

# Eksplorasi Faktor Pengembangan Koridor Jalan Soekarno Hatta, Kota Malang

Audila Qurrotul Ramadhini dan Mochamad Yusuf

Departemen Perencanaan Wilayah dan Kota, Institut Teknologi Sepuluh Nopember (ITS)

*e-mail*: mochamad.yusuf@urplan.its.ac.id

**Abstrak**—Perkembangan suatu kota dapat dipicu salah satunya melalui perkembangan sektor perdagangan dan jasa. Pertumbuhan perdagangan dan jasa disuatu kawasan ditentukan dari aksesibilitas dan kelengkapan sarana prasarana penunjang. Jalan Soekarno Hatta Kota Malang merupakan jalan kolektor primer yang memiliki peran vital bagi pertumbuhan perdagangan jasa di pusat Kota Malang, serta fungsinya sebagai jalur alternatif menuju Kota Batu. Akan tetapi, fungsi jalan sebagai pusat pertumbuhan kawasan tidak dapat dioptimalkan karena kondisi yang tidak tertata dan berbagai permasalahan seperti banjir, kurangnya ketersediaan pedestrian yang memadai, dan kemacetan. Penelitian ini bertujuan untuk mengeksplorasi faktor yang berpengaruh terhadap perkembangan koridor Jalan Soekarno Hatta, Kota Malang sebagai bagian dari upaya meningkatkan daya tarik dan citra kawasan. Metode kuantitatif melalui penyebaran kuisioner digunakan untuk menggali karakteristik responden yang melalui Jalan Soekarno Hatta serta faktor-faktor yang mempengaruhi perkembangan koridor Jalan Soekarno Hatta, Kota Malang. Data kemudian dianalisis menggunakan *Exploratory Factor Analysis (EFA)* dengan bantuan SPSS 20. Hasil dari penelitian ini menunjukkan bahwa tujuan masyarakat melewati Jalan Soekarno Hatta, Kota Malang adalah berbelanja, dan hanya melintas. Sementara kesan responden terhadap Jalan Soekarno Hatta, Kota Malang adalah macet, padat, dan ruwet. Dalam pengembangannya, terdapat 2 faktor yang harus diperhatikan yaitu faktor fisik sarana prasarana, dan faktor fisik bangunan. Faktor fisik sarana prasarana mempengaruhi pengembangan kawasan sebesar 51,36%, dan faktor fisik bangunan mempengaruhi pengembangan kawasan sebesar 12,11%. Adapun faktor fisik sarpras yang harus diperhatikan adalah kualitas jalur pedestrian, ketersediaan ruang terbuka, pemanfaatan lahan permukiman, ketersediaan fasilitas umum, ketersediaan area perjas, ketersediaan jaringan listrik, kondisi aksesibilitas jaringan jalan, kualitas drainase. Sementara faktor fisik bangunan terdiri dari bentuk bangunan, dan desain bangunan.

**Kata Kunci**—*Exploratory Factor Analysis, Pengembangan Kawasan, Jalan Soekarno Hatta.*

## I. PENDAHULUAN

KOTA Malang merupakan kota terbesar kedua di Provinsi Jawa Timur setelah Kota Surabaya dengan luas 14.528 Ha meliputi 5 (lima) kecamatan dan 57 (lima puluh tujuh) kelurahan. Berdasarkan data Bank Indonesia Malang perekonomian Kota Malang pada tahun 2018 mengalami pertumbuhan 5,72%, lebih tinggi dari pertumbuhan perekonomian Provinsi Jawa Timur dan Nasional. Hampir 30% PDRB Kota Malang ditopang oleh sektor perdagangan dan jasa dan menjadikan sektor tersebut menjadi penyumbang terbesar dalam PDRB Kota Malang [1]. Artinya sektor perdagangan dan jasa merupakan sektor yang potensial di Kota Malang.

Berdasarkan Rencana Detail Tata Ruang dan Peraturan Zonasi Bagian Wilayah Perkotaan Malang Utara Tahun 2016-2036, Koridor Jalan Soekarno Hatta merupakan salah

satu pusat perdagangan dan jasa di Kota Malang. Dapat dilihat banyaknya lokasi usaha menduduki sepanjang Koridor Jalan Soekarno Hatta. Jika dilihat dari lokasinya, Koridor Jalan Soekarno Hatta berada dekat dengan beberapa universitas di Kota Malang, sehingga lokasi tersebut strategis untuk kegiatan perdagangan dan jasa terutama yang menasar kaum muda. Selain itu, Koridor Jalan Soekarno Hatta Kota Malang termasuk jalan kolektor primer yang merupakan jalur alternatif menuju Kota Batu, sehingga sangat ramai dilalui saat akhir pekan [2].

Perkembangan Koridor Jalan Soekarno Hatta menjadi daya tarik bagi aktivitas manusia yang mengakibatkan meningkatnya jumlah volume lalu lintas. Kondisi tersebut tidak diimbangi dengan peningkatan fasilitas prasarana transportasi yang mengakibatkan penurunan kinerja jalan. Meskipun memiliki potensi perdagangan dan jasa yang besar, Koridor Jalan Soekarno Hatta Kota Malang memiliki berbagai permasalahan seperti banjir, kurangnya ketersediaan pedestrian yang memadai, macet dan sebagainya [3]. Selain itu, pembangunan yang terjadi di Koridor Jalan Soekarno Hatta Kota Malang tidak teratur dan tidak tertata dengan baik.

Permasalahan yang tidak segera ditangani berpengaruh pada citra kawasan yang terbentuk di Koridor Jalan Soekarno Hatta. Citra kawasan merupakan tolak ukur bagi kualitas suatu lingkungan khususnya menyangkut cara pandang orang terhadap nilai lingkungan tersebut [4]. Selain sebagai identitas kota, citra kawasan berperan dalam menambah daya tarik kota, dan meningkatkan kegiatan perekonomian kota tersebut. Dalam konteks Koridor Jalan Soekarno Hatta, diperlukan penataan dan pengembangan koridor untuk meningkatkan vitalitas kawasan, dan membangun *branding* kawasan yang dapat dilakukan melalui teori *urban design*.

*Urban design* merupakan bagian dari proses perencanaan yang berhubungan dengan kualitas lingkungan fisik kota [5]. Dalam perkembangannya, *urban design* dapat menjadi suatu hal yang penting dalam berbagai perencanaan wilayah atau kota, maupun pembentukan citra suatu kota. Hal ini dikarenakan perancangan kota tidak hanya mencakup nilai keindahan suatu kota, namun juga memerhatikan bagaimana karakter suatu kota dapat terbentuk dengan perancangan kota yang sesuai.

Penataan terhadap Koridor Jalan Soekarno Hatta Kota Malang sangat diperlukan guna meningkatkan aksesibilitas dan kontinuitas pada koridor, serta membantu meningkatkan perekonomian koridor. Selain meningkatkan daya tarik kawasan, penataan Koridor Jalan Soekarno Hatta Kota Malang sebagai pusat perdagangan dan jasa dapat membentuk citra kawasannya. Dalam penataan dan pengembangan koridor Jalan Soekarno Hatta Kota Malang, diperlukan upaya identifikasi faktor yang pembentuk citra kawasan berdasarkan teori *urban design* dari Shirvani (1985). Maka dari itu, perlu disusun rencana pengembangan Koridor

Tabel 1.  
Populasi Penelitian

Kelurahan	Jumlah Penduduk
Jatimulyo	22391
Lowokwaru	17187
<b>Total</b>	<b>39578</b>

Jalan Soekarno Hatta Kota Malang untuk meningkatkan vitalitas kawasan. Penelitian ini bertujuan untuk mengeksplorasi faktor-faktor yang berpengaruh pada pengembangan Koridor Jalan Soekarno Hatta Kota Malang menggunakan Exploratory Factor Analysis (EFA). Penataan koridor tersebut diharapkan dapat mengoptimalkan potensi yang ada melalui perencanaan yang tepat dan dapat meningkatkan citra kawasan.

Terdapat beberapa teori dan konsep perancangan kota berdasarkan para ahli, yang pertama adalah Kevin Lynch (1960) yang membagi pembentuk citra kawasan menjadi 5 elemen, antara lain (a) *Paths*; (b) *Edge*; (c) *Districts*; (d) *Nodes*; dan (e) *Landmarks* [4]. Hamid Shirvani (1985) dalam teorinya membagi elemen pembentuk citra kawasan menjadi 8 (delapan), antara lain (a) Tata Guna Lahan, elemen yang digunakan untuk menginteraksikan antara rancangan dan kebijaksanaan bagi peruntukan fungsi-fungsi yang tepat pada area khusus; (b) Bentuk dan Massa bangunan, yang terbagi menjadi ketinggian bangunan, kepejalan bangunan, KLB, KDB, GSB, Langgam, skala, material, tekstur dan warna; (c) Sirkulasi dan parkir membentuk dan mengontrol pola kegiatan kota yang saling berhubungan akan membentuk pergerakan; (d) Ruang Terbuka; (e) Jalur Pedestrian, berupa elemen kenyamanan dan elemen pendukung kehidupan ruang-ruang kota; (f) Aktivitas Pendukung, yaitu keterkaitan antara fasilitas ruang umum kota dengan kegiatan yang berlangsung di dalamnya dengan tujuan menciptakan kehidupan kota; (g) Rambu-rambu penandaan; dan (h) Pelestarian.

Koridor merupakan ruang berupa plasa, jalan atau lorong memanjang yang terbentuk oleh deretan bangunan, pohon, atau perabot jalan untuk menghubungkan dua kawasan dan menampilkan kualitas fisik ruang tersebut [6-7]. Terdapat 4 (empat) elemen pembentuk citra koridor, antara lain adalah wujud bangunan, massa bangunan kawasan, ruang terbuka kawasan dan pedestrian.

Sebuah wujud bangunan merupakan hal yang mampu mewujudkan identitas dan citra arsitektur suatu koridor. Hal ini dapat dibedakan menjadi dua variabel berbeda, yaitu bentuk bangunan dan desain bangunan atau fasad. Dari kedua teori tersebut juga didapatkan faktor lainnya, yaitu jalur pedestrian, karena jalur pedestrian berhubungan dengan elemen kenyamanan dan elemen pendukung bagi kehidupan ruang-ruang kota [5-8]. Ruang terbuka menjadi salah satu variabel yang disebutkan dalam teori Shirvani (1985) dan Krier (1979), karena ruang terbuka merupakan elemen yang esensial dalam perancangan kota. Selain itu menurut Shirvani, suatu koridor juga identik dengan adalah keterkaitan antara fasilitas ruang umum kota dengan kegiatan yang berlangsung di dalamnya dengan tujuan menciptakan kehidupan kota. Aktivitas tersebut berupa peruntukan area komersil, fasilitas umum, dan pemanfaatan lahan

Tabel 2.  
Indikator dan Variabel Penelitian

Indikator	Variabel
Faktor Fisik	Bentuk Bangunan
	Desain Bangunan
	Kualitas Jalur Pedestrian
Penggunaan Lahan Campuran	Ketersediaan Ruang Terbuka
	Pemanfaatan Lahan Permukiman
	Ketersediaan Fasilitas Umum
	Ketersediaan Area Perdagangan dan jasa
Sarana dan Prasarana	Ketersediaan Jaringan Listrik
	Kondisi Aksesibilitas Jaringan Jalan
	Kualitas Drainase

permukiman. Dari beberapa hal yang disebutkan, maka dapat ditarik variabel berupa ketersediaan ruang terbuka, pemanfaatan lahan permukiman, ketersediaan fasilitas umum, dan ketersediaan fasilitas perdagangan dan jasa [5-8].

## II. METODE PENELITIAN

### A. Pendekatan Penelitian

Pendekatan penelitian yang digunakan dalam penelitian ini dengan berlandaskan pada filsafat positivisme, dimana pendekatan tersebut bersifat logis dan masuk akal sehingga penarikan kesimpulan yang ada dalam penelitian ini berlandaskan pada fakta dan berpedoman pada hasil. Paradigma terkait positivisme menurut Muhadjir (2001), menjelaskan kebenaran teori bersumber dari empiri sensual atau pancaindra.

### B. Jenis Penelitian

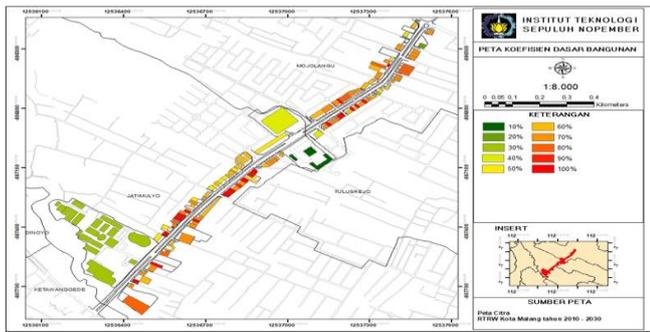
Pada jenis penelitian analisis data bersifat kuantitatif, dengan tujuan untuk menguji hipotesa yang telah ditetapkan. Pada dasarnya pendekatan kuantitatif menurut Musianto (2002), merupakan penelitian dengan menggunakan data berupa angka-angka dan dianalisis dengan menggunakan statistik untuk menguji suatu hipotesis sehingga pendekatan ini menggunakan metode deduktif yang menarik fakta-fakta umum ke khusus. Analisis kuantitatif tersebut juga didukung dengan analisis yang bersifat deskriptif dimana dapat dilakukan penjabaran terkait nilai dari variabel yang dibentuk. Analisis kuantitatif berguna dalam menggali suatu keadaan atau fenomena tertentu [9]. Hasil penelitian selanjutnya dapat berupa strategi perancangan Koridor Jalan Soekarno Hatta Kota Malang yang membentuk citra kawasan tersebut.

### C. Populasi dan Sampel

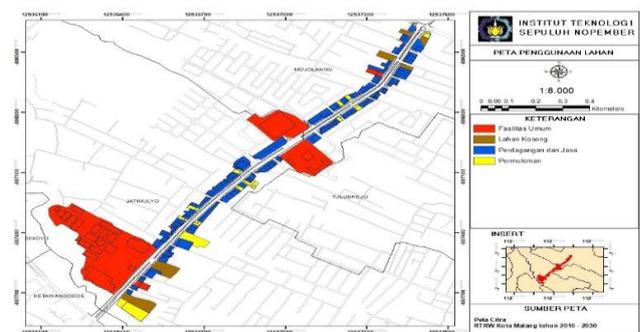
Populasi dalam penelitian ini adalah penduduk di sekitar kawasan koridor serta pengguna Koridor Jalan Soekarno Hatta Kota Malang yang akan terdampak oleh pengembangan koridor tersebut yang jumlahnya dapat dilihat pada Tabel 1.

### D. Indikator dan Variabel

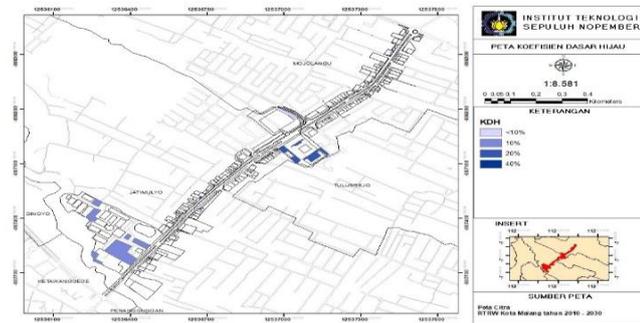
Terdapat tiga indikator dan sepuluh variabel yang digunakan sebagai dasar dalam pengumpulan Data Primer. Dalam Pengumpulannya dilakukan melalui Kuesioner dan



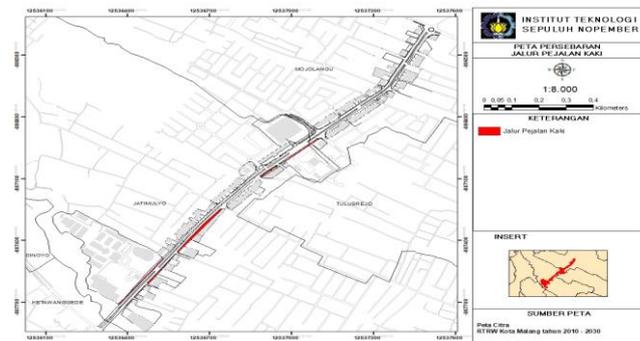
Gambar 1. Peta KDB di Koridor Jalan Soekarno Hatta Kota Malang.



Gambar 3. Peta Penggunaan Lahan di Koridor Jalan Soekarno Hatta Kota Malang.



Gambar 2. Peta KDH Koridor Jalan Koridor Jalan Soekarno Hatta Kota Malang.



Gambar 4. Peta Persebaran Jalur Pejalan Kaki di Koridor Jalan Soekarno Hatta Kota Malang.

Wawancara yang akan menghasilkan tiga luaran (*output*) adapun Indikator dan Variabel dari penelitian ini dijelaskan pada Tabel 2.

**E. Teknik Analisis Data**

Dalam penelitian ini, terdapat tiga sasaran analisis Statistik Deskriptif dan EFA berdasarkan hasil dari pengumpulan data yang telah dilakukan. Berikut ini merupakan pemaparan mengenai sasaran, analisis, dan output yang disajikan dalam pemaparan berikut:

**1) Mengidentifikasi Karakteristik Pengguna Koridor Jalan Soekarno Hatta Kota Malang**

Untuk mengidentifikasi karakteristik pelaku pergerakan dan pola pergerakan dilakukan analisis berupa statistik deskriptif, dimana analisis tersebut berfungsi dalam menggambarkan atau mendeskripsikan kondisi eksisting penelitian sesuai dengan jumlah sampel yang telah ditetapkan sehingga penggambaran dari metode statistik ini berdasarkan realita yang ada. Informasi yang dapat diperoleh dari statistika deskriptif ini antara lain ukuran pemusatan data, ukuran penyebaran data, serta kecenderungan suatu gugus data [10].

**2) Mengeksplorasi Faktor-faktor yang Berpengaruh dalam Pengembangan Koridor Jalan Soekarno Hatta Kota Malang**

Penelitian ini menggunakan *Explanatory Factor Analysis* (EFA), yaitu salah satu metode analisis faktor untuk mengidentifikasi hubungan antara variabel manifest atau variabel indikator dalam membangun sebuah konstruk. Dalam penelitian ini, digunakan perangkat lunak SPSS dalam melakukan teknik analisis. Adapun tahapan dalam menyusun EFA dijelaskan melalui poin-poin berikut:

**a. Menyusun matrik awal**

Sebelum menyusun matrik awal, perlu untuk menentukan maksud dan tujuan dari analisa faktor yang akan digunakan. Obyek dan variabel yang akan diamati juga perlu ditentukan. Variabel-variabel tersebut harus dispesifikasi berdasarkan

penelitian sebelumnya, teori dan pertimbangan peneliti. Pengukuran variable dapat berdasarkan skala interval atau rasio. Banyaknya elemen sampel (*n*) harus cukup atau memadai. Jumlah objek dan variabel sudah ditentukan berdasarkan hasil pengamatan. Semakin banyak jumlah objek (*responden/sampel*) maka hasilnya akan semakin reliabel (*layak*).

**b. Membentuk Matriks Korelasi**

Dalam pengelompokan variabel harus ada korelasi yang cukup kuat antar variabel, sehingga akan terjadi pengelompokan. Bila antar variabel berkorelasi lemah satu sama lain, maka variabel tersebut akan dikeluarkan dari analisis faktor. Pada kasus ini hal yang dilakukan ialah melakukan Uji Normalitas atau Uji Signifikansi.

**c. Ekstraksi dan Rotasi Variabel**

Setelah beberapa variabel terpilih, maka akan dilakukan proses ekstraksi sehinggavariabel-variabel tersebut menjadi satu atau beberapa faktor. Sedangkan rotasi diperlukan untuk memperjelas apakah suatu faktor berbeda secara signifikan dengan faktor lain.

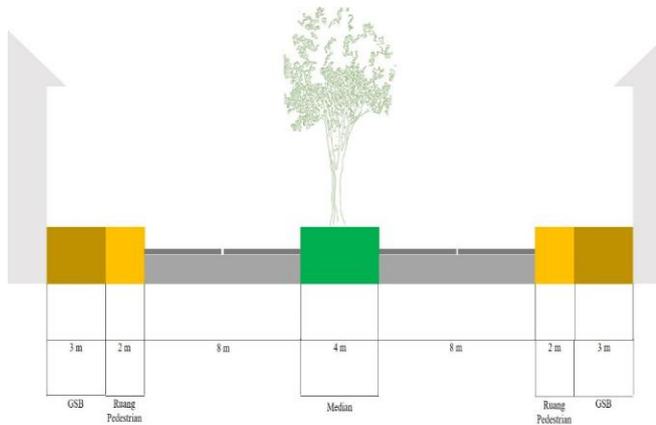
**d. Interpretasi Hasil**

Interpretasi hasil dapat dilakukan dengan meninjau nilai kumulative (%) dan total ekstraksinya. Selain itu juga terdapat nilai eigenvalue, apabila nilainya >1 maka akan terdapat 2 faktor yang terbentuk. Sedangkan % Kumulatif menunjukkan bahwa kedua faktor tersebut dapat menjelaskan prosentase dari seluruh variabel yang ada.

**III. HASIL DAN DISKUSI**

**A. Gambaran Umum Wilayah Penelitian**

Wilayah penelitian merupakan Koridor Jalan Soekarno Hatta Kota Malang. Secara administratif Koridor Jalan



Gambar 5. Dimensi Geometrik Jalan pada Koridor Jalan Koridor Jalan Soekarno Hatta Kota Malang.

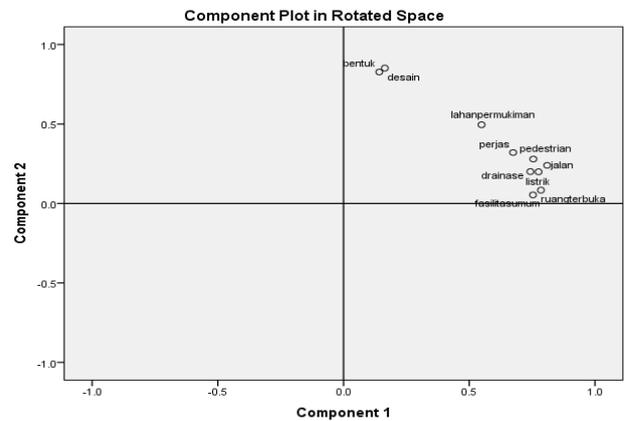
Soekarno Hatta Kota Malang termasuk dalam wilayah dua kelurahan, yaitu Kelurahan Mojolangu dan Kelurahan Jatimulyo, Kecamatan Lowokwaru Kota Malang. Berdasarkan RDTR dan PZ BWP Malang Utara Tahun 2015-2035 bahwa Koridor Jalan Soekarno Hatta Kota Malang memiliki panjang 1,87 km yang merupakan status jalan provinsi dengan fungsi jalan sebagai Kolektor Primer II dengan tipe jalan empat lajur dua arah yang terbagi dengan median jalan.

1) Kondisi Fisik

Kondisi bentuk bangunan di Koridor Jalan Soekarno Hatta Kota Malang secara makro memiliki keselarasan dalam KLB, KDB, dan GSB dari massa bangunan. Dimana massa bangunan yang terdapat di Koridor Jalan Soekarno Hatta Kota Malang didominasi bangunan dengan peruntukan perdagangan dan jasa, fasilitas pendidikan, dan fasilitas umum dengan ketinggian 2-3 lantai per bangunan hingga lebih dari 10 lantai seperti Apartemen Soekarno Hatta, Everyday Smart Hotel, Rumah Sakit Universitas Brawijaya, Gedung Serbaguna Politeknik Negeri Malang, dan lain-lain. Kondisi KDB rata-rata sebesar 60-70% dengan GSB sebesar 10-20% berkisar 2-5 meter dari yang difungsikan sebagai lahan parkir bagi bangunan terkait. Persentase KDH rata-rata yang ada sebesar 0%-40%. Sedangkan desain bangunan di Koridor Jalan Soekarno Hatta Kota Malang didominasi oleh gaya arsitektur modern. Gaya arsitektur modern yang dimaksud adalah gaya arsitektur mengikuti gaya yang populer pada masa kini. Fasad dengan gaya modern pada wilayah penelitian terdapat 2 (dua) tipe yang ditemukan yakni modern minimalis dan yang tanpa gaya khusus. Gaya arsitektur tersebut banyak digunakan oleh rumah toko (ruko) yang berfungsi sebagai perdagangan dan jasa. Sedangkan bangunan tanpa gaya khusus yang dimaksud adalah gaya pada bangunan rumah dengan bentuk elemen atap, pintu dan jendela secara umum tanpa ciri khas atau ornamen khusus. Kondisi KDB dan KDH disajikan pada Gambar 1 dan Gambar 2.

2) Penggunaan Lahan Campuran

Karakteristik penggunaan lahan di sepanjang Koridor Jalan Soekarno Hatta Kota Malang didominasi oleh kegiatan perdagangan dan jasa, pendidikan dan permukiman yang memiliki bangkitan dan tarikan pergerakan yang cukup besar dimana pertemuan arus volume lalu lintas yang berasal dari luar koridor Jalan Soekarno Hatta menuju koridor Jalan Soekarno Hatta dan sebaliknya. Koridor Jalan Soekarno



Gambar 6. Diagram Hasil Pengelompokan Faktor yang Berpengaruh pada Pengembangan Koridor Soekarno Hatta.

Hatta dewasa ini setiap tahun mengalami perkembangan yang cukup pesat, hal tersebut dapat dilihat dari penambahan bangunan yang cukup banyak dengan dominasi untuk kegiatan perdagangan dan jasa. Selain itu, terdapat beberapa jenis kegiatan lain dengan peruntukan rumah tinggal atau rumah sewa (apartemen), hotel, perkantoran, jasa dan niaga. Selain itu, di Koridor Jalan Soekarno Hatta terdapat ketersediaan fasilitas umum berupa fasilitas Kesehatan (Rumah Sakit Universitas Brawijaya), fasilitas pendidikan (Politeknik Negeri Malang), fasilitas kebudayaan (Pendopo Taman Krida Budaya), dan lain sebagainya yang berfungsi untuk menunjang kegiatan masyarakat setempat. Kondisi eksisting penggunaan lahan disajikan pada Gambar 3.

3) Prasarana dan Sarana

Ketersediaan jaringan listrik merupakan aspek fundamental dalam mendorong kegiatan di Koridor Jalan Soekarno Hatta. Distribusi jaringan listrik telah terpenuhi dengan baik. Selain itu, kondisi penerangan jalan umum (PJU) di Koridor Jalan Soekarno Hatta sudah cukup baik.

Ketersediaan jaringan jalan merupakan aspek aksesibilitas diperlukan dalam mengukur kemudahan dan kenyamanan dalam mengakses lokasi kawasan koridor yang dinilai dari geometri jalan yang lebar, terdapat kualitas penghubung akses yang kuat, dan sirkulasi yang baik dalam mendorong kegiatan di Koridor Jalan Soekarno Hatta. Koridor Jalan Soekarno Hatta memiliki lebar ruas total (ROW) selebar ± 24 meter dengan ± 16 meter perkerasan aspal dan median selebar ± 4 meter, yang terdiri dari 2 jalur dengan 4 lajur untuk jalur kendaraan. Geometri Koridor Jalan Soekarno Hatta ditunjukkan oleh Gambar 5. Kondisi parkir pada koridor Jalan Soekarno Hatta berupa *on street* seperti di Taman Krida atau tepatnya di median jalan Ruko Taman Niaga dengan perkerasan aspal. Parkir *off street* ditemukan pada sebagian besar bangunan perdagangan dan jasa seperti apotek, minimarket, kedai makan, dan lain-lain.

Pada Koridor Jalan Soekarno Hatta Kota Malang memiliki fasilitas *pedestrian way*/jalur pejalan kaki yang terdapat pada beberapa ruas jalan yaitu 1) Sepanjang persimpangan Jalan Bunga Cokelat hingga Jembatan Borobudur, dan 2) Sepanjang Taman Krida Budaya hingga persimpangan Jalan Kendalsari Barat di sebelah timur dan di depan Politeknik Negeri Malang sebelah barat. Persebaran jalur pejalan kaki ditunjukkan oleh Gambar 4.

Adapun jalur pejalan kaki yang ada tersebut

memilikikondisi kualitas yang kurang baik dan kurang berfungsi sebagaimana mestinya. Dimana jalur pejalan kaki digunakan sebagai lahan parkir, tempat tiang reklame, serta digunakan sebagai tempat PKL pada malam hari. Di Koridor Jalan Soekarno Hatta masih belum tersedia jalur sepeda, meskipun banyak terdapat pengguna sepeda. Ketersediaan dan kondisi kualitas drainase di sepanjang Koridor Jalan Soekarno Hatta telah berfungsi dengan baik dalam mengalirkan air yang membantu mengalirkan air dan mencegah terjadinya genangan air di sepanjang jalan.

*Sign/penanda* telah tersebar secara merata pada setiap sudut Koridor Jalan Soekarno Hatta, mulai dari sisi barat hingga sisi timur juga median tengah jalan dipenuhi oleh rambu, baik rambu petunjuk maupun rambu larangan. Terdapat 4 titik lokasi *traffic light/lampu* lalu lintas pada Koridor Jalan Soekarno Hatta yaitu 1) Sisi Barat Koridor, tepatnya pada ruas jalan depan Politeknik Negeri Malang, 2) Terletak di ruas Jl. Candi Pangung, 3) Sisi Timur Koridor tepatnya pada ruas jalan depan Vihara, dan 4) Terletak di ruas jalan depan Apartemen Soekarno Hatta dan Everyday Smart Hotel.

### B. Karakteristik Pengguna Koridor Soekarno Hatta Kota Malang

Berdasarkan hasil analisis secara definitif atas jumlah 149 responden pada penelitian ini, karakteristik pengguna jalan pada Koridor Jalan Soekarno Hatta Kota Malang sebagian besar didominasi oleh masyarakat Kota Malang setempat yang sering melewati Koridor Jalan Soekarno-Hatta. Hal ini disebabkan karena ruas jalan tersebut sebagai salah satu jalan utama dengan status Jalan Provinsi dengan fungsi Kolektor Primer II. Berdasarkan komposisi responden pada penelitian ini ditemukan bahwa pengguna koridor jalan paling banyak memiliki rentang usia 50-59 dan usia 20-29 tahun. Persentase pengguna jalan pada koridor ini memiliki tujuan aktivitas berupa “hanya melewati” untuk mencapai destinasi yang dituju seperti perkantoran, kampus, hotel, dll. dengan tujuan bekerja, kuliah, berbelanja, dan lain-lain yaitu sebesar 76%. Menurut profesi, pengguna jalan yang melewati koridor tersebut didominasi oleh karyawan (BUMN/Swasta) dan Pendidik (Guru/Dosen). Perbandingan pengguna Koridor Jalan Soekarno Hatta Kota Malang menurut jenis kelamin adalah Pria sebesar 52% dan Wanita sebesar 48%, artinya pengguna jalan dengan jenis kelamin Pria lebih banyak.

Hasil identifikasi karakteristik pengguna jalan tersebut selanjutnya dijadikan sebagai acuan dalam eksplorasi variabel yang membentuk faktor yang berpengaruh pada pengembangan Koridor Jalan Soekarno Hatta Kota Malang.

### C. Faktor-Faktor yang Berpengaruh Terhadap Pengembangan Koridor Jalan Soekarno Hatta Kota Malang

Analisis Faktor Eksploratori (EFA) pada penelitian ini bertujuan untuk menemukan faktor-faktor yang berpengaruh pada pengembangan Koridor Jalan Soekarno Hatta Kota Malang. Dalam Analisis Faktor Eksploratori akan dilakukan eksplorasi dari variabel-variabel yang telah ditentukan. Selanjutnya hasil eksplorasi faktor yang nantinya akan terbentuk faktor-faktor, yang kemudian dilakukan interpretasi terhadapnya untuk menentukan variabel-variabel laten apa yang dapat diperoleh.

## 1) Analisis Pra-Explanatory Factor Analysis (EFA)

### a. Uji Validitas

Hasil analisis uji validitas pada penelitian ini yaitu variabel “USIA” tidak dimasukkan dalam *dependent list* karena hasil signifikannya (*.Sig*) > 0.05. Selain itu, semua variabel lainnya memiliki nilai (*.Sig*) < 0.05 artinya semua variabel selain “Usia” dapat dimasukkan *dependent list*. Pada pengujian validitas dan reabilitas pada penelitian ini menggunakan SPSS 20, diperoleh nilai validitas kuisioner diantara 0,201 hingga 0,721 yang berada diatas *r table* dengan nilai 0,196. Artinya, kuisioner valid dan dapat dijadikan instrument untuk pengambilan data.

### b. Uji Reliabilitas

Untuk menentukan reliabilitas, dilakukan dengan melihat nilai *cronbach alpha*. Jika *cronbach alpha* > 0.6 dan menilai alpha lebih besar dari *r table* maka instrumen reliabel. Hasil analisis uji reliabilitas pada penelitian ini yaitu hasil untuk reliabilitas menunjukkan nilai 0,883 yang artinya kuisioner memiliki reliabilitas yang dapat diterima.

## 2) Analisis Explanatory Factor Analysis (EFA)

Pada penelitian ini dihasilkan skor KMO 0,885 berada diatas 0,5 yang artinya bahwa sampel yang dilibatkan dalam penelitian yaitu 149 jiwa cukup memadai untuk dilakukan analisis faktor dan 10 indikator yang dilibatkan dalam penelitian yaitu: bentuk bangunan, desain bangunan, kualitas jalur pedestrian, ketersediaan ruang terbuka, pemanfaatan lahan permukiman, ketersediaan fasilitas umum, ketersediaan area perjas, ketersediaan jaringan listrik, kondisi aksesibilitas jaringan jalan, kualitas drainase. Indikator-indikator tersebut layak dilakukan analisis faktor karena nilai sig sebesar 0,000 atau berada dibawah 0,5 yang artinya ada hubungan yang terpola dalam data. Berikut adalah hasil atau output dari analisis EFA.

Selanjutnya melihat apakah faktor baru dapat terbentuk dengan melihat nilai MSA pada anti-image matrices. Hal tersebut dapat dilihat dari nilai diagonal pada korelasi anti-image, jika  $p > 0,5$  maka system dapat membentuk faktor baru yang berbeda dan dapat diandalkan. Berdasarkan hasil analisis, didapatkan bahwa 10 variabel yang terlibat dalam penelitian dapat diandalkan dan memiliki kemampuan untuk membentuk faktor baru. Semua variabel yang telah disusun dari hasil kajian pustaka dapat dilanjutkan ke tahap selanjutnya karena nilainya berada diatas 0,5.

Hasil ekstraksi dari faktor dimuat dalam rincian total variance explained. Penentuan jumlah faktor yang terbentuk menggunakan Kaiser’s Criterion dengan kriteria nilai eigenvalues lebih dari 1. Nilai Eigen merupakan total varians yang dapat dijelaskan oleh setiap faktor. Dari hasil analisis, didapatkan bahwa terbentuk 2 faktor yang berada diatas Kaiser’s Criterion 1. Dari kedua faktor tersebut, faktor pertama menjelaskan total varians sebanyak 51,4%, sementara faktor kedua menjelaskan total varians menjelaskan total varians sebanyak 12,1% sehingga kedua faktor dapat menjelaskan varians sebanyak 63,5%. Artinya sebanyak 37% merupakan faktor yang terbentuk berasal dari faktor diluar penelitan. Hasil ekstraksi dan rotasi menghasilkan 2 faktor yang mempengaruhi pengembangan

Koridor Soekarno Hatta. Hasil pengelompokan faktor yang berpengaruh pada pengembangan Koridor Soekarno Hatta ditunjukkan oleh Gambar 6. Berdasarkan hasil analisis, variabel yang membentuk faktor 1 terdiri sebagai kualitas jalur pedestrian, ketersediaan ruang terbuka, pemanfaatan lahan permukiman, ketersediaan fasilitas umum, ketersediaan area perjas, ketersediaan jaringan listrik, kondisi aksesibilitas jaringan jalan, kualitas drainase. Sementara faktor 2 terdiri dari bentuk bangunan, dan desain bangunan. Faktor pertama dinamai sebagai Faktor Fisik Sarana Prasarana Pendukung yang terdiri dari variabel: kualitas jalur pedestrian, ketersediaan ruang terbuka, pemanfaatan lahan permukiman, ketersediaan fasilitas umum, ketersediaan area perjas, ketersediaan jaringan listrik, kondisi aksesibilitas jaringan jalan, kualitas drainase. Sedangkan faktor kedua disebut Faktor Fisik Bangunan yang terdiri dari variabel: bentuk bangunan, dan desain bangunan.

#### IV. KESIMPULAN/RINGKASAN

Karakteristik pengguna Koridor Jalan Soekarno Hatta Kota Malang berdasarkan komposisi responden dalam penelitian ini bahwa sebagian besar pengguna jalan merupakan masyarakat Kota Malang yang sering melewati koridor tersebut karena termasuk salah satu jalan utama dengan status Jalan Provinsi dengan fungsi Kolektor Primer II. Perbandingan pengguna koridor tersebut menurut jenis kelamin 52% Pria dan 48% Wanita dengan tujuan “hanya melewati” menuju destinasi seperti perkantoran, kampus, hotel dengan tujuan bekerja, kuliah, berbelanja. Terdapat 2

(dua) faktor yang berpengaruh terhadap pengembangan Koridor Jalan Soekarno Hatta Kota Malang yaitu 1) Faktor Fisik Sarana Prasarana Pendukung sebesar 51,36% yang terdiri dari variabel: kualitas jalur pedestrian, ketersediaan ruang terbuka, pemanfaatan lahan permukiman, ketersediaan fasilitas umum, ketersediaan area perjas, ketersediaan jaringan listrik, kondisi aksesibilitas jaringan jalan, drainase. 2) Faktor Fisik Bangunan sebesar 12,11% yang terdiri dari variabel: bentuk bangunan, dan desain bangunan.

#### DAFTAR PUSTAKA

- [1] B. P. S. K. Malang, “Rilis Inflasi Bulan Juni 2019 dan PDRB Kota Malang Tahun 2018,” Malang, *Badan Pusat Statistik*, 2018. .
- [2] D. Ratnaningsih, “Kinerja ruas jalan Soekarno Hatta Kota Malang,” *Semin. Nas. Teknol. Terap.*, vol. 4, no. 1, pp. 53–58, 2018.
- [3] E. W. Putra, “Kajian Kualitas Ruang Publik Pada Koridor Jalan Soekarno Hatta Kota Malang,” Departemen Teknik Perencanaan Wilayah dan Kota, Universitas Brawijaya, Malang, 2017.
- [4] K. Lynch, *The Image of The City*. USA: The M.I.T Press, ISBN: 0-262-62001, 1990.
- [5] H. Shirvani, *The Urban Design Process*. New York: Van Nostrand Reinhold, ISBN-10: 0-442-28033-5, 1985.
- [6] Cliff Moughtin, *Urban Design: Street and Square*. Madison: Butterworth Architecture, ISBN: 0750604166, 1992.
- [7] M. Zahnd, *Perancangan Kota secara Terpadu: Teori Perancangan Kota dan Penerapannya*. Yogyakarta: Kanisius, ISBN: 979-672-443-X, 1999.
- [8] R. Krier, *Urban Space*, 3rd ed. Michigan: Rizzoli International Publications, ISBN: 0847802337, 1979.
- [9] Sugiyono, *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R & D*, 4th ed. Bandung: Alfabeta, ISBN: 979-8433-64-0, 2017.
- [10] S. Dergibson Siagian, *Metode Statistika : Untuk Bisnis dan Ekonomi*. Jakarta: Gramedia Pustaka Utama, ISBN: 979-655-924-2, 2000.