangan kawasan harus dapat menciptakan lingkungan binaan yang seimbang untuk tetap menjaga ekologis dari kawasan tersebut, serta merancang komponen lansekap yang baik, menjaga potensi alam yang dimilki kawasan tersebut agar dapat mengendalikan kepadatan warga.

e. *Mix Uses and Forms*

   Warga kota sebaiknya diberi keragaman variasi dari fungsi area pengembangan agar dapat memaksimalkan cakupan pelayanan bagi penggunanya, supaya dapat saling melengkapi antar satu fungsi bangunan dengan lainnya.

f. *Manage the Investment*

   Konsep pengembangan kawasan yang cukup mudah untuk dikembangkan dengan efisiensi biaya serta sesuai dengan kebutuhan pasar. Tetapi tetap harus menjaga komitmen rancangan kawasan yang jangka panjang dan berkelanjutan.

g. *Design for Change*

   Dalam hal pengembangan, tentunya *design* atau perancangan harus mampu beradaptasi terhadap segala bentuk perubahan fungsi di masa depan.

Dari penjelasan tentang perancangan kawasan perkoataan diatas, dapat disimpulkan bahwa terdapat beberapa hal yang perlu diperhatikan untuk dapat mencipatkan lingkungan atau kawasan perkotaan yang baik dan juga berkelanjutan. Lynch and Studies (1960) mengungkapkan bahwa citra dan identitas kawasan seakan telah menjadi tolak ukur bagi kualitas suatu lingkungan yang khususnya menyangkut cara pandang orang terhadap nilai lingkungan tersebut.

### 2.2.1 Elemen Rancang Kota

Menurut Shirvani (1985), terdapat 8 (delapan) macam elemen yang membentuk sebuah kota (terutama pusat kota), yakni guna lahan (*land use*), bentuk dan tata massa bangunan (*building and mass buiding*), ruang terbuka (*open space*), sirkulasi dan parkir (*circulation and parking*), penanda (*signage*), jalur pejalan kaki (*pedestrian ways*), pendukung kegiatan (*activity support*) dan bangunan preservasi.

Berdasarkan topik penelitian, tidak semua elemen diatas perlu dikaji. Beberapa elemen yang sesuai yaitu:

1. Bentuk dan Masa Bangunan

   Elemen ini membahas mengenai bagaimana bentuk dan massa-massa bangunan yang dapat membentuk suatu kota serta bagaimana hubungan antar massa bangunan disekitarnya. Dalam penataan suatu kota, pengaturan bentuk dan tata massa bangunan harus diperhatikan, agar terbentuk ruang yang teratur, menghindari adanya *lost space* pada ruang tersebut. Bentuk dan massa bangunan ditentukan oleh tinggi dan besarnya bangunan, massa bangunan, Koefisien Dasar Bangunan (KDB), Koefisien Lantai Bangunan (KLB), Koefisien Dasar Hijau (KDH), Garis Sempadan Bangunan (GSB), Tipologi bangunan dan Penampilan Bangunan. Prinsip-prinsip dan teknik Perancangan Kota yang berkaitan dengan bentuk dan massa bangunan meliputi:

   - *Scale* (Berkaitan dengan sudut pandang manusia, sirkulasi dan dimensi bangunan sekitar);
   - *Urban Space* (Sirkulasi ruang yang disebabkan bentuk kota, batas, dan tipe-ripe ruang); dan
   - *Urban Mass* (Meliputi bangunan,permukaan tanah dan obyek dalam ruang yang dapat tersusun untuk membentuk urban space dan pola aktifitas dalamskala besar dan kecil).

2. Sirkulasi dan Parkir

   Elemen sirkulasi merupakan penghubung antara satu elemen dengan elemen lainnya, titik yang satu dengan titik yang lain, atau distrik yang satu dengan yang lain. Menurut Shirvani (1985), sirkulasi dapat membentuk, mengarahkan dan mengontrol pola aktivitas dan pengembangan kota, ketika sistem transportasi jalan umum, *pedestrian ways* dan sistem transit menghubungkan dan memusatkan pergerakan. Adanya sirkulasi dan area parkir pada suatu kota atau kawasan merupakan elemen yang penting. Dimana dengan adanya sirkulasi dan parkir akan menentukan hidupnya suatu kawasan.

3. Penanda

Pengertian *Signage* adalah yang tanda yang memberikan instruksi atau petunjuk kepada masyarakat umum. Dari pengertian di atas dapat diambil suatu kesimpulan bahwa Signage System merupakan suatu elemen informasi yang saling berkaitan dan berinteraksi dengan manusia yang menunjukan dan mengarahkan informasi menuju suatu tempat atau lokasi.

4. Jalur Pejalan Kaki

Elemen ini merupakan elemen yang berguna bagi masyarakat dalam suatu kawasan perkotaan. Dimana menurut Shirvani (1985) aktifitas berjalan kaki membutuhkan suatu sarana atau wadah yang dikenal dengan jalur pejalan kaki (pedestrian ways) yang merupakan elemen esensial dalam urban design dan merupakan sistem kenyamanan dan elemen pendukung bagi efektivitas retail dan kawasan komersial serta ruang-ruang kota menurut Unterman (1984), jalur pejalan kaki merupakan bagian dari kota dimana bergerak dengan menggunakan kaki biasanya berada pada sisi jalan, baik direncanakan atau terbentuk dengan sendirinya, yang fungsinya yaitu menghubungkan suatu tempat dengan tempat lain. Dalam teori Lynch and Studies (1960) tentang elemen-elemen pembentuk kota jalur pedestrian ini termasuk kedalam salah satu bentuk elemen tersebut, yaitu elemen Path yang dapat dapat dijadikan pembatas dari satu wilayah/distrik/blok.

5. Pendukung Kegiatan

Pendukung *(support)* atau penyokong adalah suatu hal yang mendukung atau menyokong sesuatu kegiatan *(activity)* atau aktivitas secara mendasar mengarah kepada sesuatu pergerakan. Pendukung Kegiatan *(Activity Support)* berarti potensi/elemen yang mendukung kegiatan sesuatu. Dalam hubungannya dengan perancangan kota, pendukung kegiatan berarti suatu elemen kota yang mendukung dua atau lebih pusat kegiatan umum yang berada dikawasan pusat kota yang mempunyai konsentrasi pelayanan yang cukup besar menurut Shirvani (1985). Antara pusat kegiatan umum yang satu dengan pusat kegiatan yang lain mempunyai keterkaitan penting, sehingga timbul elemen kota yang disebut : “pendukung kegiatan” atau *“activity support”*.

Berdasarkan tinjauan perancangan kota menurut beberapa teori diatas, maka pada bagian ini adalah untuk mengkaji sintesa dari tinjauan rancang kota yang nantinya akan digunakan untuk mendukung penelitian ini. Dimana menurut Shirvani (1985) perancangan kota adalah suatu langkah lanjutan dari perencanaan kota (*urban planning*), sebab walau bagaimanapun kegiatan perancangan kota harus mengikuti arahan kebijakan yang telah ditetapkan oleh rencana tata kota yang bersifat makro. Beberapa aspek yang sesuai untuk penelitian ini yaitu; *places of people, enrich the existing, make connection, work with landscape,* dan *design for change*.

Perancangan kota tersebut memiliki teori tambahan lainnya. Menurut Shirvani (1985) terdapat 8 (delapan) macam elemen yang membentuk sebuah kota (terutama pusat kota), namun tidak semua yang sesuai dengan penelitian ini. Dimana yang dapat digunakan yakni bentuk dan tata massa bangunan (*building and mass buiding*), sirkulasi dan parkir (*circulation and parking*), penanda (*signage*), jalur pejalan kaki (*pedestrian ways*), pendukung kegiatan (*activity support*).

### 2.3. Kawasan Komersial

Tempat komersial merupakan suatu sarana lingkungan yang menunjang aktifitas dan kebutuhan warga dalam suatu kawasan. Dalam fenomena belakangan tahun ini, perubahan fungsi bangunan di kawasan perumahan dipicu oleh jenis kegiatan komersial. Untuk dapat mengetahui dan mengenal kegiatan komersial tersebut, diperlukan pembahasan mengenai definisi dan jenis kegiatan serta karakteristiknya.

Bangunan komersial adalah tempat perbelanjaan yang terdiri dari bangunan dan ruang sewa yang dikhususkan untuk mewadahi fungsi perdagangan, menurut Marlina (2008). Jika diperluas konteksnya, tempat komersial adalah kesediaan ruang yang memungkinkan adanya kegiatan yang berhubungan dengan niaga atau perdagangan yang dubuat untuk mencari keuntungan. Terdapat suatu kegiatan yang berlangsung secara dua arah dalam pertemuan antara pembeli dan pedagang dalam tempat komersial.

Menurut Syahrir (2010), perdagangan yang berpengaruh pada struktur kota dalam hal ini adalah perdagangan eceran yaitu salah satu bentuk perdagangan yang menjual barang yang dibutuhkan konsumen akhir merupakan ujung dari rangkaian kegiatan pendistribusian barang. Perdagangan eceran tersebut membutuhkan ruang dan lokasi perdagangan yang dinamis, hal itu terjadi karena kegiatan manusia yang selalu bertindak aktif demi memenuhi kehidupan dan meningkatkan kualitas hidupnya.

Perubahan fungsi kawasan hunian menjadi kawasan komersial di Indonesia, khususnya kota Surabaya ini, mempunyai lokasi perdagangan yang kurang tepat yaitu bercampur dengan hunian. Bentuk kawasan yang memiliki fungsi tersendiri dalam suatu kawasan dapat dilihat dari jenis kawasannya. Menurut Porterfield et al. (1995) dalam buku *A Concise Guide To Community Planning*, pembagian wilayah terhadap jenis tempat komersial adalah *neighbourhood center, commnity center* dan *regional center*. Suatu lokasi perdagangan yang strategis sangat diperhitungkan dalam kesuksesan atau keberhasilan suatu usaha. Lokasi yang strategis dan mudah dijangkau akan memudahkan pemasokan barang dagang dan menjangkau pelanggan yang lebih banyak. Karena posisi tempat komersial bergantung pada cakupan area perdagangan yang terkait dengan kedekatan suatu wilayah dalam perkotaan, maka hal ini akan mentukan ukuran dan jenis perdagangannya. Porterfield et al. (1995) menjelaskan bahwa *Neighbourhood Center* adalah yang berlokasi pada jalan utama suatu lingkungan atau mengelompok dengan pusat lingkungan. Tempat komersial ini biasanya menjual sayur mayur, kebutuhan sehari-hari dan juga restoran. *Community Center* adalah yang berlokasi di lingkungan yang lebih besar, seperti mengelompok dengan kecamatan. Dan yang dijual pada tempat ini sama dengan *neighbourhood center* dengan ditambahkan sarana niaga. Lalu yang terakhir yaitu *Regional Center* yang berada di kelompok pusat wilayah dengan fasilitas transportasi dan pusat komunitas dengan yang dijual sama dengan dua tempat sebelumnya, namun dengan skala yang lebih besar.

Dari penjabaran tempat komersial diatas, dapat disimpulkan bahwa jalan Rungkut Madya termasuk dalam *community center* karena kawasan tersebut mengelompok dengan kecamatan Rungkut dan berada di lingkungan yang besar.

### 2.3.1. Faktor Penyebab Terjadinya Kawasan Komersial

Perubahan kawasan hunian menjadi kawasan komersial yang menjadi permasalahan pada penelitian ini memiliki faktor-faktor pemicunya. Menurut Syahrir (2010) terdapat enam faktor penting dalam proses perubahan fungsi hunian, yaitu karakteristik nilai lahan, kelengkapan utilitas, aksesibilitas lahan, karakteristik personal pemilik lahan, peraturan pemanfaatan lahan dan inisiatif pembangunan komersial. Berikut ini adalah penjabarannya menurut Struktur Tata Ruang Kota oleh Yunus (1999):

1. Karakteristik nilai lahan

   Menurut Sim (1984), karakteristik nilai lahan merupakan kondisi ekonomi yang memperhitungkan nilai lahan dan produktifitas lahan semakin tinggi produktifitas lahan maka akan semakin tinggi nilai lahan.
2. Kelengkapan utilitas

   Pada dasarnya pusat kota atau lahan perumahan membutuhkan utilitas yang lebih lengkap sehingga memerlukan pembiayaan yang lebih besar dari lokasi lainnya yang tidak di pusat kota atau di sebut dengan *central city-suburban fiscal disparities problem*.
3. Aksesbilitas lahan

   Semakin tinggi aksesibilitas lahannya, maka semakin tinggi keuntungan, aksesbilitas yang di maksudkan adalah untuk menarik pelanggan.
4. Karakteristik personal pemilik

   Menurut Mac Iver dalam Syahrir (2010), perubahan-perubahan sosial terjadi apabila ada perubahan-perubahan terhadap keseimbangan hubungan social (*social relationship*). Perubahan-perubahan sosial tersebut bersifat periodik dan non periodik yang terjadi karena perubahan terhadapa kesimbangan unsur geografis, biologis, ekonomis (penghasilan,pengeluaran dan mata pencaharian), sosial (status lahan, lama tinggal, jumlah anggota keluarga, umur) dan kebudayaan (agama, adat istiadat dll).
5. Peraturan pemanfaatan lahan

   Bila dikutip dari Jayadinata (1992), peraturan mengenai pemanfaatan lahan adalah suatu upaya secara kontinyu dan konsisten dalam mengarahkan

pemanfaatan, penggunaan, dan pengembangan tanah secarah terarah, efisien dan efktif sesuai dengan rencana tata ruang yang telah di tetapkan.

6. Inisiatif pembangunan komersial

   Berbicara tentang pemanfaatan lahan tidak lepas dari *land value* (nilai lahan), *rents* (sewa) dan *costs* (biaya) dengan memperhitungkannya secara matang.

Kawasan komersial dapat disimpulkan menurut Marlina (2008) adalah kesediaan ruang yang memungkinkan adanya kegiatan yang berhubungan dengan niaga atau perdagangan yang dubuat untuk mencari keuntungan. Terdapat suatu kegiatan yang berlangsung secara dua arah dalam pertemuan antara pembeli dan pedagang dalam tempat komersial. Dari penjabaran enam faktor utama penyebab terjadinya perubahan fungi kawasan menurut Syahrir (2010), maka faktor-faktor tersebut nantinya akan menjadi modal utama yang akan dibawa ke lapangan atau lokasi studi untuk melakukan validasi.

## 2.4. Urban Katalis

### 2.4.1 Pengertian Umum dan Karakteristik Urban Katalis

Katalis adalah sebuah elemen urban yang dibentuk oleh kota (dalam rona laboratorium) dan kemudian, dalam kelanjutannya, membentuk konteksnya. Tujuannya adalah inkremental, regenerasi yang kontinyu dari urban fabric. Hal penting adalah bahwa katalis bukanlah merupakan satu tujuan akhir tetapi merupakan eleman yang mendorong dan mengarahkan pengembangan berikutnya. Urban catalyst menurut Kamil (2012) dalam jurnal berjudul *Urban Catalyst*, adalah dinamis; mereka bereaksi dan memiliki pengaruh. Sebagai kontras, arsitektur fungsionalist dapat dikatakan sebagai model fisik dari kota; perancangan humanis, sebagai rona yang menstimulasi kegiatan manusia; systemic design, sebagai jaringan komunikasi; dan formalist design sebagai rumah bagi arketipe urban. Setiap pendekatan memiliki keterbatasan lingkup dan visi. Setiapnya menyarankan ahwa kota harus memiliki satu hal yang mendasarinya. Sebagai kontras, urban catalyst mampu menggubah kota dalam berbagai cara, tidak satu cara pun yang mendikte dan menjadi visi utama. Meskipun kata katalis sering dipergunakan secara metafora pada berbagai perancangan urban dan literatur perencanaan, konsep dari

urban catalyst memiliki nilai lebih dari sekedar metaforanya; bahkan terdapat analogi antara proses kimia dari katalis dan mekanisme dari perancangan urban dan perkotaan yang berhasil.

Seringkali katalis dikaitkan dengan pembangunan skala besar - seperti perencanaan Gruen's Fort Worth dan perencanaan Pei's Boston Government Centre dalam buku *American Urabn Architecture* milik Attoe and Logan (1989). Urban catalyst lebih diarahkan pada pengembangan skala kecil -bangunan, sekelompok bangunan, kompleks bangunan, atau bahkan laporan atau seperangkat panduan. Meskipun renewal dan revitalisasi kota seringkali disebut sebagai katalis, banyak dari skema-skema itu tanpa perkembangan dan memiliki pengaruh yang sedikit. Mereka tidak menyebabkan timbulnya perubahan reaktif urban yang menjanjikan. Kadangkala istilah katalis merujuk pada proses ekonomi, tipikalnya adalah pemasukan dana yang dilanjutkan dengan pemasukan dana yang lain, atau dengan skala lebih luas, hal itu berarti suatu proyek pembangunan membuat tambahan proyek pengembangan yang lain sebagai resiko investasi yang baik. Bagaimana pun, hanya menambahkan suatu pembangunan atas pengembangan lainnya, tidaklah menjamin perancangan yang baik atau mendapatkan urbanism, tidak juga berarti investasi dalam redevelopment, sebagai mana skema renewal yang terjadi.

Menurut Attoe and Logan (1989), *Urban Catalyst* merupakan katalisator kota atau elemen yang dapat mempercepat pertumbuhan kota. Penggunakan istilah katalis dalam urban design untuk menjelaskan pendekatan peremajaan suatu kawasan kota (urban renewal) dengan memasukkan suatu katalis perkotaan yang berupa elemen baru atau perbaikan elemen eksisting yang mampu memvitalkan kembali elemen-elemen pusat kota lain disekitar tanpa adanya perubahan elemen-elemen tersebut yang radikal. Berdasarkan beberapa studi, katalis perkotaan di suatu kawasan kota lama didapatkan beberapa bentuk meliputi bangunan /gedung, ruang terbuka dan jalur sirkulasi. Elemen yang berfungsi sebagai katalis urban akan mampu merangsang kehidupan kawasan kota yang baru yang selanjutnya dapat mempengaruhi bentuk, karakter dan kualitas elemen urban berikutnya dimana reaksi berantai katalisis dapat terjadi.

Katalis perkotaan juga bisa diartikan elemen urban yang dibentuk oleh kota/kawasan itu sendiri dan pada gilirannya akan membentuk konteksnya sendiri pula. Tujuannya adalah pada suatu proses yang bertahap, dan regenerasi yang berkelanjutan dari struktur ruang kota atau suatu kawasan. Hal penting adalah merupakan elemen yang memandu perkembangan berikutnya. Konsep Urban Catalyst lebih berfokus kepada elemen-elemen mikro dalam konteks suatu kawasan, yaitu bangunan, kelompok bangunan ataupun seperangkat alat pengendalian pembangunan. Meskipun revitalisasi sering juga disebut sebagai katalis, banyak konsep revitalisasi yang berjalan lamban dan memiliki dampak yang kurang signifikan.

Pengaruh suatu perancangan kota dalam katalisator perkotaan dapat bersifat positif apabila dimengerti, dipertimbangkan, dan diterima oleh seluruh masyarakat atau *stakeholder* kawasan tersebut.

Jika menyimpulkan menurut pendapat Attoe and Logan (1989) bahwa karakteristik katalis urban adalah :

1. Pengenalan elemen baru (katalis) akan menyebabkan reaksi yang akan memodifikasi elemen eksisting pada suatu kawasan. Meskipun kebanyakan katalis berupa investasi, katalis juga dapat berupa sosial, peratuan, kebijakan, atau bahkan arsitektural.
2. Elemen-elemen eksisting kawasan dapat ditingkatkan nilainya atau ditransformasikan ke arah yang positif. Kebutuhan baru tidak hanya meningkatkan nilai yang ada akan tetapi juga dapat memulihkan penurunan nilai.
3. Reaksi katalis adalah tetap dan tidak merusak konteksnya. Tidak hanya melepaskan kekuatan dari reaksi perubahan yang terjadi namun menyalurkan pengaruh reaksinya.
4. Untuk meyakinkan pada reaksi yang positif dan terukur, unsur-unsur harus dipertimbangkan, dipahami dan diterima.
5. Reaksi kimia dari katalis tidak dapat ditentukan sebelumnya, tidak ada satu formula yang dapat dispesifikasi untuk segala kondisi.
6. Disain katalis bersifat strategis, dimana perubahan yang terjadi tidak berasal dari intervensi sederhana, tetapi melalui pertimbangan untuk

mempengaruhi perkembangan kedepan secara bertahap.

7. Tujuan reaksi katalis adalah bahwa produknya lebih dari sekedar penjumlahan unsurunsurnya.
8. Katalis tidak dikonsumsi dalam prosesnya dan tetap dapat dikenali, identitasnya tidak akan hilang pada saat ia menjadi bagian yang lebih besar.

Menurut Nugroho (2011) dalam Konsep Design Catalyst Dalam Revitalisasi Kawasan, teori Katalisasi tidak membentuk sebuah mekanisme tunggal dari implementasi, bentuk final, atau menciptakan karakter visual yang menarik. Akan tetapi katalisasi membentuk fitur yang esensial untuk pembangunan kota/kawasan, yaitu kekuatan tindakan untuk menghidupkan tindakan lain. Fokusnya adalah pada interaksi dari elemen baru dan elemen lama dan dampaknya pada bentuk kota masa mendatang.

### 2.4.2. Aspek Urban Katalis Perkotaan

Zaki (2019) dalam jurnal berjudul *Urban Regeneration of "SoorMagra AL Oyoon" District*, mengatakan bahwa Katalisasi adalah proses di mana menambahkan komponen ke dalam lingkungan, di mana komponen baru ini menambahkan dampak positif bagi lingkungan dan mempromosikan perubahan positif. Oleh karena itu, *Urban Catalyst* memiliki peran utama dalam proses desain perkotaan, karena menekankan peran proyek yang baru ditambahkan ke konteks perkotaan yang meningkatkan pengembangan dan transformasi positif kabupaten dan mempromosikan proyek dan perilaku baru ke daerah tersebut. Poin-poin utama dan aspek-aspek untuk regenerasi perkotaan sebagai katalis untuk pembangunan perkotaan untuk mencapai tujuan-tujuan peningkatan berkelanjutan dapat diringkas sebagai berikut:

1. Menyelesaikan masalah Pusat Kota seperti regionalisasi dan pemutusan, berkonsentrasi pada memulai banjir di ruang-ruang dan menemukan koneksi di dalam konteks perkotaan.
2. Peningkatan ruang kota yang memburuk dengan mendorong partisipasi aktif dan pemanfaatan lingkungan provinsi (historis, fisik, budaya atau sosial) sebagai dasar motivasi dalam rencana rehabilitasi.

3. Mencapai transformasi komprehensif dan bertahap yang mengarah ke integrasi perkotaan dan penciptaan kota-kota yang layak, asli dan beragam, dan awal yang baik untuk pertumbuhan ekonomi masa depan.

Aspek kunci dari proyek katalis perkotaan adalah kemampuan untuk Menciptakan hasil yang positif; yang berbeda dengan menambahkan elemen baru dan investasi, menemukan hubungan desain baru dan memposisikan *cityscape*.

Proyek katalis memastikan renovasi positif dan promosi komponen perkotaan yang berharga, dengan menghidupkan kembali atau menambahkan prinsip-prinsip dalam konteks saat ini menurut Ellin dalam Zaki (2019). Yang paling penting adalah mengarahkan hasil katalis dan menyusunnya dengan cara yang mempertahankan konteksnya, pertimbangan konteks perkotaan dan warisan lokal kabupaten dan melestarikan identitas katalis sebagai bagian pembeda yang kohesif dengan keseluruhan. Oleh karena itu, katalisasi perkotaan dapat didefinisikan sebagai interferensi terencana yang mengendalikan atau mengarah pada pencapaian fluktuasi positif dalam morfologi perkotaan; yang selanjutnya mengarah pada serangkaian tanggapan yang mengarah pada pencapaian tujuan pembangunan yang berkelanjutan.

Katalis memiliki beberapa kunci keberhasilan menurut Stenberg (2002), dimana yang pertama adalah mampu membangkitkan aktivitas ekonomi dan sosial. Selain itu, mampu menjadi lokasi pembentukan komersial (CBD) baik fungsi tunggal maupun campuran. Suatu rencana strategis mengenai pintu masuk dan keluar pada siatu kota sehingga mampu mendukung dan mambentuk pola pergerakan manusia juga harus dimiliki untuk mencapai keberhasilannya. Dan yang terakhir adalah mampu mempengaruhi perkembangan wilayah di sekitarnya.

Lima cara Urban Catalyst dalam mendorong perkembangan sekitarnya menurut Bohannon (2004) :

1. Terjadi jika katalis berperan sebagai tujuan utama bagi orang-orang untuk mendatangi suatu wilayah dan memiliki daya tarik tersendiri sehingga mampu menciptakan aktivitas ekonomi (adanya *supply demand*)
2. Memerlukan desain pengembangan yang tepat dan menarik secara fisik dan visual.

3. Pengembangan yang dilakukan mampu menarik pola pergerakan melalui penyediaan akses.
4. Karakteristik pengembangan harus terintegrasi dengan kebutuhan pengguna jalan melalui penyediaan streetscape.
5. Pengembangan yang dilakukan harus melihat kondisi lokasi tersebut.

### 2.4.3. Faktor-faktor Katalis

Dalam urban catalyst diperlukan analisis komprehensif dalam konteks proyeknya agar katalis perkotaan akan cocok dengan konteks fisik dan spasialnya. Terdapat 6 faktor dalam pertimbangan kontekstual menurut Meehan (1990), dalam kaitannya dengan perancangan dan pengembangan atau pembangunan dari proyek katalis tersebut. Faktor-faktor dalam pertimbangan kontekstual yaitu sebagai berikut:

1. Faktor morfologi

   Fokus pada susunan tata letak dan bentuk jalan serta pola dari blok-blok perkotaan. Dimensi morfologi dari *public space* harus harmonis dengan konfigurasi bentuk dan ruang perkotaan, yang digunakan untuk memahami struktur spasial dalam proyek katalis.

2. Faktor persepsi

   Sebagai respon terhadap pengamatan, pemahaman, dan pengertian terhadap lingkungan perkotaan. Dimensi persepsional dari rancangan kota yaitu dalam kaitannya dengan kesadaran dan apresiasi seseorang terhadap suatu tempat.

   Biasanya persepsi paling dominan adalah persepsi visual.

   Jadi, dimensi persepsi terdiri dari: dimensi visual, non-visual, persepsional, kognitif (akal pikir), afektif (perasaan), interpretative, dan evaluative.

   Pembangunan katalistik dapat dipahami secara jelas sehingga masyarakat punya gambaran yang jelas bagaimana proyek pembangunan kota tersebut.

3. Faktor sosial

   Dalam kaitannya dengan permasalahan-permasalahan kunci dalam hubungan antara ruang kota dengan masyarakat. Hubungan social dapat dibentuk dan dibangun dengan ruang sehingga perancang kota dapat

mempengaruhi pola aktivitas masyarakat dengan membentuk pola-pola pembangunan dalam lingkungan perkotaan. Focus terhadap hubungan masyarakat dengan ruang, serta konsep jangkauan public dan kehidupan public.

Jadi, pilihan-pilihan keputusan yang diambil oleh masyarakat sangat dipengaruhi oleh lingkungan mereka, dimana proyek katalis harus direncanakan secara strategis berdasarkan aktivitas-aktivitas dan pengaturan aktivitas tersebut. Proyek katalis harus menyediakan ruang-ruang public.

Jalan dan public space harus dirancang untuk mengutamakan aliran pergerakan antara pembangunan katalistik dengan menyediakan ruang sebagai koridor pergerakan, dengan ruang sebagai tempat masyarakat berinteraksi

4. Faktor visual

Menurut Carmona, apresiasi estetika terdiri dari visual dan kinestetik, dan harus disediakan dalam proyek rancangan urban catalyst. Kesadaran visual merupakan hasil pengaruh dari persepsi dan kognitif dimana memunculkan perasaan terhadap lingkungan dan seberapa berartinya lingkungan tersebut bagi kita.

Lima atribut tempat-tempat yang disukai yaitu mengandung unsure natural, terawat, tetap ada unsure keterbukaan, teratur, dan punya unsure historis.

5. Faktor fungsional

Urban design sebagai proses perancangan karena criteria rancangan harus sesuai dengan respon rancangan. Dimensi fungsional yaitu bagaimana tempat bekerja dan bagaimana perancangan kota dapat membuat ruang menjadi lebih baik.

Kesuksesan suatu tempat dipengaruhi oleh kemampuan memfasilitasi aktivitas.

Lima faktor kepuasan dalam *public space* yaitu kenyamanan (meliputi kenyamanan lingkungan, fisik, social, dan psikologis), relaksasi, hubungan aktif, hubungan pasif, dan keterbukaan. Katalis harus merangkul semua kegiatan yang ada.

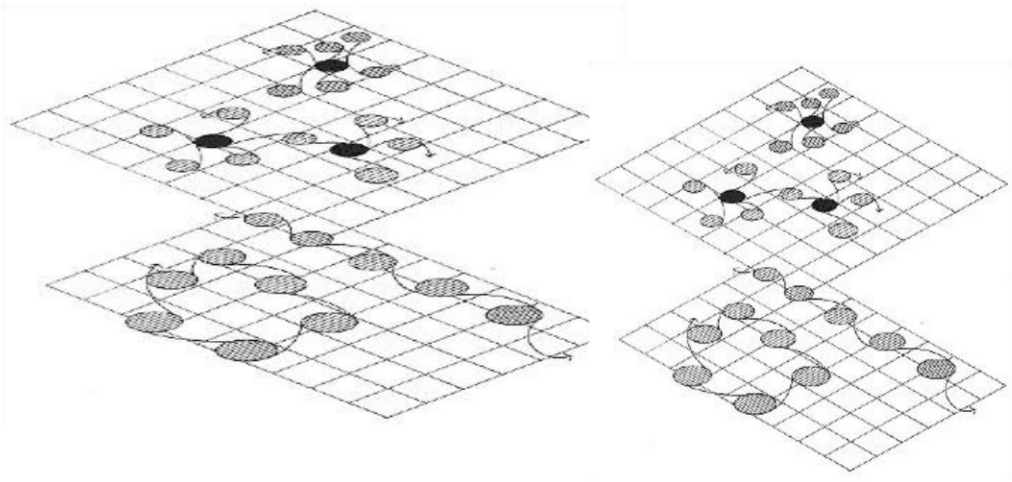
6. Faktor temporal

   Rancangan kota harus memahami pola-pola aktivitas dan cara mendukung aktivitas-aktivitas tersebut dalam waktu-waktu yang berbeda. Infrastruktur harus terintegrasi untuk menciptakan sinergi dalam lingkungan perkotaan. Katalis harus dapat mengakomodasi perubahan dengan tetap mempertahankan kepentingannya dan mengikuti dinamika perubahan lingkungan perkotaan, yaitu dengan cara mixed-use.

Konsep *urban catalyst* ini menekankan pada program perencanaan berbasis desain arsitektural. Dalam konteks desain, katalis dapat berupa elemen bentuk ataupun gubahan fungsi yang mampu merangsang kehidupan baru dan mempengaruhi perilaku, kegiatan hingga karakter dan kualitas dari ruang kota. Teori Katalisasi tidak membentuk sebuah mekanisme tunggal dari implementasi, bentuk final, atau menciptakan karakter visual yang menarik. Akan tetapi katalisasi membentuk fitur yang esensial untuk pembangunan kota/kawasan, yaitu kekuatan tindakan untuk menghidupkan tindakan lain. Fokusnya adalah pada interaksi dari elemen baru dan elemen lama dan dampaknya pada bentuk kota masa mendatang. Gambar dibawah ini menunjukkan diagram proses katalisasi, dimana tindakan (bagian yang diarsir), seperti restorasi, pembangunan dsb, dapat meng-katalis tindakan lain disekitarnya. Setiap tindakan diarahkan sejalan dengan katalis sehingga tidak merusak kota. Lingkaran dengan garis putus-putus merupakan aspek/pengaruh yang moderat.

Dari penjelasan diatas, *Urban Catalyst* merupakan katalisator kota atau elemen yang dapat mempercepat pertumbuhan kota menurut Attoe and Logan (1989). Penggunakan istilah katalis dalam urban design untuk menjelaskan pendekatan peremajaan suatu kawasan kota (urban renewal) dengan memasukkan suatu katalis perkotaan yang berupa elemen baru atau perbaikan elemen eksisting yang mampu memvitalkan kembali elemen-elemen pusat kota lain disekitar tanpa adanya perubahan elemen-elemen tersebut yang radikal. Urban katalis memiliki karakteristik yang kuat, yaitu; pengenalan elemen baru, memulihkan elemen-elemen kawasan yang mengalamai penurunan nilai, memberikan reaksi perubahan

pada sekitar, desain katalis bersifat strategis, memilki tujuan yang lebih bernilai, tidak menghilangkan identitas eksisting.



Gambar 2.1 Diagram Proses Katalisasi
Sumber: *American Urban Architecture: Catalyst in The Design of Cities,Attoe and Logan (1989)*

Pemahaman berikutnya menurut Zaki (2019), adalah proses dimana menambahkan komponen ke dalam lingkungan, di mana komponen baru ini menambahkan dampak positif bagi lingkungan dan mempromosikan perubahan positif. Dimana aspek kunci dalam urban katalis ini adalah memenukan hubungan desain baru dan memposisikan *cityscape*.

Katalis bukanlah merupakan satu tujuan akhir, tetapi merupakan elemen yang mendorong dan mengarahkan pada perkembangan berikutnya.Berdasarkan hasil pengertian secara bahasa di atas, maka definisi dari Urban Catalyst adalah:

1. Suatu konsep pembentukan fisik kota dari bangunan atau elemen yang lebih kecil hingga suatu peremajaan lingkungan yang merupakan katalisator bagi terbentuknya proses peningkatan atau pengembangan kualitas ruang kota.

2. Kawasan yang bisa memacu pertumbuhan perkotaan dan membuat penduduknya nyaman yang dilengkapi dengan sarana prasarana yang memadai.

Dalam buku yang berjudul *Finding The Lost Space* oleh Trancik (1986) mendefinisikan Urban Catalyst adalah memasukkan fungsi atau kualitas ruang di lokasi-lokasi tertentu yang secara signifikan diharapkan dapat mempertinggi kualitas ruang dan sosialnya serta mempunyai implikasi yang lebih meluas ke daerah sekitarnya.

**2.5. Preseden Urban Katalis**

Baskara (2016) dalam jurnal yang berjudul Ruang Terbuka Hijau sebagai Katalis Urban dalam Revitalisasi Kawasan Kota Lama Trunojoyo Malang, berkesimpulan bahwa pengembangan strategis elemen katalis urban pada ruang terbuka hijau didasarkan pada karakteristik ruang terbuka di kawasan Trunojoyo dengan pengembangan kegiatan-kegiatan yang tepat yang dapat menjadi alternatif penggerak revitalisasi kawasan kota lama Malang.

Kualitas desain urban sangat menentukan skala konsep katalis mampu memberikan pengaruh atau tidak bagi sekitarnya. Katalis melibatkan pengenalan satu unsur dalam kawasan untuk mengubah unsur-unsur yang lain. Proses katalis terkadang menghasilkan bentukan urbanisme yang utuh sesuai keinginan namun terkadang hanya perubahan fisik saja yang diperoleh. Oleh karena itu perlu dikenali karakteristik elemen ruang terbuka yang mampu berperan sebagai katalis urban dan mempunyai efek terhadap lingkungannya menurut Kusbiantoro et al. (2007).

Sebelum tahun 2014 kualitas ruang terbuka Trunojoyo cenderung berkesan kumuh, tidak terawat dan terganggunya fungsi sebagai ruang publik dan ruang sosial warga. Menurut Denny (1999) upaya perbaikan taman kota yang terfragmentasi dengan mengembalikan fungsi taman seperti keadaan aslinya merupakan salah satu strategi katalis urban yang banyak digunakan di berbagai tempat. Taman Trunojoyo saat ini yang teren-cana dengan baik dimana pengunjung dapat melakukan berbagai kegiatan seperti rekreasi (aktif dan pasif) serta kegiatan-kegiatan temporer yang terorganisir dengan baik meru-pakan pendekatan yang

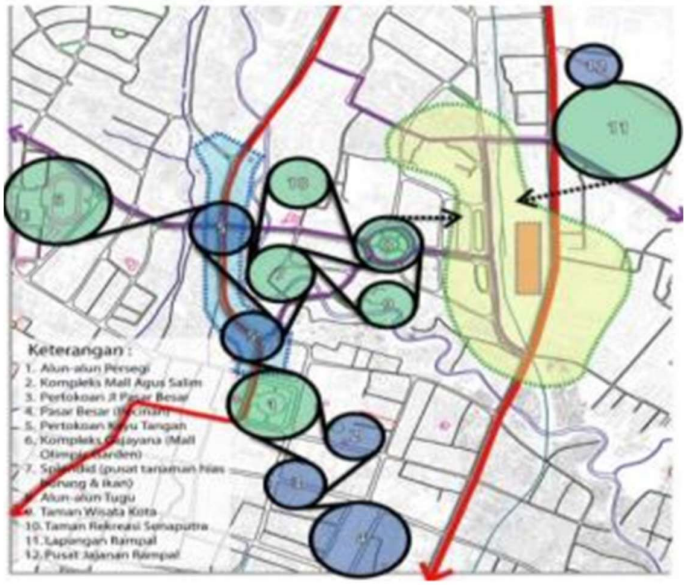
digunakan dalam revitalisasi kawasan. Dinamika pemanfaatan ruang disekitar kawasan juga berpengaruh terhadap pemanfaatan ruang dalam kawasan selanjutnya. Sebagai elemen 'park system' kota, pengembangan pemanfaatan ruang terbuka kawasan Trunojoyo akan berpengaruh terhadap pergerakan manusia dalam skala luas dalam konfigurasi spasial ruang kota.

Gambar 2.2 Taman Trunojoyo yang berada di kawasan Kota Lama Malang
Sumber: https://www.youtube.com/watch?v=BaepsKIw8L8

Penurunan kualitas dan vitalitas ruang kota dapat dengan mudah diamati pada kawasan kota lama Trunojoyo Malang akibat berkurangnya kinerja kawasan dan terjadinya ketidak sesuaian antara kemampuan kawasan dengan kebutuhan. Kawasan Trunojoyo yang sebelumnya tertata dan terencana baik serta mempunyai vitalitas secara fisik, sosial dan ekonomi mengalami penurunan berarti akibat faktor internal maupun eksternal. Usaha perbaikan dengan beberapa pendekatan telah dilakukan namun belum berhasil mengembalikan vitalitas kawasan akibat pelaksanaan yang berjalan secara parsial dan tanpa perencanaan yang baik. Untuk memperoleh kembali vitalitas kawasan, diperlukan upaya revitalisasi yang melakukan perbaikan secara terencana melalui strategi yang tepat berdasar kondisi kontekstual kawasan. Proses revitalisasi sangat berkaitan dengan upaya pemanfaatan kembali kawasan sehingga terjadi peningkatan vitalitas dengan pemanfaatan secara terus menerus sumberdaya kawasan (kondisi alam, tata lingkungan dan bangunan). Upaya strategis revitalisasi dengan waktu yang lebih

cepat dan sesuai sasaran ditawarkan oleh Baskara (2016) dengan mengembangkan pendekatan katalis urban.

Kawasan Trunojoyo dipilih oleh penulis sebagai lokasi studi berdasarkan pertimbangan bahwa kawasan merupakan bagian dari pusat kota yang bernilai sejarah dan mempunyai fungsi beragam dari pusat pemerintahan, hunian, komersial, dan fasilitas umum. Lokasi yang cukup strategis, dan juga merupakan tempat berkumpulnya banyak fasilitas umum penting seperti stasiun kereta api, sekolah serta beberapa kantor pemerintahan menjadikan kawasan ini mempunyai potensi vitalitas tinggi. Namun perkembangan kawasan menunjukkan kondisi yang sebaliknya dimana vitalitas kawasan semakin menurun baik secara fisiknya, sosial dan ekonomi. Keberadaan ruang terbuka yang cukup strategis pada kawasan Kota Lama Trunojoyo memunculkan tujuan penelitian tentang bagaimana konsep katalis urban dapat diterapkan pada ruang terbuka untuk meningkatkan vitalitas kawasan Trunojoyo ini sehingga kawasan mampu berperan sebagai destinasi.




Gambar 2.3 Potensi elemen kota di Kawasan Trunojoyo sebagai Urban Catalyst
Sumber: Ruang Terbuka Hijau sebagai Katalis Urban dalam Revitalisasi Kawasan Kota Lama Trunojoyo Malang, Baskara (2016)

Berdasarkan penilaian fungsi sebagai destinasi disekitar Kawasan Trunojoyo terdapat dua pengaruh utama yang memungkinkan terjadinya pergerakan manusia yaitu integrasi aksi elemen kota di barat kawasan dan integrasi di timur kawasan. Baskara (2016) mengatakan integrasi aksi di bagian barat telah membentuk jaringan destinasi yang secara spasial saling berdekatan (jarak berjalan kaki) dengan keragaman aksi yang memungkinkan pergerakan yang relatif aktif. Integrasi aksi di bagian timur kawasan (kawasan Rampal) merupakan pengembangan baru yang saat ini juga berfungsi sebagai destinasi warga kota.

Hasil penelitian Baskara (2016) ini menunjukan bahwa ruang terbuka hijau kawasan Trunojoyo yang cukup tertata dan terkoneksi cukup baik dengan ruang terbuka hijau lainnya melalui koridor jalan yang ada merupakan bagian "park system" kota. Indikasi awal fungsi katalis sudah terlihat dari efek pembangunan Taman Trunojoyo tahun 2014 dimana pengunjung selalu ramai dan ekonomi kawasan dirasa meningkat. Meskipun begitu masih terdapat lahan kosong di pusat kota yang berpotensi memunculkan persoalan sehingga upaya pemanfaatan yang sesuai karakter lahan dan pemanfaatan untuk public merupakan pertimbangan pengembangan lahan kosong kedepan. Secara umum ruang terbuka kawasan Trunojoyo berpotensi dikembangkan sebagai katalis urban. Pemanfaatan secara maksimal dapat dilakukan dengan peningkatan peran dan fungsi ruang terbuka eksisting baik sebagai destinasi maupun penghubung ruang terbuka antar kawasan disekitarnya. Integrasi ruang terbuka yang baik akan dapat mendorong pergerakan manusia antar kawasan. Untuk menunjang karakter kawasan pusat kota, penggunaan Vegetasi dengan tampilan pohon yang bertajuk besar perlu dipertahankan menjadi ciri khas kawasan baik di koridor jalan maupun di taman pusat kota.

Preseden yang kedua ini peneliti ambil dari jurnal yang berjudul "Konsep Design Catalyst Dalam Revitalisasi Kawasan Studi Kasus Penataan Kawasan Kota Agung Kabupaten Tanggamus" oleh Nugroho (2011). Jurnal ini berisi tentang penataan terhadap elemen-elemen tersebut dapat menjadi katalis melalui sistem keterkaitan (linkage) yang terbentuk.

Revitalisasi dapat merupakan strategi sekaligus proses dalam penataan kawasan. Tingkat intervensi revitalisasi berjenjang mulai dari intervensi fisik sebagai revitalisasi jangka pendek, hingga intervensi ekonomi dan sosial yang berjangka panjang sekaligus sebagai 'nyawa' kegiatan revitalisasi kawasan menurut Danisworo (2002) dalam Nugroho (2011). Revitalisasi sebagai proses adalah adanya dimensi waktu yang akan mempengaruhi kawasan/kota terkait dengan intervensi yang dilakukan, sehingga dapat memberikan umpan balik untuk menentukan langkah intervensi selanjutnya.

Dalam ranah penataan kota/kawasan, pemberian katalis untuk mendorong perkembangan suatu kota/kawasan disebut dengan Urban Catalyst oleh Attoe and Logan (1989). Katalis adalah elemen kota yang dibentuk oleh kota dan kemudian membentuk konteksnya. Tujuannya adalah regenerasi atau proses penambahan kerangka kota (*urban fabric*). Mengacu pada struktur perkotaan, maka urban fabric adalah hasil hubungan antara massa bangunan (*building mass/solid*) dan ruang terbukanya (*open space/void*). Hal tersebut didasari oleh temuan Trancik (1986) melalui teorinya yang pertama, yaitu *figure ground theory*, diperoleh suatu gambaran interaksi antara bangunan sebagai bentukan padat (*figure*) dengan ruang yang melingkupi bangunan (*ground*). Teori ini juga sering disebut teori solidvoid (*solid* : bangunan; *void* : ruang terbuka). Hal penting adalah katalis bukan suatu produk akhir yang tunggal, akan tetapi sebuah elemen yang memandu pembangunan suatu kota/kawasan. Menurut Nugroho (2011), skema revitalisasi pada umumnya sering disebut juga sebagai katalis pembangunan suatu kawasan/kota, akan tetapi sering memiliki dampak dan hasil yang kurang signifikan, karena hanya terpaku pada aspek ekonomi semata, yaitu besarnya dana/anggaran untuk pembangunan dan perbaikan lingkungan. Di dalam konsep urban catalyst ini, desain arsitektural dapat menjadi katalis bagi proses penataan suatu kawasan. Hal ini memberikan arti lebih bagi proses revitalisasi, dimana poin penting dari konsepsi ini adalah *"design as catalyst"*.

Nugroho (2011), dalam jurnal ini memilih studi kasus di Kota Agung Tanggamus karena faktor sejarah Kota Agung yang merupakan kota penting di Sumatera bagian selatan pada masa pemerintahan kolonial. Dari posisinya yang

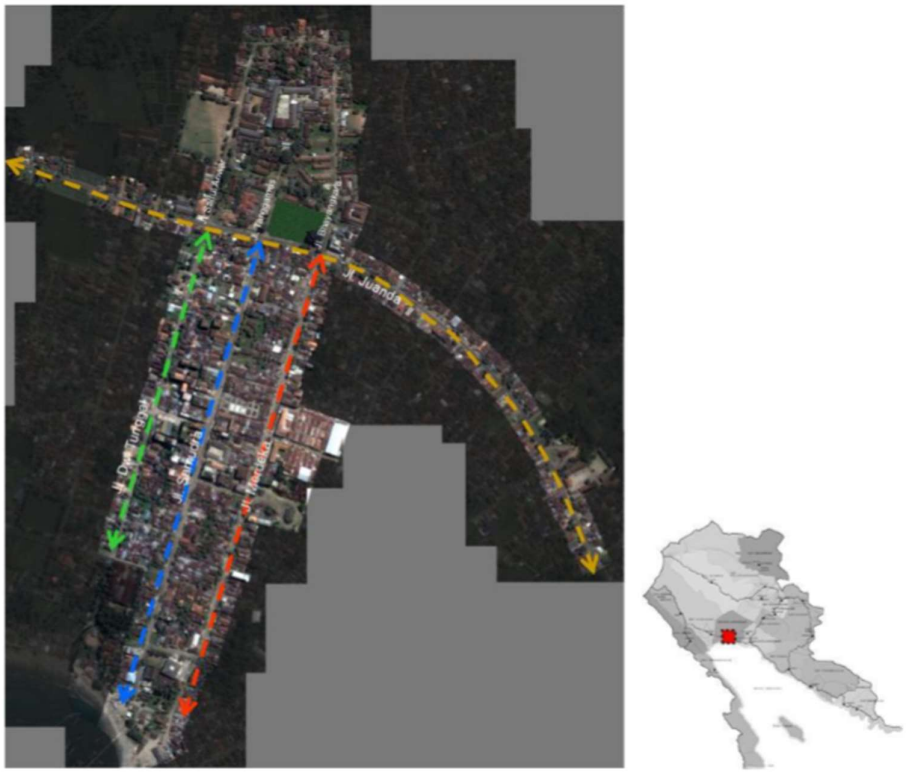
berada di wilayah pesisir, menunjukkan bahwa Kota Agung pada awalnya merupakan kota perdagangan di bagian Barat Sumatera yang mulai bergeser ke wilayah lain yang dipengaruhi oleh arus modal dan investasi pada wilayah lain. Dengan posisi sebagai ibukota kabupaten, Kota Agung memiliki peran yang vital bagi Kabupaten Tanggamus, sebagai pusat kegiatan utama dan wajah bagi kabupaten.Dalam konteks Propinsi Lampung, Kota Agung ditetapkan sebagai salah satu pusat kegiatan wilayah yang diandalkan. Kota Agung ditetapkan sebagai Pusat Kegiatan Wilayah (PKW) pada RTRW Propinsi Lampung 2009 – 2029, serta menjadi pusat pelayanan tingkat Kabupaten untuk wilayah di Kabupaten Tanggamus.

Metodologi penelitian diambil dari perancangan (*Urban Design Methods*). Metodologi perancangan yang paling sering digunakan adalah Metode Sinoptik (*The Synoptic Method*).Metode ini digambarkan sebagai metode yang rasional dan komprehensif, yang terdiri dari beberapa tahapan tindakan. Untuk studi ini, tidak seluruh metode digunakan hingga menghasilkan desain kawasan, akan tetapi dilakukan hanya pada tahap studi lapangan dan analisis kawasan. Sedangkan untuk proses sintesis dapat dikembangkan untuk tahap selanjutnya melalui berbagai macam alternatif.

Konsep design catalyst ini menekankan pada program perencanaan berbasis desain arsitektural. Dalam konteks desain, katalis dapat berupa elemen bentuk ataupun gubahan fungsi yang mampu merangsang kehidupan baru dan mempengaruhi perilaku, kegiatan hingga karakter dan kualitas dari ruang kota.

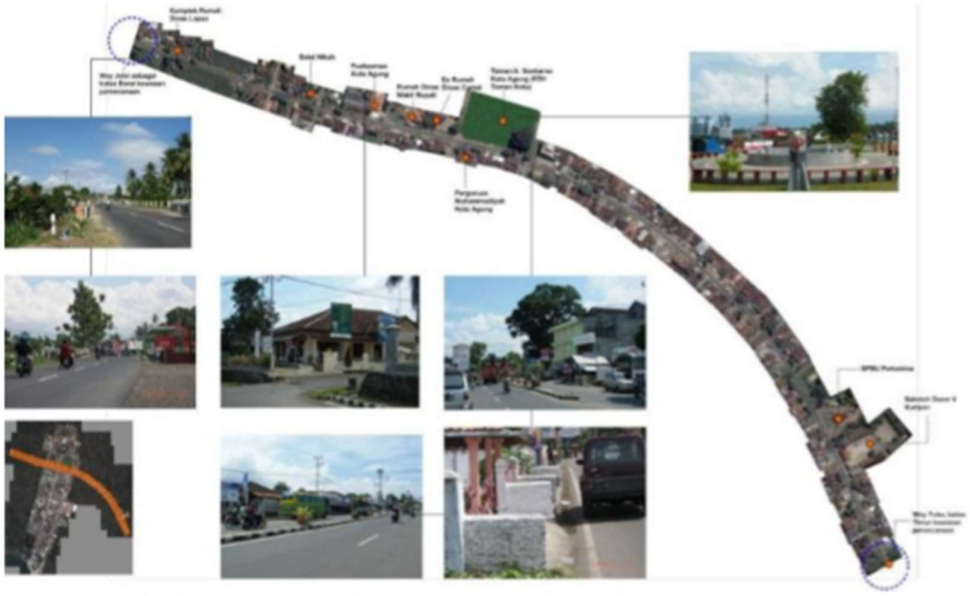
Teori Katalisasi tidak membentuk sebuah mekanisme tunggal dari implementasi, bentuk final, atau menciptakan karakter visual yang menarik. Akan tetapi katalisasi membentuk fitur yang esensial untuk pembangunan kota/kawasan, yaitu kekuatan tindakan untuk menghidupkan tindakan lain. Fokusnya adalah pada interaksi dari elemen baru dan elemen lama dan dampaknya pada bentuk kota masa mendatang. Terdapat gambar diagram proses katalisasi, dimana tindakan (bagian yang diarsir), seperti restorasi, pembangunan dsb, dapat meng-katalis tindakan lain disekitarnya. Setiap tindakan diarahkan sejalan dengan katalis sehingga tidak

merusak kota. Lingkaran dengan garis putus-putus merupakan aspek/pengaruh yang moderat.




Gambar 2.4 Lokasi Penelitian
Sumber: Konsep Design Catalyst Dalam Revitalisasi Kawasan, Nugroho (2011)

Terdapat 4 bagian jalan atau koridor yang dibagi melalui pola pemanfaatan ruangnya. Yang pertama adalah garis warna jingga, yaitu yang berada di kawasan tepatnya di Jalan Juanda. Dijalan ini terdapat beberapa fungsi, seperti perkantoran, RTH, komersial. Dan kawasan yang kedua adalah pada kawasan Komplek RTH Taman Kota, dimana terdapat fungsi pendidikan, perkantoran, hunian, RTH. Jalan Merdeka, Jalan Dwi Tunggal dan Jalan Samudra sisi atas menjadi studi berikutnya. Dimana fungsi campuran, pedagang, terminal dan hunian ada di kawasan ini. Dan yang terakhir adalah yang sisi bawah, dimana terdapat tambahan fungsi darmaga.



Gambar 2.5 Kondisi kawasan di Jalan Juanda (Taman Ir. Soekarno)
Sumber: Konsep Design Catalyst Dalam Revitalisasi Kawasan, Nugroho (2011)

Gambar 2.6 Kondisi kawasan Komplek RTH Taman Kota (Taman Ir. Soekarno)
Sumber: Konsep Design Catalyst Dalam Revitalisasi Kawasan, Nugroho (2011)

Gambar 2.7 Kondisi kawasan Jalan Merdeka, Jalan Dwi Tunggal dan Jalan Samudra sisi atas

Sumber: Konsep Design Catalyst Dalam Revitalisasi Kawasan, Nugroho (2011)

Gambar 2.8 Kondisi kawasan Jalan Merdeka, Jalan Dwi Tunggal dan Jalan Samudra sisi bawah

Sumber: Konsep Design Catalyst Dalam Revitalisasi Kawasan, Nugroho (2011)

Dari hasil analisa lokasi studi dari Nugroho (2011), maka kegiatan yang sudah ada saat ini harus diintegrasikan dengan kegiatan yang akan dikembangkan. Keterkaitan antar fungsi tersebut akan menjadi optimal jika didukung oleh sistem keterkaitan (*linkage*) antar pusat-pusat kegiatan dalam kawasan perencanaan, sehingga akan menjamin kemudahan pergerakan dalam kawasan, baik untuk sirkulasi pergerakan kendaraan maupun pejalan kaki. Fungsi-fungsi dominan yang dapat dikembangkan sebagai katalis pertumbuhan kawasan adalah fungsi perdagangan (pasar), terminal dan pengembangan fungsi dermaga menuju kegiatan wisata pantai. Untuk saat ini, RTH Taman Kota Ir. Soekarno telah menjadi salah satu katalis pertumbuhan, yaitu sebagai pusat orientasi kawasan.

*Edge* pada kawasan ini yang dapat dikembangkan sebagai katalis pertumbuhan adalah daerah pinggiran pantai. Kegiatan yang dikembangkan adalah kegiatan ruang terbuka aktif yang dipadukan dengan wisata, khususnya wisata pantai.Pada kawasan perencanaan, edge terletak di area pesisir pantai teluk Semangka, yang dapat dikembangkan untuk fasilitas rekreasi dan wisata kuliner dan pantai serta ruang publik.

Gambar 2.9 Kerangka penataan kawasan pusat kota dengan pengembangan (civic center, commercial center dan tourism center) untuk membentuk koridor tematik.
Sumber: Konsep Design Catalyst Dalam Revitalisasi Kawasan, Nugroho (2011)

Dari kerangka tersebut, maka beberapa fungsi yang dapat dikembangkan untuk katalis perkembangan kawasan menurut Nugroho (2011), yaitu :

- Penataan ruang terbuka lapangan pada blok RTH Taman Kota di sisi Utara kawasan perencanaan.
- Penataan Pasar Lama Kota Agung sebagai pasar tradisional dan modern yang dapat memacu pertumbuhan kawasan, baik dalam aspek ekonomi maupun sosial dan lebih jauh lagi dapat menjadi daya tarik unik untuk Kota Agung
- Penataan Terminal Kota Agung sebagai titik transit dan akses kawasan untuk mendorong pertumbuhan kawasan secara signifikan
- Penataan area pantai dan dermaga, sebagai magnet kawasan melalui perwujudan kegiatan wisata pantai.

Gambar 2.10 Kerangka penataan kawasan melalui pengembangan titik-titik potensial kawasan sebagai katalis pertumbuhan.
Sumber: Konsep Design Catalyst Dalam Revitalisasi Kawasan, Nugroho (2011)

Dapat disimpulkan bahwa pertumbuhan kawasan dapat dipicu dengan hanya memunculkan satu atau lebih fungsi tertentu yang sesuai dengan potensi pertumbuhan kawasan. Perencanaan kawasan dapat dilakukan dengan mengembangkan bagian per bagian atau satu bagian saja dalam kawasan. Simulasi rencana yang diusulkan di Kota Agung ini tidak harus dilakukan untuk semua elemen katalis, akan tetapi dapat pula dipilih untuk satu bagian katalis kawasan dan dapat dilakukan langkah evaluasi dalam menentukan arah pertumbuhan kawasannya.

Attoe and Logan (1989) menggunakan istilah katalis dalam urban design untuk menjelaskan pendekatan peremajaan suatu kawasan kota (urban renewal) dengan memasukkan suatu katalis urban (berupa elemen baru atau perbaikan elemen eksisting) yang mampu memvitalkan kembali elemen-elemen pusat kota lain disekitarnya tanpa perubahan elemen-elemen tersebut secara radikal. Berdasarkan beberapa studi katalis urban di kawasan kota lama didapatkan beberapa bentuk meliputi bangunan atau gedung, ruang terbuka dan jalur sirkulasi. Elemen yang berfungsi sebagai katalis urban akan mampu merangsang kehidupan kawasan kota yang baru yang selanjutnya dapat mempengaruhi bentuk, karakter dan kualitas elemen urban berikutnya dimana reaksi berantai katalisis dapat terjadi.

## 2.6. Sintesa Kajian Pustaka

Perancangan kawasan perkotaan selalu menekankan pada fungsi dan manfaat bagi penggunanya atau masyarakat. Menurut Lynch and Studies (1960), melihat kota dapat memberikan kesenangan istimewa. Seperti bagian dari arsitektur, kota adalah konstruksi dalam ruang. Kota secara cepat dapat lebih dalam dilihat, didengar, sebuah tempat atau pemandangan yang menunggu untuk kita gali. Tidak ada satupun pengalaman yang terjadi dengan sendirinya, selalu ada hubungan dengan sekitarnya. Setiap warga kota memiliki keterikatan pada bagian dari kotanya, dan bayangannya meresap bersama memori dan makna.

Oleh karena itu, perancangan kawasan perkotaan membutuhkan beberapa teori pendukung untuk membuat penelitian ini. Shirvani (1985) mengatakan perancangan kota adalah suatu langkah lanjutan dari perencanaan kota (*urban*

*planning*), sebab walau bagaimanapun kegiatan perancangan kota harus mengikuti arahan kebijakan yang telah ditetapkan oleh rencana tata kota yang bersifat makro.

Beberapa aspek yang sesuai untuk penelitian ini yaitu; bentuk dan tata massa bangunan (*building and mass buiding*), sirkulasi dan parkir (*circulation and parking*), penanda (*signage*), jalur pejalan kaki (*pedestrian ways*), pendukung kegiatan (*activity support*). Berikut ini adalah penjelasan atau penjabaran dari pemilifan faktor tersebut:

1. Bentuk dan Masa Bangunan

   Elemen ini membahas mengenai bagaimana bentuk dan massa-massa bangunan yang dapat membentuk suatu kota serta bagaimana hubungan antar massa bangunan disekitarnya. Dalam penataan suatu kota, pengaturan bentuk dan tata massa bangunan harus diperhatikan. Bentuk dan massa bangunan ditentukan oleh tinggi dan besarnya bangunan, massa bangunan.
2. Sirkulasi dan Parkir

   Menurut Shirvani (1985), sirkulasi dapat membentuk, mengarahkan dan mengontrol pola aktivitas dan pengembangan kota, ketika sistem transportasi jalan umum, dan sistem transit menghubungkan dan memusatkan pergerakan. Adanya sirkulasi dan area parkir pada suatu kota atau kawasan merupakan elemen yang penting dan akan menentukan hidupnya suatu kawasan.
3. Penanda

   *Signage System* atau penanda merupakan suatu elemen informasi yang saling berkaitan dan berinteraksi dengan manusia yang menunjukan dan mengarahkan informasi menuju suatu tempat atau lokasi.
4. Jalur Pejalan Kaki

   Menurut Shirvani (1985) aktifitas berjalan kaki membutuhkan suatu sarana atau wadah yang dikenal dengan jalur pejalan kaki (pedestrian ways) yang merupakan elemen esensial dalam urban design dan merupakan sistem kenyamanan dan elemen pendukung bagi efektivitas retail dan kawasan komersial serta ruang-ruang kota. Dalam teori Lynch and Studies (1960) tentang elemen-elemen pembentuk kota jalur pedestrian ini termasuk

kedalam salah satu bentuk elemen tersebut, yaitu elemen Path yang dapat dapat dijadikan pembatas dari satu wilayah/distrik/blok.

5. Pendukung Kegiatan

   Pendukung Kegiatan *(Activity Support)* berarti potensi/elemen yang mendukung kegiatan sesuatu. Dalam hubungannya dengan perancangan kota, pendukung kegiatan berarti suatu elemen kota yang mendukung dua atau lebih pusat kegiatan umum yang berada dikawasan pusat kota yang mempunyai konsentrasi pelayanan yang cukup besar menurut Shirvani (1985).

Perancangan kembali kawasan komersial pada eks hunian memerlukan beberapa teori tentang pengertian kawasan komersial dan faktor-faktor penyebab perubahan tersebut. Kawasan komersial dapat disimpulkan menurut Marlina (2008) adalah kesediaan ruang yang memungkinkan adanya kegiatan yang berhubungan dengan niaga atau perdagangan yang dubuat untuk mencari keuntungan. Terdapat suatu kegiatan yang berlangsung secara dua arah dalam pertemuan antara pembeli dan pedagang dalam tempat komersial menurut Atikah (2017). Dari penjabaran enam faktor utama penyebab terjadinya perubahan fungi kawasan menurut Syahrir (2010), maka faktor-faktor tersebut nantinya akan menjadi modal utama yang akan dibawa ke lapangan atau lokasi studi untuk melakukan validasi.

*Urban Catalyst* merupakan katalisator kota atau elemen yang dapat mempercepat pertumbuhan kota menurut Attoe and Logan (1989). Penggunakan istilah katalis dalam urban design untuk menjelaskan pendekatan peremajaan suatu kawasan kota (urban renewal) dengan memasukkan suatu katalis perkotaan yang berupa elemen baru atau perbaikan elemen eksisting yang mampu memvitalkan kembali elemen-elemen pusat kota lain disekitar tanpa adanya perubahan elemen-elemen tersebut yang radikal. Urban katalis memiliki karakteristik yang kuat, yaitu; pengenalan elemen baru, memulihkan elemen-elemen kawasan yang mengalamai penurunan nilai, memberikan reaksi perubahan pada sekitar, desain katalis bersifat strategis, memilki tujuan yang lebih bernilai, tidak menghilangkan identitas eksisting. Nugroho (2011) mengatakan teori Katalisasi tidak membentuk sebuah mekanisme tunggal dari implementasi, akan tetapi katalisasi membentuk elemen

baru yang dapat menjembatani dan menyeimbangkan antara fungsi hunian dan fungsi komersial yang baru terbentuk dalam suatu kawasan. Fokusnya adalah pada interaksi dari elemen baru dan elemen lama dan dampaknya pada bentuk kota masa mendatang.

## 2.7 Kriteria Umum Perancangan

Tabel 2.1 Kriteria Umum Perancangan

| Sasaran Penelitian | Faktor | Sub-faktor | Kriteria Umum Perancangan |
|---|---|---|---|
| Faktor – faktor yang menyebabkan perubahan fungsi kawasan hunian menjadi kawasan komersial di kota Surabaya. | Utilitas | Air Bersih | Mampu memberikan penilaian hubungan antara air bersih dengan perubahan fungsi kawasan |
| | | Drainase | Mampu memberikan penilaian hubungan antara drainase jalan dengan perubahan fungsi kawasan |
| | | Listrik | Mampu memberikan penilaian hubungan antara aliran listrik dengan perubahan fungsi kawasan |
| | | Telekomunikasi | Mampu memberikan penilaian hubungan antara telekomunikasi dengan perubahan fungsi kawasan |
| | Aksesbilitas | Ring Road | Mampu memberikan penilaian pembangunan ring road dengan perubahan fungsi kawasan |
| Kriteria perancangan kawasan dengan teori *Urban Catalyst* | Elemen Pembentuk Kota dan *Streetscape* | Bentuk dan Massa Bangunan | Bentuk yang digunakan harus dapat sesuai dengan peraturan dan memberikan kejelasan pada kawasan tersebut |
| | | Sirkulasi dan Parkir | Memberikan sirkulasi dan area parkir pada jalan Rungkut Madya yang jelas |
| | | Penanda | Fungsi *signage* atau penanda yang mudah dipahami dan tidak merusak estetika |
| | | *Pedestrian Ways* | Memberikan kualitas pedestrian ways yang memudahkan aktivitas penggunanya |
| | | *Activity Support* | Memberikan Aktivitas sosial pada ruang fisik kota yang saling melengkapi satu sama lain |

| | | | |
|---|---|---|---|
| | Karakteristik *Urban Catalyst* | Pengenalan Elemen Baru | Memberikan reaksi yang mampu memodifikasi elemen eksisting kawasan komersial |
| | | Pemulihan Elemen Kawasan | Meningkatkan nilai-nilai eksisting kawasan dengan elemen yang positif |
| | | Memberikan Reaksi Pada Sekitar | Mampu menciptakan perkembangan yang positif pada lingkungan sekitar kawasan komersial tersebut. |
| | | Strategis | Dapat mempengaruhi bentukan perkotaan pada masa akan datang |
| | | Tidak Menghilangkan Eksisting | Menciptakan perkembangan perkotaan tanpa menghilangkan unsur lamanya. |

Sumber: Peneliti, 2020

# BAB III

# METODOLOGI PENELITIAN

## 3.1 Paradigma Penelitian

Suatu paradigma dalam sebuah penelitian adalah langkah mendasar yang menjelaskan tentang pandangan peneliti terhadap kehidupan sosial. Seringkali paradigma merupakan sifat yang paling khas atau dasar dari sebuah teori atau cabang ilmu. Paradigma penelitian juga menjelaskan bagaimana peneliti memahami suatu masalah, serta kriteria pengujian sebagai landasan untuk menjawab masalah penelitian.

Mengacu pada pengertian paradigma tersebut, maka, paradigma pada penelitian kali ini menggunakan paradigma post-positivist yang mengacu dari Groat and Wang (2013) dalam buku *Architectural Research Methods* dimana paradigma ini merupakan metode kualitatif yang menggunakan pendekatan ilmiah. Peneliti dalam paradigma ini menggunakan informasi dengan kusisioner terbuka, wawancara dan juga observasi pada lokasi penelitian. Tujuan dari paradigma ini adalah untuk mencari data secara lebih mendalam di lokasi studi atau lapangan yang tidak mendasar pada suatu teori tertentu. Mencari data di lapangan dilakukan pada kondisi alamiah sehingga dapat mengetahui obyek yang diteliti.

Pada penelitian ini, paradigma post-positivist ingin melihat langsung fenomena atau kejadian yang ada di lapangan dengan lebih menekankan atau berfokus pada objekya, pada kasus ini yaitu perancangan kembali kawasan di Rungkut Madya yang pola linier, berusaha merancang suatu kawasan perdagangan yang mengalami perubahan fungsi guna lahan (*land* use) dimana dulunya merupakan kawasan hunian dan berubah akibat dibangunnya beberapa sarana dan infrastruktur pada kawasan tersebut. Dimana fenomena yang terjadi di kawasan tersebut saat ini adalah tidak tertanya kawasan tersebut. Banyak sekali ditemui bangunan komersil yang tidak dirancang dengan baik dan hanya sekedar agar mendapat keuntungan dari imbas Jalan MERR. Kawasan yang dulu merupakan kawasan hunian, saat ini wajah depan sudah berubah menjadi kawasan perdagangan

yang tidak memperhatikan penghuni yang lain, dimana dampak negatifnya dapat mengganggu aktifitas hunian tersebut.

### 3.2 Strategi Penelitian *Combined Strategies*

Menurut Groat and Wang (2013) terdapat satu metode atau strategi yang cocok dalam penelitian ini, dimana strategi itu digunakan untuk memudahkan peneliti dalam memahami alur penelitiannya. Pada penelitian ini menggunakan strategi penelitian kombinasi (*combined strategy*). Menurut Groat and Wang (2013), *combined strategy* metupakan penggabungan metode untuk memberikan pemeriksaan yang tepat terhadap kelemahanan dari masing-masing strategi yang digunakan, selain itu juga dapat saling melengkapi, dan juga sering berbeda dalam taktik pengumpulan datanya.

Penelitian ini menggunakan Kuantitatif dan Kualitatif dalam strategi kombinasinya. Teknik ini dalam penerapannya menggunakan teknik *two phase design* yang dimana peneliti disini menggabungkan dua strategi atau lebih dalam urutan fase yang berbeda. Penerapan teknik ini digunakan secara bertahap. Menurut Groat and Wang (2013), tahap awal yaitu secara kuantitatif dengan melakukanpengumpulan data dan analisisnya berupa angka, setelah itu masuk tahap dua dengan pengumpulan data dan analisanya berupa teks dan data.

Secara umum, pengumpulan dan analisis data secara kuantitatif membantu dalam identifikasi faktor-faktor apa saja yang berpengaruh di Jalan Rungkut Madya Surabaya. Sedangkan kualitatif bertujuan untuk mengevaluasi hal yang berkaitan dengan latar belakang atau secara mendalam pada pemrasalahan untuk untuk memahami fenomena tentang apa yang dialami oleh subyek penelitian. Terdapat beberapa taktik yang dapat dipakai pada strategi kualitatif ini, yaitu wawancara dan observasi. Dimana bertujuan untuk memahami lebih dalam tentang fenomena saat ini. Jadi, kesimpulannya adalah dari data kuantitaif yang dianalisa dapat mengetahu faktor-faktor apa saja yang paling berpengaruh dengan perubahan fungsi kawasan, dan kualitatif adalah merumuskan kriteria perancangan kawasan komersial dengan pendekatan *urban catalyst*.

### 3.3 Teknik Pengumpulan Data

Dari uraian tentang paradigma dan strategi penelitian diatas, dan tentu saja mengacu pada latar belakangnya, dapat diketahui bahwa teknik pengumpulan data yang akan dilakukan ada dua yaitu primer dan sekunder. Data primer merupakan data utama yang didapat secara langsung dari hasil observasi, wawancara dan kuisioner pada kawasan ini dan data sekunder sendiri adalah data yang didapat dari hasil yang sudah ada seperti, literatur, jurnal, peraturan terkait, peta persil, peta tata guna lahan, peraturan-peraturan pemerintah, dan peta kawasan yang berkaitan dengan objek permasalahan. Berikut ini adalah penjelasan teknik pengumpulan data berdasarkan sasarannya :

a. **Faktor – faktor yang menyebabkan perubahan fungsi kawasan hunian menjadi kawasan komersial di kota Surabaya.**

   Pada sasaran pertama penelitian ini teknik yang digunakan adalah observasi peneliti dan partisipan, dan juga kuisioner skala linkert. Observasi atau pengamatan, observasi dilakukan dengan dua jenis kegiatan, yaitu observasi partisipatif dan observasi terus terang atau tersamar. Menurut Sugiyono (2011), observasi partisipatif adalah kegiatan pengamatan yang dimana peniliti terlibat secara langsung dalam kegiatan mencari data. Sedangkan observasi terus terang atau tersamar merupakan jenis observasi yang menyatakan keterusterangan kepada narasumber bahwa peniliti sedang melakukan penelitian.

   Observasi dilakukan pada kawasan Rungkut madya, untuk melihat secara langsung atau mempelajari lebih dalam keadaan nyata di lapangan, dan tentu saja untuk pengumpulan datanya. Observasi dilakukan berfokus dalam permasalahan yang ada sehingga dapat fokus pada aspek yang diteliti. Diharapkan observasi ini dapat menemukan karakteristik anatara faktor satu dengan yang lain.

   Kuisioner juga dibutuhkan dalam teknik pengumpulan data pada sasaran pertama ini. Kuisioner ini diitujukan kepada masyarakat dan juga para pengunjung di kawasan ini. Maka dari itu, perlunya menggunakan sample demi menjawab sasaran pertama ini. Menurut Sugiyono (2008)

*Sampling* adalah teknik pengambilan sample. Dimana ada dua teknik pengambilan sampel, yaitu:

1. *Random Sampling*

   Adalah teknik pengambilan sampel dimana semua individu dalam populasi baik secara sendiri-sendiri atau bersama-sama diberi kesempatan yang sama untuk dipilih sebagai anggota sampel.

2. *Non-random Sampling*

   Adalah cara pengambilan sampel yang tidak semua anggota sampel diberi kesempatan untuk dipilih sebagai anggota sampel.

Pada kuisioner di penelitian ini menggunakan teknik yang kedua yaitu non-random sampling. Terdapat tujuh cara menurut Sugiyono (2008) dalam pengambilan non-random sampel ini, yaitu; *propotional sampling, statified sampling. Proposive sampling, quota sampling, double sampling, area probability sampling, cluster sampling,* dan *combinet.* Pengambilan sample yang digunakan pada penelitian ini adalah *proporsive sampling* dimana artinya adalah cara pengambilan sampel dengan menentapkan ciri yang sesuai dengan tujuan.

**b. Kriteria perancangan kawasan yang mengalami perubahan fungsi hunian menjadi kawasan komersial dengan teori Urban Catalyst.**

Pada sasaran penelitian kedua dan ketiga tersebut untuk menjawab pertanyaan penelitian kedua dan ketiga dengan menggunakan taktik pengumpulan data In-depth interview yang dilakukan pada stakeholder yang berpengaruh pada kawasan tersebut. Wawancara atau *interview* dilakukan pada tiga kategori, yaitu pada pemilik bangunan komersil yang ada di lokasi studi, lalu pada pemillik bangunan huni yang ada di lokasi tersebut, dan yang terakhir pada pengguna jalan atau pengunjung perdagangan kawasan tersebut. Selain itu juga, tentu saja wawancara dilakukan kepada para profesional dan ahli untuk mencari data atau masukan yang valid untuk perancangan kawasan tersebut.

Tabel 3.1 Tabel Analisa Stakeholder

| **Kelompok Responden** | **Jenis Responden** | **Posisi Terhadap Isu** |
|---|---|---|
| Masyarakat | Pemilik toko dan juga penyewa lahan usaha | Berkaitan dengan peningkatan kualitas fisik dan visual pada kawasan komersial tersebut. |
| | Penghuni perumahan yang berdekatan atau berada pada satu kawasan ini. | Memberikan pemecahan permasalahan terkait dengan perubahan fungsi kawasan yang mengganggu kawasan hunian. |
| | Pengunjung atau pengguna jalan pada kawasan Rungkut Madya. | Memberikan pandangan baru dari luar kawasan tersebut untuk meningkatkan kualitas kawasan. |
| Profesional dan Ahli | Arsitek lansekap dan Perancang Kota | Professional dan ahli bersifat pro atau positif, karena memberikan suatu kriteria dan konsep perancangan ruang luar yang inovatif dan terbaru |

Sumber: Peneliti, 2019

Teknik pengumpulan data sekunder, yaitu: Studi Literature yang berkaitan dengan teori-teori ataupun peraturan yang berkaitan dengan penataan pedestrian dan parkir, peta tata guna lahan jalan Rungkut Madya yang dibutuhkan dari pada saat masih kawasan hunian dan pada saat ini yang berubah manjadi kawasan perdagangan, dan data-data mengenai kondisi penduduk sekitar yang di peroleh dari badan statistik.

Dari pengertian diatas, maka dapat disimpulkan melalui tabel dibawah ini dengan memunculkan faktor dan sub-faktor terkait pada sasaran-sasarannya dengan menambahkan teknik pengumpulan data primer pada kesimpulannya.

Tabel 3.2 Tabel Teknik Pengumpulan Data

| Sasaran | Faktor | Sub-faktor | Kebutuhan Data | Teknik Pengumpulan Data |
|---|---|---|---|---|
| **Data Primer** | | | | |
| Faktor penyebab perubahan fungsi kawasan hunian menjadi kawasan komersial. | Utilitas | Air Bersih | Saluran Pipa PDAM | Observasi, Eksisting kawasan Dokumentasi, RDTR Kawasan Kuesioner, wawancara |
| | | Drainase | Saluran pembuangan Air | |
| | | Listrik | Tiang listrik, Gardu PLN | |
| | | Telekomunikasi | Jaringan Telkom, internet | |
| | Aksesbilitas | Ring Road | Pola Sirkulasi | |
| Kriteria perancangan kawasan dengan Teori Urban Catalyst | Streetscape | Pedestrian Ways | Pola jalulr pedestrian | Observasi, Eksisting kawasan, Dokumentasi, kuesioner, RDTR Kawasan, Wawancara, |
| | | | Street Furniture | |
| | | Sirkulasi dan parkir | Sirkulasi Kendaraan dan pejalan kaki | |
| | | | Lahan parkir | |
| | | Bentuk dan Massa Bangunan | Skyline | |
| | | Penanda | Rambu-rambu | |
| | | Activity Support | Keberadaan pedagang kaki lima (PKL) | |
| **Data Sekunder** | | | | |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | Kriteria Urban Catalyst | Pengenalan elemen baru | Literature, RTBL kawasan Rungkut madya | Studi literatur, dokumen pemerintah, dokumentasi, wawancara |
| | | Pemulihan elemen kawasan | Literature, RTBL kawasan Rungkut madya | |
| | | Strategis | Literature, RTRW, RDTR, dan RTBL kawasan Rungkut Madya | |
| | | Memberikan reaksi pada sekitar | | |
| | | Tidak menghilangkan eksisting | | |

Sumber: Peneliti, 2019

### 3.4 Teknik Analisa Data

Analisa data adalah suatu proses untuk menyusun secara sistematis dan teratur dari data yang diperoleh dari hasil wawancara, observasi, dan data lainnya. Proses ini bertujuan untuk membagi data dan melakukan penjabaran atau penjelasan ke dalam beberapa faktor dan juga melakukan sintesa dan menurut Sugiyono (2018), dapat membuat suatu pola yang dapat dipelajari dan kemudian membuat suatu kesimpulan.

Terdapat 3 (tiga) proses yang dapat dilakukan pada penelitian kualitatif ini yaitu, sebelum terjun ke lapangan, proses selama di lapangan, dan setelah selesai di lapangan. Dimana proses sebelum ke lapangan ini dilakukan dengan cara mencari data dari hasi studi pendahuluan atau dapat juga diambil dari data sekunder. Dalam penelitian ini, kriteria yang akan muncul sudah dapat diketahui dari kajian pustaka. Namun, kriteria tersbut juga dapat berubah setalah proses berikutnya. Setelah itu, data tersebut dibawa ke lapangan untuk mencari kebenaran atau menselaraskan data

dengan observasi langsung di lapangan. Dan langkah terakhir adalah, proses seetlah dilapangan, dari dua proses diatas, maka dapat disinkronkan dan muncul beberapa kesimpulan untuk merancang kembali kawasan tersebut. Berikut ini penjelasan dari ketiga proses tersebut;

1. Proses Sebelum Memasuki Lapangan

   Proses analisis ini dilakukan terhadap data hasil studi pendahuluan atau data sekunder, yang akan digunakan untuk menentukan focus penelitian. Dalam penelitian perancangan kembali kawasan komersial di Jalan Rungkut Madya sudah mendapatkan kriteria dan konsep yang di hasilkan dari kajian pustaka. Kriteria dan konsep tersebut bisa berubah-ubah atau dapat berkembang setelah berada dilapangan secara mendalam.

2. Proses Selama di Lapangan

   Analisa data kualitatif, dilakukan pada saat pengumpulan data berlangsung dan setelah selesai pengumpulan data dalam periode tertentu. Pada saat wawancara, peneliti sudah sudah melakukan analisis terhadap jawaban yang di wawancara. Menurut Sugiyono (2008), bila jawaban yang di wawancara setelah dianalisis terasa belum memuaskan, maka peneliti akan melajutkan pertanyaan lagi atau triangulasi agar memperoleh data yang dianggap kredibel.

   Proses analisa data selama berada di lapangan dengan metoda kualitatif, dimulai dengan menetapkan seseorang menjadi kunci utama sebagai informasi yang mampu untuk memasuki obyek. Terdapat tiga proses analisa menurut Miles et al. (1994) data penelitian selama dilapangan, yaitu:

   a. Reduksi Data

      Data yang diperoleh dilapangan berupa observasi, wawancara dan kuisioner yang jumlahnya banyak dan komplek diperlukan untuk merangkum, memilih hal-hal yang pokok, memfokuskan yang penting, kemudian dicari tema serta polanya untuk mempermudah mencari data selanjutnya.

   b. Penyajian Data

Data yang diperoleh dilapangan berupa observasi, wawancara dan kuisioner yang jumlahnya banyak dan komplek diperlukan untuk merangkum, memilih hal-hal yang pokok, memfokuskan yang penting, kemudian dicari tema serta polanya. Hasil wawancara dan observasi disajikan dalam bentuk naratif dengan teks, sedangkan hasil dari kuisioner disajikan disajikan dalam bentuk grafik. Penyajian data dalam penelitian ini menjawab pertanyaan kedua terkait dengan rumusan kriteria.

c. Kesimpulan

Kesimpulan awal yang dikemukakan masih bersifat sementara dan akan berubah bila tidak ditemukan bukti-bukti valid yang mendukung pada tahap pengumpulan data.

3. Proses Sesudah di Lapangan

Menurut Sugiyono (2008) Proses terakhir merupakan kesimpulan dalam analisis data kualitatif. Dari proses analisa data, selanjutnya proses tersebut di analisis, di rancang dan pembuatan alternatif. Kesimpulan harus sudah mendapatkan bukti-bukti yang valid dan konsisten. Tujuan proses ini untuk menjawab rumusan masalah kemudian hasilnya dideskripsikan dan di rancang.

Analisa data kuantitatif menggunakan Analisis statistik deskriptif menggunakan aplikasi SPSS. Statistik yang digunakan untuk menganalisis data dengan cara mendeskripsikan atau menggambarkan data yang telah terkumpul tanpa bermaksud membuat kesimpulan yang berlaku untuk umum. Analisis mencari faktor-faktor yang paling mempengaruhi dari faktor-faktor yang sudah ada, dengan Penyajian data dalam bentuk tabel serta analisis ini akan diketahui kecenderungan dengan mengurutkan dari hasil faktor yang paling berpengaruh.

### 3.5 Sintesa Alur Penelitian

Berikut ini adalah rangkuman dari metodologi pada penelitian *"Perancangan Kembali Kawasan Komersial Jalan Raya Rungkut Madya Surabaya Dengan Pendekatan Urban Catalyst":*

Tabel 3.3 Tabel Sintesa Alur Penelitian

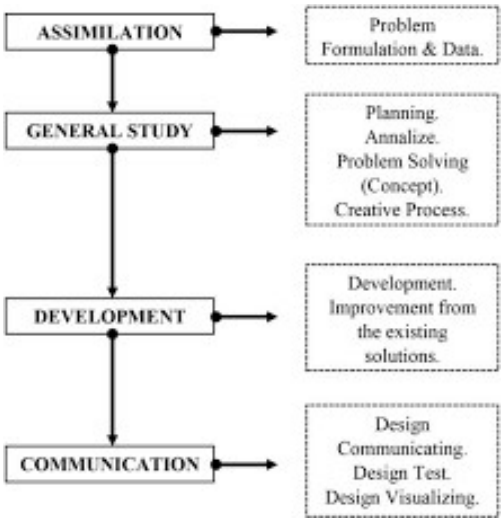
| No | Sasaran | Faktor | Sub-faktor | Kebutuhan Data | Teknik Pengumpulan Data | Teknik Analisa | Hasil yang diharapkan |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | Faktor – faktor yang menyebabkan perubahan fungsi kawasan hunian menjadi kawasan komersial di kota Surabaya. | Utilitas | Air Bersih | Saluran Pipa PDAM | Observasi, Dokumentasi, Kuisioner, Wawancara Studi literatur | Kuantitatif | Gambaran umum dan menemukan faktor-faktor yang berpengaruh pada perubahan fungsi kawasan ini. |
| | | | Drainase | Saluran pembuangan Air | | | |
| | | | Listrik | Tiang listrik, Gardu PLN | | | |
| | | | Telekomunikasi | Jaringan Telkom, internet | | | |
| | | Aksesbilitas | Ring Road | Pola Sirkulasi | | | |
| 2 | Kriteria perancangan kawasan dengan | Streetscape | Pedestrian Ways | Pola jalulr pedestrian | Observasi, Dokumentasi, Kuisioner, Wawancara | Kualitatif | Mendapatkam kriteria rancang kawasan komersial yang |
| | | | | Street Furniture | | | |
| | | | Sirkulasi dan parkir | Sirkulasi Kendaraan dan pejalan kaki | | | |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | teori Urban Catalyst | | | Lahan parkir | Studi literatur, RTRW, RTBL, RDTRK | | sesuai dengan penerapan teori, lokasi studi, dan juga dari aspirasi masyarakat. |
| | | | Bentuk dan Massa Bangunan | Skyline | | | |
| | | | Penanda | Rambu-rambu | | | |
| | | | Activity Support | Keberadaan pedagang kaki lima (PKL) | | | |
| | | Kriteria Urban Catalyst | Pengenalan elemen baru | Literature, RTRW, RDTR, dan RTBL kawasan Rungkut Madya | | | |
| | | | Pemulihan elemen kawasan | | | | |
| | | | Strategis | | | | |
| | | | Memberikan reaksi pada sekitar | | | | |
| | | | Tidak menghilangkan eksisting | | | | |

Sumber: Peneliti, 2019

### 3.6 Metode Perancangan Kota

Menurut Royal Institute of British (1980) atau The RIBA Handbook, dalam metode perancangan kota terdapat empat fase atau tahapan, yaitu:




Gambar 3.1 Diagram Metode Perancangan Kota
Sumber : Royal Institute of British (1980)

a. Assimilation

Merupakan tahap awal yang berisi kumpulan dan informasi umum dan informasi khusus yang berkaitan dengan permasalahan, potensi, dan ruang lingkup rancangan desain perkotaan. Pada tahap ini, beberapa hal yang dilakukan adalah:

- *Discovery*

  Melakukan studi literatur dengan pengumpulan data terkait objek dan subjek perancangan kembali kawasan komersial dari berbagai sumber. Melakukan studi lapangan dengan tujuan untuk memperoleh data fisik dan non fisik objek dan subjek perancangan. Studi lapangan ini dapat dilakukan dengan beberapa metode, yaitu; observasi atau melakukan pengamatan langsung terhadap kawasan komersial eks hunian tersebut, lalu wawancara yang dilakukan dengan beberapa warga kawasan tersebut dan juga wawancara dengan stakeholder, dokumentasi menggunakan kamera seputar kondisi eksisting kawasan komersial eks hunian tersebut.

- *Point of view*

  Menggunakan metode komparatif yang membandingkan data literatur dan lapangan maupun data pembanding untuk dianalisis sehingga mendapat suatu kesimpulan masalah.

b. General Study

Merupakan tahap kedua tentanf penyelidikan kemungkinan solusi, ataupun teori yang digunakan dalam pemcahan suatu permasalahan dan penerapannya dalam rancangan, dan didukung pula dengan preseden sebagai pembanding dan penentuan kriteria tambahan. Pada tahap kedua ini, ada beberapa hal yang dilakukan, yaitu:

- *Planning and Analize*

  Menyusun data literatur, data lapangan dan data pembanding yang telah dikumpulkan, lalu menganalisa lokasi untuk ditemukan potensi dan kekurangannya. Setelah itu, peneliti akan merumuskan masalah-masalah yang akan dicari solusi desainnya.

- *Problem Solving (Concept)*

  Terdapat tiga langkah dalam *problem solving* ini, dimana yang pertama adalah dengan merumuskan beberapa kata kunci solusi desai yang dapat menjawab masalah dan tujuan penelitian ini. Yang kedua adalah menentukan kata kunci yang paling tepat dan sesuai, yang kemudian menjabarkan karakteristik setiap kata kunci yang telah dipilih. Dan langkah terakhir adalah mengimplementasikan karakteristik setiap kata kunci tersebut pada berbagai elemen desain.

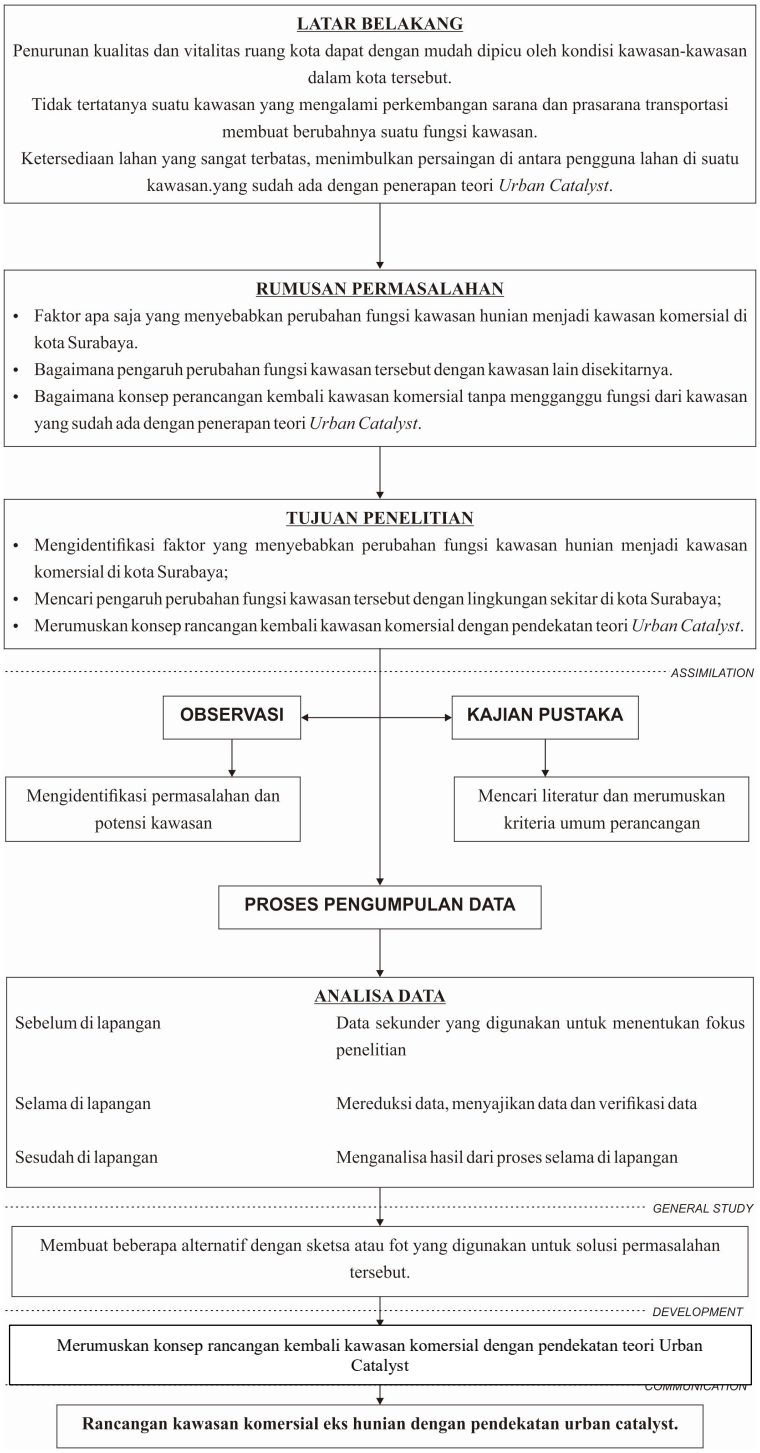
c. Development

Merupakan tahap pengembangan dari kedua tahap diatas, dimana merupakan pengembangan solusi yang ditentukan dari teori dan juga preseden yang telah dilakukan.

d. Communication

Tahap terakhir merupakan keseluruhan solusi yang ditentukan dari hasil teori dan preseden untuk diterpakan pada lokasi studi atau kawasan yang terdapat masalah tersebut.

## 3.6 Kerangka Alur Metodologi Penelitian




Gambar 3.2 Diagram Alur Penelitian
Sumber: Peneliti, 2019

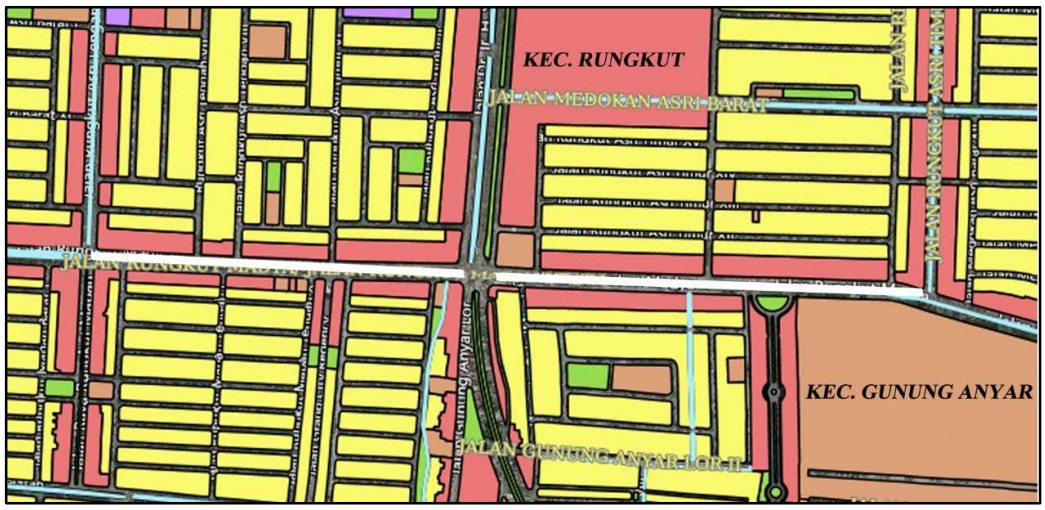
# BAB IV

# ANALISIS DAN PEMBAHASAN

## 4.1. Gambaran Umum

Kawasan Rungkut dimana dalam Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) telah di tetapkan sebagai kawasan dengan pusat permukiman, perdagangan dan pendidikan. Kawasan Rungkut Madya merupakan kawasan yang didalamnya mencakup Kelurahan Gunung Anyar,Kelurahan Rungkut Kidul, Kelurahan Rungkut Tengah. Secara geografis Kawasan Rungkut Madya terletak pada 7019’7”S dan 112048’0”E, dan berada pada ketinggian 6 m dari permukaan laut. Lingkup wilayah penelitan ini adalah Kawasan Rungkut Madya yang memiliki batas sebagai berikut:

- Sebelah Utara : Kelurahan Rungkut Tengah
- Sebelah Timur : Jalan Rungkut Madya
- Sebelah Selatan : Kelurahan Gunung Anyar
- Sebelah Barat : Kelurahan Rungkut Kidul




Gambar 4.1 Batasan Lokasi Studi
Sumber: http://petaperuntukan.cktr.web.id/index.php?paket=

Arahan kebijaksanaan pengembangan wilayah berdasarkan Rencana Tata Ruang Wilayah kota Surabaya tahun 2013 diantaranya sebagai berikut :

1. Penyebaran prasarana pendidikan dari tingkat dasar, menengah hingga pendidikan tinggi di masing-masing kecamatan.
2. Pengaturan kawasan perdagangan dilakukan melalui alokasi land use, sistem distribusi barang dan jasa, dan peningkatan infrastruktur kota.
3. Unit-unit dan ruang untuk jaringan jalan yang lebih leluasa akan dirancang guna mengembangkan lingkungan perkotaan. Jalan-jalan yang mendukung transportasi umum perkotaan harus direncanakan.
4. Pengembangan sistem utilitas telepon dan listrik akan mengikuti pada karakteristik kebutuhan di masing-masing kecamatan dan pembangunannya akan mengikuti pola pembangunan transportasi kota baik pada jalan arteri, kolektor maupun lokal.
5. Peran serta masyarakat dalam pemanfaatan, bantuan teknik dan pengelolaan dalam pemanfaatan ruang, dan kegiatan menjaga, memelihara dan meningkatkan kelestarian fungsi lingkungan.

Kebijaksanaan RDTRK Unit Pengembangan Rungkut, diantaranya meliputi arahan penggunaan lahan dan rencana prasarana perkotaan.

1. **Arahan Penggunaan Lahan.** Secara umum penggunaan lahan lebih di arahkan sebagai kawasan perumahan (terutama dibagian Timur kawasan rencana), disamping penggunaan lahan yang lain.
2. **Arahan Rencana Prasarana Perkotaan dan Utilitas Air Bersih.** Untuk memenuhi kebutuhan air bersih, sebagian besar penduduk yang ada di kawasan studi telah menggunakan jasa pelayanan PDAM, yang bersumber dari air sungai dan diolah di instasi Ngagel yang mempunyai kapasitas + 1.500 liter/detik.
3. **Listrik.** Jaringan listrik untuk melayani kawasan studi adalah jaringan Saluran Udara Tegangan Menengah dan Rendah (SUTM dan SUTR). Sedangkan sumber penyulangan dari gardu induk Rungkut.
4. **Telepon.** Sarana telepon pada saat ini dipasok oleh STO Rungkut, dengan jaringan primernya yang melalui jalanjalan utama.

5. **Pembuangan Air Hujan (Drainase).** Arahan perencanaan pembuangan air hujan (drainase) adalah sebagai berikut : - Saluran Wonorejo antara 20-30 meter. - Perlu adanya normalisasi Kali Rungkut menjadi 10 meter. - Saluran Kebon Agung yang akan dikonversi menjadi saluran drainase.
6. **Jaringan Jalan.** Rencana pengembangan jalan arteri primer seperti jalan lingkar luar (outerning road) mempunyai cukup penting dalam pengembangan struktur ruang di kawasan studi dan struktur jalan sekunder di UP. Rungkut. Rencana pengembangan jalan yang direncanakan di UP .Rungkut yang memberi akses bagi perkembangan kawasan adalah : jalan Arteri Sekunder, jalan Kolektor Sekunder, jalan Lokal Sekunder dan jalan Lingkungan.

## 4.2 Kondisi Wilayah Studi

Pada lahan perkotaan terbagi menjadi lahan terbangun dan lahan tak terbangun. Lahan terbangun terdiri dari perumahan, industri, perdagangan, jasa dan perkantoran. Sedangkan lahan tak terbangun terbagi menjadi lahan tak terbangun yang digunakan untuk aktivitas kota (kuburan, rekreasi, transportasi, ruang terbuka) dan lahan tak terbangun non aktivitas kota (pertanian, perkebunan, area perairan, produksi dan penambangan sumber daya alam). Berdasarkan pengertian terhadap penggunaan lahan diatas, maka dapat diketahui bahwa penggunaan lahan dikawasan Rungkut Madya terdiri dari:

- **Perumahan**

  Penggunaan lahan di wilayah penelitian didominasi rumah tempat tinggal. Jenis bangunan rumah dan apartemen di wilayah penelitian adalah permanen. Pada wilayah penelitian jenis rumah permanen itu berdiri secara legal karena tidak dibangun diatas kawasan lahan lindungi seperti bantaran sungai atau tanah irigasi
- **Fasilitas umum**

  Penggunaan lahan seperti fasilitas umum yang terdapat pada wilayah penelitian seperti kantor kelurahan, Balai RW5, SMP, SMA, masjid, sd, kampus, posko keamanan,universitas

- **Perdagangan dan jasa**

  Penggunaan lahan seperti perdagangan dan jasa pada wilayah penelitian berupa warung, toko, restoran, bengkel, bank, cafe.

Lokasi studi penelitian ini yaitu berada di Jalan Rungkut Madya Surabaya yang termasuk dalam kecamatan Rungkut kelurahan Rungkut Kidul. Pada jalan ini dapat dilihat pada peta peruntukan lahannya adalah sebagai koridor komersial atau perdagangan dan jasa. Panjang Jalan Rungkut Madya ini adalah 1,3 Km. Dalam sejarahnya dulu, sepanjang jalan ini tidak terlalu padat dengan bangungan yang berfungsi sebagai perdagangan dan jasa. Masih banyak bangunan yang berfungsi sebagai hunian. Namun, akibat dari pembangunan Ring Road pada daerah ini membuat Jalan Rungkut Madya ini menjadi jalan sekunder dengan tingkat kepadatan yang semakin tinggi.

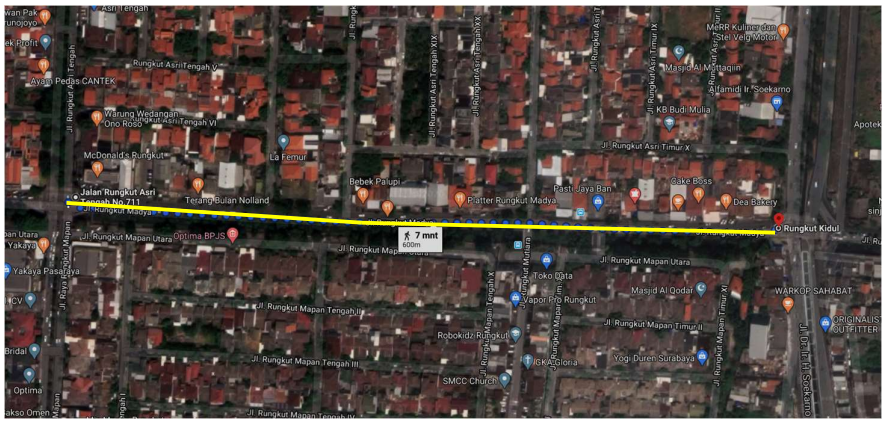
Gambar 4.2 Lokasi Studi Penelitian Jalan Rungkut Madya
Sumber: Google Earth, 2020

Bila dilihat dari sejarahnya pada kawasan ini, terdapat beberapa bangunan komersial yang menjadi landmark pada jalan ini. Landmark ini muncul bukan karena dirancang sebagaimana mestinya, namun landmark ini muncul akibat dari persepsi atau asumsi warga sekitar kawasan sebagai patokan bagi warga dari daerah lain yang merasa kesulitan mencari jalan Rungkut Madya ini. Landmark pada jalan ini adalah McDonald's di sisi barat, jalan MERR pada bagian tengah segmen yang menjadi pemisah antara segmen satu dan dua, dan UPN Veteran menjadi landmark pada sisi timur di segmen ini.

Gambar 4.3 Landmark Kawasan Rungkut Madya
Sumber: Dokumentasi Pribadi dan Google, 2020

### 4.3 Pembagian Segmen Lokasi Studi

Jalan Rungkut Madya ini memiliki panjang 1,3 Km. Oleh karena itu, pada penelitian ini akan dibagi menjadi 2 (dua) segmen agar memudahkan penelitian. Segmen pertama pada jalan ini adalah dimulai dari ujung barat yaitu pada bangunan McDonald's yang berada pada simpang empat di sisi barat Jalan Rungkut Madya sampai dengan simpang empat Jalan Ir. Soekarno atau MERR. Lalu untuk segmen kedua dimulai dari simpang empat Jalan Ir. Soekarno atau MERR sampai dengan sisi paling timur dari Jalan Rungkut Madya dengan Universitas Pembangunan Nasional Surabaya (UPN) sebagai landmarknya.




Gambar 4.4 Lokasi Studi Segmen Satu
Sumber: Google Maps, 2020

Gambar 4.5 Lokasi Studi Segmen Dua
Sumber: Google Maps, 2020

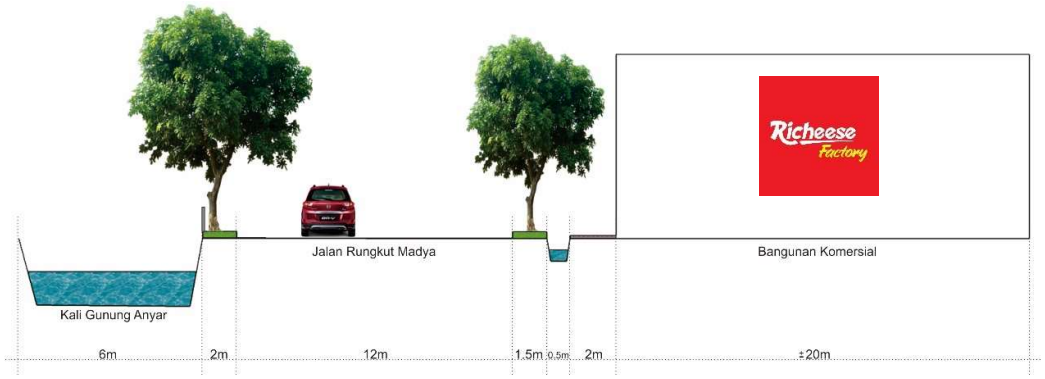
### 4.3.1 Analisis Eksisting Segmen Satu

Observasi yang dilakukan pada eksisting segmen satu ini adalah melihat permasalahan, informasi umum, melihat karakteristik dan mencari potensi yang dapat dikembangkan. Observasi ini dilakukan pada Jalan Rungkut Madya No. 57-59, Rungkut Kidul, Kec. Rungkut, Surabaya, atau lebih tepatnya pada bangunan komersial restoran cepat saji McDonald's Rungkut yang merupakan batas barat dari lokasi studi pada penelitian ini.

Gambar 4.6 Gambar Jalan Rungkut Madya Segmen Satu
Sumber: Dokumentasi Peneliti, 2020

Pada segmen satu ini, dapat dilihat bahwa jalan Rungkut Madya berbatasan langsung dengan kali Gunung Anyar yang merupakan bagian dari kecamatan Gunung Anyar. Jalan Rungkut Madya pada segmen satu ini memliki lebar jalan

sebesar 12 meter. Tidak terdapat pedestrian ways pada jalan ini. Drainase atau selokan yang ada tidak terawat dan berfungsi dengan baik, banyak selokan yang kering seperti tidak pernah ada aliran air yang mengalir. Batas atau garis sempadan bangunan juga tidak teratur pada koridor ini.




Gambar 4.7 Gambar Potongan Skematik Jalan Rungkut Madya Segmen Satu
Sumber: Dokumen Pribadi, 2020

Gambar diatas merupakan hasil observasi ke lapangan agar dengan memberikan gambaran skematik potongan jalan Rungkut Madya. Potongan ini digambar agar dapat menjadi acuan peneliti dalam menganalisa lebih lanjut terhadap faktor pada sasaran satu.

Dari hasil observasi yang telah dilakukan, Jalan Rungkut Madya segmen satu ini memiliki 29 (dua puluh sembilan) bangunan dengan fungsi yang berbeda-beda. Disimpulkan pada segmen satu ini memiliki 3 (tiga) fungsi yang berbeda yaitu hunian, perdagangan dan jasa dan lahan kosong. Dalam perdagangan barang ini termasuk *mini market*, restoran dan toko. Lalu untuk fungsi jasa terdapat bengkel, karaoke, dan tempat cuci kendaraan. Berikut ini adalah detail fungsi bangunan segmen satu:

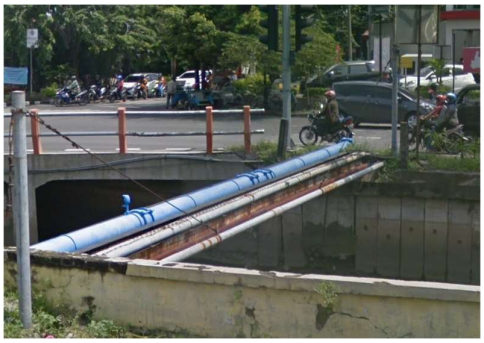
Tabel 4.1 Fungsi Bangunan Segmen Satu

| Jenis Fungsi Bangunan | Detail | Jumlah |
|---|---|---|
| Perdagangan dan Jasa | Restoran | 3 |
| | Toko | 9 |
| | Bengkel | 4 |
| | Karaoke | 1 |
| | Warung | 4 |
| Lahan Kosong | Parkir Truck | 1 |
| Hunian | Rumah Tinggal | 7 |

Sumber: Peneliti, 2020

Setelah melakukan observasi berdasarkan fungsi banguannya, tahap selanjutnya adalah melakukan analisis jalan Rungkut Madya segmen satu berdasarkan pada sub-faktornya yang sudah disintesa pada bab sebelumnya. Sarana yang terdapat di wilayah penelitian merupakan kategori lengkap dikarenakan di wilayah penelitian terdapat sarana keamanan, sarana pendidikan, sarana peribadatan, sarana olaharaga. Contoh seperti Balai pertemuan yang dipakai 1 atau 2 kali dalam sebulan untuk membahas permasalahan atau persiapan suatu kegiatan di wilayah penelitian. Berikut ini adalah analisanya:

Tabel 4.2 Analisis Eksisting Pada Segmen Satu

| Sub-Faktor | Dokumentasi Eksisting | Hasil Analisa Terhadap Kondisi Eksisting |
|---|---|---|
| Air Bersih |  | Air bersih pada segmen satu jalan Rungkut Madya ini berada pada simpang empat sisi barat dari jalan ini. Air bersih pada jalan ini disupply langsung oleh PDAM Kota Surabaya. Air bersih ini langsung didistribusikan ke bangunan yang ada di sepanjang jalan. |

| | | |
|---|---|---|
| Drainase | | Drainase pada Jalan Rungkut Madya segmen satu ini memang ada tetapi tidak berfungsi dengan baik pada beberapa bangunan. Ada beberapa drainase atau selokan yang tertimbun dengan tanah, rumput liar. Namun, pada bangunan tertentu, khususnya restoran besar, mereka menutup saluran dengan tetap memberikan penutup yang air dapat masuk. |
| Listrik | | Listrik pada segmen satu ini peletakan tiangnya sudah cukup baik karena tidak mengganggu pengguna jalan. Namun karena tidak ada pedestrian ways, tiang-tiang listrik ini berada pada trotoar yang ditanami tumbuhan atau rumput. |

| | | |
|---|---|---|
| Telekomunikasi | | Telekomunikasi sudah ada pada segmen satu ini, ada beberapa titik gardu di segmen satu ini. Namun, kabel-kabelnya yang tidak ditata dengan baik |
| Ring Road | | Ring Road pada segmen satu ini berada di akhir potongan segmen atau di tengah-tengah jalan Rungkut Madya. Ring road ini berperan sangat penting pada kawasan Rungkut. Karena menjadi akses penghubung dari Sidoarjo menuju Surabaya. |
| Bentuk dan Massa Bangunan | | Bentuk dan Massa Bangunnan pada segmen satu ini didominasi dengan ketinggian 2 lantai, namun pada terdapat juga ruko-ruko yang memiliki ketinggian 3 lantai. Tidak terdapat bangunan yang melebihi 3 lantai pada segmen satu ini. |

| | | |
|---|---|---|
| Sirkulasi dan Parkir | | Area parkir pada segmen satu memiliki jenis parkir *on street parking* dimana para pengendara memarkinkan kendaraan di pinggir jalan. Ada beberapa bangunan komersial yang memang menyediakan lahan parkir, tetapi tidak memenuhi standart. |
| Penanda | | Penanda pada segmen satu ini sudah tertata cukup rapi dan sudah komunikatif. Namun, penanda yang ada pada bangunan-bangunan banyak yang melebihi batas tapaknya, sehingga keluar sampai memakan jalan walaupun diatas tapi tetap membahayakan. |
| Pedestrian Ways | | Pedestrian Ways pada segmen satu ini adalah hal yang penting namun tidak ada. Pejalan kaki sangat susah bila berjalan ini jalan ini. |

| | | |
|---|---|---|
| Kegiatan Pendukung | | Activity Support pada segmen satumerupakan PKL yang memanfaatkan ruang mati atau pojokan gang yang diportal oleh perumahan. Activity Support tersebut memiliki intensitas tertinggi pada waktu siang hari yang dimanfaatkan pengendara untuk berkumpul istirahat. |

Sumber: Peneliti dan Google Maps, 2020

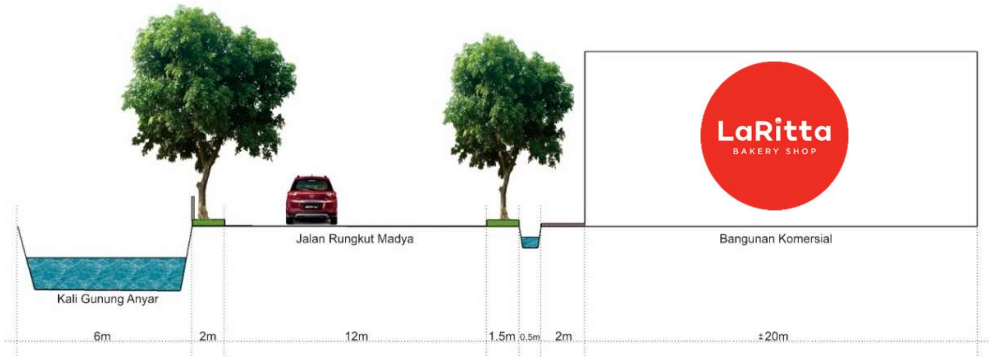
Kesimpulan dari hasil observasi Jalan Rungkut Madya pada segmen satu ini adalah masih banyak hal-hal yang harus diperhatikan agar perkembangan kawasan komersial pada jalan ini dapat berfungsi dengan baik. Dari hasil observasi terbuukti bahwa tidak ada *pedestrian ways* pada jalan ini. Padahal aktifitas pejalan kaki cukup banyak pada jalan ini. Selain itu, masalah selanjutnya adalah pada sub-faktor sirkulasi dan parkir. Dimana akibat darri beberapa bangunan perdagangan dan jasa yang tidak memperhatikan garis sempadannya, maka banyak para pengunjung yang memarkirkan kendaraannya di pinggir jalan atau ada bagian dari kendaraan yang masih menonjol ke jalan.

### 4.3.2 Analisis Eksisting Segmen Dua

Observasi yang dilakukan pada eksisting segmen dua ini sama dengan segmen satu yaitu, melihat permasalahan, informasi umum, melihat karakteristik dan mencari potensi yang dapat dikembangkan. Observasi ini dimulai pada Jalan Rungkut Madya No. 153, Rungkut Kidul, Kec. Rungkut, Surabaya, atau lebih tepatnya pada bangunan bekas pangkalan taksi Metro dimana saat ini bangunan tersebut terbengkalai dan merupakan batas barat dari lokasi studi pada penelitian ini, sampai dengan sisi timur dari jalan Rungkut Madya yaitu Jalan Rungkut Asri Timur atau depan Universitas Pembangunan Nasional (UPN) Surabaya.

Gambar 4.8 Gambar Jalan Rungkut Madya Segmen Dua
Sumber: Dokumentasi Peneliti, 2020

Pada segmen dua kali ini, jalan Rungkut Madya juga berbatasan langsung dengan kali Gunung Anyar yang merupakan bagian dari kecamatan Gunung Anyar di sisi bagian selatan. Jalan Rungkut Madya pada segmen dua ini juga memliki lebar jalan yang sama dengan segmen satu yaitu sebesar 12 meter. Sama-sama juga tidak terdapat pedestrian ways, namun drainase atau selokan yang ada lebih berfungsi dengan baik, hanya ada beberapa saja selokan yang kering. Batas atau garis sempadan bangunan juga tidak teratur pada koridor ini. Contoh yang cukup baik adalah yang masih berfungsi sebagai rumah tinggal.




Gambar 4.9 Gambar Potongan Skematik Jalan Rungkut Madya Segmen Satu
Sumber: Dokumen Pribadi, 2020

Gambar diatas ini merupakan hasil observasi ke lapangan dengan memberikan gambaran skematik potongan jalan Rungkut Madya pada segmen dua. Potongan ini digambar agar dapat menjadi acuan peneliti dalam menganalisa lebih lanjut terhadap faktor pada sasaran satu. Dari hasil observasi yang telah dilakukan, Jalan Rungkut Madya segmen satu ini memiliki 34 (tiga puluh empat) bangunan

dengan fungsi yang berbeda-beda. Disimpulkan pada segmen dua ini masih memiliki 11 (sebelas) bangunan yang berfungsi sebagai hunian. Berikut ini adalah detail fungsi bangunan segmen satu:

Tabel 4.3 Fungsi Bangunan Segmen Dua

| Jenis Fungsi Bangunan | Detail | Jumlah |
|---|---|---|
| Perdagangan dan Jasa | Restoran | 3 |
| | Toko | 5 |
| | Bengkel | 2 |
| | Karaoke | 1 |
| | Warung | 3 |
| | Cafe | 2 |
| | Hotel | 4 |
| | Mini Mart | 3 |
| Lahan Kosong | Bekas pangkalan taksi | 1 |
| Hunian | Rumah Tinggal | 11 |

Sumber: Peneliti, 2020

Setelah melakukan observasi berdasarkan fungsi banguannya, tahap selanjutnya adalah melakukan analisis jalan Rungkut Madya segmen satu berdasarkan pada sub-faktornya yang sudah disintesa pada bab sebelumnya. Berikut ini adalah analisanya:

Tabel 4.4 Analisis Eksisting Pada Segmen Dua

| Sub-Faktor | Dokumentasi Eksisting | Hasil Analisa Terhadap Kondisi Eksisting |
|---|---|---|
| Air Bersih | | Air bersih pada segmen dua jalan Rungkut Madya ini berada pada sisi barat dari jalan ini. Air bersih pada jalan ini disupply langsung oleh PDAM Kota Surabaya. Air bersih ini langsung didistribusikan ke bangunan yang ada di sepanjang jalan. |

| | | |
|---|---|---|
| Drainase | | Drainase pada Jalan Rungkut Madya segmen dua ini lebih berfungsi dengan baik daripada segmen satu. Ada beberapa drainase atau selokan yang tertimbun dengan tanah, rumput liar. Namun, pada bangunan tertentu, khususnya bengkel dan toko besar menutup saluran dengan tetap memberikan penutup yang air dapat masuk. |
| Listrik | | Listrik pada segmen dua ini peletakan tiangnya sudah cukup baik karena tidak mengganggu pengguna jalan. Namun karena tidak ada pedestrian ways, tiang-tiang listrik ini berada pada trotoar yang ditanami tumbuhan atau rumput. |
| Telekomunikasi | | Telekomunikasi sudah ada pada segmen satu ini, ada beberapa titik gardu di segmen satu ini. Namun, kabel-kabelnya yang tidak ditata dengan baik |

| | | |
|---|---|---|
| Ring Road | <br> | Ring Road pada segmen dua ini berada di awal potongan segmen atau di tengah-tengah jalan Rungkut Madya. Ring road ini berperan sangat penting pada kawasan Rungkut. Karena menjadi akses penghubung dari Sidoarjo menuju Surabaya. |
| Bentuk dan Massa Bangunan | <br> <br> | Bentuk dan Massa Bangunnan pada segmen dua ini didominasi dengan ketinggian 1 lantai, namun pada terdapat juga ruko-ruko yang memiliki ketinggian 3 lantai. |

| | | |
|---|---|---|
| Sirkulasi dan Parkir | | Area parkir pada segmen dua ini juga memiliki jenis parkir *on street parking* dimana para pengendara memarkinkan kendaraan di pinggir jalan. Ada satu jalan yang ditutup oleh penduduk dan dipaki sebagai lahan parkir bagi pengunjung toko. |
| Penanda | | Penanda pada segmen dua ini sudah tertata cukup rapi dan sudah komunikatif. Namun jumlahnya masih kurang dibanding dengan segmen satu. Ada beberapa bagian yang sebenarnya perlu dibuat penanda. |
| Pedestrian Ways | | Pedestrian Ways pada segmen dua ini adalah hal yang penting namun tidak ada. Pejalan kaki sangat susah bila berjalan ini jalan ini. |

| | | |
|---|---|---|
| Kegiatan Pendukung | <br> | Activity Support pada segmen dua merupakan PKL yang memanfaatkan ruang mati atau pojokan gang yang diportal oleh perumahan. Activity Support tersebut memiliki intensitas tertinggi pada waktu siang dan malam hari. |

Sumber: Peneliti dan Google Maps, 2020

Kesimpulan dari hasil observasi Jalan Rungkut Madya pada segmen dua ini hampir sama dengan segmen satu yaitu tidak ada *pedestrian ways* pada jalan ini. Pada sub-faktor sirkulasi dan parkie, dimana akibat dari beberapa bangunan perdagangan dan jasa yang tidak memperhatikan garis sempadannya, terutama pada bagian timur yaitu pada pojok gang yang diportal oleh warga yang menjadi lahan parkir para pengunjung.

### 4.4 Analisis Faktor Berdasarkan Data Kuesioner

Pada sub-bab ini merupakan analisis lapangan dengan menggunakan taktik kuesioner tertutup dengan jumlah yang sudah terkumpul adalah 100 responden yang diberikan kepada kategori responden yang tinggal atau pernah meleweati atau berjualan di Jalan Rungkut Madya Surabaya. Langkah selanjutnya setelah menganalisa berdasrkan data respondennya, sub-bab ini membahas tentang analisis faktor dengan menguji validitasm reliabilitas dan mengidentifikasi faktor baru dari beberapa faktor yang sudah ada. Pada tahap ini akan menghasilkan faktor baru dengan melihat faktor yang tertinggi hingga yang terendah sesuai dengan hasil kuesioner di lapangan. Kode pada setiap variabel berasal dari urutan nomor kuesioner yang telah disebarkan kepada responden. Berikut ini adakah penamaan atau pengkodean faktor dari hasili analisa data dengan menggunakan SPSS.

Tabel 4.5 Kode Sub-variabel

| No. | Nama Variabel | Kode Variabel |
|---|---|---|
| **Perubahan Fungsi Kawasan Hunian Menjadi Komersial** | | |
| **1.** | Variabel Air Bersih | **V1.1** |
| **2.** | Variabel Drainase | **V1.2** |
| **3.** | Variabel Listrik | **V13** |
| **4.** | Variabel Telekomunikasi | **V14** |
| **5.** | Variabel Ring Road | **V1.5** |
| **Kriteria Perancangan Kawasan Komersial** | | |
| **6.** | Variabel Bentuk dan Massa Bangunan | **V2.1** |
| **7.** | Variabel Sirkulasi dan Parkir | **V2.2** |
| **8.** | Variabel Penanda | **V2.3** |
| **9.** | Variabel *Pedestrian Ways* | **V2.4** |
| **10.** | Variabel *Activity Support* | **V2.5** |

Sumber: Hasil Analisis, 2020

### 4.4.1 Data Responden

Disini akan membahas tentang demografi responden yang mencakup masyarakat keseluruhan berdasarkan kategori responden yang sudah dijelaskan pada bab tiga, yaitu pengunjung, pemilik atau penyewa lahan, dan penghuni di kawasan tersebut. Data yang sudah terkumpul dari 100 responden itu kemudian dianalisa menggunakan aplikasi SPSS agar mengetahui faktor-faktor apa saja yang paling berpengaruh pada penelitian ini.

Berdasarkan hasil dari pengumpulan data dapat terdeteksi bahwa dari hasil kusioner dengan jumlah 100 responden, dengan jumlah pria sebanyak 57 orang dengan persentasi 56,4% dan jumlah wanita sebanyak 44 orang dengan persentasi 43,6% dari hasil data tersebut dapat diketahui bahwa pengguna jalan dengan kendaraan tersebut didominasi oleh pria.

Data berikut merupakan data hasil kuisioner berdasarkan peran responden pada lokasi yang sudah di masukkan kedalam aplikasi SPSS. Berdasarkan hasil data tersebut dapat terdeteksi bahwa dari hasil kusioner dengan jumlah 100 responden, dengan jumlah pemilik atau penyewa lahan adalah sebanyak 16 orang dengan persentasi 15,8%, jumlah penghuni perumahan sebanyak 42 orang dengan

persentasi 41,6%, jumlah pengunjung adalah sebanyak 43 orang dengan persentasi 42,6%. Maka, dari hasil data tersebut dapat diketahui bahwa pengguna jalan dengan kendaraan tersebut didominasi oleh pengunjung.

Responden yang memilih pemilik atau penyewa lahan dikategorikan kembali berdasarkan jenis usaha dan lama usaha responden di lokasi tersebut. Berdasarkan hasil data tersebut, jenis usaha yang paling banyak dari responden adalah warung sebanyak 8 orang. Berikutnya, data hasil kuisioner berdasarkan lama waktu responden berada di lokasi berdasarkan peran penghuni perumahan dan pengunjung lokasi tersebut yang sudah di masukkan kedalam aplikasi SPSS.

Berdasarkan hasil data diatas, lama waktu responden di lokasi ini yang berkunjung kurang dari satu hari adalah sebanyak 9 orang, yang berkunjung dibawah satu minggu dan diatas satu hari sebanyak 10 orang, yang berkunjung dibawah satu tahun dan diatas satu minggu sebanyak 5 orang, yang berkunjung diatas satu tahun dan dibawah sepuluh tahun adalah sebanyak 21 orang. Sedangkan yang paling banyak adalah diatas 10 tahun dimana itu merupakan responden dengan peran penghuni perumahan sebanyak 40 orang dan dengan persentasi 39,6%.

### 4.4.2 Uji Validitas

Validitas adalah tingkat keahlian alat ukur yang digunakan. Instrument dapat dikatakan valid dengan bila menujukkan alat ukur yang digunakan untuk mendapatkan data yang valid menurut Sugiyono (2008). Korelasi *Product Moment Person* adalah taktik uji yang digunakan pada uji validitas ini. Hasil r hitung pada masing-masing variabel akan dibandingkan dengan nilai r tabel dengan taraf 5% jika r hitung lebih dari r tabel, maka variabel tersebut dinyatakan benar atau valid dan bisa melanjutkan ke tahap uji selanjutnya. Berikut adalah hasil uji validitasnya:

Tabel 4.6 Data Uji Validitas

| Variabel | R-Hitung | R-tabel (n:100, a:5%) | Keterangan | Hasil |
|---|---|---|---|---|
| V1.1 | 0,542 | 0,195 | R-Hitung > R-tabel | **VALID** |
| V1.2 | 0,406 | 0,195 | R-Hitung > R-tabel | **VALID** |
| V1.3 | 0,422 | 0,195 | R-Hitung > R-tabel | **VALID** |
| V1.4 | 0,390 | 0,195 | R-Hitung > R-tabel | **VALID** |
| V1.5 | 0,369 | 0,195 | R-Hitung > R-tabel | **VALID** |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| V2.1 | 0,672 | 0,195 | R-Hitung > R-tabel | **VALID** |
| V2.2 | 0,487 | 0,195 | R-Hitung > R-tabel | **VALID** |
| V2.3 | 0,601 | 0,195 | R-Hitung > R-tabel | **VALID** |
| V2.4 | 0,418 | 0,195 | R-Hitung > R-tabel | **VALID** |
| V2.5 | 0,465 | 0,195 | R-Hitung > R-tabel | **VALID** |

Sumber: Hasil Pengolahan Data, 2020

Berdasarkan pada tabel 4.13 diatas dapat diketahui bahwa semua sub-variabel pada kuesioner ini dinyatakan valid. Hal ini dikarenakan semua nilai pada r-hitung lebih besar dari nilai r-tabel yaitu 0,195. Dengan hasil yang valid maka data ini dapat lanjut ke tahap berikutnya.

### 4.4.3 Uji Reliabilitas

Pada tahap ini akan melakukan uji reliabilitas yang berguna untuk menetapkan apakah kuisioner dapat digunakan lebih dari satu kali, dengan data responden yang sama akan menghasilkan data yang konsisten. Uji reliabilitas melihat nilai *Cronbach's alpha (a)* sebesar 0,6 jika nilai *Cronbach's alpha (a)* melebihi atau sama dengan 0,6 maka pernyataan-pernyataan konsisten dan relevan terhadap variabelnya. Berikut tabel uji reabilitasnya:

Tabel 4.7 Hasil Uji Reliabilitas

| Variabel | Nilai *Cronbach's alpha (a)* | Jumlah Item | Keterangan |
|---|---|---|---|
| Faktor Perubahan Fungsi Kawasan | 0,607 | 5 | **RELIABEL** |
| Kriteria Perancangan Kawasan | 0,607 | 5 | **RELIABEL** |

Sumber: Hasil Pengolahan Data, 2020

Pada tabel tersebut variabel penelitian di uji pada masing-masing kelompok variabel. Penelitian ini menggunakan dua variabel utama dengan 5 sub-variabel pada tiap variabel utamanya. Maka pengujian dilakukan pada masing-masing kelompok variabel tersebut, dengan hasil uji reliabel bahwa setiap kelompok variabel menujukkan angka diatas 0,6 yang merupakan batas nilai. Sehingga semua variabel dapat digunakan untuk analisis pada tahap selanjutnya.

### 4.4.4 Uji KMO dan *Bartlett's Tes*

Tahap ini adalah menentukan besaran nilai *Kaiser-Mayer-Olkin (KMO) Measure of Sampling adequancy.* Besaran nilai KMO digunakan untuk mengukur

kecukupan sampel dengan cara membandingkan dengan koefisien korelasi yang diamati dengan koefisien korelasi parsialnya. Berikut merupakan hasil Analisa data;

Tabel 4.8 Data Uji Analisis KMO dan *Barlett's Tes*

| KMO and Bartlett's Test | | |
|---|---|---|
| **Kaiser-Meyer-Olkin Measure of Sampling Adequacy.** | | .651 |
| **Bartlett's Test of Sphericity** | **Approx. Chi-Square** | 153.418 |
| | **df** | 45 |
| | **Sig.** | .000 |

Sumber: Hasil Pengolahan Data, 2020

Dari hasil tersebut nilai KMO-MSA yang didapatkan adalah sebesar 0,651, angka tersebut berada pada diatas nilai ambang batas yaitu 0,5. Sedangkan signifikansinya sebesar 0,000 yang menjelaskan bahwa faktor pembentuk variabel ini sudah baik dan dapat dilanjutkan pada tahap selanjutnya.

### 4.4.5 Uji Anti-Image Matrices

Pada tahap ini melihat hasil data dengan tanda "…[a] " yang menandakan besaran MSA (*Measure of Sampling Adequacy*) pada sebuah variabel. Berikut ini adalah hasil analisanya;

Tabel 4.9 Data Hasil Analisis A*nti-Image Matrics*

| Variabel | Nilai Anti Image Corelation | Hasil |
|---|---|---|
| V1.1 | .719[a] | ✓ |
| V1.2 | .734[a] | ✓ |
| V1.3 | .648[a] | ✓ |
| V1.4 | .674[a] | ✓ |
| V1.5 | .658[a] | ✓ |
| V2.1 | .616[a] | ✓ |
| V2.2 | .657[a] | ✓ |
| V2.3 | .650[a] | ✓ |
| V2.4 | .566[a] | ✓ |
| V2.5 | .602[a] | ✓ |

Sumber: Hasil Pengolahan Data, 2020

Setelah melakukan tahap uji Anti-Matrics semua angka MSA telah memenuhi syarat dan memenuhi batas 0,5. Dengan demikian seluruh variabel tersebut dapat lanjut ke tahap selanjutnya.

### 4.4.6 Hasil Analisis *Communalities*

Pada tahap ini adalah melakukan analisis faktor atau *factoring* yaitu menurukan satu faktor atau lebih dari variabel – variabel yang telah lolos uji variabel sebelumnya. Sebelum memasuki analisis faktor esploration, dilakukan dulu ekstraksi *Communalities.* Metode yang digunakan pada penelitian ini adalah PCA (*Principal Component Analysis*) dengan ketentuan bahwa semakin besar nilai *Communalities* sebuah variabel, berarti semakin erat hubungannya dengan faktor yang terbentuk. *Communalities* merupakan nilai yang menunjukkan seberapa besar kontribusi variabel tersebut terhadap faktor yang telah terbentuk. Berikut data hasil *Communalities*;

Tabel 4.10 Data Hasil Analisis *Communalities*

| **Communalities** | | | |
|---|---|---|---|
| **Kode Sub-variabel** | **Nama Variabel** | **Initial** | **Extraction** |
| V1.1 | Variabel Air Bersih | 1.000 | .550 |
| V1.2 | Variabel Drainase | 1.000 | .575 |
| V1.3 | Variabel Listrik | 1.000 | .580 |
| V1.4 | Variabel Telekomunikasi | 1.000 | .461 |
| V1.5 | Variabel Ring Road | 1.000 | .563 |
| V2.1 | Variabel Bentuk dan Massa Bangunan | 1.000 | .763 |
| V2.2 | Variabel Sirkulasi dan Parkir | 1.000 | .677 |
| V2.3 | Variabel Penanda | 1.000 | .666 |
| V2.4 | Variabel *Pedestrian Ways* | 1.000 | .845 |
| V2.5 | Variabel *Activity Support* | 1.000 | .693 |

Sumber: Hasil Pengolahan Data, 2020

Pada tabel tersebut dapat dilihat bahwa nilai dari V2.4 dengan nama variabel pedestrian ways memiliki nilai pada variabel tersebut menunjukkan angka 0,845

sehingga sekitar 84,5% variabel tersebut dapat dijelaskan atau mudah dipahami oleh responden.

### 4.4.7 Total Variance Explained

Pada tahap ini jumlah faktor yang terbentuk dapat diketahui *Total Variance Expalined* dengan melihat kolom *Initial Eigenvalues.* Pada tabel tersebut jumlah faktor yang terbentuk adalah 10 faktor Bersama. Berikut data hasil uji *Total Variance Expalined* dapat dilihat;

Tabel 4.11 Data Hasil Analisis Total Variance Explained

| **Total Variance Explained** | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Component | Initial Eigenvalues | | | Extraction Sums of Squared Loadings | | |
| | Total | % of Variance | Cumulative % | Total | % of Variance | Cumulative % |
| 1 | 2.424 | 24.240 | 24.240 | 2.424 | 24.240 | 24.240 |
| 2 | 1.769 | 17.689 | 41.929 | 1.769 | 17.689 | 41.929 |
| 3 | 1.156 | 11.563 | 53.492 | 1.156 | 11.563 | 53.492 |
| 4 | 1.024 | 10.237 | 63.729 | 1.024 | 10.237 | 63.729 |
| 5 | .839 | 8.389 | 72.117 | | | |
| 6 | .712 | 7.116 | 79.234 | | | |
| 7 | .631 | 6.313 | 85.547 | | | |
| 8 | .604 | 6.045 | 91.591 | | | |
| 9 | .468 | 4.683 | 96.275 | | | |
| 10 | .373 | 3.725 | 100.000 | | | |

Sumber: Hasil Pengolahan Data, 2020

Dari hasil data tersebut terbentuk sebanyak 4 faktor. Faktor-faktor tersebut terbentuk karena memiliki nilai *Initial Eigvalues* lebih dari 1,00. Angka *Eigenvalues* dibawah 1 tidak dapat digunakan dalam menghitung jumlah faktor yang terbentuk. Dengan persentase kumulatif sebesar 63,724 dari angka tersebut akan menjelaskan 63,724% dari variabilitas kesemua variabel asli tersebut.

Proses penentuan variabel tersebut termasuk kedalam kelompok faktor yang mana yang akan ditentukan melalui besarnya nilai korelasi pada setiap baris. Apabila dalam suatu variabel memiliki nilai korelasi yang hampir sama, maka perlu dilakukan langkah rotasi faktor pada analisis selanjutnya agar setiap variabel tidak memiliki nilai hampir sama.

### 4.4.8 Hasil Analisis Rolated Component Matrix

Pada tahap ini hasil *Component Matrix* pada hasil kuisioner penelitian dapat diperhatikan melalui komponen faktornya, jika nilainya >0,5 maka sub-variabel tersebut merupakan anggota faktor yang terbentuk. Setelah 4 faktor yang terbentuk secara optimal maka dapat dipilih pada *Component Matrix* yang menunjukkan distribusi dari 10 variabel yang tersisa pada 4 faktor yang terbentuk.

Selanjutnya, dilakukan pengulangan analisis faktor dengan merotasi faktor dengan metode *varimax,* maka didapatkan hasil yang ditunjukkan pada tabel rotasi faktor, tujuannya adalah untuk mempelajari variabel yang masuk kedalam faktor tertentu berdasarkan nilai yang terbesar. Jika pada tabel *Component matrix* hasil dari rotasi memperlihatkan distribusi variabel yang sama, maka pada hasil tabel rotasi faktor terlihat bahwa angka faktor loading yang besar akan semakin diperbesar dan begitu juga sebaliknya.

Tabel 4.12 Data Hasil Analisis Rolated Component Matrix

| **Rolated Component Matrix[a]** | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | **Component** | | | |
| | **1** | **2** | **3** | **4** |
| **Variabel Air Bersih** | .648 | .337 | .023 | -.127 |
| **Variabel Drainase** | .570 | .288 | -.398 | -.089 |
| **Variabel Listrik** | .742 | -.047 | .001 | .166 |
| **Variabel Telekomunikasi** | .667 | -.050 | .106 | .041 |
| **Variabel Ring Road** | .508 | -.195 | .413 | .310 |
| **Variabel Bentuk dan Massa Bangunan** | .075 | .863 | .076 | .081 |
| **Variabel Sirkulasi dan Parkir** | .095 | .177 | .793 | .087 |
| **Variabel Penanda** | .029 | .799 | .105 | .129 |
| **Variabel *Pedestrian Ways*** | .056 | .249 | .081 | .879 |
| **Variabel *Activity Support*** | -.094 | .450 | .545 | -.429 |

Sumber: Hasil Pengolahan Data, 2020

Tetapi pada hasil data *rotated component matrix* menunjukkan bahwa terdapat nilai komponen faktor yang >0,5 dan ada pula yang memiliki nilai <0,5

didalam sub-variabel hal ini menunjukkan bahwa data tersebut tidak dapat dirotasi lagi sehingga data di interpretasi apa adanya seperti pada hasil analisis sebelumnya.

Berikut merupakan hasil dari pengelompokkan faktor pada tahap sebelumnya, nilai terbesar pada sub-variabel menunjukkan bahwa sub-variabel masuk ke dalam kelompok kolomnya:

Tabel 4.13 Hasil Analisa Pengelompokan Faktor

| No. | Kode Variabel | Faktor | Nama Sub-Variabel | Nama Faktor |
|---|---|---|---|---|
| 1 | V1.3 | 1 | **Variabel Listrik** | Faktor Penyediaan Utilitas |
| 2 | V1.4 | | **Variabel Telekomunikasi** | |
| 3 | V1.1 | | **Variabel Air Bersih** | |
| 4 | V1.2 | | **Variabel Drainase** | |
| 5 | V1.5 | | **Variabel Ring Road** | |
| 6 | V2.1 | 2 | **Variabel Bentuk dan Massa Bangunan** | Faktor Visual |
| 7 | V2.3 | | **Variabel Penanda** | |
| 8 | V2.2 | 3 | **Variabel Sirkulasi dan Parkir** | Faktor Penunjang |
| 9 | V2.5 | | **Variabel *Activity Support*** | |
| 10 | V2.4 | 4 | **Variabel *Pedestrian Ways*** | Faktor *Streetscape* |

Sumber: Hasil Pengolahan Data, 2020

Hasil dari tabel diatas dapat disimpulkan bahwa 10 variabel yang ada dapat dikelompokkan menjadi 4 variabel baru, pengelompokan variabel tersebut terbentuk karena adanya persamaan karakteristik data yang identik antara variabel satu dengan variabel lainnya.

### 4.5 Hasil Analisis Faktor

Dari penjabaran analisa faktor diatas, mulai dari analisis uji validitas, analisis uji reliabilitas, analisis uji KMO, analisis uji anti-image sampai dengan analisis Rolated Component Matrix, berhasil mengeluarkan 4 (empat) pengelompokan faktor baru. Yaitu, Faktor Perubahan Fungsi Kawasan, Faktor Visual, Faktor Penunjang dan Faktor Streetscape.

Faktor pertama adalah yang paling besar nilainya menurut hasil analisa data kuesioner dengan menggunakan aplikasi SPSS. Faktor perubahan fungsi kawasan ini jika dikorelasikan dengan teori yang ada di bab dua tentang faktor-faktor penyebab terjadinya perubahan fungsi kawasan hunian menjadi komersial menurut Syahrir (2010), faktor pertama ini benar cocok dengan teorinya. Dari penjelasan pada teori mengenai perubahan fungsi kawasan, utilitas dan aksesbilitas merupakan

faktor penyebab terjadinya perubahan fungsi kawasan. Lalu pada kenyataanya di lapangan setelah menyebar kuesioner ke responden, memang benar adanya bahwa sub-faktor yang ada pada dua faktor utama diatas adalah merupakan faktor yang paling besar dikategorikan sebagai faktor pertama yaitu Faktor Perubahan Fungsi Kawasan.

Tabel 4.14 Pengelompokan Faktor Pertama

| Kode Variabel | Faktor | Nama Sub-Variabel | Nama Faktor |
|---|---|---|---|
| V1.3 | 1 | **Variabel Jaringan Listrik** | Faktor Penyediaan Utilitas |
| V1.4 | | **Variabel Telekomunikasi** | |
| V1.1 | | **Variabel Air Bersih** | |
| V1.2 | | **Variabel Drainase** | |
| V1.5 | | **Variabel Ring Road** | |

Sumber: Hasil Pengolahan Data, 2020

Faktor kedua dari hasil analisa data kuesioner kepada responden adalah Faktor Visual. Faktor ini adalah faktor baru yang muncul dari penglompokan sub-variabel bentuk dan massa bangunan dan variabel penanda. Walaupun kedua variabel ini termasuk dalam faktor *streetscape*, tetapi faktor ini difokuskan lagi yaitu menjadi faktor visual tersebut. Alasan mengapa dinamakan faktor visual adalah karena kedua variabel tersebut merupakan bagian dari faktor streetscape yang dapat dilihat langsung oleh responden. Dimana variabel bentuk dan massa bangunan adalah skyline, sedangkan variabel penanda adalah rambu-rambu lalu lintas dan juga papan iklan yang menandai identitas suatu bangunan.

Tabel 4.15 Pengelompokan Faktor Kedua

| Kode Variabel | Faktor | Nama Sub-Variabel | Nama Faktor |
|---|---|---|---|
| V2.1 | 2 | **Variabel Bentuk dan Massa Bangunan** | Faktor Visual |
| V2.3 | | **Variabel Penanda** | |

Sumber: Hasil Pengolahan Data, 2020

Faktor ketiga dari hasil analisa data kuesioner kepada responden adalah Faktor Penunjang. Faktor ini tidak signifikan pada perubahan fungsi kawasan berdasarkan pada nilai dari hasil analisa datanya. Faktor ini akan menjadi kriteria perancangan kawasan komersial. Faktor Penunjang ini terdiri dari dua sub-variabel

yaitu variabel sirkulasi dan parkir dan variabel activity support. Dimana kedua sub-variabel ini merupakan bagian dari faktor utama streetscape.

Tabel 4.16 Pengelompokan Faktor Ketiga

| Kode Variabel | Faktor | Nama Sub-Variabel | Nama Faktor |
|---|---|---|---|
| V2.2 | 3 | **Variabel Sirkulasi dan Parkir** | Faktor Penunjang |
| V2.5 | | **Variabel *Activity Support*** | |

Sumber: Hasil Pengolahan Data, 2020

Faktor keempat dari hasil analisa data kuesioner kepada responden adalah Faktor Streetscape. Faktor ini adalah faktor baru yang muncul dari penglompokan sub-variabel *pedestrian ways*. Walaupun variabel ini menjadi faktor yang terakhir dari penilaian responden, tetapi faktor ini akan menjadi kriteria perancangan kawasan komersial yang merupakan bagian dari sasaran kedua.

Tabel 4.17 Pengelompokan Faktor Keempat

| Kode Variabel | Faktor | Nama Sub-Variabel | Nama Faktor |
|---|---|---|---|
| V2.4 | 4 | **Variabel *Pedestrian Ways*** | Faktor *Streetscape* |

Sumber: Hasil Pengolahan Data, 2020

Dari penjabaran penglompokan 4 faktor diatas, maka dapat disimpulkan bahwa faktor pertama yaitu Faktor Perubahan Fungsi Kawasan merupakan jawaban dari sasaran pertama mengenai faktor-faktor yang menyebabkan perubahan fungsi kawasan hunian menjadi kawasan komersial. Pada sasaran kedua yaitu kriteria perancangan kawasan komersial dengan pendekatan urban catalyst, terbagi menjadi dua faktor utama yaitu elemen pembentuk kota dan streetscape dan kriteria perancangan urban catalyst. Faktor kedua, ketiga dan keempat dari hasil analisa diatas merupakan jawaban dari sasaran kedua yang termasuk dalam faktor utama elemen pembentuk kota dan streetscape.

## 4.6 Analisis Kriteria Perancangan Kawasan Dengan Pendekatan Urban Catalyst

Sub-bab ini merupakan hasil analisis kualitiatif. Pada tahap ini menggunakan tahapan analisis menurut Miles et al. (1994) yaitu; pengumpulan data, reduksi dan pengkodean data, kemudian dilanjutkan dengan penyajian data serta tahap akhir adalah kesimpulan data. Hasil dari analisis kualitatif ini adalah untuk menjawab tujuan penelitian yang kedua yaitu; Merumuskan kriteria perancangan kawasan yang mengalami perubahan fungsi hunian menjadi kawasan komersial dengan teori *Urban Catalyst*.

Sasaran dua memiliki dua faktor utama, yang pertama sudah dibahas dengan taktik kuesioner, lalu ini adalah faktor utama yang kedua dianalisis dengan menggunakan taktik pengumpulan data wawancara. Wawancara yang dilakukan adalah pada pemilik bangunan komersil yang ada di lokasi studi, lalu pada pemillik bangunan hunian yang ada di lokasi tersebut yang dapat diwakilkan oleh ketua RW atau RT, dan yang terakhir pada para ahli dan profesional. Berikut ini adalah tabel pengkodean dan resuksi data wawancara;

Tabel 4.18 Pengkodean dan Reduksi Data

| Kode | Nama | Peran di Lokasi | Topik Wawancara |
|---|---|---|---|
| NS1 | Sarjono | Ketua RT, di salah satu Kec. Rungkut, Kel. Rungkut Kidul | Karakteristik *Urban Catalyst* |
| NS2 | Eddy Tarwoto | Pemilik usaha toko | |
| NS3 | Drs. Lubis Harjanto W. | Ketua RW di salah satu Kec. Rungkut, Kel. Rungkut Kidul | |
| NSA | Bintang Putra | Director of Habitat Studies dan BP Design & Architecture | |

Sumber: Hasil olah data, 2020

### 4.6.1 Penyajian Data

Berikut ini merupakan tahapan penyajian data dari hasil pengumpulan data wawancara pada 3 (tiga) narasumber mengenai karakteristik urban catalyst;

Tabel 4.19 Penyajian Data Narasumber satu sampai tiga

| Kode | Peran | Hasil Wawancara Karakteristik Urban Catalyst | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | **Pengenalan Elemen Baru** | **Pemulihan Elemen Kawasan** | **Reaksi Pada Sekitar** | **Strategis** | **Tidak menghilangkan Eksisting** |
| NS1 | Ketua RT Kec. Rungkut, Kel. Rungkut Kidul | Fasilitas yang harus diutamakan tempat parkir, karena kebanyakan para pemilik lahan memanfaatkan bahu jalan. | - | Lahan parkir dan sentra kuliner | Mudah untuk menjaring konsumen karena banyak permukiman | Tidak hanya mengutamakan nilai komersial yang berdampak kemacetan dan pencemaran lingkungan |
| NS2 | Pemilik usaha toko | fasilitas yang mendukung aktivitas komersial | kawasan yang mengalami perubahan cepat akibat adanya jalan MERR | Dengan penanda kawasan masuk dan keluar kota sby dr akses timur | menjadikan pemanfaatan bagi masyarakat sebagai penyedia barang dan jasa di sepanjang koridor tersebut. | Image yg kuat tentang nama rungkut hanya dari segi nama rungkut industri |
| NS3 | Ketua RW Kec. Rungkut, Kel. Rungkut Kidul | pengelompokan tempat seperti pujasera untuk berjualan | fungsi permukiman yang berubah menjadi komersial | lahan kosong dari area perumahan dijadikan pujasera dan area parkir | kawasan komersial terbentuk karena adanya jalan merr | Permukimannya karena merupakan fungsi yang pertama |

Sumber: Hasil olah data, 2020

Berdasarkan pada tabel hasil wawancara diatas para narasumber memiliki jawaban yang berbeda-beda dan cukup variatif. Menurut Lakmali (2018) untuk pengembangan yang lebih baik, partisipasi publik atau pengguna juga diperlukan. Maka dari itu, jawaban atau masukan dari narasumber ini adalah dasar untuk membuat suatu kriteria khusus. Narasumber pertama (NS1) yang dimana pada kawasan ini berperan sebagai ketua RT 09 RW 10 kecamatan Rungkut. Dari pertanyaan yang telah diajukan, narasumber pertama ini memberikan jawaban yang sesuai dengan peran beliau sebgai ketua RT. Narasaumber pertama ini mengatakan bahwa kawasan ini bisa disebut sebagai kawasan komersial karena banyaknya penghuni atau pemilik disekitar yang mulai memanfaatkan lahan mereka untuk usaha, terutama yang tepat berada dipinggir atau sepanjang jalan utama. Narasumber pertama juga mengatakan mengenai pengenalan elemen baru, tempat parkir adalah hal atau fasilitas yang harus diutamakan. Banyak pemilik lahan menurut narasumber pertama ini tidak memperdulikan parkirnya, banyak para pengunjung yang memanfaatkan bahu jalan sebagai lahan parkir. Secara spesifik, menurut narasumber pertama tidak ada keunikan pada eksisting kawasan ini. Hanya saja menurut beliau perlu dijaga keseimbangan ekosistem nya. Tidak hanya mengutamakan nilai komersial yang bisa mengakibatkan kemacetan, menjaga lingkungan juga merupakan hal yang penting agar tidak mengganggu kesehatan dan kelesatarian sekitar. Karena menurut Wardhana (1995), hal-hal negatif pada suatu kawasan merupakan salah satu akibat dampak dari pencemaran lingkungan.

Pada narasumber yang kedua (NS2), narasumber ini berperan sebagai pemilik usaha toko yang berada di koridor jalan Rungkut Madya. Beliau mengungkapkan beberapa jawaban yang sesuai dengan perannya sebagai pemilik usaha. Narasumber kedua ini mengatakan bahwa kawasan ini sudah bisa disebut kawasan komerisal karena adanya kampus menjadi salah satu penggerak perekonomian di kawasan ini. Dengan adanya bangunan dengan fungsi-fungsi penting seperti kampus, menjadikan pemanfaatan bagi masyarakat seperti narasumber kedua ini sebagai penyedia barang dan jasa di koridor ini. Elemen baru yang perlu ada pada kawasan ini menurut narasumber kedua adalah perlu adaya fasilitas yang mendukung kegiatan komersial. Selain itu juga, beliau mengatakan

perlu sesuatu yang dapat menjaga tetap tertib dan tidak merugikan pihak lain. Menurut Sternberg (2002), *signage* atau penanda adalah salah satu elemen yang dapat digunakan pada suatu koridor agar para pengguna tetap tertib dan tidak merugikan pihak lain. Menuru narasumber kedua ini, jalan MERR adalah faktor utama yang dapat memulihkan kawasan ini menjadi lebih positif dari segi ekonomi. Selain itu juga, menurut narasumber kawasan ini cukup strategis dilihat dari adanya ring road MERR membuat masyarakat mudah menjangkau kawasan ini.

Narasumber ketiga (NS3) ini berperan sebagai ketua RW 09 pada kecamatan rungkut, atau yang biasa disebut masyarakat sekitar sebagai komplek perumahan RK 4. Narasaumber ketiga ini berpendapat mengenai pengenalan elemen baru yaitu menambahkan pujasera pada koridor ini. Tetapi beliau juga berpendapat bahwa fungsi permukiman pada koridor ini sudah berubah menjadi perdagangan. Narasumber ketiga ini berpendapat bahwa lahan kosong yang ada di jalan ini, atau lebih tepatnya pada simpang empat MERR dapat dijadikan sebagai pujasera dan lahan parkir bagi pengunjung koridor ini. Sama seperti narasumber kedua, narasumber ketiga juga mengatakan bahwa kawasan ini berubah fungsinya akibat dari adanya jalan MERR, dan juga kawasan ini sekarang menjadi lebih hidup dari beberapa tahun yang lalu. Beliau memberikan saran agar lebih melihat dan memperhatikan perumahan yang ada dibalik jalan ini, karena melihat bahwa fungsi awalnya adalah sebagi permukiman warga.

Setelah melakukan wawancara terhadap ketiga narasumber diatas, penelitian dilanjutkan dengan mewawancarai satu tokoh atau profesional atau ahli dalam bidangnya, dalam hal ini arsitektur atau perancangan kota. Narasumber ahli ini juga bertempat tinggal satu kawasan dengan lokasi studi, dan juga memiliki usaha dibidang arsitektur dan perancangan kota. Berikut ini adalah penyajian data dengan narasaumber ahli (NSA);

Tabel 4.20 Penyajian Data Narasumber Ahli

| Kode | Peran | Hasil Wawancara Karakteristik Urban Catalyst | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | **Pengenalan Elemen Baru** | **Pemulihan Elemen Kawasan** | **Reaksi Pada Sekitar** | **Strategis** | **Tidak menghilangkan Eksisting** |
| NSA | Director of Habitat Studies dan BP Design & Architecture | Fasilitas kesehatan, Perspustakaan, Open Space, Pelebaran trotoar | Fungsi bangunan yang berbeda dengan keragaman visualnya | Media publik kreatif, kolektif lokal | - | Hubungan yang mendukung aktivitas komersial warganya |

Sumber: Hasil Olah data, 2020

Tabel diatas adalah hasil dari wawancara pada narasumber ahli. Berbeda dengan hasil wawancara sebelumnya, wawancara pada narasumber ahli ini lebih mendalam dan lebih mendapatkan kritik dan saran yang spesifik dan berhubungan dengan arsitektur maupun perancangan kotanya. Narasumber ahli (NSA) mengatakan bahwa kawasan ini dapat dikatakan sebagai kawasan komersial karena pada sepanjang jalan teresbut sudah didominasi oleh kegiatan komersial. Untuk pengenalan elemen-elemen atau hal baru pada lokasi ini beliau mengatakan perlu adanya fasilitas kesehatan mengingat jalan ini cukup panjang dan padat penduduk. Selain itu, perpustakaan juga menjadi poin jawaban dari narasumber ahli ini. Berikutnya beliau juga mengatakan perlu adanya ruang publik yang ramah dan aman terhadap intervensi atau memancing respon kreatif dari publik sekitar kawasan. Seperti yang diungkapkan menurut Malik (2018) ruang publik harus memilki tigai nilai utama yaitu responsif, demokratis dan bermakna. Selanjutnya ruang publik akan berfungsi sebagai tempat bertemunya beragam kepentingan publik dan menjadi media komunikasi publik yang mampu mendorong kebebasan berpikir.

Narasumber ahli belum mengetahui apakah ada elemen bentuk atau fungsi yang berbeda dengan tempat lain. Namun, beliau mengatakn bahwa jalan yang panjang terlihat menarik dengan adanya beragam pilihan toko atau restoran dengan beragam desain visualnya yang generik yang merupakan cerminan dari budaya

Indonesia. Elemen yang mengundang reaksi sekitar menurut narasumber ahli ada beberapa contoh, diantaranya; dalam hal lebar jalan, beliau mengharapakan jalan agar bisa ditata dengan mengutamakan pejalan kaki, sepeda angin dan kendaraan umum. Dan juga supaya membuat kendaraan roda empat lebih terhambat jalannya dan mengurangi pembelian kendaran roda empat. Contoh berikutnya adalah dengan pelebaran trotoar, dan adanya ruang terbuka juga dapat mengundang penduduk sekitar untuk membuka lapak dan mulai berdagang dan supaya lahan disana tidak didominasi oleh *franchise* besar. Dan contoh terakhir yang diarahkan beliau adalah elemen media publik alternatif, seperti tembok kosong yang akan menarik kawula muda yang kreatif untuk menyuarakan suaranya melalui coretan atau mural, ruang terbuka, joglo. Elemen-elemen ini tentu saja akan bermanfaat bagi para kolektif lokal.Narasumber ahli juga mengatakan bahwa koneksi yang mendukung aktivitas komersial warga sekitar harus dipertahankan agar masuk dalam kriteria urban katalis.

### 4.6.2 Kesimpulan dan Verifikasi Data

Berdasarkan hasil wawancara yang dilakukan pada empat narasumber diatas, dapat ditarik beberapa kesimpulan tentang karakteristik urban catalyst menurut pendapat narasumber. Penambahan elemen baru pada kawasan ini merupakan hal yang penting dilakukan agar memenuhi kriteria perancangan dengan pendekatan Urban Catalyst. Ada beberapa pilihan yang disampaikan dari para narasumber untuk penambahan elemen baru ini. Penambahan elemen baru ini harus dilakukan dengan mempertimbangkan beberapa karakteristik urban catalyst lainnya, yaitu pemulihan elemen kawasan, memberikan reaksi yang positif pada lingkungan sekitar, strategis dan tidak menghilangkan eksisting lamanya.

Area parkir merupakan elemen yang sering disebut para narasumber. Area parkir ini nantinya akan ditambahkan sembagai elemeb baru yang mampu memberikan reaksi positif pada sekitar kawasan. Terdapat beberapa lahan kosong pada jalan Rungkut Madya ini yang dapat dialih fungsikan menjadi area parkir. Namun, menurut narasumber ahli, penambahan elemen baru ini tidak hanya pada area parkir saja, tetapi juga menambahkan fasilitas publik yang lain seperti faslitas kesehatan, pendidikan seperti perpustakaan atau ruang baca, lalu sentra kuliner

untuk membuat kawasan ini lebih hidup dan bereaksu positif. Menurut Retnoningtiyas and Rachmawati (2018) penggabungan antara fasilitas publik dan ruang hijau adalah desain arsitektural yang sangat bermanfaat dan memberikan dampak yang positif bagi lingkungan sekitarnya.

Dari jawaban para narasumber, dapat disimpulkan bahwa dalam hal tidak menghilangkan eksisting kawasan di lokasi studi ini adalah dengan membuat hubungan yang baik antara fungsi permukiman dengan fungsi komersialnya. Dengan membuat hubungan itu diharapkan nantinya tidak hanya mengutamakan kawasan komersialnya saja tetapi juga tidak mengganggu fungsi permukiman yang ada dibalik jalan Rungkut Madya ini. Hubungan yang dimaksudkan disini menurut narasumber ahli adalah adanya fasilitas penghubung antar fungsi permukiman dan komersial. Beliau memberikan contoh dengan menambahkan elemen baru seperti sentra kuliner di satu atau beberapa titik pada koridor ini akan membuat kawasan ini dapat saling terhubung antara masyarakat di permukiman maupun pengunjung yang ada di komersialnya. Area parkir juga dapat membuat kenyamanan bagi para penghuni permukiman yang ada dibalik jalan ini. Dengan adanya area parkir yang tertata, tentu akan membuat akses warga tidak tertanggu. Selain itu juga dengan adanya pedestrian ways yang mewadahi bagi para pejalan kaki, akan memberi kemudahan bagi warga permukiman untuk menikmati koridor komersial pada jalan Rungkut madya ini.

## 4.7 Kriteria Khusus Perancangan

Pada sub bab ini membahas perumusuan kriteria perancangan berdasarkan hasil dari observasi, kuesioner yang dilakukan pada seratus (100) responden dan juga wawancara yang dilakukan dengan tiga narasumber warga dan satu narasumber ahli;

Tabel 4.21 Kriteria Khusus Perancangan

| Nama Faktor | Sub-Faktor | Studi Literatur | Hasil Analisa Data (observasi, kuesioner dan wawancara) | Kriteria Khusus |
|---|---|---|---|---|
| Faktor Penyediaan Utilitas | Jaringan Listrik | - Yunus (1999) *Struktur Tata Ruang Kota*<br>- Syahrir (2010) *Kajian Perubahan Pemanfaatan Lahan Perumahan Menjadi Perdagangan Dan Jasa Komersial* | Keberadaan tiang listrik sudah cukup baik, namun peletakannya belum teratur, masyarakat merasa adanya aliran listrik disini sudah memfasilitasi fungsi komersialnya. | Peletakan tiang-tiang listrik yang tidak menggangu akses menuju suatu bangunan dan tidak mengganggu pengunjung yang parkir, tidak menganggu secara visual dan tidak berada pada jalur pejalan kaki. |
| | Jaringan Telekomunikasi | | Adanya jaringan telepon dan internet pada kawasan ini sudah baik, namun peletakan kabel-kabel masih menggangu pandangan masyarakat. Telekomunikasi sudah memfasilitasi funsgi komersial pada kawasan ini. | Peletakan tiang telekomunikasi dan penarikan kabel telekomunisaki yang tidak menggangu pandangan terhadap bangunan dan tidak membahayakan para pejalan kaki pada desain pedestrian ways. |
| | Aliran Air Bersih | | Pipa PDAM yang ada di kawasan ini sudah dapat mendistribusikan air ke bangunan-bangunanya. Namun pada area permukiman masih ada beberapa yang tidak didistrubusi dengan lancar. | Tetap mempertahankan saluran utama pipa PDAM diatas sungai pada seberang jalan. Dan merancang peletakan saluran pipa agar dapat mendistribusikan air ke bangunan komersial dan ke area permukiman warga jalan Rungkut Madya. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | Drainase | | Saluran air kotor atau selokan yang ada pada kawasan ini belum terancang dengan baik. Aliran air kotor masih banyak yang tersumbat dan tidak tersalurkan ke sungai yang ada di seberang jalan. | Memberikan desain saluran air kotor atau selokan yang baik dan mampu menyalurkan limbah ke tempat yang sesuai. Memberikan tutup selokan pada bagian jalan agar memudahkan maintenance saluran drainase. |
| | Ring Road | | Adanya jalan MERR sebagai penghubung wilayah rungkut, membuat kawasan ini berubah fungsinya menjadi kawasan komersial. Banyak lahan yang merubah fungsinya. | Tetap mempertahankan akses menuju dan dari ring road MERR agar memudahkan para pengunjung dari luar kawasan. Memberikan tambahan elemen penanda arah pada simpang empat MERR. |
| Faktor Visual | Bentuk dan Massa Bangunan | - Shirvani (1985) *The Urban Design Process* | Skyline pada koridor ini belum tertata dengan baik. Masih banyak bangunan yang tidak sewajah atau seirama dengan bangunan disebelahnya. Ini membuat visual pada korido ini kurang indah. | Memberikan arahan kebijakan agar tidak ada bangunan yang menjulang tinggi dan mengganggu skyline pada koridor ini |
| | Penanda | | Adanya signage atau penanda pada koridor ini kurang terlihat oleh masyarakat. Membuat beberapa pengunjung tidak menghiraukan penanda tersebut. | Membuat penanda yang informatif dan mudah terlihat oleh masyarakat agar tertib dalam penggunaan fasilitas publik pada koridor jalan ini. |
| Faktor Penunjang | Sirkulasi dan Parkir | - Shirvani (1985) *The Urban Design Process* | Area parkir menjadi poin penting pada koridor ini. Tidak adanya lahan parkir pada bangunan membuat terjadinya on street parking yang menggangu fungsi permukiman yang ada dibelakang jalan tersebut. | Mampu mencipatkan ketertiban dalam parkir kendaraan pengunjung dan merancang parkir kerndaraan agar tidak mengganggu akses warga permukiman. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | *Activity Support* | | Adanya pedagang kaki lima yang ilegal, terutama pada pojokan jalan permukiman yang diportal, membuat kawasan ini mejadi kumuh dan mengganggu aksesbilitas warga permukiman. | Memberikan wadah baru bagi para pedagang kaki lima agar tetap dapat berjualan tanpa mengganggu fungsi-fungsi lahan yang lain. |
| Faktor *Streetscape* | *Pedestrian Ways* | - Shirvani (1985) *The Urban Design Process* | Tidak adanya pedestrian pada jalan ini membuat tidak tertanya parkir, tidak memberikan kenyamanan dan keamanan pad pejalan kaki. Padahal jalan ini berhubungan langsung dengan permukiman dan ada beberapa fasilitas publik. | Memberikan trotoar yang nyaman dan aman, serta keberadaan yang menyeluruh pada sepanjang jalan. Penambahan Ramp pada jalan landai serta menyediakan fasilitas difabel. Memberikan street furniture yang layak pada pedestrian ini. |
| Karakteristik *Urban Catalyst* | Pengenalan Elemen Baru | - Attoe and Logan (1989) *American Urban Architecture: Catalyst in The Design of Cities*<br>- Kamil (2012) *Urban Catalyst*<br>- Bohannon (2004) *The Urban Catalyst Concept*<br>- Nugroho (2011) *Konsep Desain* | Beberapa elemen seperti area parkir, ruang terbuka, fasilitas kesehatan, sentra kuliner, merupakan elemen yang disarankan ada pada jalan ini. | Pemanfaatan pada lahan kosong yang berada pada sepanjang jalan ini agar diubah menjadi yang lebih positif dan fungsional dan dapat dimanfaatkan dengan baik bagi masyarakat di kawasan ini. |
| | Pemulihan Elemen Kawasan | | Dengan adanya elemen-elemen baru pada beberapa titik di koridor ini akan meningkatkan nilai positif pada kawasan ini. | Penambahan elemen-elemen baru harus dapat memberikan nilai positif pada kawasan komersial ini. Serta tetap melihat dalam jangka panjang agar dapat memberikan reaksi pada kawasan sekitarnya supaya tetap hidup dan tidak merusak fungsi yang ada sebelumnya. Selain itu juga harus dapat membuatnya |
| | Memberikan Reaksi Pada Sekitar | | Elemen-elemen baru yang disarankan oleh narasumber harus memberikan reaksi yang positif pada lingkungan sekitar kawasan, dan dapat menicu | |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | *Catalyst Dalam revitalisasi Kawasan* | perkembangan yang positif pada sekitar kawasan. | lebih stratergis atau mudah dijangkau oleh masyarakat lain diluar kawasan. |
| | Strategis | | Elemen baru yang ada nantinya akan membuat kawasan ini menjadi lebih strategis, dan akan membuat reaksi yang positif pula pada masa akan datang. | |
| | Tidak Menghilangkan Eksisting | | Tetap memperhatikan fungsi permukiman sebagai fungsi awal kawasan tidak akan menghilangkan eksistingnya, dengan adanya penghubung pada elemeb baru tersebut akan menciptakan mutualismee yang baik antara permukiman dan perdagangan. | Memberikan rancangan elemen-elemen baru yang dapat menghubungkan fungsi permukiman dengan fungsi komersialnya. Selain itu juga harus meberikan hubungan yang saling menguntungkan satu sama lain. |

Sumber: Hasil Olah Data, 2020

# BAB V

# KONSEP PERANCANGAN KOTA

Pada tahap konsep perancangan kota ini, menggunakan metode perancangan kota yang dari 4 tahapan yaitu; Assimilation, General Study, Development dan Communication, menurut Royal Institute of British (1980). Tahapan Assimilation adalah mengenai informasi umum dan informasi khusus yang sudah dijabarkan pada BAB 1. Tahap selanjutnya adalah General Study yang merupakan tahapan investigasi permasalahn, dan potensi serta solusi dengan teori yang digunakan yang sudah dijabarkan pada BAB 2. Tahap Development merupakan tahapan selanjutnya dari pengembangan satu atau lebih solusi dengan metode yang digunakan pada solusi tersebut yang sudah dijabarkan pada BAB 3, dan tahapan yang terakhir adalah tahapan Communication merupakan tahapan analisa dan pembahasan pada BAB 4. Pada tahap ini akan menjelaskan hal yang mencakup desain yang sudah dipilih dari hasil permasalahan, teori yang digunakan serta yang sudah disampaikan ke lapangan pada masyarakat melalui metode penelitian yaitu kuisioner dan wawancara, sehingga menghasilkan pendapat, masukan saran, dan mengeluarkan kriteria khusus perancangan yang akan diterapkan pada konsep perancangan kota ini. Konsep perancangan kota pada penelitian ini menjadi dua yaitu konsep makro dan konsep mikro. Konsep makro ialah mencakup konsep secara global bersarkan pemetaan pada lokasi studi dan konsep mikro mencakup detail dan gambar skematik desain yang diterapkan pada perancangan kota.

## 5.1 Konsep Perancangan Kembali Kawasan Komersial

Pada sub-bab ini akan membahas mengenai konsep makro perancangan kota. Dimana yang dimaksudkan adalah konsep secara global berdasarkan pemetaan pada lokasi studi. Konsep makro ini adalah tahapan lanjutan dari munculnya kriteria khusus perancangan dan diterjemahkan kedalam peta lokasi studi.

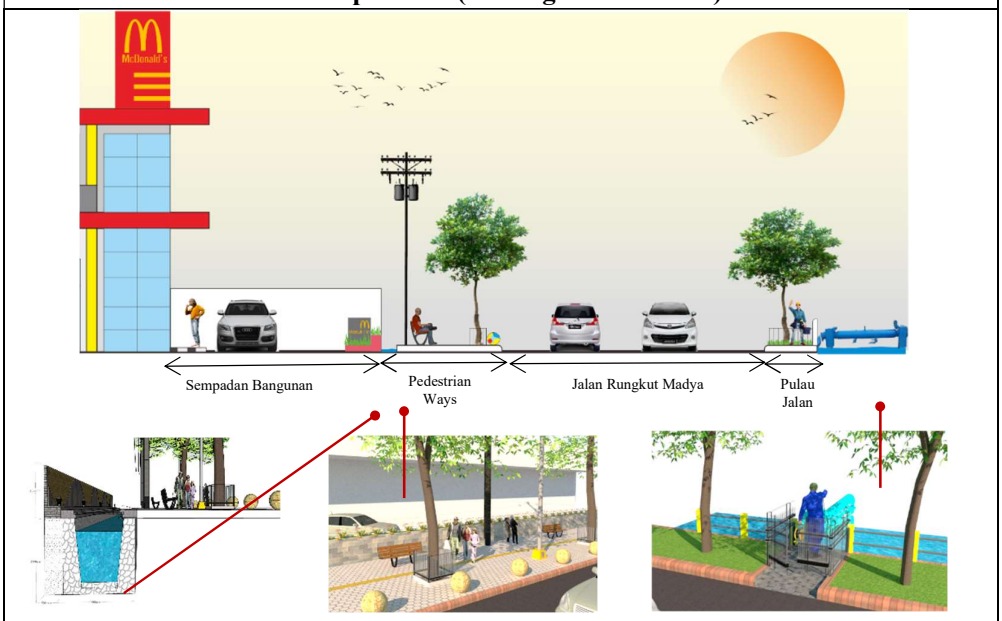
### 5.1.1 Faktor Penyediaan Utilitas

Penyediaan utilitas yang menjadi faktor pertama dalam perancangan kembali ini adalah; peletakan ulang tiang-tiang listrik dan tiang telekomunikasi pada pedestrian ways dan yang tidak berbahaya bagi pejalan kaki dan pengunjung, membuat area pada sisi tepi sungai untuk memudahkan petugas merawat saluran utama pipa PDAM, dan memperbaiki saluran drainase yang sesuai dengan aturan pemerintah agar aliran air kotor dapat didistribusi dengan baik.

Tabel 5.1.1 Konsep Perancangan Kembali Kawasan Komersial Faktor 1

**Konsep Makro (Visualisasi Peta)**

**Konsep Mikro ( Potongan dan Detail)**




Perancangan kembali drainase yang sesuai dengan standar dari pemerintah.

Pedestrian ways dengan menerapkan konsep yang aman dan peletakan tiang-tiang listrik dan lampu jalan yang tidak mengganggu sirkulasi pejalan kaki.

Perancangan kembali pulau jalan pada area pipa PDAM, agar memudahkan perawatannya.

### 5.1.2 Faktor Visual

Faktor kedua adalah faktor visual yang merupakan bagian dari pandangan responden yang memiliki kriteria; memberikan acuan aspek bentuk fisik pada ketinggan bangunan, menciptakan kesan lega dalam mingimbangi ketinggian dan penutup bangunan dan juga kemunduran bangunan atau GSB, meningkatkan kualitas visual koridor, memelihara kualitas lingkungan baru, mendukung orientasi dan kenyamanan pejalan kaki. Membuat Ladnmark pada simpang empat jalan MERR, menambahkan penanda yang sesuai seperti rambu parkir dan traffic untuk penyebrang jalan.

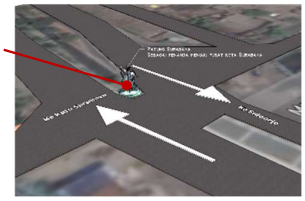
Tabel 5.1.2 Konsep Perancangan Kembali Kawasan Komersial Faktor 2

**Konsep Makro (Visualisasi Peta)**

**Konsep Mikro ( Potongan dan Detail)**

Terdapat parkir isidentil yang tertata dengan rapi pada sisi jalan dan pada jam-jam tertentu.

Dibangun landmarc Surabaya pada jalan arteri yang menjadi gerbang masuk ke Surabaya kota atau ke Sidoarjo.

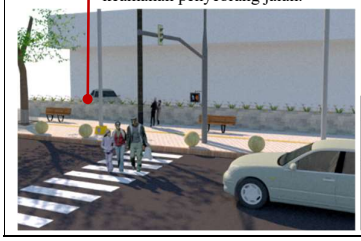


Keseimbangan ketinggian dan penutup bangunan dan juga garis sempadannya.

Batas untuk difabel dan pejalan kaki agar kendaraan bermotor tidak masuk ke pedestrian.

Penanda penyebrangan jalan dan lampu lalu lintas untuk diperlukan khsusnya bagi para mahasiswa Kampus UPN Jatim yang akan menyebrang jalan.

Memberikan penanda penyebrangan jalan dan lampu lalu lintas untuk keamanan penyebrang jalan.



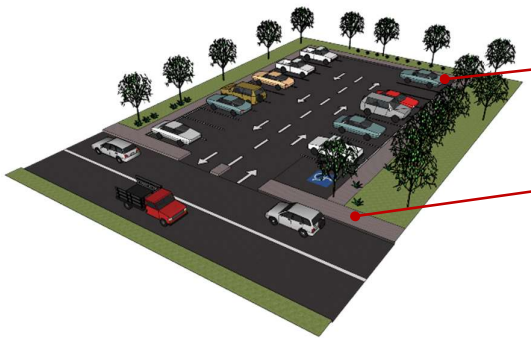
### 5.1.3 Faktor Penunjang

Faktor penunjang ini merupakan bagian dari karakteristik *Urban Catalyst* juga. Membuat beberapa elemen baru seperti; menciptakan area parkir yang dekat dengan bangunan-banguna komersial, membuat ruang untuk tempat parkir didalam dan diluar bangunan, memberikan wadah baru bagi para pedagang kaki lima agar tetap dapat berjualan tanpa mengganggu fungsi-fungsi lahan yang lain.

Tabel 5.1.3 Konsep Perancangan Kembali Kawasan Komersial Faktor 3

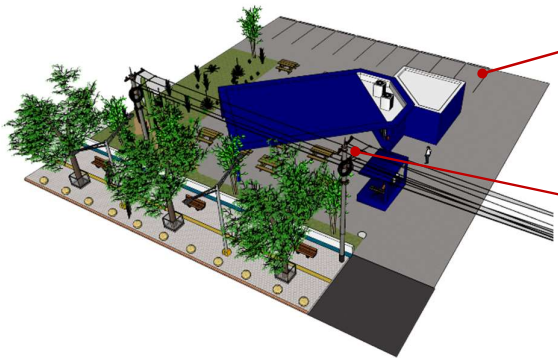
**Konsep Makro (Visualisasi Peta)**

**Konsep Mikro (Perspektif)**



Pembuatan area parkir baru pada lahan kosong yang tidak terawat dan dialih fungsikan menjadi area parkir untuk pengunjung pertokoan.

Area parkir ini juga dapat dimasukkan dalam kriteria urban catalyst, dimana mengubah fungsi suatu area yang negatif menjadi psotif dan berguna bagi kawasan tersebut.



Area parkir pada belakang sentra kuliner ini dibuat agar megurangi kemungkinan terjadinya parkir pada sisi jalan.

Sentra Kuliner Rungkut Madya sangat diperlukan karena banyaknya aktivitas kebutuhan masyarakat kawasan ini.

Sentra kuliner ini menggunakan lahan kosong yang ada pada sepanjang jalan Rungkut Madya agar lebih bermanfaat untuk kawasan sekitar.

### 5.1.4 Faktor Streetscape

Konsep yang digunakan pada streetscape yaitu perancangan kembali pedestrian ways pada sepanjang koridor dengan konsep yang aman, menarik dan nyaman untuk pejalan kaki dengan menyediakan penanaman pohon, pencahayaan yang dirancang dengan baik dan terkoordinasi dengan perabotan jalanan. Selain itu, penerapan jalur transportasi umum dan kendaraan sepeda angin juga menjadi konsep baru yang yang akan dimasukkan dalam perancangan ini, memberikan halte pada beberapa titik agar memudahkan masyarakat dan memfasilitasi mahasiswa untuk mengunjungi bangunan komersial tersebut.

Tabel 5.1.4 Konsep Perancangan Kembali Kawasan Komersial Faktor 4

**Konsep Makro (Visualisasi Peta)**

**Konsep Mikro ( Potongan dan Detail)**

Tempat sampah dekat dengan bangku agar memudahkan orang membuang sampah lebih dekat.

Bangku yang diletakkan dibawah pohon untuk melindungi pejalan kaki dari sinar matahari.

Barikade pedestrian untuk melindungi pejalan kaki dari tabrakan mobil.

Jalur sepeda angin.

Lampu penerangan jalan dua sisi untuk menerangi jalan dan pejalan kaki.

Peletakan Halte bus yang masuk kedalam pedestrian dapat membuat arus lalu lintas tidak terhenti.

Halte yang terbuka membuat pandangan dan sirkulasi udara tetap terjaga

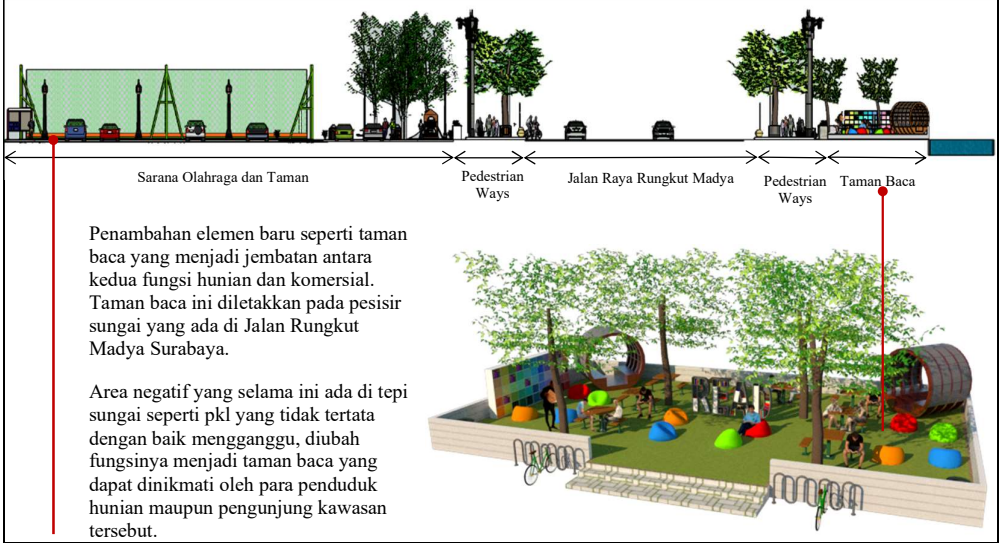
### 5.1.5 Karakteristik Urban Catalyst

Berikut ini adalah usulan desain dari penerapan teori *Urban Catalyst.* Pemanfaatan pada lahan kosong yang berada pada sepanjang jalan ini agar dirubah fungsinya menjadi lebih positif seperti membuat area parkir, ruang baca, fasilitas kesehata dan sentra kuliner. Kemudian, penambahan elemen-elemen baru yang memberikan nilai positif pada kawasan komersial ini dan juga melihat dalam jangka panjang agar dapat memberikan reaksi pada kawasan sekitarnya supaya tetap hidup dan tidak merusak fungsi yang ada sebelumnya. Selain itu juga harus dapat membuatnya lebih stratergis atau mudah dijangkau oleh masyarakat lain diluar kawasan, Memberikan rancangan elemen-elemen baru yang dapat menghubungkan fungsi permukiman dengan fungsi komersialnya. Selain itu juga harus meberikan hubungan yang saling menguntungkan satu sama lain.

Tabel 5.1.5 Konsep Penerapan Karakteristik Urban Catalyst

**Konsep Makro (Visualisasi Peta)**

**Konsep Mikro ( Potongan dan Detail)**



Sumber: Dokumen Peneliti, 2020

Konsep perancangan kembali kawasan komersial ini bertujuan untuk memberikan keseimbangan pada sarana dan prasarana di kawasan komersial dan kawasan huniannya. Penyediaan utilitas merupakan hal yang paling berpengaruh dalam perubahan fungsi kawasan. Diantaranya; aliran listrik yang baik pada setiap bangunan dan peletakan tiang-tiang pada jalur pedestrian yang tidak membahayakan penggunanya, ketersediaan air bersih yang tersalurkan dengan lancar dan pembuatan area *maintenance* pada sisi sungai, perancangan kembali saluran drainase yang sesuai dengan peraturan pemerintah agar air kotor dapat tersalurkan dengan baik pembuangannya. Dengan adanya suatu landmark pada simpang empat MERR, dapat menjadi penanda bagi masyarkat bahwa telah memasuki kawasan Surabaya. Adanya *street furniture* pada *pedestrian ways* akan memberikan kenyamanan, keamanan, keindahan dan ketertiban pada koridor ini.

Faktor penunjang seperti sentra kuliner dan area parkir yang akan dirancang pada kawasan ini dapat meningkatkan perekonomian warga sekitar dengan tidak mengganggu arus lalu lintas maupun akses warga huniannya. Penambahan taman baca dan sarana olahraga yang menjadi karakteristik dalam perancangan *urban catalyst* ini akan mengubah reaksi negatif menjadi area yang memiliki reaksi positif bagi kawasan. Selain itu juga akan menjadi penghubung antara fungsi komersial dengan fungsi hunian.

# BAB VI
# KESIMPULAN DAN SARAN

Pada bab ini akan dijelaskan tentang kesimpulan dan saran dari penelitian Perancangan Kembali Kawasan Komersial Rungkut Madya dengan Pendekatan Urban Catalyst.

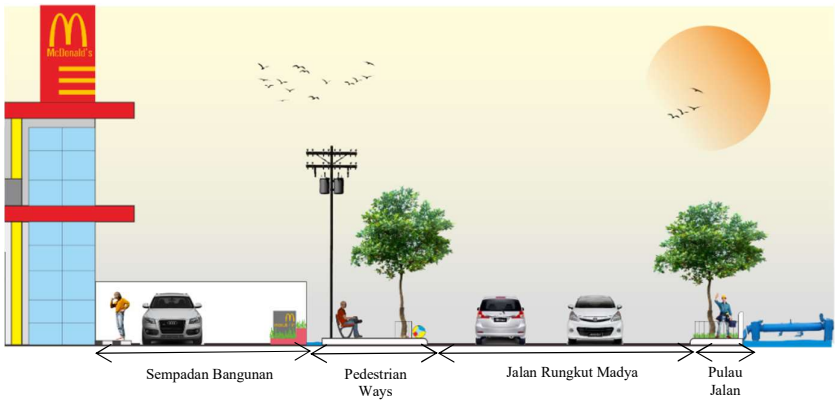
## 6.1 Kesimpulan

Berdasarkan permasalahan dan tujuan dari penelitian serta dihubungkan dengan pembahasan hasil analisis dan konsep perancangan, secara garis besar dibuat kesimpulan sebagai berikut:

1. Faktor penyediaan utilitas menjadi faktor yang mempengaruhi perubahan fungsi kawasan hunian menjadi komersial. Ketersediaan aliran listrik, saluran air bersih dari PDAM, ketersediaan jaringan telekomunikasi seperti internet, saluran pembuangan atau drainase yang berfungsi dengan baik, dan yang terakhir adalah ring road yang memudahkan aksesbilitas masyarakat dari Sidoarjo dan Surabaya Timur menuju ke Surabaya Kota.
2. Kriteria perancangan kembali kawasan komersial dengan pendekatan *urban catalyst* adalah: (1)Faktor penyediaan utilitas, yang terdiri dari jaringan listrik, jaringan telekomunikasi, saluran air bersih, saluran drainase dan ring road. (2)Faktor visual, yang terdiri dari bentuk dan massa bangunan dan *signage.* (3)Faktor penunjang, yang terdiri dari sirkulasi, area parkir dan *activity support.* (4)Faktor *streetscape*, segala hal yang berhubungan dengan jalur pedestrian dan *street furniture*. (5)Karakteristik *urban catalyst*, yang terdiri dari pengenalan elemen baru, pemulihan elemen kawasan, memberikan reaksi pada sekitar, strategis dan tidak menghilangkan eksistingnya.
3. Berikut ini adalah hasil rumusan konsep perancangan kembali dengan pendekatan *urban catalyst*:

a) Membuat peletakan tiang-tiang listrik dan telekomunikasi pada jalur pedestrian yang tidak membahayakan dan mengganggu sirkulasinya.

Membuat drainase yang sesuai dengan standar pemerintah supaya pembuangan air kotor tidak terhambat. Membuat area khusus pada sisi sungai yang digunakan untuk para teknisi memberikan perawatan pipa air bersih dari pemerintah.




Gambar 6.1 Konsep perancangan kembali kawasan
Sumber: Peneliti, 2020

b) Membuat penanda pada jalan MERR yang informatif untuk para pengendara dan membuat landmark kota Surabaya karena dekat dengan perbatasan dengan kabupaten Sidoarjo.
c) Memberikan ruang untuk para pedagang kaki lima yang tidak mengganggu fungsi hunian.
d) Merancang kembali jalur pedestrian yang aman, nyaman dan memberikan *street furniture* seperti bangku, tempat sampah, jalur difabel, barikade jalur pedestrian.

Gambar 6.2 Konsep perancangan kembali *pedestrian ways*
Sumber: Peneliti, 2020

e) Membuat area yang sebelumnya memiliki stigma negatif menjadi hal yang positif bagi kawasan komersial. Mencipatkan elemen-elemen baru yang strategis, dapat memicu reaksi yang positif pada kawasan sekitar menjadi kunci penting dalam tercipatanya *Urban Catalyst*.

Gambar 6.3 Konsep pendekatan *Urban Catalyst*
Sumber: Peneliti, 2020

Penambahan elemen baru seperti taman edukasi, sarana olahraga, area parkir dan taman baca mampu menjembatani dan menyeimbangkan kegiatan fungsi hunian dengan komersial.

## 6.2 Saran Penelitian

Kawasan komersial jalan Rungkut Madya merupakan kawasan yang baru berkembang belakangan tahun ini akibat adanya jalan MERR sebagai jalan utama masyarakat dari Sidoarjo menuju ke Surabaya yang menarik bagi pengembang dan juga para pengusaha untuk membuka retail atau perdagangan lainnya. Pemerintah kota dalam hal ini berperan cukup penting dalam membuat kebijakan yang baik dan tidak merugikan salah satu pihak, dalam kasus ini adalah kawasan hunian. Dari segi ekonomi memang pengembangan atau adanya jalan MERR berdampak baik, tetapi karena tidak adanya peraturan atau rencana lanjutan bagi kawasan sekitarnya, membuat para investor dan pengusaha mendirikan bangunan komersial tanpa mempedulikan bangunan hunian yang ada disekitarnya. Para arsitek juga harus memperhatikan rancangan bangunan komersialnya di jalan Rungkut Madya ini agar tidak mengganggu kawasan hunian dibelakangnya terutama dalam aksesbilitasnya.

Para pemilik lahan juga disarankan jangan hanya memikirkan kepentingan pribadinya saja dalam hal keuntungan materil. Para pengguna atau pengunjung

kawasan komersial ini juga memiliki peran yang sama, yaitu kesadaran dalam memparkirkan kendaraannya agar tidak mengganggu akses warga hunian.

Diperlukannya penelitian lanjutan yang membahas tentang tahapan atau rencana pembangunan yang berbasis pada elemen-elemen *Urban Catalyst* pada lokasi tersebut. Hal ini dimaksudkan agar tujuan dari teori tersebut dapat berfungsi dengan baik. Selain itu juga, perlu penelitian tentang perancangan sisi pinggir sungai pada koridor jalan Rungkut Madya karena itu merupakan potensi baru di kawasan ini.

# DAFTAR PUSTAKA


ADITIANATA, H. R. 2011. Identifikasi Proses dan Dampak Perubahan Fungsi Perumahan Menjadi Komersi di Kawasan Wolter Monginsidi dan Kawasan Pasar Santa, Kecamatan Kebayoran Baru. *Jurnal Planesa,* 2**,** 10.

ATIKAH. 2017. *Konsep Optimalisasi Pergerakan Pejalan Kaki di Wonokromo (Studi Kasus: Koridor Jalan Raya Wonokromo, Jalan Stasiun Wonokromo, dan Jalan Raya Darmo).* Master, Institut Teknologi Sepuluh Nopember Surabaya.

ATTOE, W. & LOGAN, D. 1989. *American Urban Architecture: Catalysts in the Design of Cities*, University of California Press.

BASKARA, M. 2016. Ruang Terbuka Hijau sebagai Katalis Urban dalam Revitalisasi Kawasan Kota Lama Trunojoyo Malang. *Jurnal Lingkungan Binaan Indonesia,* Vol. 9.

BINTORO, T. 1984. *Pengantar Administrasi Pembangunan* Jakarta, LP3ES.

BOHANNON, C. L. 2004. *The Urban Catalyst Concpet.* Master of Landscape Architecture, Faculty of VirginiaPolytechnic Institute & State University.

DENNY, Z. 1999. Pemahaman Perubahan Pemanfaatan Lahan Kota Sebagai Dasar Bagi Kebijakan Penanganannya. *Perencanaan dan wilayah kota*.

GARNHAM, N. 2005. A personal intellectual memoir. *Media, Culture & Society,* 27**,** 469-493.

GROAT, L. N. & WANG, D. 2013. *Architectural Research Methods*, Wiley.

JAYADINATA, J. T. 1992. *Tata guna tanah dalam perencanaan pedesaan, perkotaan, dan wilayah*, ITB.

KAMIL, E. M. 2012. Urban Catalyst. Vol. 2 No. 4.

KUSBIANTORO, B., NATALIVAN, P. & AQUARITA, D. 2007. Kebutuhan dan Peluang Pengembangan Fasilitas Pedestrian Pada Sistem Jalan di Perkotaan. *Journal of Regional and City Planning,* 18**,** 74-102.

LAKMALI, N. 2018. *Vitalization of core city area using urban catalyst as a tool for development-In the case of Colombo City Core*.

LLEWELYN-DAVIES 2000. *Urban Design Compendium*, English Partnerships & The Housing Copporation, U.K.

LYNCH, K. & STUDIES, J. C. F. U. 1960. *The Image of the City*, Harvard University Press.

MALIK, A. 2018. Ruang Publik sebagai Representasi Kebijakan dan Medium Komunikasi Publik. *Sawala : Jurnal Administrasi Negara,* 6**,** 82.

MARLINA, E. 2008. *Panduan Perancangan Bangunan Komersial*.

MEEHAN, P. J. 1990. American Urban Architecture: Catalysts in the Design of Cities. *Architecture,* 79**,** 145-146.

MILES, M. B., HUBERMAN, A. M., HUBERMAN, M. A. & HUBERMAN, P. M. 1994. *Qualitative Data Analysis: An Expanded Sourcebook*, SAGE Publications.

NIDYASARI, E. 2011. *Perubahan Fungsi Hunian dan Konflik Teritori.* Universitas Indonesia.

NUGROHO, A. C. 2011. Konsep Design Catalyst Dalam Revitalisasi Kawasan

PORTERFIELD, G. A., HALL, K. B. & HALL, K. B. 1995. *A Concise Guide to Community Planning*, McGraw-Hill Education.

PRAMONO, Y. S. 2010. Perkembangan Massa dan Ruang Kota Kawasan Koridor Jalan Manyar Kertoarjo Surabaya 6.

RETNONINGTIYAS, A. & RACHMAWATI, M. 2018. Desain Arsitektur dengan Penggabungan Ruang Hijau dan Fasilitas Publik. *Jurnal Sains dan Seni ITS,* 7.

ROYAL INSTITUTE OF BRITISH, A. 1980. *RIBA handbook of architectural practice and management,* London, RIBA Publications.

SHIRVANI, H. 1985. *The urban design process*, Van Nostrand Reinhold.

SIM, L. L. 1984. *A Study of Planned Shopping Centres in Singapore*, Singapore University Press.

STERNBERG, E. 2002. WHAT MAKES BUILDINGS CATALYTIC? HOW CULTURAL FACILITIES CAN BE DESIGNED TO SPUR SURROUNDING DEVELOPMENT. *Journal of Architectural and Planning Research,* 19**,** 30-43.

SUGIYONO 2008. *Metode penelitian pendidikan: (pendekatan kuantitatif, kualitatif dan R & D)*, Alfabeta.

SUJARTO, D. 1989. Faktor Sejarah Perkembangan Kota Dalam Perencanaan Perkembangan Kota. *Fakultas Teknis Sipil dan Perencanaan ITB, Bandung*.

SYAHRIR. 2010. *Kajian Perubahan Pemanfaatan Lahan Perumahan Menjadi Perdagangan Dan Jasa Komersial Di Perumahan Tumbuh I Dan Perumahan Tumbuh II Kota Kendari.* Magister Teknik, Universitas Diponegoro.

TRANCIK, R. 1986. *Finding Lost Space: Theories of Urban Design*, John Wiley & Sons.

UNTERMAN, R. 1984. The Pedestrian and The bicyclist.

WARDHANA, W. A. 1995. *Dampak pencemaran lingkungan*, Andi Offset.

YUNUS, H. S. 1999. *Struktur tata ruang kota*, Pustaka Pelajar.

ZAHND, M. 1999. *Strategi Arsitektur 2 PERANCANGAN SISTEM KOTA SECARA TERPADU, Teori Perancangan Kota dan Penerapannya*, Kanisius.

ZAKI, M. 2019. *Urban regeneration of "SoorMagra AL Oyoon" district*.

# LAMPIRAN

**PROGRAM PASCASARAJANA ARSITEKTUR**

**BIDANG PERANCANGAN KOTA**

**FAKULTAS ARSITEKTUR, DESAIN DAN PERENCANAAN**

**INSTITUT TEKNOLOGI SEPULUH NOPEMBER**

**TAHUN 2020**

Assalamualaikum Wr. Wb, Salam Sejahtera.

Form kuisioner ini merupakan salah satu bagian dari penelitian yang dilakukan oleh Mahasiswa Pascasarjana Arsitektur, Bidang Perancangan Kota ITS untuk memenuhi Tugas Akhir. Penelitian ini bertujuan untuk *"Mencari faktor – faktor yang menyebabkan perubahan fungsi kawasan hunian menjadi kawasan komersial di Jalan Rungkut Madya kota Surabaya."*, dengan melihat permasalahan yaitu akibat terbangunnya jalan Middle East Ring Road pada kecamatan Rungkut ini, mengakibatkan meningkatnya perkembangan ekonomi dan tentu saja secara tidak langsung merubah fungsi bangunan yang dulunya hunian menjadi komersial. Metode yang digunakan pada kuisioner ini adalah *Convenience Anncidental Random Sampling.*

***"KERAHASIAAN DATA YANG DIBERIKAN DAN IDENTITAS RESPONDEN DIJAMIN PENUH SESUAI DENGAN UNDANG-UNDANG STATISTIK YANG BERLAKU".***

Kesediaan Bapak/ibu untuk menjadi informan akan sangat bermanfaat dan berkontribusi yang sangat besar dalam penelitian ini. Akhir kata, kami mengucapkan banyak terimakasih atas kesediaan Bapak/ibu.

---

**IDENTITAS PENELITI :**


Nama : Raditio Bachtiar
NRP : 08111850030006
No Hp/Email : +62878 553 223 82 / raditiobachtiar@gmail.com
Departemen : Program Pascasarjana Arsitektur, Bidang Perancangan Kota, FADP
Instansi : Institut Teknologi Sepuluh Nopember, Surabaya

**Lampiran 1**
**LEMBAR KUESIONER**

**Karakteristik Responden**
Beri tanda [ √ ] Yang mewakili pendapat anda pada jalan mayjen sungkono Surabaya

1. **Nama** : **…….**

2. **Jenis Kelamin Anda** :

   ☐ Laki-Laki ☐ Perempuan

3. **Peran Pada Lokasi** :

   ☐ Pemilik atau penyewa lahan ☐ Pengunjung

   ☐ Penghuni Perumahan ☐ Lainnya……..

4. **Jenis Usaha** :
   ☐ Rumah Makan ☐ Cafe ☐ Hotel

   ☐ Bengkel ☐ Toko / Minimart ☐ Warung

5. **Lama Anda Di Lokasi**

   ☐ < 1 Hari ☐ < 1 Minggu ☐ < 1 Tahun

   ☐ > 1 Tahun ☐ > 10 Tahun

**Beri tanda [ √ ] Yang mewakili pendapat anda.**
**Perubahan Fungsi Kawasan Hunian Menjadi Komersial**

| No | Indikator | Daftar Pertanyaan | Alternatif Jawaban | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | STS | TS | R | S | SS |
| | | | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 1 | **Air Bersih** | Ketersediaan air bersih dari PDAM memudahkan kebutuhan anda di lokasi tersebut. | | | | | |
| 2 | **Drainase** | Keberadaan selokan pada lokasi tersebut sudah dapat mengalirkan air kotor dengan baik. | | | | | |
| 3 | **Listrik** | Keberadaan aliran listrik dari PLN dapat memudahkan kegiatan anda di lokasi tersebut. | | | | | |
| 4 | **Telekomunikasi** | Jaringan telepon dan internet dapat memudahkan pekerjaan atau kegiatan anda di lokasi tersebut. | | | | | |
| 5 | **Ring Road** | Jalan MERR memudahkan akses anda ke Surabaya Kota atau Bandara. | | | | | |

**Kriteria Perancangan Kawasan Komersial**

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 6 | **Bentuk dan Massa Bangunan** | Ketinggian bangunan pada lokasi tersebut dapat memberikan kejelasan bahwa merupakan kawasan komersial. | | | | | |
| 7 | **Sirkulasi dan Parkir** | Kendaraan yang parkir pada sisi jalan dapat menghambat jalan anda pada kawasan komersial tersebut. | | | | | |
| 8 | **Penanda** | Keberadaan papan iklan dan rambu lalu lintas dapat memudahkan anda dalam mengenali kawasan komersial tersebut. | | | | | |
| 9. | **Pedestrian Ways** | Pada kawasan komersial ini akan dibuat trotoar yang memudahkan pejalan kaki. | | | | | |
| 10. | **Activity Support** | Adanya PKL pada lokasi tersebut menggangu jalan anda menuju ke hunian atau toko. | | | | | |

**Keterangan ;**
**STS (Sangat Tidak Setuju), TS (Tidak Setuju), R (Ragu-Ragu), S (Setuju), SS (Sangat Setuju)**

# Lampiran 2

## DATA RESPONDEN

| No. | Nama | Jenis Kelamin | Peran Anda Pada Lokasi | Jenis Usaha Anda | Lama Usaha Anda | Lama Anda Di Lokasi | V1.1 | V1.2 | V1.3 | V1.4 | V1.5 | V2.1 | V2.2 | V2.3 | V2.4 | V2.5 | Total | FAC1_1 | FAC2_1 | FAC3_1 | FAC4_1 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | Lanta | Pria | Pengunjung | | | < 1 Hari | 4 | 5 | 5 | 4 | 5 | 4 | 3 | 4 | 5 | 5 | 44 | 0,38906 | -0,11853 | -1,37963 | 0,36170 |
| 2 | Kautsar | Pria | Pemilik atau Penyewa Lahan | Warung | < 1 Tahun | | 5 | 4 | 5 | 4 | 5 | 4 | 5 | 4 | 5 | 3 | 44 | -0,17744 | 0,06553 | 0,06325 | 1,11385 |
| 3 | Akromi | Pria | Penghuni Perumahan | | | > 10 Tahun | 4 | 3 | 5 | 5 | 5 | 3 | 5 | 3 | 5 | 5 | 43 | -1,58324 | -0,14594 | 1,93460 | 0,53543 |
| 4 | Tarji sawono | Pria | Penghuni Perumahan | | | > 1 Tahun | 5 | 4 | 4 | 5 | 5 | 4 | 5 | 4 | 4 | 5 | 45 | 0,00978 | 0,14569 | 1,12742 | -1,14034 |
| 5 | Reni Pratiwi | Wanita | Pemilik atau Penyewa Lahan | Rumah Makan | > 1 Tahun | | 5 | 5 | 4 | 5 | 4 | 4 | 5 | 5 | 5 | 4 | 46 | 1,23577 | -0,05703 | -0,59902 | 0,02668 |
| 6 | rendi paguyuban | Pria | Pengunjung | | | < 1 Tahun | 5 | 4 | 4 | 5 | 4 | 4 | 5 | 4 | 5 | 4 | 44 | 0,36182 | -0,41203 | 0,02506 | 0,09350 |
| 7 | indra | Pria | Pengunjung | | | < 1 Hari | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 5 | 4 | 5 | 5 | 43 | 0,51691 | -1,70897 | 0,38303 | 0,13894 |
| 8 | Echa | Wanita | Pengunjung | | | > 1 Tahun | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 3 | 39 | -0,08922 | -1,54012 | -1,41217 | -0,22254 |
| 9 | Funy Dewulandari | Wanita | Pemilik atau Penyewa Lahan | Cafe | > 1 Tahun | | 5 | 4 | 5 | 5 | 5 | 5 | 4 | 5 | 5 | 5 | 48 | 1,25186 | 0,54209 | -0,01915 | 0,31441 |
| 10 | adriani hartati | Wanita | Pemilik atau Penyewa Lahan | Cafe | > 1 Tahun | | 5 | 4 | 5 | 5 | 5 | 5 | 4 | 5 | 5 | 5 | 48 | 1,25186 | 0,54209 | -0,01915 | 0,31441 |
| 11 | Dewi Putri Cantika | Wanita | Pengunjung | | | < 1 Tahun | 5 | 4 | 4 | 4 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 47 | 1,52386 | -0,85459 | 0,75395 | 0,33747 |
| 12 | wulandari | Wanita | Penghuni Perumahan | | | > 10 Tahun | 4 | 5 | 5 | 5 | 4 | 5 | 5 | 5 | 4 | 5 | 47 | 1,43785 | 0,12831 | -0,17982 | -1,04241 |
| 13 | mega roshita hanum | Wanita | Pengunjung | | | < 1 Hari | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 3 | 48 | 1,08582 | 1,06275 | -0,49666 | 1,00338 |
| 14 | Gina Susilo | Wanita | Pemilik atau Penyewa Lahan | Hotel | > 10 Tahun | | 4 | 5 | 4 | 5 | 4 | 5 | 5 | 5 | 5 | 4 | 46 | 1,56424 | -0,68761 | -0,61206 | 0,45634 |
| 15 | dwiseptiani | Wanita | Penghuni Perumahan | | | > 10 Tahun | 5 | 5 | 5 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 5 | 5 | 45 | 0,94756 | 0,01579 | -1,19942 | -0,35347 |
| 16 | Fiandana Rizki | Pria | Penghuni Perumahan | | | > 10 Tahun | 5 | 4 | 5 | 5 | 5 | 4 | 5 | 4 | 4 | 5 | 46 | -0,12465 | 0,85264 | 1,11543 | -1,02763 |
| 17 | Herman Siswanto | Pria | Penghuni Perumahan | | | > 10 Tahun | 5 | 5 | 5 | 4 | 4 | 4 | 4 | 5 | 5 | 5 | 46 | 1,52207 | -0,08904 | -1,28247 | -0,21992 |
| 18 | mahayani | Wanita | Pengunjung | | | < 1 Hari | 5 | 4 | 4 | 4 | 5 | 5 | 5 | 4 | 5 | 5 | 46 | 0,94935 | -0,74976 | 0,83701 | 0,20392 |
| 19 | damianus andrian | Pria | Pemilik atau Penyewa Lahan | Bengkel | > 10 Tahun | | 5 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 3 | 4 | 3 | 5 | 40 | 0,40040 | -0,89731 | -1,56218 | -2,66661 |
| 20 | Josef Prayoga W | Pria | Pemilik atau Penyewa Lahan | Bengkel | > 1 Tahun | | 5 | 5 | 5 | 4 | 5 | 4 | 4 | 5 | 4 | 5 | 46 | 0,95410 | 0,49282 | -0,61530 | -1,02589 |
| 21 | Vashti | Wanita | Penghuni Perumahan | | | > 10 Tahun | 4 | 5 | 5 | 5 | 5 | 4 | 3 | 4 | 5 | 2 | 42 | -0,42991 | 0,65616 | -2,51240 | 1,54312 |
| 22 | Dito | Pria | Pengunjung | | | < 1 Hari | 4 | 4 | 5 | 4 | 5 | 5 | 5 | 4 | 5 | 5 | 46 | 0,58289 | -0,61333 | 0,92057 | 0,68779 |
| 23 | Wisnu brahmantyo | Pria | Pemilik atau Penyewa Lahan | Warung | < 1 Tahun | | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 50 | 1,51768 | 1,01447 | 0,37371 | 0,14766 |
| 24 | Aditya D Putra | Pria | Pemilik atau Penyewa Lahan | Rumah Makan | > 1 Tahun | | 5 | 5 | 5 | 4 | 5 | 3 | 5 | 4 | 3 | 5 | 44 | -0,42241 | 0,80336 | 0,51928 | -2,36793 |
| 25 | Ninis Giarini | Wanita | Penghuni Perumahan | | | > 10 Tahun | 5 | 4 | 5 | 5 | 5 | 3 | 4 | 4 | 5 | 5 | 45 | -0,44364 | 0,76704 | 0,28109 | 0,06385 |
| 26 | Rudy Bachtiar | Pria | Pemilik atau Penyewa Lahan | Warung | > 10 Tahun | | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 4 | 5 | 5 | 5 | 49 | 1,55130 | 1,00192 | -0,56017 | 0,11405 |
| 27 | Fachmi | Pria | Penghuni Perumahan | | | > 10 Tahun | 5 | 4 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 49 | 1,21825 | 0,55464 | 0,91473 | 0,34802 |
| 28 | Ryan | Pria | Penghuni Perumahan | | | > 10 Tahun | 5 | 4 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 49 | 1,21825 | 0,55464 | 0,91473 | 0,34802 |
| 29 | icha | Wanita | Penghuni Perumahan | | | > 10 Tahun | 4 | 3 | 4 | 4 | 3 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 43 | 1,71256 | -2,78243 | 0,07428 | 0,15374 |
| 30 | Dewi | Wanita | Penghuni Perumahan | | | > 10 Tahun | 4 | 3 | 4 | 4 | 4 | 4 | 5 | 5 | 5 | 5 | 43 | 0,79198 | -2,27362 | 0,84100 | 0,47285 |
| 31 | Sarjono | Pria | Penghuni Perumahan | | | > 10 Tahun | 4 | 4 | 5 | 5 | 5 | 4 | 4 | 4 | 4 | 5 | 44 | -0,32306 | 0,26957 | 0,27710 | -0,69008 |
| 32 | Aldy Cena | Pria | Penghuni Perumahan | | | < 1 Tahun | 4 | 4 | 5 | 5 | 5 | 3 | 5 | 4 | 5 | 3 | 43 | -1,14115 | 0,25734 | 0,44016 | 1,32434 |
| 33 | Rizal | Pria | Pengunjung | | | > 1 Tahun | 5 | 4 | 5 | 5 | 5 | 3 | 5 | 4 | 3 | 3 | 42 | -1,32489 | 1,09409 | 0,36271 | -1,41401 |
| 34 | Sasha | Wanita | Pengunjung | | | > 10 Tahun | 4 | 4 | 3 | 4 | 4 | 3 | 4 | 4 | 4 | 4 | 38 | -0,29936 | -2,21115 | -0,85640 | -0,82162 |
| 35 | Pras | Pria | Penghuni Perumahan | | | > 10 Tahun | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 4 | 5 | 5 | 5 | 5 | 49 | 0,95719 | 1,07453 | 0,48230 | 0,08915 |
| 36 | afun | Pria | Pengunjung | | | > 1 Tahun | 5 | 4 | 5 | 5 | 5 | 4 | 4 | 4 | 5 | 3 | 44 | -0,31501 | 0,75526 | -0,69787 | 0,97808 |
| 37 | Yusuf | Pria | Pengunjung | | | > 1 Tahun | 3 | 4 | 5 | 5 | 5 | 2 | 4 | 2 | 4 | 2 | 36 | -3,47290 | 0,10124 | -0,54961 | 0,58055 |
| 38 | Sejalan denngan waktu pasti jln. | Pria | Penghuni Perumahan | | | > 10 Tahun | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 3 | 4 | 5 | 5 | 3 | 45 | -0,00156 | 1,17032 | -1,21335 | 0,85276 |
| 39 | Andiani Ramanindia | Wanita | Penghuni Perumahan | | | > 10 Tahun | 5 | 4 | 5 | 4 | 5 | 3 | 5 | 3 | 5 | 5 | 44 | -0,88058 | 0,18214 | 1,12525 | 0,06607 |
| 40 | Muhammad Tang | Pria | Penghuni Perumahan | | | > 10 Tahun | 4 | 4 | 4 | 4 | 5 | 3 | 3 | 3 | 4 | 3 | 37 | -1,55070 | -0,93903 | -1,49628 | -0,07058 |
| 41 | handayani | Wanita | Penghuni Perumahan | | | > 10 Tahun | 5 | 4 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 49 | 1,21825 | 0,55464 | 0,91473 | 0,34802 |
| 42 | Ahmad aland | Pria | Pengunjung | | | < 1 Hari | 4 | 4 | 4 | 4 | 5 | 3 | 5 | 4 | 5 | 3 | 41 | -0,83553 | -1,15188 | 0,27938 | 1,31378 |
| 43 | Karmila Febrianti | Wanita | Penghuni Perumahan | | | > 10 Tahun | 4 | 4 | 5 | 4 | 5 | 4 | 4 | 4 | 5 | 2 | 41 | -0,59178 | -0,49339 | -1,21026 | 1,87926 |
| 44 | Indarpini | Wanita | Penghuni Perumahan | | | > 10 Tahun | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 3 | 5 | 4 | 4 | 5 | 46 | -0,38571 | 1,37253 | 0,68299 | -1,28650 |
| 45 | Hanan Ataki | Pria | Penghuni Perumahan | | | > 1 Tahun | 4 | 5 | 5 | 4 | 5 | 3 | 4 | 3 | 5 | 4 | 42 | -0,99549 | 0,08304 | -0,68928 | 0,63111 |
| 46 | Reza zulfikar fahmi | Pria | Pengunjung | | | > 10 Tahun | 5 | 4 | 5 | 5 | 5 | 4 | 5 | 4 | 5 | 4 | 46 | -0,13269 | 0,74366 | 0,67119 | 0,58383 |
| 47 | Made Yuni Mahartini | Wanita | Penghuni Perumahan | | | > 1 Tahun | 5 | 3 | 5 | 5 | 5 | 4 | 4 | 5 | 3 | 4 | 43 | -0,23978 | 0,43269 | 0,21339 | -1,48306 |
| 48 | Lestari Rahayu | Wanita | Penghuni Perumahan | | | > 10 Tahun | 5 | 3 | 5 | 4 | 4 | 3 | 5 | 3 | 4 | 3 | 39 | -1,45969 | -0,54505 | 0,14684 | -0,43906 |
| 49 | Wahyu Senja | Pria | Penghuni Perumahan | | | > 10 Tahun | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 4 | 4 | 5 | 5 | 4 | 47 | 0,77487 | 1,08612 | -0,88676 | 0,48340 |
| 50 | Imam sodikin. | Pria | Penghuni Perumahan | | | > 10 Tahun | 5 | 4 | 5 | 4 | 5 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 43 | -0,13578 | 0,16196 | -0,42640 | -0,53121 |
| 51 | Jauhar mada adedarizal | Pria | Pengunjung | | | > 1 Tahun | 4 | 3 | 4 | 4 | 5 | 4 | 4 | 4 | 5 | 3 | 40 | -0,54086 | -1,68431 | -0,22207 | 1,53905 |

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 52 | Dinda | Wanita | Pengunjung | | | < 1 Hari | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 3 | 4 | 3 | 5 | 3 | 43 | -1,15058 | 1,37998 | -1,04725 | 0,58567 |
| 53 | Mareta | Wanita | Penghuni Perumahan | | | > 10 Tahun | 4 | 4 | 4 | 4 | 5 | 4 | 4 | 5 | 5 | 3 | 42 | 0,33309 | -1,32931 | -0,84615 | 1,47223 |
| 54 | Johan Firdauzi | Pria | Penghuni Perumahan | | | > 10 Tahun | 5 | 4 | 5 | 4 | 5 | 3 | 5 | 4 | 5 | 2 | 42 | -0,95387 | 0,14973 | -0,26334 | 1,48320 |
| 55 | Febrita | Wanita | Penghuni Perumahan | | | > 10 Tahun | 5 | 5 | 5 | 4 | 4 | 4 | 5 | 3 | 4 | 4 | 43 | -0,08438 | 0,29041 | -0,60862 | -1,20914 |
| 56 | Ridwan | Pria | Penghuni Perumahan | | | > 1 Tahun | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 4 | 5 | 4 | 5 | 4 | 47 | 0,16674 | 1,20349 | 0,13017 | 0,38347 |
| 57 | Modah | Wanita | Penghuni Perumahan | | | > 1 Tahun | 5 | 5 | 4 | 4 | 5 | 3 | 5 | 3 | 3 | 5 | 42 | -0,86249 | 0,20124 | 0,61432 | -2,61419 |
| 58 | Yudi | Pria | Pengunjung | | | < 1 Hari | 5 | 3 | 4 | 5 | 5 | 3 | 5 | 4 | 5 | 5 | 44 | -0,64227 | -0,38719 | 1,76798 | 0,18511 |
| 59 | Irfan | Pria | Pengunjung | | | > 1 Tahun | 5 | 4 | 4 | 4 | 5 | 4 | 5 | 5 | 4 | 4 | 44 | 0,53955 | -0,63727 | 0,43641 | -0,47677 |
| 60 | Tika | Wanita | Penghuni Perumahan | | | > 10 Tahun | 4 | 4 | 4 | 4 | 5 | 2 | 5 | 4 | 3 | 5 | 40 | -1,37994 | -0,87388 | 1,27643 | -1,96764 |
| 61 | santi | Wanita | Penghuni Perumahan | | | > 10 Tahun | 3 | 4 | 3 | 5 | 5 | 2 | 5 | 4 | 4 | 5 | 40 | -1,44084 | -1,58218 | 1,54769 | -0,62776 |
| 62 | Devi | Wanita | Pengunjung | | | < 1 Minggu | 5 | 5 | 5 | 5 | 4 | 4 | 3 | 3 | 4 | 4 | 42 | -0,18834 | 0,96759 | -2,30361 | -1,37851 |
| 63 | Heri susanto | Pria | Pengunjung | | | < 1 Minggu | 4 | 3 | 5 | 5 | 5 | 3 | 5 | 4 | 5 | 5 | 44 | -1,00873 | -0,25076 | 1,85154 | 0,66898 |
| 64 | Rio subakti | Pria | Pengunjung | | | < 1 Minggu | 5 | 4 | 5 | 5 | 5 | 2 | 4 | 3 | 5 | 3 | 41 | -2,01052 | 0,98021 | -0,39763 | 0,72752 |
| 65 | Efi fatmawati | Wanita | Pengunjung | | | > 1 Tahun | 4 | 3 | 4 | 4 | 4 | 3 | 4 | 3 | 5 | 4 | 38 | -1,09985 | -1,99231 | -0,25336 | 0,54151 |
| 66 | Septian Suryo S | Pria | Pengunjung | | | < 1 Hari | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 3 | 5 | 3 | 5 | 3 | 44 | -1,18420 | 1,39252 | -0,11337 | 0,61927 |
| 67 | Robi renanda kusuma | Pria | Pengunjung | | | < 1 Minggu | 4 | 4 | 4 | 4 | 2 | 4 | 3 | 4 | 3 | 4 | 36 | 0,67260 | -2,34119 | -3,21806 | -2,62285 |
| 68 | Tito berlin | Pria | Pengunjung | | | < 1 Minggu | 4 | 3 | 5 | 4 | 4 | 3 | 4 | 4 | 5 | 4 | 40 | -0,65977 | -1,39019 | -0,34841 | 0,78777 |
| 69 | Wawan sugito | Pria | Pengunjung | | | < 1 Tahun | 5 | 4 | 3 | 4 | 5 | 5 | 4 | 4 | 4 | 4 | 42 | 0,69358 | -1,31200 | -0,51101 | -0,69813 |
| 70 | Didik ginanjar | Pria | Pengunjung | | | < 1 Minggu | 5 | 4 | 4 | 4 | 5 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 42 | -0,00135 | -0,54499 | -0,41441 | -0,64393 |
| 71 | Karin | Wanita | Pengunjung | | | > 10 Tahun | 4 | 5 | 5 | 5 | 5 | 4 | 5 | 5 | 5 | 4 | 47 | 0,50923 | 0,52815 | 0,14267 | 0,88816 |
| 72 | Cak ikin | Pria | Pemilik atau Penyewa Lahan | Warung | > 1 Tahun | | 4 | 4 | 5 | 5 | 4 | 3 | 4 | 4 | 3 | 5 | 41 | -0,73136 | 0,01400 | -0,26338 | -2,30981 |
| 73 | Nanda Prayogo Rahmat Pambuc | Pria | Pengunjung | | | > 10 Tahun | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 4 | 4 | 4 | 5 | 1 | 43 | -0,44743 | 1,26337 | -2,10925 | 1,63344 |
| 74 | Yudiarti Indrina | Wanita | Penghuni Perumahan | | | > 10 Tahun | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 4 | 4 | 4 | 5 | 4 | 46 | 0,20036 | 1,19095 | -0,80371 | 0,34986 |
| 75 | e endah I lubis ny. | Wanita | Penghuni Perumahan | | | > 10 Tahun | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 4 | 4 | 4 | 5 | 4 | 46 | 0,20036 | 1,19095 | -0,80371 | 0,34986 |
| 76 | Vindytha | Wanita | Pengunjung | | | < 1 Minggu | 4 | 4 | 5 | 5 | 4 | 4 | 5 | 3 | 3 | 4 | 41 | -0,99492 | 0,09544 | 0,20978 | -1,92338 |
| 77 | NABILA RAMADHANI DJATMIKO | Wanita | Penghuni Perumahan | | | > 1 Tahun | 5 | 4 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 3 | 5 | 47 | 0,80248 | 0,82086 | 0,93283 | -2,01917 |
| 78 | Rachel Yunita Theresia | Wanita | Pengunjung | | | > 10 Tahun | 4 | 5 | 5 | 5 | 4 | 5 | 5 | 3 | 5 | 5 | 46 | 0,49671 | 0,20485 | -0,02276 | -0,12591 |
| 79 | Destri W | Wanita | Pengunjung | | | > 1 Tahun | 4 | 4 | 5 | 5 | 4 | 3 | 4 | 5 | 5 | 3 | 42 | -0,17294 | -0,30877 | -1,23490 | 1,04665 |
| 80 | Luqman | Pria | Penghuni Perumahan | | | > 10 Tahun | 5 | 4 | 5 | 5 | 5 | 3 | 4 | 3 | 5 | 2 | 41 | -1,66595 | 0,94429 | -0,94140 | 1,21389 |
| 81 | hayden | Pria | Pengunjung | | | < 1 Minggu | 4 | 3 | 5 | 4 | 4 | 3 | 5 | 3 | 5 | 5 | 41 | -1,05197 | -1,29696 | 1,10371 | 0,25997 |
| 82 | Choirul Imam | Pria | Pengunjung | | | > 10 Tahun | 5 | 4 | 5 | 5 | 5 | 3 | 5 | 4 | 4 | 3 | 43 | -1,11701 | 0,96098 | 0,35366 | -0,23041 |
| 83 | Faris R | Pria | Penghuni Perumahan | | | > 1 Tahun | 4 | 4 | 5 | 5 | 5 | 4 | 5 | 3 | 4 | 5 | 44 | -0,93119 | 0,38694 | 1,29403 | -0,79002 |
| 84 | Bagong | Pria | Pengunjung | | | > 10 Tahun | 5 | 3 | 5 | 5 | 5 | 4 | 5 | 4 | 5 | 5 | 46 | -0,21620 | 0,25970 | 1,64740 | 0,35633 |
| 85 | Debby Verina | Wanita | Pengunjung | | | > 1 Tahun | 4 | 4 | 5 | 4 | 5 | 4 | 5 | 4 | 5 | 4 | 44 | -0,19353 | -0,52913 | 0,59398 | 1,05714 |
| 86 | Caca Sumbo | Wanita | Penghuni Perumahan | | | > 1 Tahun | 3 | 3 | 4 | 4 | 5 | 4 | 5 | 4 | 5 | 5 | 42 | -0,37464 | -2,29057 | 1,67772 | 1,08808 |
| 87 | Tintin | Wanita | Pengunjung | | | > 1 Tahun | 5 | 4 | 5 | 5 | 5 | 4 | 5 | 5 | 5 | 5 | 48 | 0,65775 | 0,61470 | 1,02332 | 0,28952 |
| 88 | Eli Retnowati, S.E., M.M. | Wanita | Pengunjung | | | < 1 Minggu | 5 | 4 | 5 | 5 | 5 | 3 | 4 | 3 | 4 | 4 | 42 | -1,44197 | 1,02912 | -0,06199 | -0,82543 |
| 89 | Ramadhani Yusuf | Pria | Pemilik atau Penyewa Lahan | Warung | > 1 Tahun | | 4 | 3 | 4 | 5 | 4 | 3 | 2 | 3 | 4 | 4 | 36 | -1,41169 | -1,18202 | -1,93931 | -0,81146 |
| 90 | Bandeng Arif | Pria | Penghuni Perumahan | | | > 1 Tahun | 5 | 4 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 4 | 5 | 5 | 48 | 0,64373 | 0,65946 | 0,99778 | 0,21448 |
| 91 | Arya Widyartara | Pria | Pemilik atau Penyewa Lahan | Warung | > 1 Tahun | | 5 | 4 | 5 | 4 | 5 | 4 | 5 | 4 | 5 | 4 | 45 | 0,03849 | 0,04139 | 0,49843 | 0,68599 |
| 92 | Baron Barisyah Putra | Pria | Pengunjung | | | < 1 Tahun | 5 | 4 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 4 | 5 | 5 | 48 | 0,64373 | 0,65946 | 0,99778 | 0,21448 |
| 93 | Arief rahman prayoga | Pria | Pengunjung | | | > 1 Tahun | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 4 | 5 | 4 | 5 | 5 | 48 | 0,38268 | 1,17935 | 0,56535 | -0,04440 |
| 94 | Gyodia | Wanita | Pengunjung | | | < 1 Minggu | 5 | 5 | 4 | 4 | 5 | 4 | 5 | 4 | 5 | 5 | 46 | 0,68829 | -0,22987 | 0,40457 | -0,05495 |
| 95 | Paino Warkop Saudara | Pria | Pemilik atau Penyewa Lahan | Warung | > 10 Tahun | | 5 | 4 | 5 | 5 | 4 | 4 | 5 | 5 | 5 | 3 | 45 | 0,58597 | 0,21423 | -0,50516 | 0,76762 |
| 96 | Moedin Warkop Giras 47 | Pria | Pemilik atau Penyewa Lahan | Warung | > 10 Tahun | | 5 | 4 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 4 | 4 | 47 | 0,79443 | 0,71189 | 0,48860 | -0,40771 |
| 97 | Astri (Marketing Dibino) | Wanita | Pemilik atau Penyewa Lahan | Hotel | > 10 Tahun | | 5 | 4 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 49 | 1,21825 | 0,55464 | 0,91473 | 0,34802 |
| 98 | Fonda Febrina | Wanita | Penghuni Perumahan | | | > 10 Tahun | 4 | 3 | 4 | 4 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 45 | 0,99240 | -1,88494 | 1,39053 | 0,90898 |
| 99 | Amanda Nadhila | Wanita | Penghuni Perumahan | | | > 10 Tahun | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 4 | 5 | 5 | 49 | 0,94317 | 1,11929 | 0,45676 | 0,01411 |
| 100 | Stefanus Palenteng, S.Kom | Pria | Pengunjung | | | > 1 Tahun | 5 | 4 | 5 | 5 | 5 | 4 | 4 | 4 | 5 | 5 | 46 | 0,11685 | 0,70698 | 0,17250 | 0,12236 |
| 101 | Andy Pujo | Pria | Pengunjung | | | > 10 Tahun | 5 | 5 | 5 | 4 | 4 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 48 | 2,04895 | -0,13656 | -0,45718 | -0,12781 |

# Lampiran 3
# HASIL ANALISIS DATA RESPONDEN SPSS

```
GET
  FILE='D:\Pascasarjana ITS\Smt. 4\Tesis Radit\spss\Data Responden 11 maret 2020.sav'.
DATASET NAME DataSet1 WINDOW=FRONT.
FREQUENCIES VARIABLES=JenisKelamin PeranAndaPadaLokasi JenisUsahaAnda LamaUsahaAnda
LamaAndaDiLokasi
  /STATISTICS=MEAN
  /PIECHART PERCENT
  /ORDER=ANALYSIS.
```

**Frequencies**

**Notes**

| | | |
|---|---|---|
| Output Created | | 11-MAR-2020 15:58:03 |
| Comments | | |
| Input | Data | D:\Pascasarjana ITS\Smt. 4\Tesis Radit\spss\Data Responden 11 maret 2020.sav |
| | Active Dataset | DataSet1 |
| | Filter | <none> |
| | Weight | <none> |
| | Split File | <none> |
| | N of Rows in Working Data File | 101 |
| Missing Value Handling | Definition of Missing | User-defined missing values are treated as missing. |
| | Cases Used | Statistics are based on all cases with valid data. |
| Syntax | | FREQUENCIES VARIABLES=JenisKelamin PeranAndaPadaLokasi JenisUsahaAnda LamaUsahaAnda LamaAndaDiLokasi /STATISTICS=MEAN /PIECHART PERCENT /ORDER=ANALYSIS. |
| Resources | Processor Time | 00:00:02,17 |
| | Elapsed Time | 00:00:01,32 |

[DataSet1] D:\Pascasarjana ITS\Smt. 4\Tesis Radit\spss\Data Responden 11 maret 2020.sav

**Statistics**

| | | JenisKelamin | PeranAndaPadaLokasi | JenisUsahaAnda | LamaUsahaAnda | LamaAndaDiLokasi |
|---|---|---|---|---|---|---|
| N | Valid | 101 | 101 | 101 | 101 | 101 |
| | Missing | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

**Frequency Table**

**JenisKelamin**

| | | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
|---|---|---|---|---|---|
| Valid | Pria | 57 | 56.4 | 56.4 | 56.4 |
| | Wanita | 44 | 43.6 | 43.6 | 100.0 |
| | Total | 101 | 100.0 | 100.0 | |

**PeranAndaPadaLokasi**

| | | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
|---|---|---|---|---|---|
| Valid | Pemilik atau Penyewa Lahan | 16 | 15.8 | 15.8 | 15.8 |
| | Penghuni Perumahan | 42 | 41.6 | 41.6 | 57.4 |
| | Pengunjung | 43 | 42.6 | 42.6 | 100.0 |
| | Total | 101 | 100.0 | 100.0 | |

**JenisUsahaAnda**

| | | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
|---|---|---|---|---|---|
| Valid | | 85 | 84.2 | 84.2 | 84.2 |
| | Bengkel | 2 | 2.0 | 2.0 | 86.1 |
| | Cafe | 2 | 2.0 | 2.0 | 88.1 |
| | Hotel | 2 | 2.0 | 2.0 | 90.1 |
| | Rumah Makan | 2 | 2.0 | 2.0 | 92.1 |
| | Warung | 8 | 7.9 | 7.9 | 100.0 |
| | Total | 101 | 100.0 | 100.0 | |

**LamaUsahaAnda**

| | | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
|---|---|---|---|---|---|
| Valid | | 85 | 84.2 | 84.2 | 84.2 |
| | < 1 Tahun | 2 | 2.0 | 2.0 | 86.1 |
| | > 1 Tahun | 8 | 7.9 | 7.9 | 94.1 |
| | > 10 Tahun | 6 | 5.9 | 5.9 | 100.0 |
| | Total | 101 | 100.0 | 100.0 | |

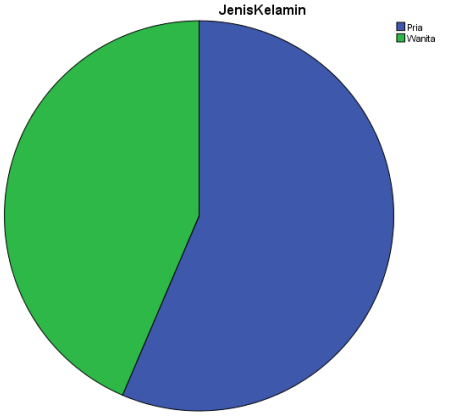
**LamaAndaDiLokasi**

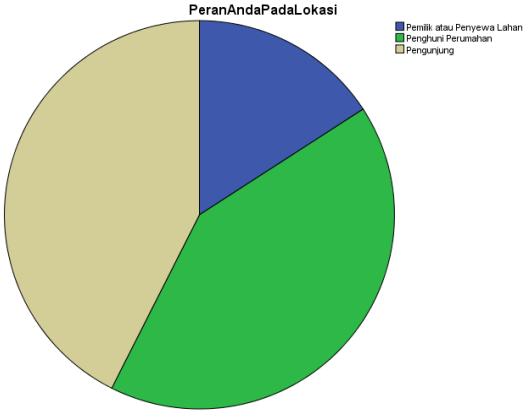
| | | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
|---|---|---|---|---|---|
| Valid | | 16 | 15.8 | 15.8 | 15.8 |
| | < 1 Hari | 9 | 8.9 | 8.9 | 24.8 |
| | < 1 Minggu | 10 | 9.9 | 9.9 | 34.7 |

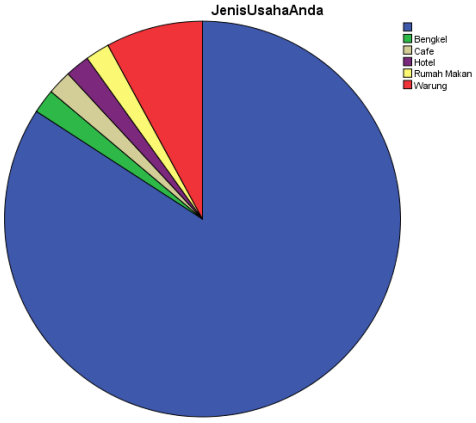
# Lampiran 3
# HASIL ANALISIS DATA RESPONDEN SPSS

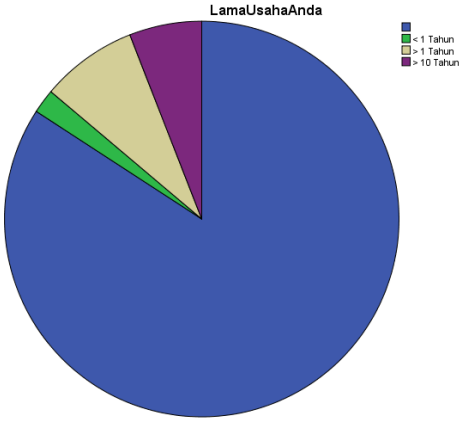
| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | < 1 Tahun | 5 | 5.0 | 5.0 | 39.6 |
| | > 1 Tahun | 21 | 20.8 | 20.8 | 60.4 |
| | > 10 Tahun | 40 | 39.6 | 39.6 | 100.0 |
| | Total | 101 | 100.0 | 100.0 | |

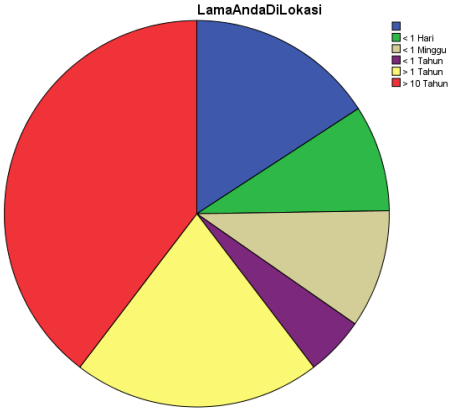
## Pie Chart



```
GET
  FILE='D:\Pascasarjana ITS\Smt. 4\Tesis Radit\spss\Data Responden 11 maret 2020.sav'.
DATASET NAME DataSet1 WINDOW=FRONT.
RELIABILITY
  /VARIABLES=V1.1 V1.2 V1.3 V1.4 V1.5
  /SCALE('ALL VARIABLES') ALL
  /MODEL=ALPHA
  /SUMMARY=TOTAL.
```

**Reliability**

**Notes**

| | | |
|---|---|---|
| Output Created | | 12-MAR-2020 03:01:51 |
| Comments | | |
| Input | Data | D:\Pascasarjana ITS\Smt. 4\Tesis Radit\spss\Data Responden 11 maret 2020.sav |
| | Active Dataset | DataSet1 |
| | Filter | <none> |
| | Weight | <none> |
| | Split File | <none> |
| | N of Rows in Working Data File | 101 |
| | Matrix Input | |
| Missing Value Handling | Definition of Missing | User-defined missing values are treated as missing. |
| | Cases Used | Statistics are based on all cases with valid data for all variables in the procedure. |
| Syntax | | RELIABILITY<br>/VARIABLES=V1.1 V1.2 V1.3 V1.4 V1.5<br>/SCALE('ALL VARIABLES') ALL<br>/MODEL=ALPHA<br>/SUMMARY=TOTAL. |
| Resources | Processor Time | 00:00:00,02 |
| | Elapsed Time | 00:00:00,00 |

**Scale: ALL VARIABLES**

**Lampiran 4**

# HASIL ANALISIS DATA FAKTOR SPSS

**Case Processing Summary**

| | | N | % |
|---|---|---|---|
| Cases | Valid | 101 | 100.0 |
| | Excluded[a] | 0 | .0 |
| | Total | 101 | 100.0 |

a. Listwise deletion based on all variables in the procedure.

**Reliability Statistics**

| Cronbach's Alpha | N of Items |
|---|---|
| .625 | 5 |

**Item-Total Statistics**

| | Scale Mean if Item Deleted | Scale Variance if Item Deleted | Corrected Item-Total Correlation | Cronbach's Alpha if Item Deleted |
|---|---|---|---|---|
| V1.1 | 18.16 | 2.115 | .430 | .545 |
| V1.2 | 18.59 | 2.044 | .325 | .609 |
| V1.3 | 18.08 | 2.094 | .478 | .522 |
| V1.4 | 18.17 | 2.281 | .388 | .569 |
| V1.5 | 18.05 | 2.328 | .299 | .609 |

```
RELIABILITY
  /VARIABLES=V2.1 V2.2 V2.3 V2.4 V2.5
  /SCALE('ALL VARIABLES') ALL
  /MODEL=ALPHA
  /SUMMARY=TOTAL.
```

**Reliability**

**Notes**

| | | |
|---|---|---|
| Output Created | | 12-MAR-2020 03:02:52 |
| Comments | | |
| Input | Data | D:\Pascasarjana ITS\Smt. 4\Tesis Radit\spss\Data Responden 11 maret 2020.sav |
| | Active Dataset | DataSet1 |
| | Filter | <none> |
| | Weight | <none> |
| | Split File | <none> |
| | N of Rows in Working Data File | 101 |
| | Matrix Input | |

| | | |
|---|---|---|
| Missing Value Handling | Definition of Missing | User-defined missing values are treated as missing. |
| | Cases Used | Statistics are based on all cases with valid data for all variables in the procedure. |
| Syntax | | RELIABILITY /VARIABLES=V2.1 V2.2 V2.3 V2.4 V2.5 /SCALE('ALL VARIABLES') ALL /MODEL=ALPHA /SUMMARY=TOTAL. |
| Resources | Processor Time | 00:00:00,05 |
| | Elapsed Time | 00:00:00,01 |

**Scale: ALL VARIABLES**

**Case Processing Summary**

| | | N | % |
|---|---|---|---|
| Cases | Valid | 101 | 100.0 |
| | Excluded[a] | 0 | .0 |
| | Total | 101 | 100.0 |

a. Listwise deletion based on all variables in the procedure.

**Reliability Statistics**

| Cronbach's Alpha | N of Items |
|---|---|
| .607 | 5 |

**Item-Total Statistics**

| | Scale Mean if Item Deleted | Scale Variance if Item Deleted | Corrected Item-Total Correlation | Cronbach's Alpha if Item Deleted |
|---|---|---|---|---|
| V2.1 | 17.38 | 3.497 | .554 | .440 |
| V2.2 | 16.74 | 4.513 | .325 | .572 |
| V2.3 | 17.16 | 3.915 | .489 | .489 |
| V2.4 | 16.68 | 4.899 | .172 | .636 |
| V2.5 | 17.07 | 3.745 | .314 | .595 |

**Lampiran 4**

# HASIL ANALISIS DATA FAKTOR SPSS

```
CORRELATIONS
  /VARIABLES=V1.1 V1.2 V1.3 V1.4 V1.5 V2.1 V2.2 V2.3 V2.4 V2.5 Total
  /PRINT=TWOTAIL NOSIG
  /MISSING=PAIRWISE.
```

**Correlations**

**Notes**

| | | |
|---|---|---|
| Output Created | | 12-MAR-2020 03:03:52 |
| Comments | | |
| Input | Data | D:\Pascasarjana ITS\Smt. 4\Tesis Radit\spss\Data Responden 11 maret 2020.sav |
| | Active Dataset | DataSet1 |
| | Filter | <none> |
| | Weight | <none> |
| | Split File | <none> |
| | N of Rows in Working Data File | 101 |
| Missing Value Handling | Definition of Missing | User-defined missing values are treated as missing. |
| | Cases Used | Statistics for each pair of variables are based on all the cases with valid data for that pair. |
| Syntax | | CORRELATIONS /VARIABLES=V1.1 V1.2 V1.3 V1.4 V1.5 V2.1 V2.2 V2.3 V2.4 V2.5 Total /PRINT=TWOTAIL NOSIG /MISSING=PAIRWISE. |
| Resources | Processor Time | 00:00:00,02 |
| | Elapsed Time | 00:00:00,02 |

**Correlations**

| | | V1.1 | V1.2 | V1.3 | V1.4 | V1.5 | V2.1 | V2.2 | V2.3 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| V1.1 | Pearson Correlation | 1 | .322** | .322** | .213* | .256** | .273** | .127 | .224* |
| | Sig. (2-tailed) | | .001 | .001 | .033 | .010 | .006 | .205 | .024 |
| | N | 101 | 101 | 101 | 101 | 101 | 101 | 101 | 101 |
| V1.2 | Pearson Correlation | .322** | 1 | .268** | .180 | .109 | .166 | -.040 | .110 |
| | Sig. (2-tailed) | .001 | | .007 | .072 | .277 | .096 | .690 | .274 |
| | N | 101 | 101 | 101 | 101 | 101 | 101 | 101 | 101 |

| | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| V1.3 | Pearson Correlation | .322** | .268** | 1 | .423** | .241* | .074 | .071 | -.022 |
| | Sig. (2-tailed) | .001 | .007 | | .000 | .015 | .461 | .478 | .830 |
| | N | 101 | 101 | 101 | 101 | 101 | 101 | 101 | 101 |
| V1.4 | Pearson Correlation | .213* | .180 | .423** | 1 | .236* | .053 | .065 | .085 |
| | Sig. (2-tailed) | .033 | .072 | .000 | | .018 | .600 | .518 | .397 |
| | N | 101 | 101 | 101 | 101 | 101 | 101 | 101 | 101 |
| V1.5 | Pearson Correlation | .256** | .109 | .241* | .236* | 1 | -.033 | .197* | .022 |
| | Sig. (2-tailed) | .010 | .277 | .015 | .018 | | .743 | .048 | .824 |
| | N | 101 | 101 | 101 | 101 | 101 | 101 | 101 | 101 |
| V2.1 | Pearson Correlation | .273** | .166 | .074 | .053 | -.033 | 1 | .190 | .575** |
| | Sig. (2-tailed) | .006 | .096 | .461 | .600 | .743 | | .057 | .000 |
| | N | 101 | 101 | 101 | 101 | 101 | 101 | 101 | 101 |
| V2.2 | Pearson Correlation | .127 | -.040 | .071 | .065 | .197* | .190 | 1 | .206* |
| | Sig. (2-tailed) | .205 | .690 | .478 | .518 | .048 | .057 | | .039 |
| | N | 101 | 101 | 101 | 101 | 101 | 101 | 101 | 101 |
| V2.3 | Pearson Correlation | .224* | .110 | -.022 | .085 | .022 | .575** | .206* | 1 |
| | Sig. (2-tailed) | .024 | .274 | .830 | .397 | .824 | .000 | .039 | |
| | N | 101 | 101 | 101 | 101 | 101 | 101 | 101 | 101 |
| V2.4 | Pearson Correlation | .054 | .050 | .181 | .077 | .186 | .236* | .162 | .190 |
| | Sig. (2-tailed) | .594 | .617 | .071 | .443 | .063 | .017 | .105 | .057 |
| | N | 101 | 101 | 101 | 101 | 101 | 101 | 101 | 101 |
| V2.5 | Pearson Correlation | .066 | -.050 | -.078 | -.027 | -.049 | .346** | .287** | .243* |
| | Sig. (2-tailed) | .509 | .621 | .438 | .789 | .625 | .000 | .004 | .014 |
| | N | 101 | 101 | 101 | 101 | 101 | 101 | 101 | 101 |
| Total | Pearson Correlation | .542** | .406** | .422** | .390** | .369** | .672** | .487** | .601** |
| | Sig. (2-tailed) | .000 | .000 | .000 | .000 | .000 | .000 | .000 | .000 |
| | N | 101 | 101 | 101 | 101 | 101 | 101 | 101 | 101 |

**Correlations**

| | | V2.4 | V2.5 | Total |
|---|---|---|---|---|
| V1.1 | Pearson Correlation | .054 | .066 | .542** |
| | Sig. (2-tailed) | .594 | .509 | .000 |
| | N | 101 | 101 | 101 |
| V1.2 | Pearson Correlation | .050 | -.050 | .406** |
| | Sig. (2-tailed) | .617 | .621 | .000 |
| | N | 101 | 101 | 101 |
| V1.3 | Pearson Correlation | .181 | -.078 | .422** |
| | Sig. (2-tailed) | .071 | .438 | .000 |
| | N | 101 | 101 | 101 |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| V1.4 | Pearson Correlation | .077 | -.027 | .390** |
| | Sig. (2-tailed) | .443 | .789 | .000 |
| | N | 101 | 101 | 101 |
| V1.5 | Pearson Correlation | .186 | -.049 | .369** |
| | Sig. (2-tailed) | .063 | .625 | .000 |
| | N | 101 | 101 | 101 |
| V2.1 | Pearson Correlation | .236* | .346** | .672** |
| | Sig. (2-tailed) | .017 | .000 | .000 |
| | N | 101 | 101 | 101 |
| V2.2 | Pearson Correlation | .162 | .287** | .487** |
| | Sig. (2-tailed) | .105 | .004 | .000 |
| | N | 101 | 101 | 101 |
| V2.3 | Pearson Correlation | .190 | .243* | .601** |
| | Sig. (2-tailed) | .057 | .014 | .000 |
| | N | 101 | 101 | 101 |
| V2.4 | Pearson Correlation | 1 | -.061 | .418** |
| | Sig. (2-tailed) | | .548 | .000 |
| | N | 101 | 101 | 101 |
| V2.5 | Pearson Correlation | -.061 | 1 | .465** |
| | Sig. (2-tailed) | .548 | | .000 |
| | N | 101 | 101 | 101 |
| Total | Pearson Correlation | .418** | .465** | 1 |
| | Sig. (2-tailed) | .000 | .000 | |
| | N | 101 | 101 | 101 |

**. Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).
*. Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).

```
FACTOR
  /VARIABLES V1.1 V1.2 V1.3 V1.4 V1.5 V2.1 V2.2 V2.3 V2.4 V2.5 Total
  /MISSING LISTWISE
  /ANALYSIS V1.1 V1.2 V1.3 V1.4 V1.5 V2.1 V2.2 V2.3 V2.4 V2.5 Total
  /PRINT INITIAL KMO AIC EXTRACTION ROTATION
  /PLOT EIGEN
  /CRITERIA MINEIGEN(1) ITERATE(25)
  /EXTRACTION PC
  /CRITERIA ITERATE(25)
  /ROTATION VARIMAX
  /SAVE REG(ALL)
  /METHOD=CORRELATION.
```

- - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - F A C T O R  A N A L Y S I S - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - -

```
FACTOR
  /VARIABLES V1.1 V1.2 V1.3 V1.4 V1.5 V2.1 V2.2 V2.3 V2.4 V2.5
  /MISSING LISTWISE
  /ANALYSIS V1.1 V1.2 V1.3 V1.4 V1.5 V2.1 V2.2 V2.3 V2.4 V2.5
```

```
/PRINT INITIAL KMO AIC EXTRACTION ROTATION
/PLOT EIGEN
/CRITERIA MINEIGEN(1) ITERATE(25)
/EXTRACTION PC
/CRITERIA ITERATE(25)
/ROTATION VARIMAX
/SAVE REG(ALL)
/METHOD=CORRELATION.
```

**Factor Analysis**

**Notes**

| | | |
|---|---|---|
| Output Created | | 12-MAR-2020 03:07:44 |
| Comments | | |
| Input | Data | D:\Pascasarjana ITS\Smt. 4\Tesis Radit\spss\Data Responden 11 maret 2020.sav |
| | Active Dataset | DataSet1 |
| | Filter | <none> |
| | Weight | <none> |
| | Split File | <none> |
| | N of Rows in Working Data File | 101 |
| Missing Value Handling | Definition of Missing | MISSING=EXCLUDE: User-defined missing values are treated as missing. |
| | Cases Used | LISTWISE: Statistics are based on cases with no missing values for any variable used. |

**Lampiran 4**

# HASIL ANALISIS DATA FAKTOR SPSS

| | | |
|---|---|---|
| Syntax | | FACTOR<br>/VARIABLES V1.1 V1.2 V1.3 V1.4 V1.5 V2.1 V2.2 V2.3 V2.4 V2.5<br>/MISSING LISTWISE<br>/ANALYSIS V1.1 V1.2 V1.3 V1.4 V1.5 V2.1 V2.2 V2.3 V2.4 V2.5<br>/PRINT INITIAL KMO AIC EXTRACTION ROTATION<br>/PLOT EIGEN<br>/CRITERIA MINEIGEN(1) ITERATE(25)<br>/EXTRACTION PC<br>/CRITERIA ITERATE(25)<br>/ROTATION VARIMAX<br>/SAVE REG(ALL)<br><br>/METHOD=CORRELATION. |
| Resources | Processor Time | 00:00:00,59 |
| | Elapsed Time | 00:00:00,17 |
| | Maximum Memory Required | 14376 (14.039K) bytes |
| Variables Created | FAC1_2 | Component score 1 |
| | FAC2_2 | Component score 2 |
| | FAC3_2 | Component score 3 |
| | FAC4_2 | Component score 4 |

**KMO and Bartlett's Test**

| | | |
|---|---|---|
| Kaiser-Meyer-Olkin Measure of Sampling Adequacy. | | .651 |
| Bartlett's Test of Sphericity | Approx. Chi-Square | 153.418 |
| | df | 45 |
| | Sig. | .000 |

**Anti-image Matrices**

| | | V1.1 | V1.2 | V1.3 | V1.4 | V1.5 | V2.1 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Anti-image Covariance | V1.1 | .738 | -.171 | -.150 | -.021 | -.156 | -.105 |
| | V1.2 | -.171 | .841 | -.114 | -.043 | -.017 | -.068 |
| | V1.3 | -.150 | -.114 | .702 | -.265 | -.055 | -.031 |
| | V1.4 | -.021 | -.043 | -.265 | .789 | -.109 | .023 |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | V1.5 | -.156 | -.017 | -.055 | -.109 | .822 | .093 |
| | V2.1 | -.105 | -.068 | -.031 | .023 | .093 | .561 |
| | V2.2 | -.035 | .077 | -.027 | -.002 | -.143 | -.007 |
| | V2.3 | -.067 | -.018 | .104 | -.069 | -.001 | -.286 |
| | V2.4 | .088 | .019 | -.113 | .027 | -.133 | -.141 |
| | V2.5 | .004 | .058 | .041 | .004 | .028 | -.185 |
| Anti-image Correlation | V1.1 | .719[a] | -.217 | -.209 | -.028 | -.201 | -.163 |
| | V1.2 | -.217 | .734[a] | -.148 | -.053 | -.020 | -.099 |
| | V1.3 | -.209 | -.148 | .648[a] | -.357 | -.072 | -.049 |
| | V1.4 | -.028 | -.053 | -.357 | .674[a] | -.136 | .035 |
| | V1.5 | -.201 | -.020 | -.072 | -.136 | .658[a] | .137 |
| | V2.1 | -.163 | -.099 | -.049 | .035 | .137 | .616[a] |
| | V2.2 | -.045 | .092 | -.035 | -.002 | -.173 | -.011 |
| | V2.3 | -.097 | -.024 | .155 | -.097 | -.001 | -.479 |
| | V2.4 | .111 | .023 | -.147 | .033 | -.160 | -.205 |
| | V2.5 | .005 | .071 | .056 | .005 | .034 | -.278 |

**Anti-image Matrices**

| | | V2.2 | V2.3 | V2.4 | V2.5 |
|---|---|---|---|---|---|
| Anti-image Covariance | V1.1 | -.035 | -.067 | .088 | .004 |
| | V1.2 | .077 | -.018 | .019 | .058 |
| | V1.3 | -.027 | .104 | -.113 | .041 |
| | V1.4 | -.002 | -.069 | .027 | .004 |
| | V1.5 | -.143 | -.001 | -.133 | .028 |
| | V2.1 | -.007 | -.286 | -.141 | -.185 |
| | V2.2 | .833 | -.068 | -.099 | -.210 |
| | V2.3 | -.068 | .635 | -.061 | -.027 |
| | V2.4 | -.099 | -.061 | .843 | .140 |
| | V2.5 | -.210 | -.027 | .140 | .784 |
| Anti-image Correlation | V1.1 | -.045 | -.097 | .111 | .005 |
| | V1.2 | .092 | -.024 | .023 | .071 |
| | V1.3 | -.035 | .155 | -.147 | .056 |
| | V1.4 | -.002 | -.097 | .033 | .005 |
| | V1.5 | -.173 | -.001 | -.160 | .034 |
| | V2.1 | -.011 | -.479 | -.205 | -.278 |
| | V2.2 | .657[a] | -.094 | -.118 | -.259 |
| | V2.3 | -.094 | .650[a] | -.084 | -.038 |
| | V2.4 | -.118 | -.084 | .566[a] | .172 |
| | V2.5 | -.259 | -.038 | .172 | .602[a] |

a. Measures of Sampling Adequacy(MSA)

**Communalities**

| | Initial | Extraction |
|---|---|---|
| V1.1 | 1.000 | .550 |
| V1.2 | 1.000 | .575 |

**Lampiran 4**

# HASIL ANALISIS DATA FAKTOR SPSS

| | | |
|---|---|---|
| V1.3 | 1.000 | .580 |
| V1.4 | 1.000 | .461 |
| V1.5 | 1.000 | .563 |
| V2.1 | 1.000 | .763 |
| V2.2 | 1.000 | .677 |
| V2.3 | 1.000 | .666 |
| V2.4 | 1.000 | .845 |
| V2.5 | 1.000 | .693 |

Extraction Method: Principal Component Analysis.

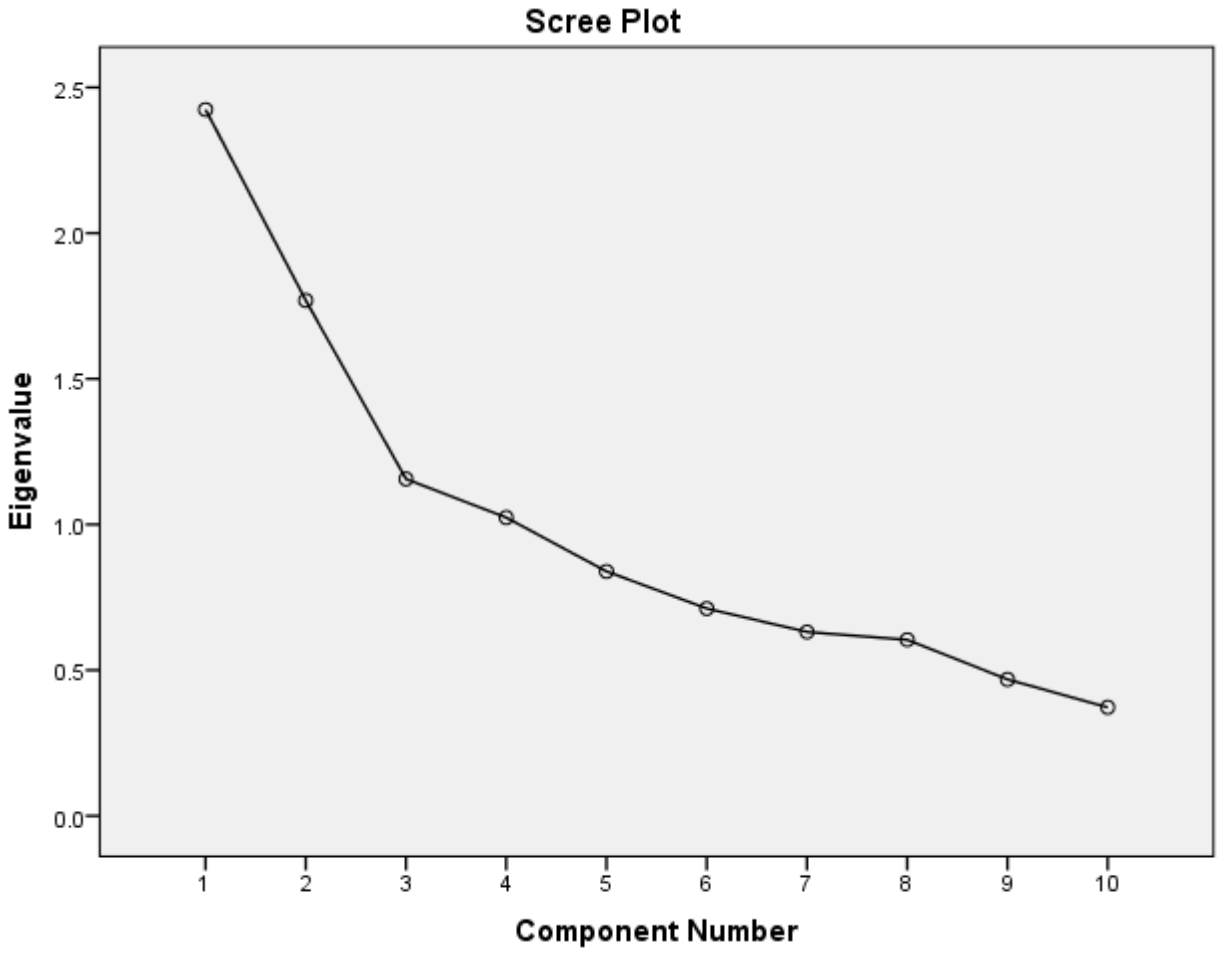
**Total Variance Explained**

| | Initial Eigenvalues | | | Extraction Sums of Squared Loadings | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Component | Total | % of Variance | Cumulative % | Total | % of Variance | Cumulative % |
| 1 | 2.424 | 24.240 | 24.240 | 2.424 | 24.240 | 24.240 |
| 2 | 1.769 | 17.689 | 41.929 | 1.769 | 17.689 | 41.929 |
| 3 | 1.156 | 11.563 | 53.492 | 1.156 | 11.563 | 53.492 |
| 4 | 1.024 | 10.237 | 63.729 | 1.024 | 10.237 | 63.729 |
| 5 | .839 | 8.389 | 72.117 | | | |
| 6 | .712 | 7.116 | 79.234 | | | |
| 7 | .631 | 6.313 | 85.547 | | | |
| 8 | .604 | 6.045 | 91.591 | | | |
| 9 | .468 | 4.683 | 96.275 | | | |
| 10 | .373 | 3.725 | 100.000 | | | |

**Total Variance Explained**

| | Rotation Sums of Squared Loadings | | |
|---|---|---|---|
| Component | Total | % of Variance | Cumulative % |
| 1 | 2.026 | 20.261 | 20.261 |
| 2 | 1.918 | 19.182 | 39.443 |
| 3 | 1.291 | 12.908 | 52.350 |
| 4 | 1.138 | 11.378 | 63.729 |
| 5 | | | |
| 6 | | | |
| 7 | | | |
| 8 | | | |
| 9 | | | |
| 10 | | | |

Extraction Method: Principal Component Analysis.




**Component Matrix[a]**

| | Component | | | |
|---|---|---|---|---|
| | 1 | 2 | 3 | 4 |
| V1.1 | .640 | -.185 | -.248 | .211 |
| V1.2 | .444 | -.303 | -.535 | -.018 |
| V1.3 | .517 | -.557 | .005 | .052 |
| V1.4 | .467 | -.455 | .039 | .186 |
| V1.5 | .409 | -.394 | .483 | .086 |
| V2.1 | .637 | .520 | -.235 | -.179 |
| V2.2 | .421 | .281 | .589 | .271 |
| V2.3 | .582 | .509 | -.160 | -.206 |
| V2.4 | .403 | -.007 | .377 | -.735 |
| V2.5 | .285 | .601 | .072 | .495 |

Extraction Method: Principal Component Analysis.[a]
a. 4 components extracted.

**Lampiran 4**

# HASIL ANALISIS DATA FAKTOR SPSS

**Rotated Component Matrix[a]**

| | Component | | | |
|---|---|---|---|---|
| | 1 | 2 | 3 | 4 |
| V1.1 | .648 | .337 | .023 | -.127 |
| V1.2 | .570 | .288 | -.398 | -.089 |
| V1.3 | .742 | -.047 | .001 | .166 |
| V1.4 | .667 | -.050 | .106 | .041 |
| V1.5 | .508 | -.195 | .413 | .310 |
| V2.1 | .075 | .863 | .076 | .081 |
| V2.2 | .095 | .177 | .793 | .087 |
| V2.3 | .029 | .799 | .105 | .129 |
| V2.4 | .056 | .249 | .081 | .879 |
| V2.5 | -.094 | .450 | .545 | -.429 |

Extraction Method: Principal Component Analysis.
Rotation Method: Varimax with Kaiser Normalization.[a]
a. Rotation converged in 10 iterations.

**Component Transformation Matrix**

| Component | 1 | 2 | 3 | 4 |
|---|---|---|---|---|
| 1 | .689 | .633 | .284 | .209 |
| 2 | -.671 | .650 | .310 | -.178 |
| 3 | -.123 | -.375 | .790 | .470 |
| 4 | .245 | -.190 | .447 | -.839 |

Extraction Method: Principal Component Analysis.
Rotation Method: Varimax with Kaiser Normalization.

# BIODATA PENULIS

**Raditio Bachtiar** adalah nama penulis tesis ini. Penulis lahir di Malang, 29 September 1992. Jenjang pendidikan dimulai dari TK Pertiwi Surabaya, setamat dari TK lanjut ke SDK. Santa Maria Regina Surabaya, setamat dari SD memasuki SMP Gracia Surabaya dan lanjut ke jenjang SMA Negeri 17 Surabaya, setamat dari jenjang sekolah penulis melanjutkan perkuliahan dengan masuk ke Perguruan Tinggi di Kota Malang yakni Institut Teknologi Nasional Malang mengambil jurusan Teknik Arsitektur dengan gelar ST (Sarjana Teknik), masa perkuliahan ditempuh selama 5,5 tahun dari tahun 2010 lulus pada tahun 2016, selanjutnya pada tahun 2018 penulis mendapat kesempatan memperdalam pendidikan dengan melanjutkan studi Magister ke PTN di Kota Surabaya yakni Institut Teknologi Sepuluh Nopember dengan mengambil prodi Urban Design pada departemen Arsitektur.

Dengan ketekunan, motivasi tinggi dan juga bimbingan yang telah diberikan dari dosen pembimbing dan dosen penguji, penulis telah berhasil menyelesaikan pengerjaan laporan tesis ini. Semoga dengan penulisan penelitian ini mampu memberikan kontribusi positif bagi praktisi dan di dunia pendidikan.

Akhir kata penulis mengucapkan rasa syukur yang sebesar-besarnya atas terselesaikannya laporan tesis yang berjudul **"Perancangan Kembali Kawasan Komersial Jalan Rungkut Madya Surabaya Dengan Pendekatan Urban Catalyst".**