

**SKRIPSI**

**PENENTUAN LOKASI POTENSIAL DAN ARAHAN  
PENGEMBANGAN KAWASAN PERDAGANGAN  
BERKELANJUTAN DI KAWASAN PERKOTAAN MASAMBA**

**Disusun dan diajukan oleh:**

**MUNIKA WIDIYA NINGSIH**

**D101191070**



**PROGRAM STUDI SARJANA  
TEKNIK PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA  
FAKULTAS TEKNIK  
UNIVERSITAS HASANUDDIN**

**GOWA**

**2024**



## LEMBAR PENGESAHAN SKRIPSI

### PENENTUAN LOKASI POTENSIAL DAN ARAHAN PENGEMBANGAN KAWASAN PERDAGANGAN BERKELANJUTAN DI KAWASAN PERKOTAAN MASAMBA

Disusun dan diajukan oleh

**Munika Widiya Ningsih**  
**D101191070**

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Ujian yang dibentuk dalam rangka  
Penyelesaian Studi Program Sarjana Program Studi Perencanaan Wilayah dan  
Kota

Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin  
Pada tanggal 7 Maret 2024  
dan dinyatakan telah memenuhi syarat kelulusan

Menyetujui,

Pembimbing Utama,



**Isfa Sastrawati, ST., MT**  
**NIP. 19741220 200501 2 001**

Pembimbing Pendamping,



**Prof. Dr. Ir. Arifuddin Akil, MT**  
**NIP. 19630504 199512 1 001**

Ketua Program Studi, Perencanaan Wilayah dan Kota  
Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin



**Dr. Eng. Abdul Rachman Rasvid, ST., M.Si**  
**NIP. 19741006 200812 1 002**



## PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Munika Widiya Ningsih

NIM : D101191070

Program Studi : Perencanaan Wilayah dan Kota (PWK)

Jenjang : S1

Menyatakan dengan ini bahwa karya tulisan saya berjudul

### **Penentuan Lokasi Potensial dan Arah Pengembangan Kawasan Perdagangan Berkelanjutan di Kawasan Perkotaan Masamba**

adalah karya tulisan saya sendiri dan bukan merupakan pengambilalihan tulisan orang lain dan bahwa skripsi yang saya tulis ini benar-benar merupakan hasil karya saya sendiri.

Semua informasi yang ditulis dalam skripsi yang berasal dari penulis lain telah diberi penghargaan, yakni dengan mengutip sumber dan tahun penerbitannya. Oleh karena itu semua tulisan dalam skripsi ini sepenuhnya menjadi tanggung jawab penulis. Apabila ada pihak manapun yang merasa ada kesamaan judul dan atau hasil temuan dalam skripsi ini, maka penulis siap untuk diklarifikasi dan mempertanggungjawabkan segala resiko.

Segala data dan informasi yang diperoleh selama proses pembuatan skripsi, yang akan dipublikasi oleh Penulis di masa depan harus mendapat persetujuan dari Dosen Pembimbing.

Apabila dikemudian hari terbukti atau dapat dibuktikan bahwa sebagian atau keseluruhan isi skripsi ini hasil karya orang lain, maka saya bersedia menerima sanksi atas perbuatan tersebut.

Gowa,.....2024

g Menyatakan



Munika Widiya Ningsih



## ABSTRAK

**MUNIKA WIDIYA NINGSIH.** *Penentuan Lokasi Potensial dan Arah Pengembangan Kawasan Perdagangan Berkelanjutan di Kawasan Perkotaan Masamba* (dibimbing oleh Isfa Sastrawati dan Arifuddin Akil)

Perkembangan perdagangan dan jasa di Kawasan Perkotaan Masamba membentuk pola linier pada jalan-jalan utama. Di samping itu, pada kawasan transisi dan kawasan pinggiran perdagangan dan jasa yang ada tidak begitu berkembang, sehingga orientasi pelayanan harus ke kawasan pusat tersebut dan beban kawasan pusat menjadi berat. Tingginya intensitas kegiatan yang terdapat di sepanjang jalan-jalan utama kawasan menimbulkan tarikan dan bangkitan yang dapat menjadi salah satu faktor penyebab terjadinya permasalahan transportasi (kemacetan lalu lintas). Tujuan dari penelitian ini adalah 1) mengidentifikasi faktor-faktor yang memengaruhi perkembangan kawasan perdagangan di Kawasan Perkotaan Masamba, 2) menentukan lokasi potensial kawasan perdagangan di Kawasan Perkotaan Masamba, 3) merumuskan arahan pengembangan kawasan perdagangan berkelanjutan di Kawasan Perkotaan Masamba. Data yang digunakan terdiri atas data sekunder meliputi data demografi, sarana perdagangan, jaringan jalan, sarana umum. Pengumpulan data dilakukan dengan survei lapangan, pemetaan, kuisisioner, dan wawancara. Teknik analisis yang digunakan yaitu analisis regresi linier berganda, analisis spasial berupa *grid-based analysis*, dan analisis AHP (*Analytical Hierarchy Process*). Hasil penelitian pada analisis regresi menunjukkan bahwa variabel yang berpengaruh secara signifikan terhadap perkembangan kawasan perdagangan di Kawasan Perkotaan Masamba meliputi Demografi (X1), Sarana dan Prasarana Umum (X3), dan Kebijakan Pemerintah (X4), sedangkan Aksesibilitas (X2) tidak berpengaruh secara signifikan. Selanjutnya, berdasarkan hasil analisis spasial basis grid diperoleh tiga kategori nilai yaitu Sangat Potensial, Potensial, dan Tidak Potensial, dimana sebagian besar Kawasan Perkotaan Masamba termasuk dalam kategori tidak potensial. Selain itu, pada indikator keberlanjutan di lokasi penelitian, diperoleh tiga sub indikator pada setiap aspek meliputi infrastruktur, sumber daya air, dan penduduk dan kemiskinan.

**Kata kunci:** Kawasan Perdagangan, Lokasi Potensial, Keberlanjutan



## ABSTRACT

**MUNIKA WIDIYA NINGSIH.** *Determination of Potential Locations and Directions for Sustainable Trade Areas in Masamba Urban Area (supervised by Isfa Sastrawati dan Arifuddin Akil)*

The development of trade and services in the Masamba Urban Area forms a linear pattern on the main roads. In addition, in transitional areas and peripheral areas the existing trade and services are less developed, so the service orientation must be to the central area and the burden on the central area becomes heavy. The high intensity of activities along the main roads of the area creates an attraction and generation that can be one of the factors causing transportation problems (traffic congestion). The aim of this research are 1) to identify the factors that affect the development of trade area in Masamba Urban Areas, 2) to determine the potential locations of trade area in Masamba Urban Areas, 3) to formulate the direction of sustainable trade area development in Masamba Urban Areas. The data used consist of secondary data including demographic data, trade facilities, road networks, public facilities and infrastructure. Data collection was carried out by field surveys, mapping, questionnaires, and interviews. The analysis technique used are multiple linear regression analysis using SPSS software version 22, spatial analysis in the form of grid-based analysis, and AHP (Analytical Hierarchy Process) analysis. The results of the research on regression analysis show that the variables that have a significant effect on the development of trade areas in the Masamba Urban Areas include Demographics (X1), Public Facilities (X3), and Government Policy (X4), while Accessibility (X2) has no significant effect. Furthermore, based on the results of the grid-based analysis, three value categories are obtained, namely Very Potential, Potential, and Not Potential, where most of the Masamba Urban Areas is not potential category. The direction of the potential location of the trade area is selected from seven location points spread across Baliase Village, Bone Tua Village, Kappuna Village, and Laba Village. In addition, in the sustainability indicators in the research location, three sub-indicators were obtained in each aspect including infrastructure, water resources, and population and poverty.

**Keywords:** Trade Area, Potential Location, Sustainability



## DAFTAR ISI

LEMBAR PENGESAHAN SKRIPSI.....	ii
PERNYATAAN KEASLIAN.....	iii
ABSTRAK.....	iv
<i>ABSTRACT</i> .....	v
DAFTAR ISI.....	vi
DAFTAR GAMBAR.....	ix
DAFTAR TABEL.....	xiii
DAFTAR LAMPIRAN.....	xiv
KATA PENGANTAR.....	xv
UCAPAN TERIMA KASIH.....	xvii

### BAB I PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang.....	1
1.2 Pertanyaan Penelitian.....	4
1.3 Tujuan Penelitian.....	4
1.4 Manfaat Penelitian.....	4
1.5 Ruang Lingkup Penelitian.....	5

### BAB II TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Wilayah Perkotaan.....	6
2.2 Wilayah <i>Suburban</i> .....	14
2.3 Kawasan Perdagangan.....	17
2.4 Peran Kawasan Perdagangan dan Jasa dalam Perkembangan Kota.....	19
2.5 Kriteria Umum Perencanaan Kawasan Perdagangan dan Jasa.....	21
2.6 Faktor yang Mempengaruhi Perkembangan Kawasan Perdagangan dan Jasa.....	25
2.7 Dasar-Dasar dan Analisis Lokasi Kegiatan Perdagangan (tail).....	28
nsep Keberlanjutan.....	30
wasan Perdagangan dan Jasa yang Berkelanjutan.....	34



2.10	Transit Oriented Development (TOD).....	35
2.11	Studi Banding.....	38
2.12	Penelitian Terdahulu.....	39
2.13	Kerangka Konsep Penelitian.....	47

### **BAB III METODE PENELITIAN**

3.1	Jenis Penelitian.....	49
3.2	Waktu dan Lokasi Penelitian.....	49
3.3	Populasi dan Sampel.....	51
3.4	Teknik Pengumpulan Data.....	52
3.5	Variabel Penelitian .....	54
3.6	Teknik Analisis Data .....	59
3.7	Definisi Operasional.....	68
3.8	Alur Pikir Penelitian.....	69

### **BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN**

4.1	Gambaran Umum Kabupaten Luwu Utara.....	71
4.2	Gambaran Umum Kawasan Perkotaan Masamba.....	75
4.3	Gambaran Kawasan Perdagangan Kota Masamba.....	89
4.4	Faktor-Faktor yang Memengaruhi Perkembangan Kawasan Perdagangan di Kawasan Perkotaan Masamba.....	96
4.4.1	Hasil Komputerisasi Data (Kuisisioner Pedagang).....	96
4.4.2	Hasil Komputerisasi Data (Kuisisioner Konsumen).....	104
4.4.3	Faktor-Faktor yang Berpengaruh dan Tidak Berpengaruh terhadap Perkembangan Kawasan Perdagangan.....	111
4.5	Analisis Penentuan Lokasi Potensial Kawasan Perdagangan di Kawasan Perkotaan Masamba.....	113
4.5.1	Penilaian Grid Berdasarkan Parameter Penilaian Variabel.....	116
4.5.2	Penilaian Grid Berdasarkan Kepadatan Penduduk.....	116
4.5.3	Penilaian Grid Berdasarkan Prasarana Jalan.....	120
4.5.4	Penilaian Grid Berdasarkan Keterkaitan Spasial.....	124
4.5.5	Penilaian Grid Berdasarkan Rencana Pola Ruang.....	136



4.5.6 Grid Lokasi Potensial Kawasan Perdagangan di Kawasan Perkotaan Masamba.....	145
4.6 Arahana Pengembangan Kawasan Perdagangan Berkelanjutan di Kawasan Perkotaan Masamba.....	147
<b>BAB V KESIMPULAN DAN SARAN</b>	
5.1 Kesimpulan.....	160
5.2 Saran.....	161
<b>DAFTAR PUSTAKA.....</b>	162
<b>LAMPIRAN.....</b>	165
<b><i>CURRICULUM VITAE</i>.....</b>	197



## DAFTAR GAMBAR

Gambar 1	Model bentuk kota.....	10
Gambar 2	Awal perkembangan urban (embiro kota).....	11
Gambar 3	Perkembangan Kota Bandung tahun 1882-1905.....	11
Gambar 4	Perkembangan Kota Bandung tahun 1918-1920.....	11
Gambar 5	Perkembangan kota Bandung tahun 1945-1955.....	12
Gambar 6	Pembagian zona kota .....	13
Gambar 7	Ilustrasi perencanaan terpadu guna lahan campuran.....	16
Gambar 8	Ilustrasi perencanaan perumahan dan permukiman dengan utilitas umum.....	16
Gambar 9	Tiga Pilar Kota Berkelanjutan.....	32
Gambar 10	Downtown one-way street, Brooklyn.....	37
Gambar 11	Small transit shelter, Seattle.....	37
Gambar 12	Kawasan Braga City Walk di Bandung.....	39
Gambar 13	Kerangka konsep penelitian.....	48
Gambar 14	Peta Lokasi Penelitian.....	50
Gambar 15	Alur pikir penelitian.....	69
Gambar 16	Peta penggunaan lahan.....	78
Gambar 17	Kondisi halte di Kota Masamba.....	81
Gambar 18	Peta jaringan air minum.....	83
Gambar 19	Peta jaringan listrik.....	84
Gambar 20	Peta jaringan telekomunikasi.....	85
Gambar 21	Peta jaringan drainase.....	86
Gambar 22	Kawasan perdagangan eksisting.....	90
Gambar 23	Kondisi jalan eksisting.....	90
Gambar 24	Peta sebaran kawasan perdagangan di Kawasan Perkotaan Masamba tahun 2022.....	92
Gambar 25	Peta jaringan jalan di Kawasan Perkotaan Masamba.....	93
Gambar 26	Peta Rencana Pola Ruang RDTR di Kawasan Perkotaan Masamba.....	94
Gambar 27	Peta grid Kawasan Perkotaan Masamba.....	113



Gambar 28	Peta grid Kawasan Perkotaan Masamba.....	114
Gambar 29	Peta nilai grid berdasarkan kepadatan penduduk.....	118
Gambar 30	Peta jaringan jalan di Kota Masamba.....	120
Gambar 31	Peta nilai grid berdasarkan prasarana jalan.....	121
Gambar 32	Peta overlay grid dan jaringan jalan.....	122
Gambar 33	Peta nilai grid berdasarkan jarak sarana kesehatan.....	124
Gambar 34	Peta nilai grid berdasarkan jarak sarana kesehatan.....	125
Gambar 35	Peta nilai grid berdasarkan jarak sarana pendidikan.....	126
Gambar 36	Peta nilai grid berdasarkan jarak sarana perdagangan.....	127
Gambar 37	Peta nilai grid berdasarkan jarak sarana peribadatan.....	128
Gambar 38	Peta nilai grid berdasarkan jarak sarana perkantoran.....	129
Gambar 39	Peta nilai grid berdasarkan jarak sarana permukiman.....	130
Gambar 40	Peta nilai grid berdasarkan keterkaitan spasial jarak seluruh sarana.....	131
Gambar 41	Peta overlay sebaran sarana dan grid jarak unit sarana.....	132
Gambar 42	Peta nilai grid berdasarkan keterkaitan spasial total jumlah unit sarana.....	133
Gambar 43	Peta overlay sebaran sarana dan grid jumlah unit sarana.....	134
Gambar 44	Peta rencana zona perumahan.....	136
Gambar 45	Peta rencana zona perdagangan dan jasa.....	137
Gambar 46	Peta nilai grid berdasarkan kepadatan rencana zona perumahan	139
Gambar 47	Peta <i>overlay</i> grid dan rencana zona perumahan.....	140
Gambar 48	Peta nilai grid berdasarkan bentuk bangunan rencana zona perdagangan & jasa.....	141
Gambar 49	Peta <i>overlay</i> grid dan bentuk bangunan rencana zona perdagangan & jasa.....	142
Gambar 50	Peta nilai grid lokasi potensial pengembangan kawasan perdagangan.....	144
Gambar 51	Jalur peresapan ( <i>previous strips</i> ).....	147
	52 (a) <i>Sidewalks</i> ; (b) Pedestrian di kawasan retail.....	148
	53 Gambar peta jaringan jalan lingkaran di Kawasan Perkotaan Masamba.....	149



Gambar 54 <i>On-street</i> terminal.....	149
Gambar 55 (a) <i>Small transit shelter</i> ; (b) <i>Seating</i> di Bedford Ave, New York...150	
Gambar 56 Hasil analisis AHP berdasarkan aspek lingkungan.....	151
Gambar 57 Hasil analisis AHP berdasarkan aspek ekonomi.....	152
Gambar 58 Hasil analisis AHP berdasarkan aspek sosial.....	153



## DAFTAR TABEL

Tabel 1	Karakteristik perkembangan kota tidak terstruktur ( <i>urban sprawl</i> )...	15
Tabel 2	Klasifikasi kepadatan penduduk.....	26
Tabel 3	KPI Pembangunan kota berkelanjutan.....	32
Tabel 4	Ringkasan penelitian terdahulu.....	41
Tabel 5	Variabel perkembangan kawasan komersil menurut ahli.....	45
Tabel 6	Rumus variabel penelitian.....	54
Tabel 7	Variabel Penelitian.....	56
Tabel 8	Parameter penghambat dan parameter pendukung.....	64
Tabel 9	Parameter penilaian grid.....	64
Tabel 10	Indikator pembangunan berkelanjutan.....	66
Tabel 11	Distribusi jumlah penduduk di Kabupaten Luwu Utara tahun 2022..	71
Tabel 12	Pencari kerja yang ditempatkan menurut tingkat pendidikan tahun 2022.....	73
Tabel 13	Persebaran usaha perdagangan per kecamatan di Kabupaten Luwu Utara.....	73
Tabel 14	Distribusi jumlah penduduk di Kecamatan Masamba.....	75
Tabel 15	Distribusi jumlah penduduk dan luas wilayah.....	76
Tabel 16	Luas tutupan lahan di Kawasan Perkotaan Masamba tahun 2014.....	77
Tabel 17	Distribusi jumlah fasilitas peribadatan.....	80
Tabel 18	Panjang jalan berdasarkan hirarki jalan di Kawasan Perkotaan Masamba.....	82
Tabel 19	Jumlah menara telepon selular dan jenis sinyal internet.....	84
Tabel 20	Jumlah sarana perdagangan di Kawasan Perkotaan Masamba.....	89
Tabel 21	Hasil estimasi regresi faktor-faktor yang memengaruhi.....	95
Tabel 22	Hasil uji statistik deskriptif.....	96
Tabel 23	Hasil uji validitas data.....	97
Tabel 24	Hasil uji reabilitas data.....	98
	5 Hasil uji multikolinearitas.....	99
	5 Hasil uji heterokedastisitas.....	100
	7 Hasil uji koefisien determinasi.....	100



Tabel 28	Hasil uji F.....	101
Tabel 29	Hasil uji t.....	102
Tabel 30	Hasil estimasi regresi faktor-faktor yang memengaruhi.....	103
Tabel 31	Hasil uji statistik deskriptif.....	104
Tabel 32	Hasil uji validitas data.....	105
Tabel 33	Hasil uji reabilitas data.....	106
Tabel 34	Hasil uji heterokedastisitas.....	107
Tabel 35	Hasil uji multikolinearitas.....	107
Tabel 36	Hasil Uji Koefisien Determinasi.....	108
Tabel 37	Hasil uji F.....	108
Tabel 38	Hasil uji t.....	109
Tabel 39	Parameter penghambat dan parameter pendukung.....	113
Tabel 40	Parameter penilaian grid.....	115
Tabel 41	Klasifikasi kepadatan penduduk.....	116
Tabel 42	Kepadatan penduduk menurut desa/kelurahan tahun 2022.....	116
Tabel 43	Kriteria penilaian grid berdasarkan kepadatan penduduk.....	117
Tabel 44	Kriteria penilaian grid berdasarkan lebar jalan.....	119
Tabel 45	Kriteria penilaian grid berdasarkan keterkaitan spasial.....	123
Tabel 46	Kriteria penilaian grid berdasarkan keterkaitan spasial.....	123
Tabel 47	Kriteria penilaian grid berdasarkan parameter.....	138
Tabel 48	Kriteria penilaian grid berdasarkan parameter.....	138



## DAFTAR SINGKATAN DAN ARTI SIMBOL

Lambang/Singkatan	Arti dan Keterangan
Y	<i>Independent Variabel</i>
$\beta_0$	Konstanta
$\beta_1, \beta_2, \text{ dst}$	Koefisien regresi
X1, X2, dst	<i>Dependent Variabels</i>
e	<i>Error Term</i>
$\approx$	Kira-kira sama
AHP	<i>Analytical Hierarchy Process</i>
BPS	Badan Pusat Statistik
PDRB	Produk Domestik Regional Bruto
PUTRPKP2	Dinas Pekerjaan Umum, Tata Ruang, Perumahan, Kawasan Perumahan dan Pertanahan
DP2KUKM	Dinas Perdagangan, Perindustrian, Koperasi dan UKM



## DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1	Dokumentasi Pengumpulan Data.....	165
Lampiran 2	Kuesioner Skala Likert.....	166
Lampiran 3	Kuisisioner AHP.....	170
Lampiran 4	Tabulasi Hasil Kuisisioner Responden.....	173
Lampiran 5	Hasil Regresi Linier Berganda.....	174
Lampiran 6	Hasil Kuisisioner AHP.....	195



## KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis panjatkan ke hadirat Allah SWT yang telah memberikan rahmat dan karunia-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul "**Penentuan Lokasi Potensial dan Arah Pengembangan Kawasan Perdagangan Berkelanjutan di Kawasan Perkotaan Masamba**" sebagai alternatif pengembangan kawasan perdagangan yang berkelanjutan. Skripsi ini disusun sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar Sarjana S1 Program Studi Teknik Perencanaan Wilayah dan Kota Fakultas Teknik, Universitas Hasanuddin. Shalawat serta salam semoga terlimpah curahkan kepada junjungan dan panutan kita, manusia yang telah dimuliakan oleh Yang Maha Mulia, pembawa cahaya terang benderang dari kegelapan zaman jahiliah, kepada panutan kita Nabi Muhammad SAW, kepada keluarganya, para sahabatnya, dan seluruh umat yang selalu istiqomah menjalankan ajarannya.

Perkembangan perdagangan dan jasa di Kawasan Perkotaan Masamba membentuk pola linier pada jalan-jalan utama. Hal ini menyebabkan pemusatan aktivitas pada kawasan-kawasan tersebut. Pada kawasan transisi dan kawasan pinggiran perdagangan dan jasa yang ada tidak begitu berkembang. Tingginya intensitas kegiatan yang terdapat di sepanjang jalan-jalan utama kawasan akibat perkembangan kawasan perdagangan dan jasa, memengaruhi tingginya *demand* menuju kawasan perdagangan dan menimbulkan tarikan dan bangkitan yang dapat menjadi salah satu faktor penyebab terjadinya permasalahan transportasi (kemacetan lalu lintas).

Hal tersebut menjadi permasalahan yang diangkat ke dalam penelitian ini sehingga peneliti ingin melakukan penelitian tentang penentuan lokasi potensial kawasan perdagangan dan arahnya dengan menjalankan prinsip-prinsip keberlanjutan. Fasilitas perdagangan tidak diarahkan berkembang pada jalan utama, namun pada lokasi-lokasi tertentu yang potensial sehingga pergerakan penduduk merata ke seluruh wilayah. Penelitian ini diharapkan dapat menghasilkan arahan pengembangan kawasan perdagangan yang berkelanjutan di Kawasan Perkotaan Masamba. Akhir kata, penulis menyadari bahwa skripsi ini masih jauh dari sempurna dan memerlukan kritik dan saran yang membangun untuk perbaikan di masa depan.



Oleh karena itu, penulis dengan rendah hati menerima segala masukan dan saran dari pembaca skripsi ini. Semoga skripsi ini dapat memberikan manfaat dan menjadi sumbangan yang berharga dalam bidang perencanaan kota.

Gowa,.....2023

(Munika Widiya Ningsih)

---

**Sitasi dan Alamat Kontak:**

Harap menuliskan sumber skripsi ini dengan cara penulisan sebagai berikut:

Ningsih, M. W. 2023. *Penentuan Lokasi Potensial dan Arah Pengembangan Kawasan Perdagangan Berkelanjutan di Kawasan Perkotaan Masamba*. Skripsi Sarjana, Prodi S1 PWK Universitas Hasanuddin. Makassar.

Demi peningkatan kualitas dari skripsi ini, kritik dan saran dapat dikirimkan ke penulis melalui alamat email berikut ini: [munikawidiya31@gmail.com](mailto:munikawidiya31@gmail.com)



## UCAPAN TERIMA KASIH

Puji dan syukur penulis panjatkan kepada Allah Subhanahu Wa Ta'ala atas segala berkat, rahmat, dan kasih karunia-Nya yang memberikan kesehatan dan kesempatan pada peneliti sehingga skripsi ini dapat diselesaikan dengan baik. Skripsi berjudul **“Penentuan Lokasi Potensial dan Arah Pengembangan Kawasan Perdagangan Berkelanjutan di Kawasan Perkotaan Masamba”** disusun untuk memperoleh gelar sarjana program studi Teknik Perencanaan Wilayah dan Kota Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin.

Dalam menyelesaikan skripsi ini banyak kendala yang dihadapi peneliti dan dapat diselesaikan berkat bimbingan dan dorongan dari berbagai pihak yang akhirnya penulisan ini dapat diselesaikan sebagaimana adanya. Oleh karena itu, pada kesempatan ini penulis menyampaikan ucapan terima kasih kepada:

1. Ayahanda tercinta (Bapak Mujianto) dan Ibunda (Ibu Nineng Sukaesih) dan Kakak-kakakku (Mujianingseh, S.ST dan Muliyaningsih, S.Pd), serta Keponakan terkasih (Raifah Rabiul, Rafila Ayu Rabiul, Mirza Ukail, dan Abdullah Pratama Firdaus) yang senantiasa telah memberikan bantuan, motivasi, doa yang tulus, dan dukungan moril serta material sehingga peneliti dapat menyelesaikan perkuliahan dan menyelesaikan skripsi ini;
2. Rektor Universitas Hasanuddin (Prof. Dr. Ir. Jamaluddin Jompa, M.Sc.) atas segala bentuk kebijakan dan kepemimpinannya selama penulis menempuh pendidikan di Universitas Hasanuddin;
3. Dekan Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin (Prof. Dr. Eng. Ir. Muhammad Isran Ramli, ST., MT.) atas segala bentuk dukungan dan kebijakannya selama penulis menempuh pendidikan di Universitas Hasanuddin;
4. Kepala Departemen Prodi S1-Perencanaan Wilayah dan Kota Universitas Hasanuddin (Dr. Eng. Ir. Abdul Rachman Rasyid, ST., M.Si. IPM) dan Sekretaris Departemen Prodi S1-Perencanaan Wilayah dan Kota Universitas Hasanuddin (Sri Aliyah Ekawati ST., MT.) atas arahan, bimbingan, motivasi, dan dukungan yang diberikan kepada penulis selama masa perkuliahan;

Pembimbing Utama skripsi (Isfa Sastrawati, ST., MT.) yang telah mengabdikan waktu dan telah banyak memberikan ilmu, bimbingan, motivasi,



dan saran kepada peneliti sejak awal hingga terselesaikannya penulisan skripsi ini;

6. Dosen Pembimbing Pendamping sekaligus Kepala LBE Urban dan Design Planning (Prof. Dr. Arifuddin Akil, MT.) yang telah meluangkan waktu dan telah banyak memberikan ilmu, bimbingan, motivasi, dan saran kepada peneliti sejak awal hingga terselesaikannya penulisan skripsi ini;
7. Kepala Studio Akhir (Dr. techn. Yashinta K. D. Sutopo, ST., MIP) yang telah meluangkan waktu dan telah banyak memberikan ilmu, bimbingan, motivasi, dan saran kepada peneliti sejak awal hingga terselesaikannya penulisan skripsi ini;
8. Dosen Penguji (Sri Wahyuni, ST., MT. dan Irwan, ST., M.Eng) atas bimbingan, arahan, kritik, dan saran, serta motivasi dan nasehat yang diberikan kepada penulis;
9. Staf administrasi (Haerul Muayyar, S. Sos) dan seluruh dosen, staf administrasi serta *cleaning service* di Departemen Perencanaan Wilayah dan Kota Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin yang telah membimbing dan membantu penulis sejak dari awal masuk perkuliahan hingga akhir perkuliahan;
10. Kakak-kakak CK Net yang saya banggakan (Ahmad Fauzi Budjang ST., Muh. Faathir Nugraditama ST., dan Abdul Azis Jamaluddin ST.) atas segala bantuan, motivasi, saran, ilmu, dan pengalaman berharga yang diberikan kepada penulis selama perkuliahan hingga saat ini;
11. Teman-teman seperjuangan PWK 2019 khususnya dari *Labo Based Education (LBE) Urban and Design Planning* (Andi Safira Rosa, Iin Anggraini, S.T Alfiana Muhsinin, Fahra F Yunus Guzasiah, Meliska Febriyanti, Putri Mumtazah, S.T, Shindy Sri Febriana, Ananda Putri Pratiwi, ST., Sitti Nurhalifa, Muhammad Fahmi, ST., Muh. Mubarak Dimas, ST., Putrawanto Mayunggalo, Ahmad Fauzan Khabir, Muh. Aldy Said, Kevin Jordan, dan Muh. Kaustar Ernanda, atas segala, motivasi, bantuan, dan pengalaman berharga yang telah penulis dapatkan dari selama masa perkuliahan;



1-teman Studio Tugas Akhir Tim 24 (Aprianti, Ayumi Fatillah, Muh. Halil) atas segala bantuan, motivasi, dan kebersamaan;

13. Terima kasih sobat seataap (Syahriani Ramadhani, S.T, Nurul Fadilah, S.Ars, Fitrhi Ramadhani, S.T, dan Anisa Rahmawati, S.T) atas segala bantuan, motivasi, kebersamaan, dan canda tawa yang telah diberikan kepada penulis selama berkuliah hingga selesai berkuliah;
14. Terima kasih teman dekat (Muna Syakila, S.T, Sulvina, S.T, Wilma Yanti, S.T, Gita Alfiani Rahman, S.T, dan Anna Fitria, S.Pi) atas segala bantuan, motivasi, saran, yang telah diberikan kepada penulis dalam penyusunan tugas akhir dan selama berkuliah.
15. Seluruh responden yang telah memberikan waktu, kesempatan, dan informasi untuk membantu menyelesaikan skripsi ini serta adik-adik dan seluruh teman-teman yang telah membantu penulis dalam mencari responden (Raifah Rabiul, Nurul Ain, Zahra Aulia M Kasrum, S.Ked, Alfian Naha, S.T);
16. Seluruh pihak yang tidak dapat disebutkan satu per satu, yang telah banyak membantu menyelesaikan skripsi ini serta memberikan doa dan motivasi, peneliti mengucapkan terima kasih yang tak terhingga.

Pada akhirnya, penulis berharap semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi kita semua dan menjadi bahan masukan bagi pengembang dunia pendidikan.

Gowa, .....2024

(Munika Widiya Ningsih)



# BAB I PENDAHULUAN

## 1.1 Latar Belakang

Suatu kota dengan segala aktivitas di dalamnya akan terus mengalami perkembangan. Perkembangan suatu kota terjadi sebagai akibat dari pertumbuhan penduduk, peningkatan aktivitas ekonomi, serta adanya interaksi dengan kota lain di daerah sekitar (Ritohardoyo, 2013 dalam Pradani & Haryanto, 2021). Kota menjadi hidup dengan hidupnya kegiatan perekonomian, yang dapat memberikan dampak pada perkembangan kota secara fisik maupun pada peningkatan laju pertumbuhan ekonominya.

Pertumbuhan ekonomi menjadi bagian penting yang tidak terpisahkan dari tercapainya pembangunan ekonomi. Pembangunan ekonomi selain meningkat juga diharapkan terdistribusi dengan baik juga (Fitriani, 2021). Pertumbuhan ekonomi juga memperlihatkan bahwa aktivitas ekonomi mampu memberikan tambahan pendapatan masyarakat suatu daerah dalam periode tertentu (Banendro, 2016). Menurut data Badan Pusat Statistik (BPS) tahun 2022, nilai Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) Kabupaten Luwu Utara pada tahun 2021 mencapai 13.237,2 miliar rupiah dengan pertumbuhan ekonomi sebesar 3,90%. Jika dibandingkan dengan kabupaten/kota lainnya di Provinsi Sulawesi Selatan, pertumbuhan ekonomi di Luwu Utara tahun 2021 berada di bawah pertumbuhan ekonomi Sulawesi Selatan secara keseluruhan atau berada di urutan ke empat dengan nilai terendah.

Dalam sektor Perdagangan Besar dan Eceran, Reparasi Mobil dan Sepeda Motor memiliki dampak yang cukup besar terhadap perekonomian Luwu Utara. Pada tahun 2021, sektor ini menjadi sektor terbesar ketiga dalam perekonomian Luwu Utara, setelah sektor Pertanian dan sektor Konstruksi. Hal ini memberikan gambaran bahwa sektor perdagangan memiliki potensi dalam meningkatkan pertumbuhan perekonomian khususnya di kawasan perkotaan, sehingga aktivitas perdagangan di Kota Masamba perlu dikembangkan agar Kabupaten Luwu Utara bersaing dengan daerah lain di Sulawesi Selatan. Sebagaimana tujuan dari



perdagangan dan jasa adalah untuk meningkatkan pertumbuhan ekonomi, menciptakan lapangan pekerjaan, dan meningkatkan daya saing.

Berdasarkan Peraturan Daerah Nomor 2 Tahun 2011 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kabupaten Luwu Utara Tahun 2011-2031, disebutkan bahwa Penataan Kawasan Perkotaan Masamba bertujuan mewujudkan Kawasan Perkotaan Masamba sebagai pusat kegiatan utama Kabupaten Luwu Utara yakni sebagai pusat perdagangan jasa dan pusat pemerintahan. Berdasarkan potensi lokasi dan kecenderungan perkembangan di Kota Masamba telah terbentuk sentra-sentra kegiatan yang cukup dominan yaitu pusat pemerintahan, pusat perdagangan dan jasa, pusat perhubungan antar wilayah, dan sejenisnya.

Kawasan perdagangan di Kota Masamba meliputi pasar tradisional, pasar modern, dan pertokoan tersebar di sepanjang jalan utama. Pasar tradisional yaitu pasar sentral Masamba terletak pada lokasi yang strategis dekat dengan jalan arteri dan berada di dalam kawasan perkotaan Masamba. Serta telah semakin berkembang toko-toko modern yang mengisi ruang-ruang kosong di sepanjang jalan utama. Permasalahan yang dihadapi berdasarkan kondisi dan pola perkembangan kawasan perdagangan dan jasa di Kawasan Perkotaan Masamba yang terdapat dalam Rencana Detail tata Ruang (RDTR) Kawasan Perkotaan Masamba Tahun 2013-2033, meliputi:

1. Kawasan perdagangan dan jasa di Kawasan Perkotaan Masamba cenderung terpusat pada kawasan di sekitar jalan-jalan utama, dan kawasan transisi dan kawasan pinggiran perdagangan dan jasa yang ada tidak begitu berkembang, sehingga orientasi pelayanan harus ke kawasan pusat tersebut dan beban kawasan pusat menjadi berat.
2. Kawasan perdagangan dan jasa yang berkembang pesat di sepanjang jalan-jalan utama cenderung tidak teratur ditinjau dari aspek intensitas bangunan dan estetika bangunannya. Kondisi ini akan mempengaruhi kualitas lingkungan Kawasan Perkotaan Masamba. Selain itu juga memberikan karakter kawasan yang tidak estetik.



a perkembangan perdagangan dan jasa membentuk pola linier pada jalan-jalan. Hal ini menyebabkan pemusatan aktivitas pada kawasan-kawasan. Sedangkan, jaringan jalan lainnya sebagian besar bertumbuh menjadi

kawasan permukiman. Tingginya intensitas kegiatan yang terdapat di sepanjang jalan-jalan utama kawasan akibat perkembangan kawasan perdagangan dan jasa, mempengaruhi tingginya *demand* menuju kawasan perdagangan dan menimbulkan tarikan dan bangkitan yang dapat menjadi salah satu faktor penyebab terjadinya permasalahan transportasi (kemacetan lalu lintas).

Penentuan lokasi potensial perkembangan kawasan perdagangan berbasis analisis spasial dan merumuskan arahan pengembangan kawasan perdagangan dengan mempertimbangkan aspek-aspek berkelanjutan. Ditinjau dari aspek lingkungan dimana pembangunan terus terjadi, keteraturan dan intensitas bangunan yang dapat mempengaruhi kualitas lingkungan hingga di masa mendatang menjadi alasan perlunya menerapkan konsep keberlanjutan. Dari aspek ekonomi, diharapkan dapat menciptakan lapangan kerja dan meningkatkan pendapatan masyarakat setempat, hingga bisa berdampak pada peningkatan perekonomian kabupaten. Berdasarkan data BPS, pertumbuhan ekonomi, menurun sejak Covid-19 dan banjir bandang di Kota Masamba melanda. Pada tahun 2020, pertumbuhan ekonomi mengalami kontraksi -0,59% akibat dua bencana yang melanda, yakni bencana banjir bandang dan bencana pandemi Covid-19. Namun, beberapa tahun terakhir telah meningkat cukup signifikan. Selain itu, pengembangan dari aspek sosial yang diharapkan dapat menciptakan inklusivitas kota dan meningkatkan kualitas hidup masyarakat. Berdasarkan data BPS, dibandingkan daerah lain di Sulawesi Selatan, persentase penduduk miskin Kabupaten Luwu Utara menempati peringkat 5 tertinggi dari 24 kabupaten/kota. Hal ini dapat menjadi dasar perlunya pengembangan keberlanjutan dari aspek sosial.

Pengembangan konsep berkelanjutan pada kawasan perdagangan sebagai upaya preventif perkembangan kawasan yang tidak berkelanjutan di kemudian hari karena pertumbuhan kawasan yang tidak memperhatikan konsep pengembangan kota yang ideal, serta tumbuh secara menyebar tanpa pengendalian sehingga kota menjadi sulit untuk dilakukan penataan kedepannya. Harapannya Kota Masamba menjadi kawasan yang mampu menjadi magnet dalam memicu perkembangan kawasan sekitarnya.



## 1.2 Pertanyaan Penelitian

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan di atas, dirumuskan pertanyaan penelitian sebagai berikut.

1. Apa saja faktor-faktor yang mempengaruhi perkembangan kawasan perdagangan di Kawasan Perkotaan Masamba?
2. Bagaimana penentuan lokasi potensial kawasan perdagangan di Kawasan Perkotaan Masamba?
3. Bagaimana arahan pengembangan kawasan perdagangan berkelanjutan di Kawasan Perkotaan Masamba?

## 1.3 Tujuan Penelitian

Berdasarkan pertanyaan penelitian yang telah diuraikan di atas, adapun tujuan penelitian dari penelitian ini sebagai berikut.

1. Mengidentifikasi faktor-faktor yang mempengaruhi perkembangan kawasan perdagangan di Kawasan Perkotaan Masamba.
2. Menentukan lokasi potensial kawasan perdagangan di Kawasan Perkotaan Masamba.
3. Merumuskan arahan pengembangan kawasan perdagangan berkelanjutan di Kawasan Perkotaan Masamba.

## 1.4 Manfaat Penelitian

Manfaat yang diharapkan dari penelitian ini, yaitu:

1. Bagi penulis, diharapkan dapat mengembangkan ilmu yang didapat dari perkuliahan serta ilmu dan pengetahuan baru yang tidak didapat dari perkuliahan.
2. Bagi mahasiswa, diharapkan dapat menjadi referensi, sumber informasi, dan bahan masukan bagi mahasiswa yang ingin meneliti tentang penentuan lokasi potensial kawasan perdagangan dan perumusan konsep berkelanjutan untuk diimplementasikan di kawasan perkotaan.



perintah, diharapkan dapat menjadi bahan masukan dalam pembuatan peraturan daerah yang terkait dengan arahan zonasi kawasan perdagangan dan pengembangan kota berkelanjutan.

## 1.5 Ruang Lingkup Penelitian

Ruang lingkup penelitian dibedakan menjadi dua yaitu ruang lingkup materi dan ruang lingkup wilayah. Ruang lingkup penelitian ini menjelaskan kajian dari perspektif spasial kewilayahan dimana dalam melakukan penelitian ini dikaji variabel-variabel seperti demografi, aksesibilitas, sarana dan prasarana umum, dan kebijakan pemerintah. Objek penelitian ini adalah masyarakat yang terdiri atas pedagang dan konsumen di kawasan perkotaan Masamba. Penelitian ini menganalisis apa saja faktor-faktor yang berpengaruh terhadap perkembangan kawasan perdagangan saat ini di Kota Masamba, yang menjadi acuan dalam penentuan lokasi potensial pengembangan kawasan perdagangan. Selain itu, dikaji juga bagaimana kawasan perdagangan dan wilayah penelitian menjadi kawasan yang berkelanjutan.

Lokasi penelitian difokuskan pada kawasan perdagangan yang berada dalam Kawasan Perkotaan Masamba, Kabupaten Luwu Utara. Lokasi penelitian ini disesuaikan dengan batas wilayah administrasi kawasan perkotaan yang terdiri atas dua kecamatan yaitu Kecamatan Masamba meliputi Desa Laba, Desa Pandak, Kelurahan Baliase, Kelurahan Bone, Kelurahan Kappuna, dan Kelurahan Bone Tua, serta sebagian Kecamatan Baebunta yaitu Desa Radda.



## BAB II KAJIAN PUSTAKA

### 2.1 Wilayah Perkotaan

#### 2.2.1 Definisi Kawasan Perkotaan

Kawasan perkotaan menurut Undang-Undang No. 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang, Kawasan perkotaan adalah wilayah yang mempunyai kegiatan utama bukan pertanian dengan susunan fungsi kawasan sebagai tempat permukiman perkotaan, pemusatan dan distribusi pelayanan jasa pemerintahan, pelayanan sosial, dan kegiatan ekonomi. Sedangkan, menurut Arthur dan Simon (1973), pusat kota adalah pusat keruangan dan administrasi dari wilayahnya yang memiliki beberapa ciri, yaitu:

1. Tempat dari generasi ke generasi menyaksikan perubahan-perubahan waktu.
2. Tempat vitalitas kota memperoleh makanan dan energi, dengan tersebaranya pusat-pusat aktivitas seperti pemerintahan, lokasi untuk balai kota, toko-toko besar, dan bioskop.
3. Tempat kemana orang pergi bekerja, tempat ke mana mereka “pergi ke luar”.
4. Terminal dari pusat jaringan, jalan kereta api, dan kendaraan umum.
5. Kawasan di mana kita menemukan kegiatan usaha, kantor pemerintahan, pelayanan, gudang dan industri pengolahan, pusat lapangan kerja, wilayah ekonomis metropolitan.
6. Penghasilan pajak yang utama, meskipun kecil namun nilai bangunan yang ada di pusat kota merupakan proporsi yang besar dari segala keseluruhan kota, karena pusat kota memiliki prasarana yang diperlukan untuk pertumbuhan ekonomi.
7. Pusat-pusat fungsi administratif dan perdagangan besar, mengandung rangkaian toko-toko eceran, kantor-kantor profesional, perusahaan jasa, gedung bioskop, cabang-cabang bank dan bursa saham. Dalam kota kecil yang swasembada, kawasan ini juga menyediakan fasilitas perdagangan besar mencakup pusat-administratif dan transportasi yang diperlukan.



langkan, pengertian sub pusat pelayanan kota adalah suatu pusat yang  
kan pelayanan kepada penduduk dan aktivitas sebagian wilayah kota,

dimana ia memiliki hirarki, fungsi, skala, serta wilayah pelayanan yang lebih rendah dari pusat kota, tetapi lebih tinggi dari pusat lingkungan.

### 2.2.2 Perkembangan Kota Berdasarkan Pendekatan Morfologi Kota

Suatu kota selalu mengalami perkembangan yang menyangkut beberapa aspek meliputi politik, sosial, budaya, teknologi, ekonomi, dan fisik (Sabari, 2015). Menurut Ilhami (1988) dalam Yasmira (2014), sebagian besar terbentuknya kota berawal dari desa yang mengalami perkembangan yang pasti. Faktor yang mendorong perkembangan desa menjadi kota adalah karena desa berhasil menjadi suatu pusat kegiatan tertentu.

Pemahaman mengenai morfologi ruang kota dapat dilihat sebagai evolusi dari sejarah kota masa lalu, perancangan kota untuk masa kini, serta perencanaan kota untuk masa depan (Yasmira, 2014). Beberapa sumber mengemukakan bahwa tinjauan terhadap morfologi kota ditekankan pada bentuk-bentuk fisik kota dan hal ini dapat diamati dari kenampakan kota yang tercermin pada sistem jaringan jalan yang ada, blok-blok bangunan baik hunian ataupun bukan (perdagangan/industri) dan juga bangunan-bangunan individual (Herbert, 1973 dalam Sabari, 2015).

#### 1. Delimitasi Administrasi Vs Morfologi Kota

Percepatan pertumbuhan kenampakan fisik kota tidak sama untuk setiap bagian terluarnya, maka bentuk morfologi kota sangat bervariasi. Bentuk fisik kota selalu mengalami perubahan, sementara itu batas administrasi kota relatif sama untuk periode waktu yang lama. Penentuan batas administrasi kota tidak lain bertujuan memberikan batas terhadap permasalahan-permasalahan kota sehingga memudahkan dalam pemecahan persoalan seperti politik, sosial, ekonomi, budaya, teknologi, dan fisik. Oleh karena kawasan kota selalu berubah dan berkembang maka akan terlihat bahwa batas fisik kota tersebut telah berada jauh dari batas administrasi kota yang ada. Terdapat tiga macam hubungan antara eksistensi batas fisik kota dan batas administrasi kota (Northam, 1979 dalam Sabari, 2015), yaitu:

a. Sebagian besar batas fisik kekotaan berada jauh di luar batas administrasi kota, disebut "*Under Bounded City*".



b. Sebagian besar batas fisik kekotaan berada di dalam batas administrasi kota, yang disebut "*Over Bounded City*".

- c. Batas fisik kota koinciden dengan batas administrasi kota. Kondisi seperti ini disebut sebagai “*true bounded city*”. Dalam perencanaan tata ruang kota akan memudahkan pemerintah kota, karena seluruh areal kekotaan berada pada batas-batas administrasi kota. Mempertimbangkan luas wilayah kota akan terus berkembang di masa mendatang maka perlu ada sinkronisasi terhadap rencana tata ruang wilayah kota dengan melihat pola dan arah pertumbuhan kota saat ini.

## 2. Alternatif Model Bentuk Kota

Berdasarkan pada kenampakan morfologi kotanya serta jenis perembetan areal kekotaan yang ada, Hudson (1970) dalam Sabari (2015) mengemukakan beberapa alternatif model bentuk-bentuk kota pemilihan model-model ini hendaknya didasarkan atas sifat-sifat “*urban sprawl*” di atas serta *trend* (kecenderungan) perkembangan yang akan datang, hal ini dimaksudkan agar tidak terjadi pemborosan sumber daya. Secara garis besar ada tujuh model atau bentuk kota yang disarankan, yaitu:

### a. Satelit dan Pusat-Pusat Baru (*Satelite and Neighbourhood Plans*)

Bentuk satelit terjadi ketika kota utama dengan kota-kota kecil di sekitarnya (kota satelit) dijalin hubungannya sedemikian rupa sehingga keterkaitan fungsional akan lebih efektif dan efisien, seperti peningkatan sarana dan prasarana transportasi dan telekomunikasi. Kota-kota satelit ini dapat berfungsi sebagai penyerap arus urbanisasi yang sangat besar ke kota utama dengan jalan meningkatkan fungsi-fungsi yang ada di kota-kota satelit sehingga memperluas *working opportunity*.

### b. Stellar atau Radial (*Stellar or Radial Plans*)

Bentuk radial ini untuk kota yang perkembangannya didominasi oleh *ribbon development* atau berkembang di sepanjang jalur jalan, pada masing-masing lidah hendaknya dibentuk pusat-pusat kegiatan kedua (*subsidiary centers*) yang berfungsi memberi pelayanan pada areal kekotaan yang letaknya agak jauh dari pusat kegiatan utama. Sementara itu, pada bagian-bagian yang menjorok ke dalam direncanakan sebagai jalur hijau dan berfungsi sebagai paru-paru kota tempat rekreasi dan tempat olahraga bagi penduduk kota.



### c. Cincin (*Circuit Linear or Ring Plans*)

Bentuk cincin terdiri dari beberapa pusat kota yang berkembang di sepanjang jalan yang melingkar. Di bagian tengah wilayah tetap dipertahankan sebagai

daerah hijau/terbuka (*open space*). Masing-masing pusat memungkinkan untuk berkembang menjadi kota-kota besar.

d. Linier Bermanik (*Beaded Linear Plans*)

Bentuk ini menyerupai untaian manik-manik, oleh karena pertumbuhan areal kekotaannya hanya terbatas di sepanjang jalan utama maka pola umumnya adalah linear. Beberapa pusat kekotaan yang lebih kecil tumbuh di kanan dan kiri dari pusat kota utamanya. Di pinggir jalan biasanya ditempati oleh bangunan-bangunan komersial seperti toko atau usaha-usaha lainnya serta industri, sedangkan di bagian belakangnya ditempati perumahan penduduk.

e. Inti/Kompak (*The Core or Compact Plans*)

Bentuk ini memungkinkan terciptanya konsentrasi bangunan yang banyak pada areal yang relatif kecil. Perkembangan areal kekotaannya biasanya lebih didominasi oleh perkembangan vertikal. Bangunan-bangunan bertingkat banyak terdapat di pusat kotanya, sedangkan beberapa bangunan *apartements* di bagian luarnya terdiri atas fasilitas-fasilitas olahraga dan rekreasi lainnya. Bangunan-bangunan tersebut menampung beberapa fungsi-fungsi seperti tempat tinggal, perdagangan, pertokoan, perbankan, hiburan, dan lain-lain, dan terletak pada blok yang sama.

f. Memancar (*Dispersed City Plans*)

Dalam kesatuan morfologi yang besar dan kompak ini terdapat beberapa pusat kota, namun masing-masing pusat mempunyai grup fungsi-fungsi yang khusus dan berbeda satu sama lain. Bentuk ini pertama kali disarankan oleh Frank Loyd Wright sebagai bentuk yang mengatasi kelemahan-kelemahan yang ada pada *compact city*.

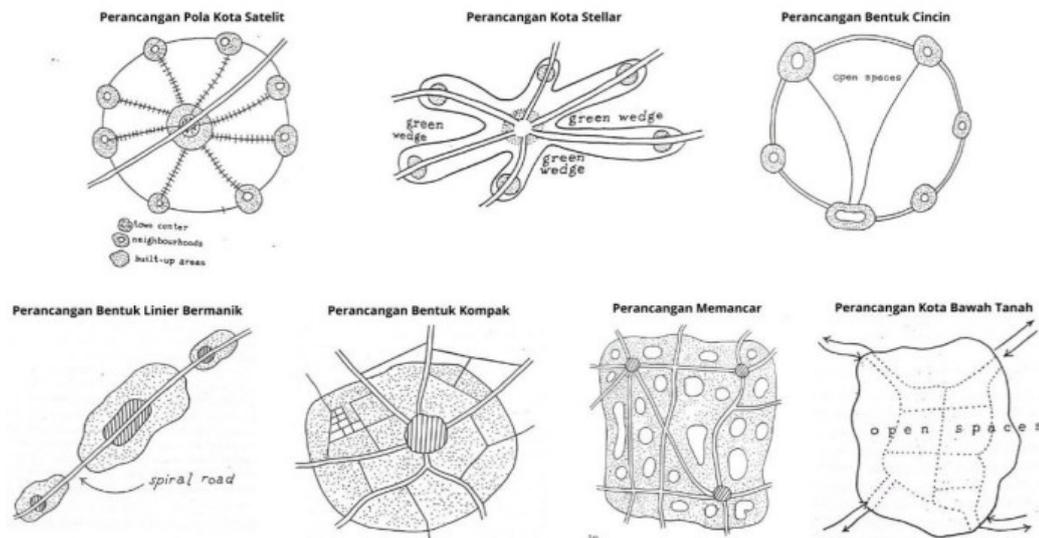
g. Kota Bawah Tanah (*Underground City Plans*)

Kenampakan morfologinya tidak dapat diamati pada permukaan bumi karena struktur-struktur perkotaannya dibangun di bawah permukaan bumi. Hal ini dilandasi oleh suatu asumsi apabila rel kereta api dan jalan darat dapat dibangun di bawah tanah, mengapa fungsi-fungsi perkotaan seperti pertokoan, perumahan,

an, tidak bisa direalisasikan. Daerah di atas *Underground City* akan tetap sebagai jalur hijau atau daerah pertanian yang akan selalu hijau. Kota ini memang masih merupakan suatu hal yang “*beyond 2000*” karena



realisasi keseluruhannya belum dapat dilaksanakan sepenuhnya. Kemajuan teknologi akan menjawab tantangan ini pada masa-masa yang akan datang.



Gambar 1 Model bentuk kota  
Sumber : Hudson, 1970 dalam Sabari, 2015

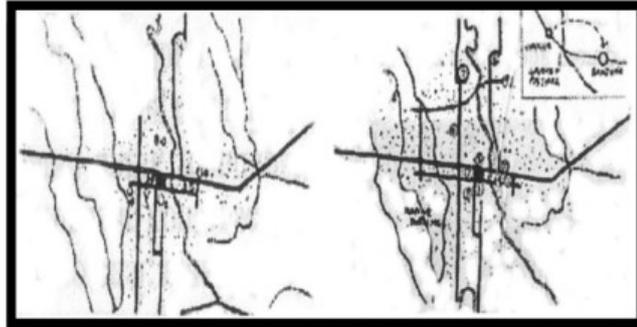
### 3. Perkembangan Morfologi Kota Bandung

Kota Bandung sejak lama direncanakan sebagai salah satu pusat kegiatan Pemerintah Hindia Belanda pada tahun 1930-an. Konsep yang dikembangkan awalnya adalah kota taman yang asri, sebagai unsur esensial dari sistem internal kotanya. Sejarah urbanisasi Kota Bandung dimulai dengan didirikannya pusat pemerintahan dan alun-alun oleh bupati Bandung yang mendapat perintah untuk pindah sedekat mungkin dengan Groote Postweg (Jalan Raya Pos). Pembangunan ini yang menimbulkan tatanan grid dalam perkembangan awal kota Bandung, kemudian diperkuat ketika residen Priangan pindah dari Cianjur ke Bandung dengan axis utara-selatan tradisional.

Tata kota Bandung dirancang berdasarkan pola kota tradisional yang meniru kota kerajaan, dengan alun-alun sebagai pusat kota dan pohon beringin di tengahnya. Pada tahun 1906, Bandung menjadi Geementee (kota) dan memiliki luas wilayah kurang lebih 900 ha, dengan luas daerah terbangun (*built up area*) seluas 240 ha. Tidak lama kemudian, masih di tahun 1906 diperluas menjadi 1.922 ha. Pada revolusi kemerdekaan pada tahun 1949-1950 perluasan kota terus berlanjut, luas Kota Bandung mencapai 8.098 ha, dengan luas lahan terbangun 1.922 ha. Perkembangan penduduk yang sangat cepat memberikan pengaruh pada



pertumbuhan fisik kota. Maka kemudian pada tahun 1987, Kota Bandung diperluas ke arah timur menjadi lebih kurang 14.000 ha. Perkembangan kawasan Kota Bandung sejak awal perkembangannya hingga akhir tahun 1955 dapat dilihat pada gambar di bawah ini.



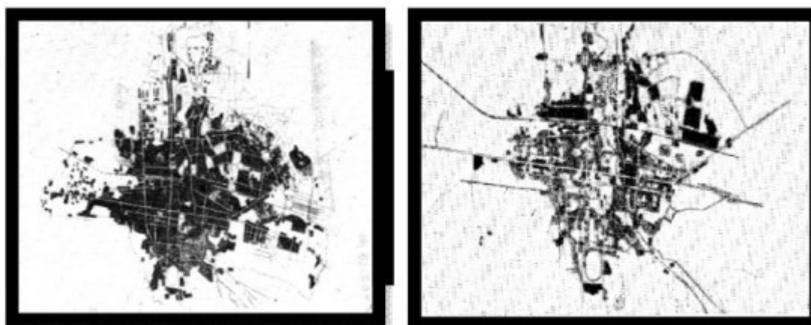
Gambar 2 Awal perkembangan urban (embiro kota)

Sumber : Siregar, 1990 dalam Yasmira, 2014



Gambar 3 Perkembangan Kota Bandung tahun 1882-1905

Sumber : Haryoto Kunto, 1986 dalam Yasmira, 2014



Gambar 4 Perkembangan Kota Bandung tahun 1918-1920

Sumber : Haryoto Kunto, 1986 dalam Yasmira, 2014





Gambar 5 Perkembangan kota Bandung tahun 1945-1995

Sumber : Voskull, 1996 dalam Yasmira, 2014

Kota Bandung dikelilingi oleh pegunungan, sehingga bentuk morfologi wilayahnya bagaikan sebuah mangkok raksasa, secara geografis kota ini terletak di pertengahan wilayah Provinsi Jawa Barat, serta berada pada ketinggian  $\pm 768$  m di atas permukaan laut. Struktur bentuk Kota Bandung di awal pertumbuhan hingga sekarang berkembang secara *planned* (era kolonial) dan *organic* (awal kemerdekaan hingga sekarang).

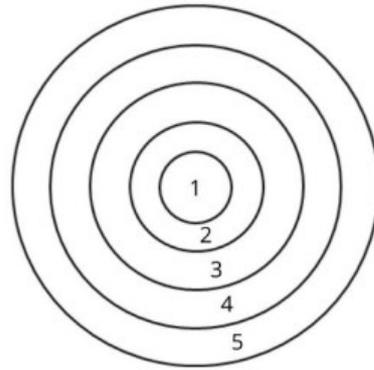
### 2.2.3 Pembagian Wilayah Kota

Pusat kota merupakan pusat dari segala kegiatan kota antara lain politik, sosial budaya, ekonomi, dan teknologi. Jika dilihat dari fungsinya, pusat kota merupakan tempat sentral yang bertindak sebagai pusat pelayanan bagi daerah-daerah di belakangnya, mensuplainya dengan barang-barang dan jasa-jasa pelayanan, jasa-jasa ini dapat disusun menurut urutan menaik dan menurun tergantung pada ambang batas barang permintaan. Pusat kota terbagi dalam dua bagian:

1. Bagian paling inti (*The Heart of The Area*) disebut RBD (*Retail Business District*) dimana kegiatan dominan pada bagian ini antara lain *department store, smartshop, office building, clubs, hotel, headquarter of economic, civic, political*.
2. Bagian diluarnya disebut WBD (*Whole Business District*) yang ditempati oleh bangunan yang diperuntukkan untuk kegiatan ekonomi dalam jumlah yang besar lain pasar dan pergudangan.

nurut Bintarto (1986), zona-zona interaksi antara wilayah perkotaan dan 1 memiliki konsentrik, sebagai berikut:





Gambar 6 Pembagian zona kota  
Sumber : Bintarto, 1986

1. *City* adalah pusat kota yang menjadi pusat *suburban*, *urban*, dan *rural area*.
2. *Suburban (Faubourgh)* adalah daerah tempat atau area dimana para penglaju/*commuter* tinggal yang letaknya tidak jauh dari pusat kota. Penglaju adalah orang-orang yang tinggal di pinggiran kota yang pulang pergi ke kota untuk bekerja setiap hari.
3. *Suburban Fringe* adalah wilayah yang mengelilingi daerah *suburban* yang menjadi daerah peralihan kota ke desa.
4. *Urban Fringe* adalah daerah perbatasan antara kota dan desa yang memiliki sifat yang mirip dengan wilayah perkotaan. *Urban* adalah wilayah yang penduduknya bergaya hidup modern.
5. *Rural Urban Fringe* merupakan daerah jalur yang berada di antara desa.

Menurut Bintarto (1986), klasifikasi kota berdasarkan fungsinya, sebagai berikut:

1. Kota pusat produksi, yaitu kota yang memiliki fungsi sebagai pusat produksi atau pemasok, baik berupa bahan mentah, barang setengah jadi, maupun barang jadi. Contoh, produksi batu bara, Arun dan Bontang (LPG), dan lain-lain. Contoh kota produsen barang jadi dan setengah jadi, yaitu kota-kota industri seperti Jakarta, Bandung, Cilegon, Gresik, Surabaya, dan lain-lain.
2. Kota pusat perdagangan, yaitu kota yang memiliki fungsi sebagai pusat perdagangan, baik untuk domestik maupun internasional, misalnya Jakarta, Singapura, Hongkong, Rotterdam, dan Bremen.



3. Kota Pusat Pemerintahan, yaitu kota yang memiliki fungsi sebagai pusat kesehatan dan rekreasi, umumnya terletak di daratan tinggi yang sejuk atau di tepi pantai, misalnya Cipanas, Kaliurang, Monoco, Palm Beach, dan Florida.

Wunas (2011) mengatakan perkembangan atau perembetan kota-kota besar Indonesia lebih mengutamakan pembangunan fungsional cenderung dengan pola kota yang tidak terstruktur atau *urban sprawl* di wilayah *suburban*. Perkembangan kelompok perumahan permukiman terpisah dengan fasilitas publik, seperti sarana perbelanjaan sarana kesehatan, pendidikan, dan sarana perdagangan dan jasa lainnya, sehingga penghuni harus memenuhi kebutuhan tersebut dengan kendaraan bermotor, dengan jarak capai lebih dari 2000 m yang seharusnya tersedia dalam radius pelayanan 500-1000 m. Kota secara keseluruhan menjadi tidak nyaman bagi penghuni karena jarak capai lebih panjang dan lebih lama untuk aktivitas sosial dan ekonomi. Pola perkembangan kota tersebut memberi dampak pada pemborosan energi, pemborosan dana transportasi, dan pencemaran lingkungan hidup. Karakteristik perkembangan urban sprawl dijelaskan dalam Tabel 1, sebagai berikut.

Tabel 1 Karakteristik perkembangan kota tidak terstruktur (*urban sprawl*)

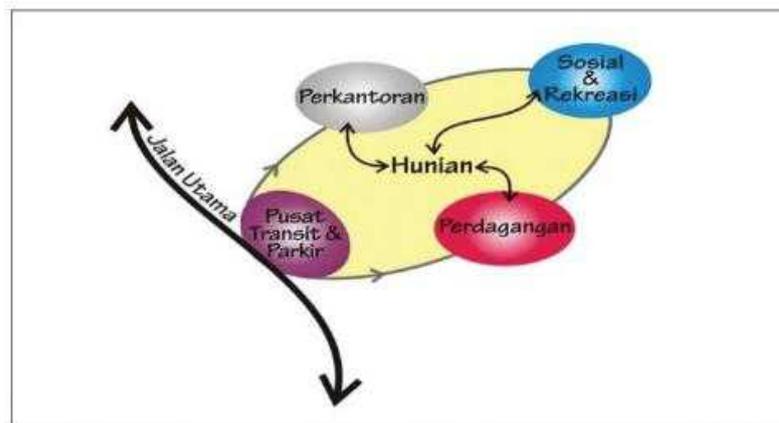
<b>Pola Perkembangan Kota Tidak Terstruktur</b>	<b>Karakteristik</b>	<b>Fenomena Positif</b>	<b>Karakteristik Negatif</b>
Guna Lahan	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Fungsi lahan tunggal</li> <li>2. Sarana umum tersebar</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Kota tumbuh berkembang ke suburban</li> <li>2. Berhasil memindahkan penduduk dari wilayah kota yang padat</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Lebih besar peralihan fungsi lahan produktif menjadi terbangun</li> <li>2. Biaya pembangunan infrastruktur lebih tinggi</li> </ol>
Lingkungan Hidup	Kepadatan bangunan rendah		<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Intensitas guna lahan rendah</li> <li>2. Inefisiensi jaringan/prasarana</li> </ol>
Sosial	Interaksi tetangga terpisah	Nilai sarana hunian terjangkau bagi masyarakat menengah ke bawah	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Kesehatan terancam karena emisi/polusi kendaraan</li> <li>2. Akses ke kegiatan sosial ekonomi</li> </ol>
Transportasi dan ekonomi	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Ketergantungan pada kendaraan pribadi</li> </ol>	-	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Volume lalu lintas pada jalur penghubung</li> </ol>



Pola Perkembangan Kota Tidak Terstruktur	Karakteristik	Fenomena Positif	Karakteristik Negatif
	2. Pergerakan kegiatan sosial ekonomi menuju urban		suburban-urban meningkat 2. Kemacetan lalu lintas 3. Biaya transportasi meningkat 4. Waktu perjalanan panjang/lama

Sumber: Wunas, 2011

Beberapa komponen untuk mencapai kota humanis adalah perencanaan ruang kota dan wilayah secara terpadu khususnya antara perencanaan guna lahan dan transportasi, perencanaan permukiman, transportasi dan pusat perdagangan, perencanaan ruang kota yang hijau, bersih dan menyediakan infrastruktur kota yang peduli terhadap perempuan, anak-anak, orang lanjut usia (lansia) dan penyandang cacat. Kota seharusnya menyediakan prasarana pergerakan (transportasi humanis) yang mempertimbangkan faktor keselamatan, keamanan, kenyamanan, kemudahan bagi seluruh pengguna jalan. Gambaran perencanaan terpadu guna lahan campuran dapat dilihat pada Gambar 7 di bawah ini.



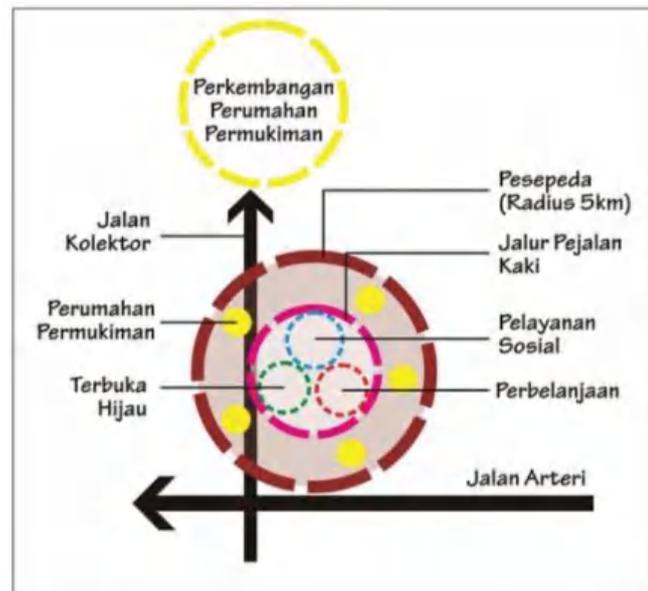
Gambar 7 Ilustrasi perencanaan terpadu guna lahan campuran

Sumber: Wunas, 2011

Beberapa metode pendekatan yang tepat untuk merencanakan kota-kota seperti konsep perencanaan penggunaan lahan multifungsi (*mixed land use*) yang mendekatkan fasilitas umum di sekitar perumahan, sehingga akan mengurangi kemacetan lalu lintas. Suatu ilustrasi perencanaan perumahan



permukiman dengan fasilitas umum yang saling terkait antara satu sama lain agar fasilitas mudah dijangkau oleh masyarakat untuk memenuhi kebutuhannya. Khusus ruang terbuka hijau, pelayanan sosial dan perbelanjaan letaknya harus strategis sehingga mampu melayani masyarakat yang ada di sekitarnya. Gambaran perencanaan perumahan dan permukiman dengan utilitas umum dapat dilihat pada Gambar 8 di bawah ini.



Gambar 8 Ilustrasi perencanaan perumahan dan permukiman dengan utilitas umum  
Sumber: Wunas, 2011

## 2.2 Kawasan Perdagangan

### 2.3.1 Pengertian Perdagangan

Perdagangan dan jasa berdasarkan Undang-Undang (UU) No. 7 Tahun 2014 tentang Perdagangan diartikan sebagai tatanan kegiatan yang terkait dengan transaksi barang dan/atau jasa di dalam negeri dan melampaui batas wilayah negara dengan tujuan pengalihan hak atas barang dan/atau jasa untuk memperoleh imbalan atau kompensasi. Jasa adalah setiap layanan dan unjuk kerja berbentuk pekerjaan atau hasil kerja yang dicapai, yang diperdagangkan oleh satu pihak ke pihak lain dalam masyarakat untuk dimanfaatkan oleh konsumen atau pelaku usaha. Tujuan perdagangan dan jasa ini untuk meningkatkan pertumbuhan ekonomi, lapangan pekerjaan, meningkatkan daya saing dan lainnya.

Perdagangan atau perniagaan pada umumnya adalah pekerjaan membeli atau memproduksi barang untuk menjual barang itu dengan maksud untuk



memperoleh keuntungan. Sedangkan, Jasa menurut Kotler dan Keller (2016) adalah setiap tindakan atau kinerja yang dapat ditawarkan oleh satu pihak kepada pihak lain, tidak berwujud dan mengakibatkan kepemilikan sesuatu. Produksinya tidak selalu menghasilkan bentuk fisik. Menurut S.V. Sethuraman (1985), sektor-sektor perdagangan, yaitu:

1. Sektor perdagangan formal merupakan jenis perdagangan yang kegiatan usahanya terorganisir, mempunyai izin usaha dan pola kegiatan usahanya teratur baik dari alokasi maupun jam kerjanya. Perdagangan formal meliputi sarana niaga yang merupakan unsur karya dalam perencanaan sebagai fasilitas perbelanjaan sekaligus fasilitas kerja (sebagai mata pencaharian).
2. Sektor perdagangan informal merupakan kegiatan ekonomi skala kecil ini dianggap sebagai manifestasi atau tempat dari pertumbuhan kesempatan kerja. Lebih lanjut Sethuraman mengatakan bahwa sektor informal di kota besar tidak baik dipandang sebagai sekelompok perusahaan berskala kecil sebaiknya dipandang sebagai unit-unit berskala kecil yang terlibat dalam produksi dan distribusi barang-barang yang masih dalam suatu proses evolusi atau perkembangan.

### 2.3.2 Klasifikasi Kawasan Perdagangan

Menurut Gunawan (2019) dalam Goma dkk, (2020) pusat peberlanjaan merupakan salah satu tempat yang dibutuhkan masyarakat sebagai tempat berekreasi maupun menghabiskan waktu akhir pekan dengan berbagai aktivitas keluarga maupun kerabat. Pusat perbelanjaan (*shopping center*) merupakan tempat perdagangan eceran atau retail yang lokasinya digabung dalam satu bangunan atau kompleks. Dewasa ini pusat perbelanjaan sering dikaitkan dengan perkembangan sebuah kota. Hal ini menyebabkan pula perubahan gaya hidup masyarakat yang ada di dalamnya. Masyarakat menganggap pusat perbelanjaan merupakan fasilitas pokok yang perlu ada untuk melengkapi kebutuhan mereka. Marlina (2008) dalam (Primadani & Nurhasan, 2020) membagi klasifikasi pusat perbelanjaan, sebagai berikut:

#### 1. Pasar (Market)



digunakan sebagai fasilitas perbelanjaan sederhana yang berada di suatu tertentu pada suatu wilayah. Pasar dominan berlokasi pada area kiman yang bersifat terbuka ataupun dalam ruangan. Sistem pengelolaan

barang atau jasa pada pasar umumnya bersifat tradisional yaitu dengan transaksi tunai.

## 2. *Shopping Street*

*Shopping street* merupakan jenis sarana perbelanjaan yang terdiri dari deretan toko atau kios terbuka pada suatu penggal jalan. *Shopping street* berbentuk seperti pasar pada suatu jalan yang biasanya terletak pada kawasan-kawasan wisata.

## 3. *Shopping Precint*

*Shopping precint* merupakan jenis pusat perbelanjaan dengan kompleks pertokoan terbuka yang berorientasi pada suatu ruang terbuka bebas. Area perbelanjaan ini biasanya terletak pada objek kawasan wisata.

## 4. *Shopping Center*

*Shopping center* ialah pengelompokan fasilitas perbelanjaan yang berada di bawah satu atap. Berbeda dengan pasar yang dominan menyediakan barang primer, shopping center lebih kepada memperdagangkan barang yang bersifat sekunder dan tersier.

## 5. *Departement Store*

*Departement store* ialah wadah bagi penjualan eceran yang berskala besar. Tenaga *pelayan* dibutuhkan untuk transaksi dan membantu konsumen menemukan barang yang diinginkan.

## 6. *Supermarket*

*Supermarket* merupakan jenis pusat perbelanjaan yang menjual barang kebutuhan sehari-hari dengan cara pelayanan mandiri atau *self service*. Segala macam *pencarian* dan pemilihan produk dilakukan oleh konsumen secara mandiri. Pelayan hanya bertugas sebagai pembantu dalam proses pembayaran.

## 7. *Superstore*

*Superstore* merupakan jenis pusat perdagangan yang memiliki luas area penjualan lebih dari 2.500 m<sup>2</sup>. Biasanya superstore menempati satu lantai pada bangunan yang terletak pada pusat kota.



*market*

*market* merupakan istilah dari perluasan *superstore* dengan luas minimum m<sup>2</sup>. *Hypermarket* menyediakan barang yang sangat bermacam-macam dan

memiliki kecenderungan mengikuti tren yang sedang berkembang dalam kota. Barang yang disediakan pun dapat berupa eceran maupun grosir.

#### 9. *Shopping Mall*

Mall dapat disebut sebagai jalan pada pusat usaha yang berbeda dengan lalu lintas umum tetapi memiliki akses yang mudah serta digunakan sebagai tempat berjalan-jalan, ataupun sekedar duduk-duduk untuk bersantai. Keberadaan ruang publik pada shopping mall merupakan pembeda dari pusat perbelanjaan yang lain.

#### 10. *Town Square*

*Town square* merupakan jenis pusat perbelanjaan tingkat internasional yang dilengkapi dengan area rekreasi independen dengan fasilitas penunjang sesuai dengan kebutuhan pasar.

### 2.3 Peran Kawasan Perdagangan dan Jasa dalam Perkembangan Kota

Perkembangan dan pertumbuhan kota berjalan sangat dinamis. Perkembangan kota-kota yang terjadi di dunia cenderung bergerak keluar, menjauh dari pusat kota. Perkembangan kota terjadi karena tuntutan akan penggunaan lahan salah satunya untuk perdagangan dan jasa, tidak lain untuk memenuhi kebutuhan penduduknya. Dalam perkembangan dan pertumbuhan kota, kegiatan perdagangan dan jasa merupakan potensi unggulan yang dapat menggerakkan pertumbuhan ekonomi dan mengembangkan suatu kota (Lutherking, 2022).

Kawasan perdagangan dan jasa atau yang disebut juga sebagai kawasan komersial yang memiliki fungsi utama pelayanan baik skala pedesaan maupun perkotaan (Rynjani dan Haryanto, 2015). Kota dengan struktur pelayanan lebih tinggi akan dapat melayani kota-kota di bawahnya (Murti & Wijaya, 2013). Menurut Adisasmita (2005) dalam (Arifia dkk., 2017) yang menyatakan bahwa perkembangan kota dapat mencakup kegiatan pelayanan ekonomi bagi kawasan di sekitarnya sehingga pertumbuhan kota sangat berkaitan dengan kepentingan penduduknya terutama terkait kegiatan ekonominya.



itu wilayah dikatakan baik ketika wilayah tersebut memiliki fasilitas yang baik pula, artinya kebutuhan masyarakat dengan lebih cepat dan tepat dipenuhi tanpa harus mengeluarkan biaya lebih untuk memenuhi kebutuhan tersebut. Kebutuhan paling mendasar bagi masyarakat yaitu

pemenuhan kebutuhan sehari-hari berupa makanan dan minuman. Pemenuhan kebutuhan sehari-hari masyarakat tidak lepas dari penyediaan fasilitas perdagangan yang baik sebagai tempat berbelanja masyarakat.

Menurut Catanese (1998) faktor yang dapat mempengaruhi perkembangan kota ini dapat berupa faktor fisik maupun non fisik. Faktor-faktor fisik akan mempengaruhi perkembangan suatu kota diantaranya:

1. Faktor lokasi, faktor lokasi dimana kota itu berada akan sangat mempengaruhi perkembangan kota tersebut, hal ini berkaitan dengan kemampuan kota tersebut untuk melakukan aktivitas dan interaksi yang dilakukan penduduknya.
2. Faktor geografis, kondisi geografis suatu kota akan mempengaruhi perkembangan kota. Kota yang mempunyai kondisi geografis yang relatif datar akan sangat cepat untuk berkembang dibandingkan dengan kota di daerah bergunung-gunung yang akan menyulitkan dalam melakukan pergerakan baik itu orang maupun barang.

Sedangkan, faktor-faktor non fisik yang berpengaruh terhadap perkembangan suatu kota dapat berupa:

1. Faktor perkembangan penduduk, perkembangan penduduk dapat disebabkan oleh 2 (dua) hal, yaitu secara alami (internal) dan migrasi (eksternal). Perkembangan secara alami berkaitan dengan kelahiran dan kematian yang terjadi di kota tersebut, sedangkan migrasi berhubungan dengan pergerakan penduduk dari luar kota masuk ke dalam kota sebagai urbanisasi, dimana urbanisasi dapat mempunyai dampak positif maupun negatif. Perkembangan dikatakan positif apabila jumlah penduduk yang ada tersebut menjadi modal bagi pembangunan, dan berdampak negatif apabila jumlah penduduk membebani kota itu sendiri.
2. Faktor aktivitas kota, kegiatan yang ada di dalam kota tersebut, terutama kegiatan perekonomian. Perkembangan kegiatan perekonomian ditentukan oleh faktor-faktor yang berasal dari dalam kota itu sendiri (faktor internal) yang meliputi faktor-faktor produksi seperti lahan, tenaga kerja, modal serta faktor-



yang berasal dari luar daerah (faktor eksternal) yaitu tingkat permintaan daerah-daerah lain terhadap komoditi yang dihasilkan oleh daerah yang gkutan.

## 2.4 Kriteria Umum Perencanaan Kawasan Perdagangan dan Jasa

Perdagangan tidak serta merta berdiri sendiri tanpa ada regulasi atau aturan-aturan yang mengikat dalam pelaksanaannya. Tujuan dibentuknya regulasi tentang perdagangan yaitu agar pelaksanaan perdagangan memiliki batasan-batasan atau patokan dalam pengaplikasiannya di masyarakat, tentunya menghindari munculnya permasalahan-permasalahan baru yang muncul saat pelaksanaannya. Berikut beberapa aturan yang terkait dengan perdagangan.

1. Pedoman Kriteria Teknis PU No. 41 Tahun 2007 tentang Kawasan Budidaya
  - a. Fungsi utama kawasan peruntukan perdagangan dan jasa, antara lain: memfasilitasi kegiatan transaksi perdagangan dan jasa antar masyarakat yang membutuhkan (sisi permintaan) dan masyarakat yang menjual jasa (sisi penawaran); dan menyerap tenaga kerja di perkotaan dan memberikan kontribusi yang dominan terhadap PDRB.
  - b. Kriteria umum dan kaidah perencanaan, meliputi:
    - 1) Peletakan bangunan dan ketersediaan sarana dan prasarana pendukung disesuaikan dengan kebutuhan konsumen;
    - 2) Jenis-jenis bangunan yang diperbolehkan antara lain: bangunan usaha perdagangan (eceran dan grosir), warung, tempat perkulakan, pertokoan, dan sebagainya; bangunan penginapan: hotel, guest house, motel, dan penginapan lainnya; bangunan penyimpanan dan pergudangan: tempat parkir, gudang; bangunan tempat pertemuan: aula, tempat konferensi; dan bangunan pariwisata/rekreasi (di ruang tertutup): bioskop, area bermain.
    - 3) Pemanfaatan ruang di kawasan peruntukan perdagangan dan jasa diperuntukan untuk sebesar-besarnya kemakmuran rakyat, dengan tetap memelihara sumber daya tersebut sebagai cadangan pembangunan yang berkelanjutan dan tetap memperhatikan kaidah-kaidah pelestarian fungsi lingkungan hidup.
  - c. Ketentuan Teknis
    - 1) Karakteristik lokasi dan kesesuaian lahan: tidak terletak pada kawasan indung dan kawasan bencana alam; lokasinya strategis dan mudah dicapai dari seluruh penjuru kota; dilengkapi dengan sarana antara lain tempat parkir umum, bank/ATM, pos polisi, pos pemadam kebakaran, kantor pos



pembantu, tempat ibadah, dan sarana penunjang kegiatan komersial serta kegiatan pengunjung; terdiri dari perdagangan lokal, regional, dan antar regional.

- 2) Kriteria dan batasan teknis: pembangunan hunian diizinkan hanya jika bangunan komersial telah berada pada persil atau merupakan bagian dari Izin Mendirikan Bangunan (IMB); penggunaan hunian dan parkir hunian dilarang pada lantai dasar di bagian depan dari perpetakan, kecuali untuk zona-zona tertentu; perletakan bangunan dan ketersediaan sarana dan prasarana pendukung disesuaikan dengan kelas konsumen yang akan dilayani; jenis-jenis bangunan yang diperbolehkan antara lain: bangunan usaha perdagangan, bangunan penginapan, bangunan penyimpanan, bangunan tempat pertemuan, bangunan pariwisata (di ruang tertutup).

## 2. SNI 03-1733-2004 tentang Tata Cara Perencanaan Lingkungan Perumahan Perkotaan

Berdasarkan SNI 03-1733-2004 tentang Tata Cara Perencanaan Lingkungan Perumahan Perkotaan, Sarana perdagangan dan niaga ini tidak selalu berdiri sendiri dan terpisah dengan bangunan sarana yang lain. Dasar penyediaan selain berdasarkan jumlah penduduk yang akan dilayaninya, juga mempertimbangkan pendekatan desain keruangan unit-unit atau kelompok lingkungan yang ada. Tentunya hal ini dapat terkait dengan bentukan grup bangunan/blok yang nantinya terbentuk sesuai konteks lingkungannya. Sedangkan, penempatan penyediaan fasilitas ini akan mempertimbangkan jangkauan radius area layanan terkait dengan kebutuhan dasar sarana yang harus dipenuhi untuk melayani pada area tertentu. Menurut skala pelayanan, penggolongan jenis sarana perdagangan dan niaga adalah:

- a. Toko/warung (skala pelayanan unit RT  $\approx$  250 penduduk), yang menjual barang-barang kebutuhan sehari-hari;
- b. Pertokoan (skala pelayanan  $\approx$  6.000 penduduk), yang menjual barang-barang kebutuhan sehari-hari yang lebih lengkap dan pelayanan jasa seperti wartel, *py*, dan sebagainya;
- c. Pertokoan dan atau pasar lingkungan (skala pelayanan unit kelurahan  $\approx$  10.000 penduduk), yang menjual keperluan sehari-hari termasuk sayur, daging,



ikan, buah- buahan, beras, tepung, bahan-bahan pakaian, pakaian, barang-barang kelontong, alat-alat pendidikan, alat-alat rumah tangga, serta pelayanan jasa seperti warnet, wartel dan sebagainya;

- d. Pusat perbelanjaan dan niaga (skala pelayanan unit kecamatan  $\approx$  120.000 penduduk), yang selain menjual kebutuhan sehari-hari, pakaian, barang kelontong, elektronik, juga untuk pelayanan jasa perbengkelan, reparasi, unit-unit produksi yang tidak menimbulkan polusi, tempat hiburan serta kegiatan niaga lainnya seperti kantor-kantor, bank, industri kecil dan lain-lain.

Kebutuhan ruang dan lahan untuk sarana ini akan berkaitan juga dengan daya dukung lingkungan dan jalan yang ada di sekitar bangunan sarana tersebut. Besaran kebutuhan ruang dan lahan menurut penggolongan jenis sarana perdagangan dan niaga adalah:

- a. Warung/toko, luas lantai yang dibutuhkan  $\pm$  50 m<sup>2</sup> termasuk gudang kecil. apabila merupakan bangunan tersendiri (tidak bersatu dengan rumah tinggal), luas tanah yang dibutuhkan adalah 100 m<sup>2</sup>.
- b. Pertokoan (skala pelayanan untuk 6.000 penduduk), luas lantai yang dibutuhkan 1.200 m<sup>2</sup>, sedangkan luas tanah yang dibutuhkan 3.000 m<sup>2</sup>. Bangunan pertokoan ini harus dilengkapi dengan: tempat parkir kendaraan umum yang dapat dipakai bersama kegiatan lain pada pusat lingkungan; sarana-sarana lain yang erat kaitannya dengan kegiatan warga; pos keamanan.
- c. Pusat pertokoan dan atau pasar lingkungan (skala pelayanan unit kelurahan 30.000 penduduk), sedangkan luas tanah yang dibutuhkan yaitu 10.000 m<sup>2</sup>. Bangunan pusat pertokoan/pasar lingkungan ini harus dilengkapi dengan tempat parkir umum yang sudah termasuk kebutuhan luas tanah, terminal kecil atau pangkalan untuk pemberhentian kendaraan, pos keamanan, sistem pemadam kebakaran, dan musholla/tempat ibadah.
- d. Pusat perbelanjaan dan niaga (skala pelayanan unit kelurahan  $\approx$  120.000 penduduk), sedangkan luas tanah yang dibutuhkan adalah 36.000 m<sup>2</sup>. Bangunan pusat perbelanjaan harus dilengkapi dengan tempat parkir umum yang sudah



...uk kebutuhan luas tanah, terminal atau pangkalan untuk pemberhentian  
...aan, pos keamanan, sistem pemadam kebakaran, dan musholla/tempat  
...l.

### 3. Peraturan Pemerintah Nomor 29 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Perdagangan

Pusat Perbelanjaan adalah suatu area tertentu yang terdiri dari satu atau beberapa bangunan yang didirikan secara vertikal maupun horizontal yang dijual atau disewakan kepada pelaku usaha atau dikelola sendiri untuk melakukan kegiatan perdagangan barang. Sedangkan, toko swalayan adalah toko dengan sistem pelayanan mandiri, menjual berbagai jenis barang secara eceran yang berbentuk minimarket, supermarket, *department store*, *hypermarket*, ataupun grosir yang berbentuk perkulakan.

Pendirian pusat perbelanjaan atau toko swalayan harus memperhitungkan: kondisi sosial ekonomi masyarakat; keberadaan pasar rakyat; dan UMK-M yang ada di zona atau area atau wilayah setempat. Selain itu, pengelola pusat perbelanjaan dan pelaku usaha toko swalayan harus menyediakan paling sedikit, meliputi areal parkir, fasilitas yang menjamin pusat perbelanjaan dan toko swalayan bersih, sehat (higienis), aman, dan tertib, serta ruang publik yang nyaman.

Toko Swalayan memiliki batasan luas lantai penjualan dengan ketentuan: minimarket, sampai dengan 400 m<sup>2</sup>; supermarket, di atas 400 m<sup>2</sup> sampai dengan 5.000 m<sup>2</sup>; *department store*, paling sedikit 400 m<sup>2</sup>; *hypermarket*, di atas 5.000 m<sup>2</sup>; dan grosir/perkulakan yang berbentuk toko dengan sistem pelayanan mandiri, paling sedikit 2.000 m<sup>2</sup> dan untuk grosir/perkulakan koperasi yang berbentuk toko dengan sistem pelayanan mandiri paling sedikit 1.000 m<sup>2</sup>.

Sistem penjualan dan jenis barang dagangan yang harus diterapkan dalam toko swalayan, meliputi: *minimarket*, *supermarket*, dan *hypermarket* menjual secara eceran berbagai jenis barang konsumsi terutama produk makanan dan/atau produk rumah tangga lainnya yang dapat berupa bahan bangunan, furnitur, elektronik, dan bentuk produk khusus lainnya; *department store* menjual secara eceran berbagai jenis barang konsumsi terutama produk sandang dan perlengkapannya dengan penataan berdasarkan jenis kelamin dan/atau tingkat usia konsumen; dan grosir/perkulakan yang berbentuk toko dengan sistem pelayanan

menjual secara partai besar/tidak secara eceran berbagai jenis barang



## 2.5 Faktor yang Mempengaruhi Perkembangan Kawasan Perdagangan dan Jasa

Menurut Cristaller dalam Zulkarnain (1933), sistem perdagangan ditentukan oleh permukiman dan transportasi. Asumsi yang digunakan yaitu budaya dan tempat seragam, area tidak terbatas, aksesibilitasnya sama, dan permintaan sama. Sedangkan, menurut Murti & Wijaya (2013) faktor yang mempengaruhi pemilihan lokasi pusat komersial yaitu akses, kondisi fisik dan failitas penunjang.

Menurut Diana (2003) dalam Mayasari (2009), menyatakan variabel-variabel penentu berkembangnya lokasi perdagangan meliputi jumlah penduduk (daerah layanan) yang tergantung pada faktor fisik yang mempengaruhi daya tarik suatu fasilitas perdagangan, aksesibilitas (kemudahan pencapaian lokasi), keterkaitan spasial, jarak (adanya kecenderungan untuk berbelanja pada pusat yang dominan, namun jaraknya dekat), dan kelengkapan fasilitas perdagangan, dengan keadaan itu diperkirakan akan mempengaruhi terhadap minat masyarakat dalam berbelanja. Berikut penjelasan faktor-faktor penentu berkembangnya lokasi perdagangan, sebagai berikut.

### 1. Jumlah penduduk pendukung

Setiap jenis fasilitas perdagangan eceran mempunyai jumlah ambang batas penduduk atau pasar yang menjadi persyaratan dapat berkembangnya kegiatan. Jumlah penduduk pendukung dapat diketahui dari luas daerah pelayanan tetapi luas daerah layanan tidak dapat ditentukan sendiri karena faktor ini bergantung pada faktor fisik yang mempengaruhi daya tarik suatu fasilitas perdagangan.

Jumlah penduduk pendukung dilihat dari tingkat kepadatan penduduk sesuai dengan standar untuk perencanaan lingkungan perumahan kota yang meliputi perencanaan sarana hunian, prasarana dan sarana lingkungan. Tabel klasifikasi kepadatan penduduk, dijelaskan dalam Tabel 2 sebagai berikut.

Tabel 2 Klasifikasi kepadatan penduduk

Klasifikasi Kawasan	Kepadatan (Jiwa/Ha)		
	Rendah	Sedang	Tinggi
Kepadatan penduduk	<200	201-400	>401

I 03-1733-2004



## 2. Aksesibilitas

Aksesibilitas berkaitan dengan kemudahan pencapaian suatu lokasi melalui kendaraan umum dan pribadi serta pedestrian. Untuk fasilitas perdagangan kemudahan pencapaian lokasi, kelancaran lalu lintas dan kelengkapan fasilitas parkir merupakan syarat penentuan lokasi dan kesuksesan kegiatan perdagangan.

## 3. Keterkaitan spasial

Pada kegiatan perdagangan yang bersifat generatif, analisa ambang batas penduduk dan pasar menjadi hal yang penting. Sedangkan, pada lokasi perdagangan yang bersifat *suscipient*, analisa kaitan spasial dari kegiatan merupakan hal yang penting.

## 4. Jarak

Kecenderungan pembeli untuk berbelanja pada pusat yang dominan, namun menyukai tempat yang dekat maka faktor jarak merupakan pertimbangan penting untuk melihat kemungkinan perkembangan suatu lokasi terutama pusat perdagangan sekunder yang menunjukkan *trade off* antara besarnya daya tarik pusat dan jarak antara pusat.

## 5. Kelengkapan fasilitas perdagangan

Kelengkapan fasilitas perdagangan menjadi faktor penentu pemilihan lokasi berbelanja konsumen. Konsumen berbelanja barang-barang tahan lama yang tidak dibeli secara teratur seperti pakaian, alat-alat elektronik pada tempat perdagangan yang memiliki banyak pilihan barang yang dapat diperbandingkan. Oleh karena itu, pembeli cenderung untuk berbelanja barang-barang tahan lama pada pusat perdagangan yang lebih lengkap, tetapi untuk kebutuhan standar sehari-hari seperti bahan makanan, para konsumen cenderung masih mempertimbangkan jarak yang dekat kalau terdapat fasilitas yang memadai.

Teori penetapan pusat perdagangan dan jasa (situs perencanaan kota Indonesia) (Maisarina dkk., 2017), adalah:

- a. Interaksi spasial, adanya wilayah yang saling melengkapi, kesempatan berinteraksi, kemudahan transfer dalam ruang.



as perdagangan sesuai dengan lokasi dan skala pelayanan, yaitu *ttios* (daerah pusat-pusat perdagangan berkelompok), *Ribbons* (daerah

perdagangan sepanjang jalan), *Specialized Area* (daerah-daerah perdagangan khusus).

- c. Hirarki kawasan perdagangan dikategorikan menjadi lima bagian sebagai berikut pusat regional, pusat sub regional, pusat distrik atau komunitas, pusat lingkungan, dan pusat lokal.

Dalam mengkaji faktor yang mempengaruhi perkembangan kawasan komersial menurut (Arifia dkk., 2017) dilihat dari jumlah sarana, jangkauan kegiatan, jumlah pelaku, serta luas lantai. Sedangkan, menurut Kaiser, Godschalk, & Chapin (1995) dalam Wardhana & Haryanto (2016) terdapat 4 variabel yang digunakan, yaitu aksesibilitas menuju area pasar dan akses langsung ke jalan raya, jangkauan aktivitas komersial yang ada harus disesuaikan dengan jenis komersialnya sehingga mampu memenuhi sasaran dari yang diharapkan, *suitable terrain* dimana perkembangan aktivitas komersial yang melihat kesesuaian lokasi dimana harusnya beroperasi pada lokasi dengan topografi yang relatif datar, dan ketersediaan prasarana. Selain itu, beberapa faktor yang dapat mempengaruhi perkembangan aktivitas komersial, yaitu:

- a. Ekonomi, dalam konteks teori ekonomi, lahan ditentukan oleh pasar lahan perkotaan sehingga berpengaruh pada harga dan perkembangan aktivitas komersial.
- b. Nilai sosial masyarakat, berpengaruh dalam perkembangan aktivitas komersial akibat dari proses ekologi dalam fisik kota dan proses organisasi dalam struktur sosial masyarakat.
- c. Kepentingan umum, berpengaruh dalam perkembangan aktivitas komersial karena kepentingan masyarakat yang harus didahulukan.

## 2.6 Dasar-Dasar dan Analisis Lokasi Kegiatan Perdagangan (Retail)

Menurut Davidson dkk. (1980) dalam Santoso dkk., (2012) mengemukakan bahwa terdapat empat faktor penting dalam pemilihan lokasi perdagangan, yaitu pertimbangan wilayah, pertimbangan cakupan pasar, pertimbangan area

gan, dan pertimbangan tapak, diantaranya:

1. Pertimbangan Wilayah

2. Pertimbangan cakupan pasar yang digunakan untuk memutuskan lokasi wilayah antara lain: populasi (ukuran, pertumbuhan, kepadatan, distribusi, dan lahan kosong);



jaringan kota (ukuran, jarak dan hubungan dengan kota disekitarnya); karakteristik lingkungan (iklim, vegetasi, karakteristik medan); karakteristik ekonomi (tenaga kerja, industri, tren); target pasar (jumlah dan presentase populasi yang dibidik); budaya lokal; kompetisi; tingkat kejenuhan pusat perbelanjaan dan daya beli.

## 2. Pertimbangan Kawasan Pasar

Dimensi populasi (ukuran, pertumbuhan, kepadatan, distribusi) dan dimensi target populasi pasar; publik transportasi dan jaringan jalan; karakteristik ekonomi dan daya beli efektif; potensi pasar dalam hal barang; selera konsumen; intensitas persaingan (kejenuhan pasar); kemampuan distribusi; karakteristik lingkungan; batasan peraturan dan zonasi dan iklim bisnis.

## 3. Pertimbangan Area Perdagangan (*Trade Area*)

Area perdagangan adalah wilayah geografis yang berdekatan yang menyumbangkan sebagian besar jumlah penjualan dan konsumen. Area perdagangan bisa dibagi menjadi tiga poligon yaitu zona utama, zona sekunder, dan zona tersier (cincin terluar).

- a. Zona utama merupakan area geografis dimana pusat perbelanjaan atau toko memperoleh 60% - 65% tingkat penjualan dari total konsumen.
- b. Zona sekunder merupakan area geografis yang menyumbangkan 20% tingkat penjualan dari total konsumen.
- c. Zona tersier merupakan zona dimana pengunjung hanya sesekali saja untuk berbelanja di pusat perdagangan. Beberapa alasan mengapa pengunjung di zona ini mendatangi pusat perbelanjaan yang jauh secara jarak dari rumah yaitu ketersediaan akses jalan bebas hambatan, toko berada pada jalan menuju tempat kerja, dan toko berada dekat dengan daerah wisata.

## 4. Pertimbangan Karakteristik Tapak

- a. Profil tapak (ukuran dan bentuk)
- b. Kebutuhan sewa/harga tanah
- c. Rasio parkir
- d. Arus pejalan kaki



ses publik transportasi  
 ibilitas  
 ses menuju area perdagangan

Menurut Santoso dkk. (2021), secara umum faktor-faktor yang berkontribusi terhadap keberhasilan sebuah tapak dapat dikategorikan menjadi tiga yaitu pengelolaan, tapak, dan lokasi.

1. Faktor pengelolaan biasanya terdiri dari elemen-elemen yang bisa dikontrol dari dalam bangunan. Seperti manajemen toko, layanan pelanggan, barang, kebersihan, penampilan, dekorasi, dan penataan semua elemen tersebut penting untuk elemen pengelolaan.
2. Faktor tapak merupakan elemen yang berhubungan dengan kondisi fisik penataan bangunan dan properti disekitarnya. Elemen seperti tempat parkir, penandaan, lebar ruang pejalan kaki, taman, aksesibilitas, keluar/ masuk, tipe pemusatan, dan hal-hal lainnya seperti bangunan yang berdiri sendiri atau bangunan penghubung yang semuanya penting untuk tapak.
3. Faktor lokasi, dimana faktor yang berkontribusi terhadap pemilihan lokasi yaitu demografi, permintaan konsumen, kepadatan lalu lintas, generator lalu lintas (pusat perbelanjaan, rumah sakit, bandara, stadion), populasi harian, kompetisi, bisnis pelengkap, dan gaya hidup. Terkait dengan faktor lokasi, terdapat dua pertimbangan penting yang harus diputuskan oleh sebuah pengecer (*retailer*), yaitu: memilih target pasar dan menentukan format retail yang bagaimana yang paling efektif untuk menjangkau pasar.

## 2.7 Konsep Keberlanjutan

### 2.8.1 Prinsip-prinsip Pembangunan Berkelanjutan

Pembangunan berkelanjutan adalah proses untuk membawa tiga proses pembangunan ekonomi, sosial, dan lingkungan secara seimbang. Pada tingkat lokal, pembangunan berkelanjutan menghendaki bahwa pengembangan ekonomi dapat menopang kehidupan masyarakat melalui pemanfaatan sumberdaya secara lokal. Jika hasil pengembangan ekonomi (kesejahteraan) tersebut ingin didistribusikan dalam jangka panjang, maka perlindungan lingkungan untuk mencegah terjadinya kerusakan ekologi adalah salah satu jalan yang harus ditempuh (*International or Local Environmental Initiatives (ICLEI)*, 1996).



is (2000) dalam Jaya (2004) melihat bahwa konsep keberlanjutan dapat menjadi tiga aspek pemahaman, antara lain:

1. Keberlanjutan ekonomi yang diartikan sebagai pembangunan yang mampu menghasilkan barang dan jasa secara kontinu untuk memelihara keberlanjutan pemerintahan dan menghindari terjadinya ketidakseimbangan sektoral yang dapat merusak produksi pertanian dan industri.
2. Keberlanjutan lingkungan: sistem keberlanjutan secara lingkungan harus mampu memelihara sumber daya yang stabil, menghindari eksploitasi sumber daya alam dan fungsi penyerapan lingkungan. Konsep ini juga menyangkut pemeliharaan keanekaragaman hayati, stabilitas ruang udara, dan fungsi ekosistem lainnya yang tidak termasuk kategori sumber-sumber ekonomi.
3. Keberlanjutan sosial: keberlanjutan secara sosial diartikan sebagai sistem yang mampu mencapai kesetaraan, penyediaan layanan sosial termasuk kesehatan, pendidikan, gender, dan akuntabilitas politik.

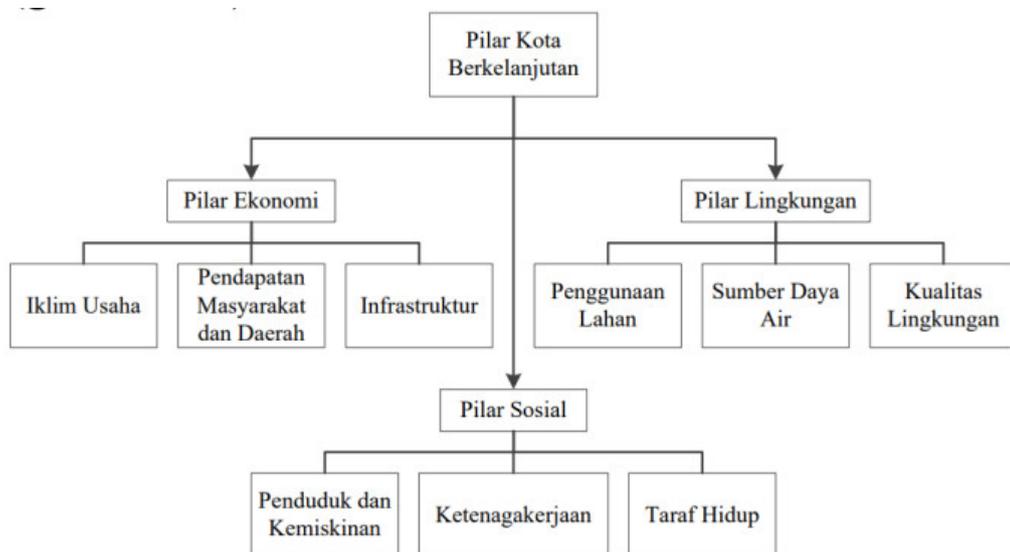
Dari sisi ekonomi Fauzi (2004) dalam Jaya (2004) setidaknya ada tiga alasan utama mengapa pembangunan ekonomi harus berkelanjutan. Pertama, menyangkut alasan moral. Generasi kini menikmati barang dan jasa yang dihasilkan dari sumber daya alam dan lingkungan sehingga secara moral perlu untuk memperhatikan ketersediaan sumber daya alam tersebut untuk generasi mendatang. Kewajiban moral tersebut mencakup tidak mengekstraksi sumber daya alam yang dapat merusak lingkungan, yang dapat menghilangkan kesempatan bagi generasi mendatang untuk menikmati layanan yang sama. Kedua, menyangkut alasan ekologi, keanekaragaman hayati misalnya, memiliki nilai ekologi yang sangat tinggi, oleh karena itu aktivitas ekonomi semestinya tidak diarahkan pada kegiatan pemanfaatan sumber daya alam dan lingkungan semata yang pada akhirnya dapat mengancam fungsi ekologi. Faktor ketiga, yang menjadi alasan perlunya memperhatikan aspek keberlanjutan adalah alasan ekonomi. Alasan dari sisi ekonomi memang masih terjadi perdebatan karena tidak diketahui apakah aktivitas ekonomi selama ini sudah atau belum memenuhi kriteria keberlanjutan, seperti kita ketahui, bahwa dimensi ekonomi berkelanjutan sendiri cukup kompleks, sehingga sering aspek keberlanjutan dari sisi ekonomi ini hanya dibatasi pada pengukuran raan antargenerasi (*intergeneration welfare maximization*).



## 2.8.2 Pengukuran Keberlanjutan Pusat Kegiatan Kota

Laporan Brundtland (*United Nations*, 1983) menyebutkan bahwa kota yang berkelanjutan adalah kota yang dapat menjalankan fungsi dan peranan dalam pembangunan berkelanjutan. Kota itu harus mampu melindungi dan memelihara sumber daya alam di kota dan di wilayah sekitarnya agar dapat dimanfaatkan secara berkelanjutan. Ini artinya bukan hanya kota itu sendiri yang berlanjut tetapi juga fungsi dan peranan regionalnya. Pembangunan kota yang berkelanjutan adalah suatu proses dinamis yang berlangsung secara terus-menerus, merupakan respon terhadap tekanan perubahan ekonomi, lingkungan, dan sosial, dan budaya.

Perencanaan pembangunan berkelanjutan pada sistem perkotaan menitikberatkan pada keseimbangan aspek ekonomi, sosial, dan lingkungan (Chen dkk., 2006 dalam Apriyanto dkk, 2015). Indikator-indikator tersebut selanjutnya diwujudkan sebagai *Key Performance Indicators* (KPI) untuk pembangunan kota beru berkelanjutan yang mencakup tiga pilar, yaitu: pilar ekonomi, pilar sosial, pilar lingkungan (Apriyanto dkk., 2015). KPI ini diartikan sebagai ukuran yang akan memberikan sejauh mana tingkat keberhasilan dalam mewujudkan pembangunan kota yang berkelanjutan.



Gambar 9 Tiga Pilar Kota Berkelanjutan

Sumber: Apriyanto dkk, 2015



am pilar ekonomi, mencakup tiga elemen yaitu elemen iklim usaha, an masyarakat dan daerah, dan infrastruktur. Dalam pilar lingkungan,

mencakup tiga elemen yaitu elemen penggunaan lahan, sumber daya air, dan kualitas lingkungan. Dalam pilar sosial, mencakup tiga elemen, yaitu elemen penduduk dan kemiskinan, ketenagakerjaan, dan taraf hidup. Berikut ini penjelasan KPI pembangunan kota baru keberlanjutan dalam Tabel 3 di bawah ini.

Tabel 3 KPI Pembangunan kota berkelanjutan

Elemen	Indikator	Deskripsi
<b>Pilar Ekonomi</b>		
1. Pendapatan Masyarakat dan Daerah	PDRB (atas dasar harga berlaku)/Kapita	Indikator ini adalah gambaran rata-rata pendapatan yang dihasilkan oleh setiap penduduk selama 1 tahun di suatu wilayah.
	Kontribusi PAD dalam total pendapatan daerah	Dinyatakan dengan Derajat Desentralisasi Fiskal (DDF). DDF ini membandingkan antara PAD dan Total Pendapatan Daerah.
2. Ilkim Usaha	Laju nilai investasi	Indikator ini dinyatakan dengan Laju Pembentukan Modal Tetap Bruto (PMTB).
	Institusi pelayanan perijinan	Indikator ini dinyatakan dengan ketersedianya Badan/Kantor Pelayanan Terpatu (satu pintu).
3. Infrastruktur	Kualitas permukaan jalan	Indikator ini merupakan rasio kualitas jalan dengan panjang jalan yang ada.
	Aksesibilitas jalan	Indeks aksesibilitas = panjang jalan/luas wilayah
	Akses air, sanitasi, listrik, dan telepon	Akses terhadap sarana dasar tersebut dinyatakan dalam jumlah persentase rumah tangga yang terhubung dengan sumber air bersih, sanitasi, listrik, dan telepon.
<b>Pilar Sosial</b>		
1. Penduduk dan Kemiskinan	Pertumbuhan penduduk	Laju pertumbuhan penduduk menggambarkan perubahan jumlah penduduk di suatu wilayah tertentu setiap tahunnya.
	Jumlah penduduk yang berada di bawah garis kemiskinan	Proporsi penduduk yang pengeluarannya di bawah garis kemiskinan dibandingkan dengan jumlah penduduk keseluruhan.
	Kesenjangan pendapatan	Indikator kesenjangan pendapatan masyarakat menggunakan koefisien gini.
2. Ketenagakerjaan	Tingkat Kesempatan Kerja (TKK)	$TKK = (\text{jumlah penduduk bekerja} / \text{jumlah angkatan kerja}) \times 100$
	Tingkat Pengangguran Terbuka	Perbandingan antara jumlah penganggur dan angkatan kerja dalam kurun waktu tertentu. Tingkat pengangguran = $(\text{jumlah pengangguran} / \text{angkatan kerja}) \times 100$
Hidup	Indeks Pembangunan Manusia (IPM)	Ukuran IPM diwakili oleh 3 parameter yang terdiri atas: angka harapan hidup,



Elemen	Indikator	Deskripsi
		pencapaian pendidikan, dan paritas daya beli.
	Jumlah tindakan kriminal	Indikator kriminalitas digambarkan dengan tingkat kriminalitas (Crime Rate/CR), yaitu jumlah kejahatan dibagi dengan jumlah penduduk dikalikan 100.000
<b>Pilar Lingkungan</b>		
1. Penggunaan Lahan	Penutupan lahan	$IPL = (\text{luas lahan bervegetasi permanen/luas wilayah}) \times 100\%$
	Kawasan Lindung	Persentase kawasan lindung terhadap luas wilayah
	RTH Perkotaan	Indikator yang dipergunakan adalah tingkat presentase luasan RTHKP terhadap luas wilayah
2. Sumber Daya Air	Keseimbangan air	Indikator ini menunjukkan keseimbangan antara ketersediaan air dan kebutuhan air
	Kualitas air	Indikator ini digambarkan dengan indeks pencemaran atau IP
3. Kualitas Lingkungan	Persampahan	Persentase indeks persampahan = jumlah timbunan sampah yang dapat terangkut/jumlah timbunan sampah yang dihasilkan
	Kualitas udara	Indikator yang digunakan adalah Indeks Standar Pencemaran Udara (ISPU)

Sumber: Apriyanto dkk, 2015

## 2.8 Kawasan Perdagangan dan Jasa yang Berkelanjutan

Perdagangan berkelanjutan adalah pertukaran barang dan jasa yang menghasilkan manfaat sosial dan lingkungan yang lebih dari sekadar penciptaan nilai ekonomi. Perdagangan berkelanjutan juga mendorong pelestarian dan pemanfaatan kembali sumber daya lingkungan atau mengurangi kemiskinan dan ketidaksetaraan (Jones, dkk., 2021). Pengembangan kawasan perdagangan jasa secara berkelanjutan melibatkan pendekatan yang mempertimbangkan aspek ekonomi, sosial, dan lingkungan serta aspek transportasi.

*Pedestrian shopping street* adalah konsep perancangan perkotaan yang menitikberatkan pada menciptakan ruang yang ramah pejalan kaki di pusat kota atau kawasan perbelanjaan. Fasilitas pejalan kaki seperti trotoar lebar, tempat

pencahayaan jalan yang baik, serta aktivitas dan tata letak toko yang meng pengalaman berjalan kaki adalah elemen-elemen kunci dalam konsep *pedestrian shopping street* tidak hanya menciptakan tempat berbelanja, tetapi



juga menjadi tempat untuk bersosialisasi dan menikmati lingkungan perkotaan dengan cara yang berkelanjutan. Kaitannya dengan keberlanjutan terletak pada beberapa aspek:

1. Reduksi emisi gas rumah kaca: dengan mengurangi atau menghilangkan kendaraan bermotor di sepanjang *pedestrian shopping street*, konsep ini membantu mengurangi emisi gas rumah kaca. Hal ini sejalan dengan upaya global untuk mengurangi dampak perubahan iklim.
2. Peningkatan kualitas udara dan kesehatan masyarakat: dengan menciptakan lingkungan bebas kendaraan bermotor, *pedestrian shopping street* mendukung peningkatan kualitas udara di pusat kota. Ini dapat meningkatkan kesehatan masyarakat dengan mengurangi polusi udara dan mendorong mobilitas berjalan kaki atau bersepeda.
3. Pengurangan kepadatan lalu lintas: dengan membatasi kendaraan bermotor, konsep ini mengurangi kepadatan lalu lintas di pusat kota, mengurangi kebutuhan akan infrastruktur jalan yang besar, dan mengurangi kemacetan lalu lintas, yang semuanya mendukung keberlanjutan lingkungan.
4. Peningkatan keberlanjutan ekonomi lokal: dengan menciptakan lingkungan yang mengundang untuk berjalan kaki dan berbelanja, *pedestrian shopping street* dapat meningkatkan daya tarik bisnis lokal. Ini mendukung keberlanjutan ekonomi lokal dengan menciptakan pekerjaan dan mendukung pemilik usaha kecil.
5. Pengurangan dampak visual dan kebisingan: dengan mengurangi lalu lintas kendaraan bermotor, konsep ini dapat mengurangi dampak visual dan kebisingan, menciptakan lingkungan yang lebih tenang dan nyaman bagi pengunjung dan penduduk setempat.

Dalam sebuah penelitian, pemahaman dan pengembangan model terkait bagaimana pola perilaku dan keputusan pejalan kaki dikembangkan untuk mendukung perencanaan kota dan ritel. Pada prinsipnya, model tersebut harus dapat memprediksi dampak dari kegiatan perencanaan, seperti pengembangan toko magnet baru dan pembangunan terminal transportasi baru, terhadap pola pejalan kaki (Eindhoven & Magnificus, 2008).



## 2.9 Transit Oriented Development (TOD)

Pembangunan keberlanjutan kota melibatkan beberapa aspek, termasuk populasi (sosio-ekologi), tata guna lahan dan struktur perkotaan, dan perilaku mobilitas (transportasi). Konsep *Transit Oriented Development* (TOD) adalah penataan ruang dengan menempatkan pusat-pusat kegiatan di sekitar transit, khususnya stasiun transit, yang memiliki karakteristik kompak, *mixed-use*, dan ramah pejalan kaki dalam jarak berjalan kaki dari halte transit (Hasibuan dkk., 2014).

Menurut Dittmar dan Ohland (2004) terdapat lima tujuan utama pengembangan kawasan TOD yang menjadi karakteristik kawasan TOD, meliputi:

1. Efisiensi lokasi, aspek penting dalam menjelaskan efisiensi lokasi ditinjau dari kepadatan kawasan, aksesibilitas menuju fasilitas transit, dan keramahan kawasan bagi pejalan kaki.
2. Pencapaian nilai-nilai yang menguntungkan (*value capture*), ketercapaian *value capture* ditinjau dari karakteristik kawasan yang memiliki sistem transit yang berkualitas tinggi dan koneksi yang baik antarmoda yang pada akhirnya meningkatkan nilai-nilai dari sisi sosial, ekonomi, maupun lingkungan.
3. Kaya akan pilihan aktivitas perkotaan, aspek ini ditinjau dari karakteristik kawasan yang memiliki keberagaman jenis penggunaan lahan: komersial, perdagangan, perumahan, fasilitas umum, dll.
4. Menjadi tempat yang atraktif (*place making*), aspek ini ditinjau dari karakteristik kawasan yang ramah pejalan kaki, aman, terkoneksi dengan jalan.
5. Memadukan peran transit sebagai sebuah titik (*node*) dan sebuah tempat (*place*), aspek ini ditinjau dari karakteristik kawasan yang mengembangkan pusat aktivitas di sekitar titik transit, desain yang ramah pejalan kaki, dan penggunaan lahan yang bercampur.

Menurut *Institute for Transportation & Development Policy* (ITDP) (2017), secara umum terdapat beberapa prinsip dalam penerapan sistem TOD yaitu: 1) *walk*, dengan membangun lingkungan yang mendukung pejalan kaki; 2) *cycle*, mengutamakan penggunaan transportasi *non-motorized*; 3) *connect*, yaitu kan jaringan jalan dan jalur pejalan kaki yang kompak; 4) *transit*, yaitu in pembangunan di dekat pusat transportasi umum untuk memudahkan tas; 5) *mix*, merencanakan pembangunan dengan menyesuaikan dengan



campuran guna lahan, pendapatan, dan kondisi demografi penduduk; 6) *density*, mengoptimalkan kepadatan ruang dan menyesuaikan dengan kapasitas angkutan umum; 7) *compact*, yaitu membangun kawasan-kawasan dengan jarak minimal ke pusat kebutuhan; dan 8) *shift*, dengan meningkatkan mobilitas melalui penataan parkir dan kebijakan penggunaan jaringan jalan.

Manfaat dari rekayasa ruang berdasarkan konsep TOD antara lain dapat mengurangi kemacetan yang ada di perkotaan, menurunkan ketergantungan penggunaan kendaraan pribadi dengan mengalihkan modanya ke angkutan massal cepat berbasis transit serta memperpendek jarak dan waktu perjalanan masyarakat (Florida TOD *Guidebook*, 2012). Orang-orang memilih untuk tinggal, bekerja, dan bermain di lingkungan yang dapat dilalui dengan berjalan kaki, dan kota-kota memprioritaskan moda yang sangat produktif seperti angkutan umum sebagai kunci mobilitas yang efisien dan berkelanjutan untuk populasi perkotaan yang terus berkembang (*National Association of City Transportation Officials (NACTO)*, 2016).

Jalan adalah urat nadi masyarakat dan fondasi ekonomi perkotaan. Jalan merupakan lebih dari 80% dari seluruh ruang publik di kota-kota dan memiliki potensi untuk mendorong aktivitas bisnis, berfungsi sebagai halaman depan rumah, dan menyediakan tempat yang aman bagi orang-orang untuk berkeliling, baik dengan berjalan kaki, bersepeda, mobil, atau angkutan umum. Jalan raya yang luas dapat dipersempit dengan menggunakan jalur sepeda dan jalur angkutan umum, yang membutuhkan lebih sedikit biaya dan analisis, dan mengoptimalkan penggunaan jalan sebagai ruang publik (NACTO, 2016).



Gambar 10 *Downtown one-way street*, Brooklyn

Sumber: NACTO, 2016



Halte transit lebih dari sekedar tempat untuk menunggu. Halte dan stasiun sering kali menjadi tempat pertama kali para pengguna dan calon pengguna berinteraksi dengan layanan angkutan umum; halte menyediakan informasi penting dan membentuk tingkat kenyamanan dan kepuasan pengguna terhadap layanan angkutan umum.



Gambar 11 *Small transit shelter*, Seattle

Sumber: NACTO, 2016

## 2.10 Penelitian Terdahulu

Penelitian terdahulu merupakan suatu sumber literatur untuk menjadi perbandingan atau menjadi inspirasi baru untuk penelitian selanjutnya. Di bawah ini merupakan beberapa penelitian terdahulu terkait dengan penelitian yang hendak dilakukan.

1. Penelitian yang dilakukan oleh Hermaputi & Haryanto (2013) yang dengan judul *“Analisis Faktor yang Mempengaruhi Perkembangan Aktivitas Komersial di Koridor Jalan D.I Pandjaitan Kota Samarinda”* bertujuan untuk merumuskan faktor-faktor yang mempengaruhi perkembangan komersial pada Koridor Jalan D.I Pandjaitan Kota Samarinda.
2. Penelitian yang dilakukan oleh Wisdawati Sopalatu tahun 2013 yang berjudul *“Faktor-Faktor yang Berpengaruh Terhadap Perkembangan Pasar Pabaeng-Baeng di Kota Makassar”* bertujuan untuk mengetahui pengaruh kualitas produk dan kebersihan di pasar Tradisional Pabaeng-Baeng terhadap perkembangan pasar di pasar tradisional Pabaeng-Baeng dan untuk mengetahui variabel yang paling dominan dalam menentukan peningkatan penjualan produk di pasar tradisional Pabaeng-Baeng.



Penelitian yang dilakukan oleh Ridhia Maisarina, Mirza Irwansyah, dan Izziah 2017 yang berjudul *“Kajian Pengembangan Kawasan Strategis Sektor*

*Perdagangan dan Jasa Kota Banda Aceh (Studi Kasus: Kecamatan Lueng Bata)*” bertujuan untuk mengkaji pengembangan kawasan strategis sektor perdagangan dan jasa.

4. Penelitian yang dilakukan oleh Liza Hardiyanti Hasiu tahun 2020 yang berjudul “*Arahan Lokasi Potensial Pasar Tradisional di Kota Baubau*” bertujuan untuk mengidentifikasi kondisi dan pola persebaran, menentukan lokasi potensial dan arahan pengembangan fasilitas pasar tradisional di Kota Baubau.
5. Penelitian yang dilakukan oleh Wilda Wija Bahana dan Rini Rachmawati tahun 2013 yang berjudul “*Evaluasi Dampak Infrastruktur Jalan Terhadap Perkembangan Fisik Kota dan Kegiatan Perdagangan/Jasa di Kawasan Koridor Jalan Lingkar Soekarno-Hatta Kota Palembang*” bertujuan untuk mengetahui perubahan karakteristik spasial kawasan dari tahun ke tahun, serta mengidentifikasi faktor yang mempengaruhi perkembangan perdagangan dan jasa di sepanjang Jalan Soekarno-Hatta.

Secara lebih rinci, hasil penelitian terdahulu yang mempunyai keterkaitan dengan penelitian dapat dilihat pada Tabel 3.



Tabel 4 Ringkasan penelitian terdahulu

No	Penulis	Judul Penelitian	Tujuan Penelitian	Indikator	Metode Penelitian	Hasil Penelitian	Persamaan dan Perbedaan
1	Hermaputi & Haryanto (2013) Jurnal Teknik PWK Vol 1 No 1 (1 -11)	Analisis Faktor Yang Mempengaruhi Perkembangan Aktivitas Komersial Di Koridor Jalan D.I Pandjaitan Kota Samarinda	Untuk merumuskan faktor-faktor yang mempengaruhi perkembangan komersial pada Koridor Jalan D.I Pandjaitan Kota Samarinda. Proses analisisnya yaitu: Identifikasi Perkembangan Penggunaan Ruang Kawasan di Wilayah Studi, Identifikasi Karakteristik Aktivitas Komersial di Wilayah Studi, Analisis Skala Pelayanan Kawasan Komersial di Wilayah Studi, Analisis Faktor yang Mempengaruhi Perkembangan Aktivitas Komersial Di Wilayah Studi	1. Keberadaan Perumahan 2. Keberadaan Permukiman 3. Keberadaan Fasilitas Umum 4. Keramaian Lalu Lintas 5. Kemudahan Menjangkau Kawasan 6. Kenyamanan Lingkungan Kawasan 7. Keamanan Kawasan 8. Keberadaan Angkutan Umum 9. Keberadaan Program Pembangunan 10. Gaya Hidup Konsumen 11. Perubahan Pola Konsumsi Penduduk 12. Keberadaan Kebijakan Pemerintah 13. Keberadaan Pesaing dalam Pasar 14. Pengelompokan Pasar Berkomoditas 15. Kualitas Prasarana	1. analisis deskriptif kuantitatif 2. deskriptif kualitatif 3. analisis faktor menggunakan skoring	Aktivitas komersial di koridor Jalan D.I Pandjaitan apabila melihat kondisi eksistingnya berkembang mengikuti jaringan jalan ( <i>ribbon</i> ). Hal ini dikarenakan pertumbuhan aktivitas masih terkonsentrasi di sepanjang koridor jalan D.I Panjaitan dan bentuk perkembangan fisiknya adalah mengisi lahan non terbangun yang ada sehingga sampai sekarang hampir 80% koridor ini sudah menjadi lahan terbangun. Aktivitas komersial tumbuh pada lokasi yang strategis dimana Jalan D.I Pandjaitan sebagai akses yang menghubungkan antar Kota Samarinda dan Bontang	1. Persamaan terletak pada tujuan penelitian yaitu untuk merumuskan faktor-faktor yang mempengaruhi perkembangan kawasan komersial pada lokasi penelitian. 2. Perbedaan terletak pada variabel dan analisis yang digunakan. Analisis yang digunakan dalam penelitian ini berupa analisis kuantitatif deskriptif, kualitatif deskriptif, dan analisis faktor menggunakan skoring.
		or-Faktor s engaruh adap	1. Untuk mengetahui pengaruh faktor kualitas produk dan pelayanan di pasar	1. Variabel produk 2. Variabel kebersihan 3. Variabel perkembangan pasar	Analisis kuantitatif dan analisis kualitatif.	Hasil analisis mengungkapkan bahwa variabel yang berpengaruh dominan pada Variabel	1. Persamaan terletak pada variabel penelitian dan teknik analisis yang digunakan. Variabel



No	Penulis	Judul Penelitian	Tujuan Penelitian	Indikator	Metode Penelitian	Hasil Penelitian	Persamaan dan Perbedaan
	Skripsi Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam, UIN Alauddin Makassar	Perkembangan Pasar Pabaeng- Baeng Di Kota Makassar	Tradisional terhadap perkembangan di pasar tradisional Pa'baeng-baeng. 2. Untuk mengetahui variabel yang paling dominan dalam menentukan perkembangan pasar di pasar tradisional Pa'baeng-baeng.			Perkembangan Pasar (Y) adalah kebersihan (X2) dengan nilai beta 0,914 lebih besar dari nilai beta variabel kualitas produk (X1) dengan nilai beta 0,827	penelitian yang diadopsi yaitu variabel dependen perkembangan kawasan perdagangan, sedangkan teknik analisis yang digunakan yaitu analisis kuantitatif regresi linier berganda. 2. Perbedaan terletak pada variabel independen, dimana pada penelitian ini variabel dependen berupa kualitas produk dan kebersihan kawasan perdagangan.
3	Ridhia Maisarina, Mirza Irwansyah, dan Izziah (2017) Jurnal Teknik Sipil, Universitas Swiah Kual	Kajian Pengembangan Kawasan Strategis Sektor Perdagangan dan Jasa Kota Banda Aceh (Studi Kasus: Kecamatan Lueng Bata)	Untuk mengkaji pengembangan kawasan strategis kota berdasarkan sektor perdagangan dan jasa di wilayah studi kasus	1. Jumlah penduduk 2. Jumlah fasilitas 3. Tingkat aksesibilitasnya dengan kawasan sekitar	Metode gabungan yaitu kualitatif, kuantitatif dan deskriptif dengan pendekatan studi kasus	Hasil analisis mengungkapkan bahwa Kecamatan Lueng Bata merupakan kawasan yang berpotensi untuk dijadikan sebagai kawasan strategis perdagangan dan jasa, ditinjau dari aspek kependudukan, aspek ekonomi, dan aspek pelayanan publiknya.	Persamaan terletak pada variabel penelitian dan teknik analisis yang digunakan yaitu analisis AHP. Variabel pada penelitian ini yaitu jumlah penduduk, jenis perdagangan dan jasa, jumlah fasilitas umum dan tingkat aksesibilitasnya dengan kawasan sekitar.
		an Lokasi nsial Pasar lisional di t Baubau	1. Mengidentifikasi kondisi dan pola persebaran	1. Jumlah penduduk pendukung 2. Aksesibilitas 3. Keterkaitan spasial	Analisis tetangga terdekat ( <i>neighbor analysis</i> ) dan	Hasil analisis mengungkapkan bahwa pola persebaran pasar tradisional di Kota Baubau	1. Persamaan terletak pada variabel penelitian yaitu jumlah penduduk pendukung, aksesibilitas,

No	Penulis	Judul Penelitian	Tujuan Penelitian	Indikator	Metode Penelitian	Hasil Penelitian	Persamaan dan Perbedaan
	Skripsi Fakultas Teknik, Universitas Hasanuddin		2. Menentukan lokasi potensial 3. Menentukan arahan pengembangan fasilitas pasar tradisional di Kota Baubau	4. Kelengkapan fasilitas perdagangan	analisis spasial berbasis grid	tergolong ke dalam kategori acak/random, lokasi sangat potensial pasar tradisional terletak di tengah kota yang merupakan lokasi pusat kegiatan Kota Baubau, sedangkan untuk lokasi potensial dan tidak potensial menyebar random ke seluruh kota, terdapat 3 titik arahan pengembangan lokasi potensial untuk dijadikan pasar tradisional yakni berada pada Kecamatan Bungu Kelurahan Ngkari-ngkari, Kecamatan Wolio Kelurahan Kadolokatapi, dan Kecamatan Betoambari Kelurahan Sula.	keterkaitan spasial, serta teknik analisis yang digunakan yaitu analisis basis grid. 2. Perbedaan dengan penelitian yang dilakukan yaitu pada variabel dan teknik analisis tambahan pada penelitian ini, yaitu variabel rencana pola ruang dan teknik analisis regresi linier berganda serta analisis jangkauan pelayanan.
5	Wilda Wija Bahana dan Rini Rachmawati (2014) Jurnal Bumi	Evaluasi Dampak Infrastruktur Jalan Terhadap Perkembangan Fisik Kota dan Kegiatan Perdagangan/Jasa Kawasan Kawasan Koridor Jalan Perkotaan	1. Mengetahui perubahan karakteristik spasial kawasan dari tahun ke tahun 2. Mengidentifikasi faktor yang mempengaruhi perkembangan perdagangan/jasa	1. Keberadaan kegiatan perdagangan/jasa 2. Aksesibilitas 3. Kebijakan pemerintah	Analisis deskriptif kuantitatif dan kemudian kecenderungan dari hasil penemuan pendekatan tersebut selanjutnya ditindak lanjuti dengan metode kualitatif yaitu wawancara mendalam untuk	Hasil penelitian menunjukkan perkembangan keruangan di kawasan koridor Jalan Soekarno Hatta pada tahun 2004 sampai 2014 lambat, kawasan tersebut diperuntukan untuk kawasan campuran. Faktor yang mempengaruhi kegiatan perdagangan/jasa	1. Persamaan terletak pada tujuan penelitian yaitu mengidentifikasi faktor yang mempengaruhi perkembangan perdagangan/jasa serta variabel penelitian yang digunakan yaitu keberadaan kegiatan perdagangan/jasa, aksesibilitas, serta kebijakan pemerintah.

No	Penulis	Judul Penelitian	Tujuan Penelitian	Indikator	Metode Penelitian	Hasil Penelitian	Persamaan dan Perbedaan
	Soekarno-Hatta Kota Palembang		di sepanjang Jalan Soekarno-Hatta		mengetahui lebih dalam mengapa kecenderungan itu terjadi.	adalah keberadaan kegiatan perdagangan/jasa sebelumnya, aksesibilitas terjangkau yang mengakibatkan tingkat keramaian lalu lintas tinggi, serta kebijakan pemerintah.	2. Perbedaan dengan penelitian yang dilakukan yaitu pada teknik analisis, dalam penelitian ini menggunakan analisis deskriptif kuantitatif dan hasil penemuan pendekatan tersebut ditindak lanjuti dengan metode kualitatif yaitu wawancara mendalam untuk mengetahui lebih dalam mengapa kecenderungan itu terjadi.



Berikut beberapa variabel yang diadopsi berdasarkan penelitian terdahulu maupun dari para ahli, sebagai berikut.

Tabel 5 Variabel perkembangan kawasan komersil menurut ahli

Sumber	Variabel Perkembangan Kawasan Komersil	Indikator	Variabel Penelitian yang Diadopsi	Variabel Penelitian
Pengaruh Perkembangan Kegiatan Perdagangan dan Jasa Terhadap Perubahan Penggunaan Lahan di Kawasan Solo Baru (Arifia dkk., 2017)	1. Jumlah sarana	Jumlah sarana komersial	Jumlah sarana komersial	Sarana dan prasarana umum
	2. Jangkauan kegiatan	Jangkauan kegiatan		
	3. Jumlah pelaku	Jumlah pelaku ekonomi		
	4. Luas lantai	Luas lantai bangunan komersial		
Kaiser, Godschalk, & Chapin (1995)	1. Aksesibilitas	Akses menuju pasar Akses ke jalan raya	Aksesibilitas	Aksesibilitas
	2. Jangkauan aktivitas komersil	Skala pelayanan		
	3. Lokasi	Topografi datar		
	4. Ketersediaan prasarana	Prasarana Umum		
	5. Ekonomi	Harga lahan		
	6. Nilai sosial masyarakat	Organisasi masyarakat		
	7. Kepentingan umum	Pengambilan keputusan		
Skripsi Faktor-Faktor yang Berpengaruh Terhadap Perkembangan Pasar Pabaeng-Baeng Di Kota Makassar (Wisdawati Sopalatu, 2013)	1. Variabel produk	a. Keaslian produk b. Kualitas produk c. Kepuasan terhadap produk	Variabel perkembangan pasar	Perkembangan kawasan perdagangan
	2. Variabel kebersihan	a. Persampahan b. Drainase c. Keterlibatan pedagang dalam kebersihan		
	3. Variabel perkembangan pasar	Peningkatan penjualan pasar		
Arahan Lokasi Potensial Pasar Tradisional di Kota Baubau (Liza Hardiyanti Hasiu, 2020); Diana, 2003 dalam Mayasari, 2009)	1. Jumlah penduduk pendukung	Jumlah penduduk	1. Jumlah penduduk pendukung 2. Aksesibilitas spasial 3. Keterkaitan spasial	1. Demografi 2. Aksesibilitas 3. Sarana dan prasarana umum
	2. Aksesibilitas	Aksesibilitas		
	3. Keterkaitan spasial	Keterkaitan spasial		
	4. Kelengkapan fasilitas perdagangan	Jumlah fasilitas perdagangan		
Evaluasi Dampak Infrastruktur Jalan Terhadap Perkembangan dan Peningkatan di Kota Baubau	1. Keberadaan kegiatan perdagangan/jasa	a. Jenis bangunan perdagangan/jasa b. Status kepemilikan c. Alasan mendirikan usaha	1. Keberadaan kegiatan perdagangan/jasa 2. Aksesibilitas permukiman 4. Kebijakan pemerintah	1. Aksesibilitas prasarana umum 3. Kebijakan pemerintah
	2. Aksesibilitas	a. Kondisi jalan b. Kemudahan akses		



Sumber	Variabel Perkembangan Kawasan Komersil	Indikator	Variabel Penelitian yang Diadopsi	Variabel Penelitian
(Bahana & Rachmawati, 2014)	3. Keberadaan permukiman	a. Kondisi permukiman b. Jenis lahan sebelumnya		
	4. Keramaian lalu lintas	a. Waktu ramai lalu lintas b. Jenis kendaraan c. Pengaruh keramaian lalu lintas terhadap kegiatan perdagangan jasa		
	5. Kebijakan pemerintah	a. Kebijakan pembangunan b. Perizinan bangunan		

Berdasarkan beberapa variabel yang dijadikan landasan dalam penelitian ini, terdapat indikator-indikator yang menjadi rumusan dalam menentukan lokasi potensial kawasan perdagangan dan jasa. Berikut penjelasan faktor-faktor penentu pemilihan lokasi perdagangan yang menjadi ukuran potensial kawasan, sebagai berikut.

#### 1. Jumlah penduduk pendukung

Setiap jenis fasilitas perdagangan eceran mempunyai jumlah ambang batas penduduk atau pasar yang menjadi persyaratan dapat berkembangnya kegiatan. Jumlah penduduk pendukung dapat diketahui dari luas daerah pelayanan tetapi luas daerah layanan tidak dapat ditentukan sendiri karena faktor ini bergantung pada faktor fisik yang mempengaruhi daya tarik suatu fasilitas perdagangan.

Semakin padat penduduk suatu unit wilayah maka semakin potensial kawasan tersebut menjadi titik lokasi perdagangan. Begitupun sebaliknya, semakin rendah tingkat kepadatan penduduk maka semakin kurang potensial untuk diarahkan menjadi kawasan perdagangan.

#### 2. Aksesibilitas

Aksesibilitas berkaitan dengan kemudahan pencapaian suatu lokasi melalui umum dan pribadi serta pedestrian. Untuk fasilitas perdagangan dan pencapaian lokasi, kelancaran lalu lintas dan kelengkapan fasilitas merupakan syarat penentuan lokasi dan kesuksesan kegiatan perdagangan.



Untuk menentukan lokasi potensial kawasan perdagangan perlu diperhatikan ketersediaan jalan dan kemudahan akses menuju lokasi kawasan tersebut. Maka semakin lebar jalan dan semakin baik kondisi jalan, serta semakin banyak jalan yang terkoneksi ke kawasan maka semakin tinggi pula nilai grid yang dilalui jalan tersebut. Sebaliknya, jalan yang memiliki lebar jalan yang kecil maka nilai grid yang dilalui oleh jalan tersebut bernilai rendah.

### 3. Sarana dan Prasarana Umum

Keberadaan sarana umum dan sosial-ekonomi menandakan tinggi rendahnya pergerakan atau aktivitas masyarakat di kawasan tersebut. Sehingga semakin dekat jarak antar sarana umum lainnya akan semakin mudah dalam mengakses dan memperpendek waktu perjalanan. Sehingga ketersediaan sarana dan prasarana umum menjadi pertimbangan dalam menentukan lokasi potensial kawasan perdagangan.

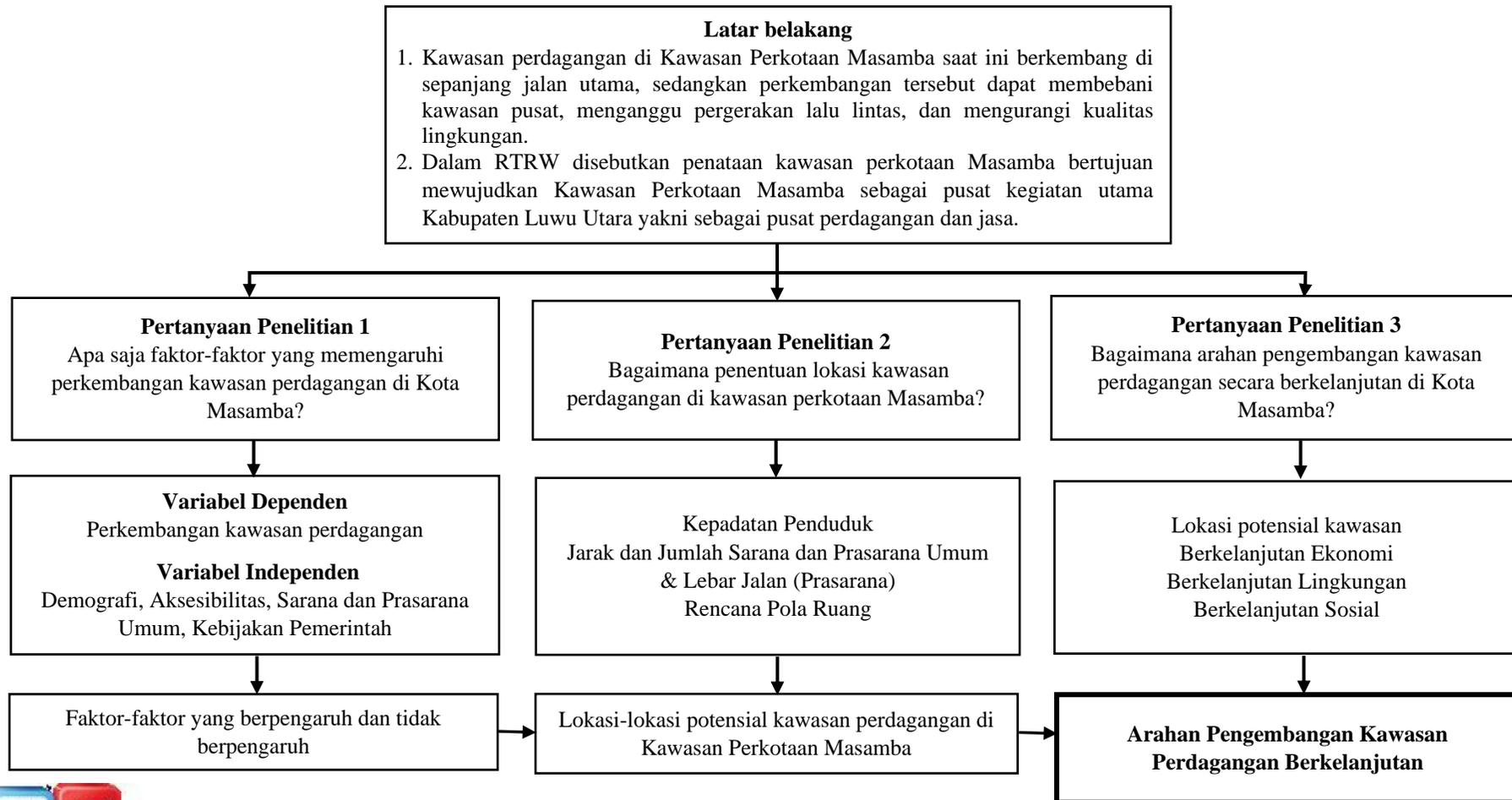
### 4. Kebijakan Pemerintah

Kebijakan pemerintah berkaitan dengan Sebagaimana arahan yang diharapkan adalah lokasi kawasan perdagangan yang mudah diakses oleh masyarakat setempat, serta mempertimbangkan kesesuaian rencana zonasi meliputi zona perdagangan dan jasa dan zona perumahan yang diatur dalam Rencana Detail Tata Ruang (RDTR).

## 2.11 Kerangka Konsep Penelitian

Kerangka konsep penelitian merupakan penggambaran konsep penelitian yang akan dilakukan oleh penulis yang dihasilkan dari studi literatur yang kemudian menghasilkan indikator-indikator atau alat ukur penelitian yang akan menjadi acuan setiap variabel penelitian. Adapun kerangka konsep penelitian ini dapat dilihat pada Gambar 12.





Gambar 12 Kerangka konsep penelitian

