BAB II
TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Definisi Toko

Menurut PP No 112 Tahun 2007 tentang Penataan dan Pembinaan Pasar Tradisional, Pusat Perbelanjaan dan Toko Modern, toko adalah bangunan gedung dengan fungsi usaha yang digunakan untuk menjual barang dan terdiri dari hanya satu penjual. Toko modern yang dibahas dalam penelitian ini adalah *minimarket*, sedangkan pada toko tradisional yang akan dibahas adalah toko usaha kecil dan mikro.

2.1.1 Toko Modern

Berdasarkan Peraturan Presiden No. 112 Tahun 2007 tentang Penataan dan Pembinaan Pasar Tradisional, Pusat Perbelanjaan dan Toko Modern, definisi toko modern adalah toko dengan system pelayanan mandiri, menjual berbagai jenis jenis barang secara eceran yang berbentuk *minimarket, supermarket, department store, hypermarket* ataupun grosir yang berbentuk perkulakan. *Minimarket* adalah salah satu jenis dari toko modern yang dikelola dengan baik. Pengelola *minimarket* dinamakan dengan pengelola jaringan *minimarket*. Berdasarkan Peraturan Presiden No. 112 Tahun 2007 tentang Penataan dan Pembinaan Pasar Tradisional, Pusat Perbelanjaan dan Toko Modern, definisi pengelola jaringan *minimarket* adalah pelaku usaha yang melakukan kegiatan usaha di bidang *Minimarket* melalui satu kesatuan manajemen dan sistem pendistribusian barang ke outlet yang merupakan jaringannya.

Minimarket memiliki dalam pembangunannya memiliki beberapa syarat, antara lain:

1. Batasan luas lantai penjualan yaitu kurang dari 400 m^2
2. Sistem penjualan dan jenis barang dagangan untuk minimaret, supermarket dan hypermarket adalah menjual secara eceran barang konsumsi terutama produk makanan dan produk rumah tangga lainnya
3. Pendirian toko modern wajib memperhitungkan kondisi sosial ekonomi masyarakat, keberadaan Pasar Tradisional, Usaha Kecil dan Usaha Menengah yang ada di wilayah yang bersangkutan, dan menyediakan fasilitas yang menjamin Pusat Perbelanjaan dan Toko Modern yang bersih, sehat (hygienis), aman, tertib dan ruang publik yang nyaman.

4. *Minimarket* boleh berlokasi pada setiap sistem jaringan jalan, termasuk sistem jaringan jalan lingkungan pada kawasan pelayanan lingkungan (perumahan) di dalam kota/perkotaan.

Setiap *minimarket* memiliki syarat dalam pembangunannya. Berikut ini adalah syarat-syarat pembangunan *minimarket* :

1. Ijin waralaba Indomaret dimiliki oleh PT Indomarco Prismatama, syaratnya :
   a) WNI
   b) Menyediakan ruang usaha dengan luas 120 - 150 m^2
   c) Memenuhi persyaratan perijinan (ijin tetangga; ijin domisili; SIUP; TDP; NPWP & NPPKP; STPUW; IUTM (untuk daerah tertentu)
   d) Investasi peralatan toko dan biaya waralaba (indomaret.co.id)
2. Ijin waralaba Alfamart dimiliki oleh PT Sumber Alfaria Trijaya, syaratnya :
   a) WNI
   b) Memilki Badan Usaha (PT/CV/Koperasi)
   c) Sudah atau akan mempunyai lokasi usaha dengan luas 150 - 250 m^2
   d) Memenuhi persyaratan perijinan (ijin tetangga; ijin domisili; SIUP; TDP; NPWP & NPPKP; STPUW; IUTM (untuk daerah tertentu)
   e) Bersedia mengikuti sistem & prosedur yang berlaku di Alfamart (waralaba.alfamartku.com)
3. Ijin waralaba Alfaexpress dan Alfamidi dimiliki oleh PT Midi Utama Indonesia, syarat untuk pendirian Alfamidi : luas area penjualan 200-400 m^2, total keseluruhan lahan, 400-500 m^2, dimana sekitar 20% area penjualan untuk fresh food dan sisanya sekitar 80 % menjual item food dan Non food. Sedangkan syarat untuk Alfaexpress yaitu lokasi tempat usaha dengan luas min 60 m^2. (alfamidiku.com)

2.1.2 Toko Usaha Kecil dan Mikro

Berdasarkan Peraturan Presiden No. 112 Tahun 2007 tentang Penataan dan Pembinaan Pasar Tradisional, Pusat Perbelanjaan dan Toko Modern, definisi toko adalah bangunan gedung dengan fungsi usaha yang digunakan untuk menjual barang dan terdiri dari hanya satu penjual.

Usaha kecil adalah usaha ekonomi produktif yang berdiri sendiri, yang dilakukan oleh perorangan atau badan udaha yang bukan merupakan anak perusahan atau bukan cabang perusahaan yang dimiliki, dikuasai, atau menjadi bagian baik langsung maupun tidak langsung dari usaha menengah atau usaha besar yang memenuhi kriteria usaha kecil. Kriteria usaha kecil adalah

a. Memiliki kekayaan bersih lebih dari Rp 50.000.000,00 (lima puluh juta rupiah) sampai dengan paling banyak Rp 500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah) tidak termasuk tanah dan bangunan tempat usaha
b. Memiliki hasil penjualan tahunan lebih dari Rp 300.000.000,00 (tiga ratus juta rupiah) sampai dengan paling banyak Rp.2.500.000.000,00 (dua milyar lima ratus juta rupiah).

Usaha mikro adalah usaha produktif milik perorangan dan/atau badan usaha perorangan yang memenuhi kriteria usaha mikro. Kriteria usaha mikro

a. Memiliki kekayaan bersih paling banyak Rp 50.000.000,00 (lima puluh juta rupiah) tidak termasuk tanah dan bangunan tempat usaha
b. Memiliki hasil penjualan tahunan lebih paling banyak Rp 300.000.000,00 (tiga ratus juta rupiah). (Undang-undang No 20 Tahun 2008 Tentang Usaha Mikro, Kecil dan Menengah)

2.2 Pengertian Konsumen

Berdasarkan Peraturan Pemerintah No 57 Tahun 2001 Tentang Badan Perlindungan Konsumen Nasional, definisi Konsumen adalah setiap orang pemakai barang dan/atau jasa yang tersedia dalam masyarakat, baik bagi kepentingan diri sendiri, keluarga, orang lain, maupun mahluk hidup lain dan tidak untuk diperdagangkan.

2.3 Perilaku Konsumen

Menurut Utami (2010:45), perilaku konsumen adalah perilaku yang terlibat dalam perencanaan, pembelian, dan penentuan produk serta jasa yang konsumen harapkan untuk memenuhi kebutuhan dan keinginan konsumen

Faktor-faktor yang mempengaruhi tingkat perilaku pembelian yaitu penggunaan daftar belanja, pemilihan toko, dan pengaruh nuansa toko Berikut ini adalah penjelasan tentang faktor-faktor perilaku pembelian :

1. Penggunaan daftar belanja

Konsumen menyususn daftar belanja sebelum melakukan pembelanjaan di toko. Daftar belanja adalah sebuah daftar tertulis dari barang-barang yang akan dibeli pada saat akan berbelanja, atau daftar dari unit-unit barang yang disadari atau diminta.

2. Pemilihan toko

   Konsumen pasti akan memilih dan memutuskan toko mana yang akan didatangi sebelum melakukan pembelian. Faktor-faktor yang mempengaruhi konsumen dalam pemilihan toko antara lain

   a. Lokasi toko : mudah dijangkau, keamanan akses dan lingkungan sekitar toko
   b. Kemudahan transportasi : tersedianya transportasi untuk banyak orang, adanya akses dari jalan besar, dan mudah dalam pengantaran
   c. Jam operasional toko : buka dari pagi sampai malam dan buka 24 jam
   d. Komposisi toko : ukuran toko, pelayanan yang baik, penentuan harga dan gaya prosuk yang tepat, serta kelengkapan produk
   e. Kedekatan dengan kompetitor : lokasi toko berada pada area perdagangan yang memiliki beberapa toko yang merupakan kompetitornya
   f. Pemilihan produk : kualitas produk yang dijual dan penataan produk yang menarik
   g. Parkir : kualitas tempat parkir, ada atau tidaknya fasilitas bebas parkir, banyaknya tempat parkir yang tersedia dan jarak tempat parkir menuju toko

3. Pengaruh nuansa toko

   Menurut Levy dan Weitsz (2004:521) dalam Utami (2010:51), pengaruh keadaan toko adalah kombinasi karakteristik fisik toko, seperti arsitektur, tata letak, penanda, pemajangan, warna, pencahayaan, temperature, dan music. Nuansa toko memberikan informasi untuk memudahkan konsumen dan menciptakan citra dalam benak konsumen. Hal-hal yang mempengaruhi keadaan toko, antara lain:

   a. Desain toko
   b. Tata letak toko
   c. Komunikasi visual
   d. Penerangan

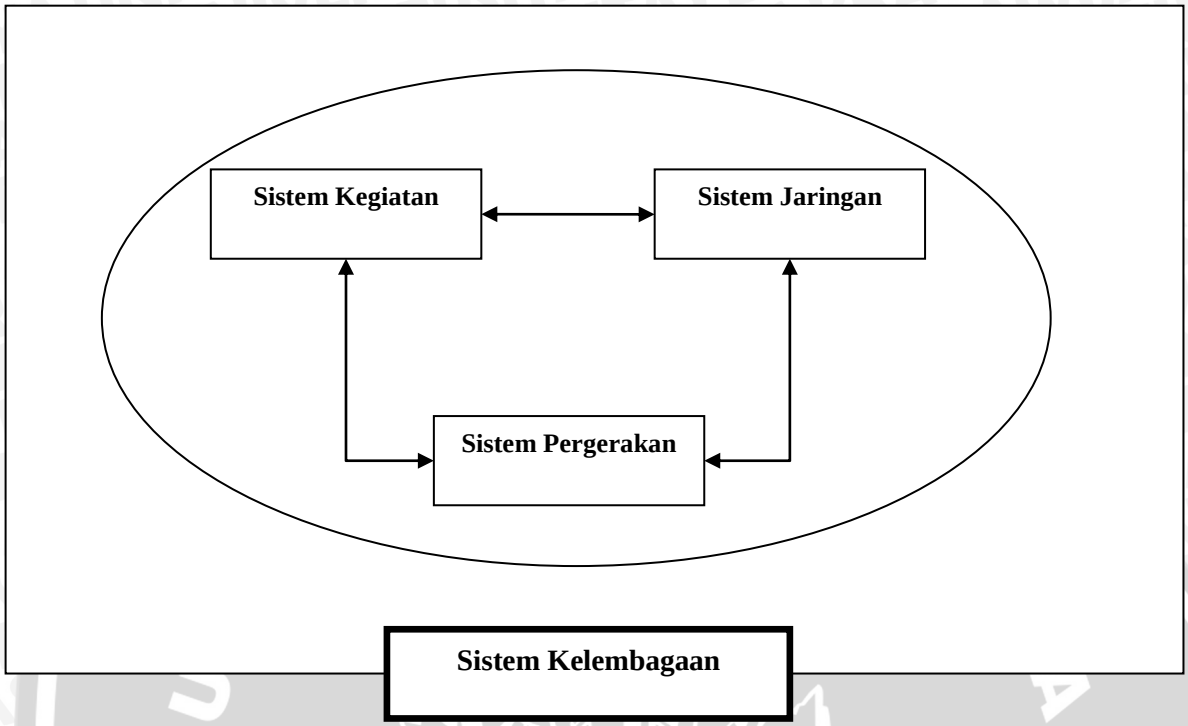
e. Warna
f. Musik
g. Aroma

2.4 Sistem Transportasi Makro

Sistem transportasi terbagi menjadi sistem transportasi makro dan mikro. Sistem transportasi makro terdiri dari sistem sistem kegiatan, sistem jaringan dan sitem pergerakan. Pergerakan lalu lintas lalu lintas timbul karena adanya proses pemenuhan kebutuhan. Setiap tata guna lahan atau sistem kegiatan (sistem mikro yang pertama) mempunyai jenis kegiatan tertentu yang membangkitkan dan akan menarik pergerakan dalam proses pemenuhan kebutuhan (Tamin, 2008:62).

Besarnya pergerakan sangat berkaitan erat dengan jenis dan intensitas kegiatan yang dilakukan. Interaksi antara sistem kegiatan dan sistem jaringan ini menghasilkan pergerakan manusia dan/atau barang dalam bentuk pergerakan kendaraan dan/atau orang (pejalan kaki). Sistem kegiatan sistem jaringan dan sistem pergerakan akan saling mempengaruhi seperti terlihat pada gambar 2.1. Perubahan pada sistem kegiatan jelas akan mempengaruhi sistem jaringan melalui perubahan pada sistem melalui perubahan pada tingkat pelayanan pada sistem pergerakan. Begitu juga perubahan pada sistem jaringan akanmempengaruhi sistem kegiatan melalui peningkatan mobilitas dan aksesbilitas dari sistem pergerakan tersebut (Tamin, 2008:63).

Selain itu, sistem pergerakan memegang peranan penting dalam menampung pergerakan agar tercipta pergerakan yang lancar yang akhirnya juga pasti mempengaruhi kembali sistem kegiatan dan sistem jaringan yang ada dalam bentuk aksesbilitas dan mobilitas. Ketiga sistem mikro ini saling berinteraksi dalam sistem transportasi makro (Tamin, 2008:62).



Gambar 2. 1 Sistem Transportasi Makro
Sumber: Tamin, 2008:62

Interaksi antara sistem tata guna lahan dengan sistem transportasi menunjukan bahwa sistem guna lahan yang ditentukan polanya oleh kebijakan pemerintah suatu wilayah dan bagaimana sistem transportasi melayani, akan memberikan tingkat kemudahan tertentu bagi berbagai zona yang ada di wilayah tersebut untuk saling berhubungan. Dalam hal ini akssibilitas dan mobilitas sangat mempengaruhi pergerakan.

Aksesibilitas menurut Black dalam Miro, Fidel 2004 adalah

- Suatu konsep yang menggabungkan sistem tata guna lahan secara geografis dengan sistem jaringan transportasi yang menghubungkannya, dimana perubahan tata guna lahan, yang menimbulkan zona-zona dan jarak geografis di suatu wilayah atau kota, akan mudah dihubungkan oleh penyediaan prasarana dan sarana angkutan.
- Suatu ukuran kemudahan dan kenyamanan mengenai cara lokasi guna lahan yang saling berpencar, dapa berinteraksi satu sama lain.

Faktor-faktor yang menentukan tinggi rendahnya akses:

1. Faktor jarak
2. Faktor waktu tempuh

Faktor ini ditentukan oleh ketersediaan prasarana transportasi dan saran transportasi yang dihandalkan.

3. Faktor biaya/ongkos perjalanan

   Ongkos perjalanan yang tidak terjangkau mengakibatkan orang (terutama kalangan ekonomi bawah) enggan atau bahkan tidak mau melakukan perjalanan

4. Faktor intensitas (kepadatan) guna lahan

   Padatnya kegiatan pada suatu petak lahan yang telah diisi dengan berbagai maca kegiatan akan berpengaruh pada dekatnya jarak tempuh berbagai kegiatan tersebut, dan secara tidak langsung, hal tersebut ikut mempertinggi tingkat kemudahan pencapaian tujuan

5. Faktor pendapatan orang melakukan pejalanan

   Pada umumnya orang mudah melakukan perjalanan karena didukung oleh kondisi ekonomi yang mapan walaupun jarak perjalanan fisik jauh.

2.5 Klasifikasi Fungsi Jalan

Berdasarkan PP No 34 Tahun 2006 tentang jalan, berdasarkan sistem dan fungsinya tersebut, jalan diklasifikasikan menjadi delapan jenis. Klasifikasi tersebut ditunjukkan pada tabel 2.1.

Tabel 2. 1 Klasifikasi dan Fungsi Jalan

No.	Peran Jalan	Fungsi	Kecepatan Minimum	Lebar Badan Jalan Minimum
1	Jalan arteri primer	Menghubungkan secara berdaya guna antarpusat kegiatan nasional atau antara pusat kegiatan nasional dengan pusat kegiatan wilayah.	60 km/jam	8 m
2	Jalan kolektor primer	Menghubungkan secara berdaya guna antarpusat kegiatan wilayah atau antara pusat kegiatan wilayah dengan pusat kegiatan lokal.	40 km/jam	7 m
3	Jalan lokal primer	Menghubungkan secara berdaya guna pusat kegiatan nasional dengan pusat kegiatan lingkungan, pusat kegiatan wilayah dengan pusat kegiatan lingkungan, antarpusat kegiatan lokal, atau pusat kegiatan lokal dengan pusat kegiatan lingkungan, serta antarpusat kegiatan lingkungan.	20 km/jam	6 m
4	Jalan lingkungan primer	Menghubungkan antarpusat kegiatan di dalam kawasan perdesaan dan jalan di dalam lingkungan kawasan perdesaan	-	-

No.	Peran Jalan	Fungsi	Kecepatan Minimum	Lebar Badan Jalan Minimum
5	Jalan arteri sekunder	Menghubungkan kawasan primer dengan kawasan sekunder kesatu, kawasan sekunder kesatu dengan kawasan sekunder kesatu, atau kawasan sekunder kesatu dengan kawasan sekunder kedua.	30 km/jam	8 m
6	Jalan kolektor sekunder	Menghubungkan kawasan sekunder kedua dengan kawasan sekunder kedua atau kawasan sekunder kedua dengan kawasan sekunder ketiga.	20 km/jam	7 m
7	Jalan lokal sekunder	Menghubungkan kawasan sekunder kesatu dengan perumahan, kawasan sekunder kedua dengan perumahan, kawasan sekunder ketiga dan seterusnya sampai ke perumahan	10 km/jam	5 m
8	Jalan lingkungan sekunder	Menghubungkan antarpersil dalam kawasan perkotaan.	-	-

Sumber: Peraturan Pemerintah No. 34 Tahun 2006 tentang Jalan

2.6 Definisi Pergerakan

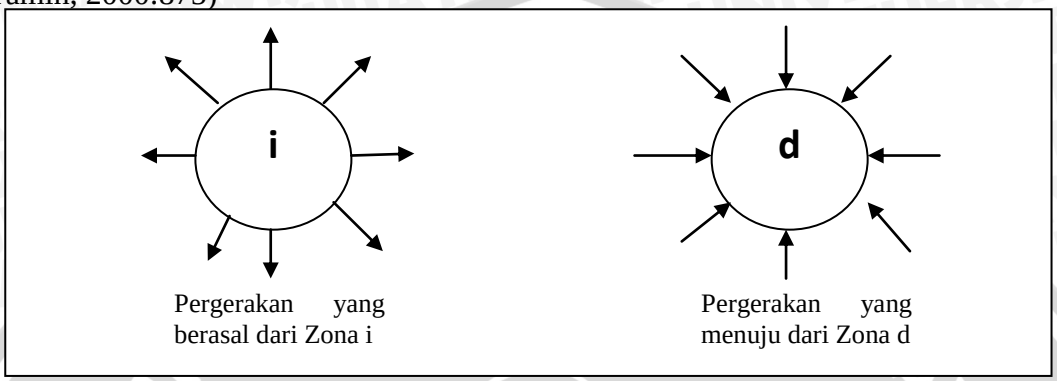
Definisi pergerakan adalah sebagai berikut (Tamin, 2000: 112):

a. Perjalanan : Pergerakan satu arah dari zona asal ke zona tujuan, termasuk pergerakan berjalan kaki.
b. Pergerakan berbasis rumah : adalah pergerakan yang salah satu atau kedua zona (asal dan/atau tujuan) pergerakan tersebut adalah rumah.
c. Pergerakan berbasis bukan rumah : adalah pergerakan yang baik asal maupun tujuan pergerakan adalah bukan rumah
d. Bangkitan pergerakan : digunakan suatu pergerakan berbasis rumah atau pergerakan yang dibangkitkan oleh pergerakan berbasis bukan rumah.
e. Tarikan pergerakan : digunakan untuk suatu pergerakan berbasis rumah yang mempunyai tempat asal dan/atau tujuan bukan rumah atau pergerakan yang tertarik oleh pergerakan berbasis bukan rumah.
f. Tahapan bangkitan pergerakan : sering digunakan untuk menetapkan besarnya bangkitan pergerakan yang dihasilkan oleh rumah tangga (baik untuk pergerakan berbasis rumah maupun yang berbasis bukan rumah) pada rentang waktu tertentu (per jam atau per hari)

Menurut Tamin (2008:75), Bangkitan dan tarikan pergerakan adalah tahapan pemodelan yang memperkirakan jumlah pergerakan yang berasal dari suatu zona atau tata

guna lahan dan jumlah pergerakan yang tertarik ke suatu tata guna lahan. Bangkitan dan tarikan lalu lintas mencakup : lalulintas yang meninggalkan lokasi dan lalulintas yang menuju atau tiba ke suatu lokasi.

Bangkitan dan tarikan pergerakan yang digambarkan oleh Wells terlihat pada gambar 2.2 (Tamin, 2000:875)



Gambar 2. 2 Bangkitan dan Tarikan Pergerakan
Sumber : Tamin (2008:75)

Hasil keluaran dari perhitungan bangkitan dan tarikan lalu lintas berupa jumlah kendaraan, orang, atau angkutan barang per satuan waktu, misalnya kendaraan/jam, serta dapat dengan mudah menghitung jumlah orang atau kendaraan yang masuk atau keluar dari suatu luasan tanah tertentu dalam satu hari (atau satu jam) untuk mendapatkan bangkitan dan tarikan perjalanan. Bangkitan dan tarikan lalu lintas tersebut tergantung pada dua aspek tata guna tanah, yaitu (Tamin, 2008:75):

- Jenis tata guna tanah
- Jumlah aktivitas (dan intensitas) pada tata guna tanah tersebut.

2.7 Klasifikasi Pergerakan

Klasifikasi pergerakan menurut (Tamin, 2008:175) terbagi menjadi tiga yaitu:

a. Berdasarkan Tujuan Pergerakan

Bangkitan pergerakan yang baik didapatkan dengan memisahkan pergerakan sesuai dengan tujuannya. Dalam pergerakan berbasis rumah, tujuan pergerakan terbagi menjadi lima katagori antara lain:

- Pergerakan ke tempat kerja
- Pergerakan ke sekolah atau universitas (pergerakan dengan tujuan pergerakan)
- Pergerakan ke tempat belanja

- Pergerakan untuk kepentingan social dan rekreasi

Bekerja dan pendidikan adalah dua tujuan utama pergerakan yang dilakukan orang setiap hari, sedangkan tujuan pergerakan lainnya hanya bersifat pilihan dan tidak rutin dilakukan.

b. Berdasarkan Waktu

Pergerakan berdasarkan waktu biasanya dikelompokan menjadi pergerakan pada jam sibuk dan pada jam tidak sibuk. Proporsi pergerakan yang dilakukan sangat berfluktuasi atau bervariasi sepanjang hari.

Berdasarkan hasil pengamatan pergerakan di Kota Santiago pada jam sibuk dan tidak sibuk saling bertolak belakang. Contoh klasifikasi tujuan pergerakan di Kota Santiago dapat dilihat pada tabel 2.1

Tabel 2. 2 Klasifikasi Tujuan Pergerakan

Tujuan pergerakan	Jam sibuk		Jam tidak sibuk	
	Jumlah	%	Jumlah	%
Bekerja	465.683	52,12	39.787	12,68
Pendidikan	313.275	35,06	15.567	4,96
Belanja	13.738	1,54	35.611	11,35
Sosial	7.064	0,79	16.938	5,40
Kesehatan	14.354	1,60	8.596	2,74
Birokrasi	34.735	3,89	57.592	18,35
Ikut dengan orang	18.702	2,09	676	2,14
Lain-lain	1.736	0,19	2.262	0,73
Kembali ke rumah	24.392	2,72	130.689	41,65

Sumber : Ortuzar and Willumsen (1994) dalam Tamin 2008:176

c. Berdasarkan Jenis Orang

Perilaku pergerakan individu sangat dipengaruhi oleh atribut sosial ekonomi. Atribut social ekonomi antara lain:

1. Tingkat pendapatan
2. Tingkat Pemilikan kendaraan
3. Ukuran dan struktur rumah tangga

2.8 Faktor Pergerakan

Faktor pergerakan mempengaruhi pergerakan manusia dan barang. Faktor pergerakan terbagi menjadi :

A. Bangkitan pergerakan untuk manusia

Faktor yang diperlukan adalah pendapatan, pemilikan kendaraan, struktur rumah tangga, ukuran rumah tangga, nilai lahan, kepadatan daerah permukiman, aksesbilitas.

B. Tarikan pergerakan untuk manusia

Faktor yang paing sering digunakan adalah luas lantai untuk kegiatan industri, pendidikan, komersial, perkantoran, pertokoan dan pelayanan lainnya. Faktor lain yang dapat digunakan adalah lapangan kerja.

C. Bangkitan dan tarikan pergerakan untuk barang

Faktor yang mempengaruhi adalah jumlah lapangan kerja, julah tepat pemasaran, luas atap industri, dan total seluruh daerah yang ada. Pergerakan ini hanya merupakan bagian kecil dari seluruh pergerakan dan terjadi pada negara industri.

2.9 Pola Pergerakan

2.9.1 Ciri Pergerkan Tidak Spasial

Ciri Pergerakan tidak spasial adalah semua ciri pergerakan yang berkaitan dengan aspek tidak spasial seperti sebab terjadinya pergerakan, waktu terjadinya pergerakan dan jenis moda yang digunakan. Contoh klasifikasi pergerakan orang di perkotaan dapat dilihat pada tabel 2.2

Tabel 2. 3 Klasifikas pergerakan orang di perkotaan berdasarkan maksud perjalanan

No	Aktivitas	Klasifikasi perjalanan	Keterangan
1.	Ekonomi a. Mencari nafkah b. Mendapatkan barang dan pelayanan	1. Ke dan dari tempat kerja 2. Yang berkaitan dengan bekerja 3. Ke dan dari toko dan keluar untuk keperluan pribadi Yang berkaitan dengan belanja atau bisnis pribadi	Jumlah orang yang bekerja tidak tinggi, sekitar 40-50% penduduk. Perjalanan yang berkaitan dengan pekerja termasuk: a. Pulang ke rumah b. Mengangkut barang c. Ke dan dari rapat Pelayanan hiburan dan rekreasi diklasifikasikan secara terpisah tetapi pelayanan medis, hukum, dan kesejahteraan termasuk disini
2.	Sosial Menciptakan, menjaga hubungan pribadi	1. Ke dan dari rumah teman 2. Ke dan dari tempat pertemuan bukan di rumah	Kebanyakan fasilitas terdapat dalam lingkungan keluarga dan tidak menghasilkan banyak perjalanan. Nutir 2 juga terkombinasi dengan perjalanan dengan maksud hiburan
3.	Pendidikan	Ke dan dari sekolah, kampus dan lain-lain	Hal ini terjadi pada sebagian besar penduduk yang berusia 5-22 tahun di Negara sedang berkembang jumlahnya sekitar 85% penduduk
4.	Rekreasi dan Hiburan	1. Ke dan dari tempat rekreasi 2. Yang berkaitan dengan	Mengunjungi restoran, kunjungan social, termasuk perjalanan pada

No	Aktivitas	Klasifikasi perjalanan	Keterangan
		perjalanan dan berkendaraan untuk rekreasi	hari libur
5.	Kebudayaan	1. Ke dan dari tempat ibadah 2. Perjalanan bukan hiburan ke dan dari daerah budaya serta pertemuan politik	Perjalanan kebudayaan dan hiburan sangat sulit dibedakan

Sumber : LPM-ITB (1996b, 1997abc) dalam Tamin 2008:50

2.9.2 Ciri Pergerakan Spasial

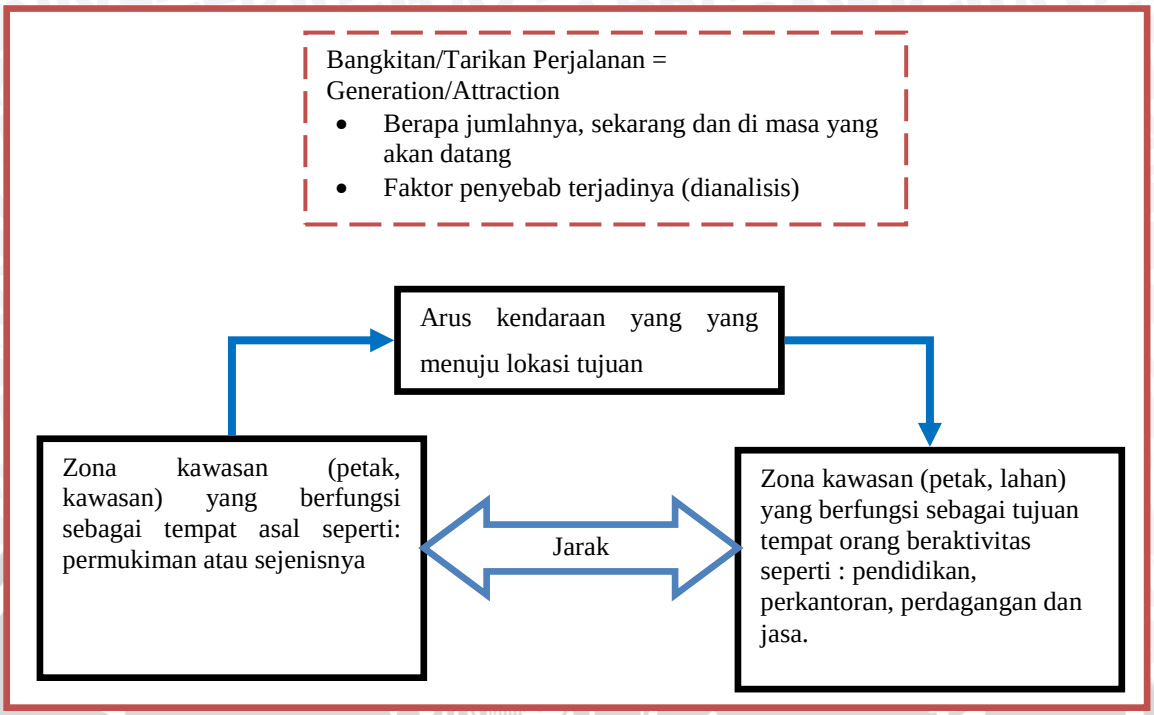
Ciri pergerakan spasial terbagi menjadi dua yaitu

1. Pola perjalanan orang : sebaran spasial dari daerah industri, perkantoran, permukiman sangat berperan dalam pola penyebaran spasial. Oleh karena itu, pola sebaran tata gunalahan suatu kota akan mempengaruhi pola perjalanan orang.
2. Pola perjalanan barang : pola perjalanan barang sangat dipengaruhi oleh aktivitas produksi dan konsumsi, yang sangat tergantung pada sebaran pola tata guna lahan permukiman (konsumsi), serta industri dan pertanian.

2.10 Pengertian Tahapan Tarikan/Bangkitan Pergerakan

Merupakan tahap perhitungan jumlah perjalanan yang dibangkitan atau membangkitkan oleh suatu zona, fasilitas atau kawasan. Dalam aspek transportasi, di kawasan atau zona dalam lingkup kota setiap harinya, terutama pagi hari, akan selalu terjadi arus kendaraan/orang/barang terutama pagi hari, akan selalu terjadi arus kendaraan/orang/barang yang meninggalkan zona tersebut dan bergerak menuju zona atau kawasan yang lainnya yang cukup jauh. Pergerakan semacam ini umumnya disebabkan akibat tidak berdampingan atau tidak berdekatan jarak antara zona tempat tinggal dengan zona aktivitas.

Hasil keluaran dari perhitungan bangkitan dan tarikan adalah menghitung dan menganalisis pengetahuan mengenai berapa jumlah pergerakan atau perjalanan pelaku transportasi (kendaraan/orang/barang) yang meninggalkan satu zona ke zona lain, juga mencari tahu faktor-faktor apa saja yang menyebabkan terjadinya pergerakan atau perjalanan. Berikut ini adalah ilustrasi daritarikan dan bangkitan pererakan (Fidel Miro, 2004:26).



Gambar 2. 3 Ilustrasi Bangkitan dan Tarikan Pergerakan
Sumber : (Fidel Miro, 2004:27)

Basis perjalanan merupakan tempat di mana lokasi perjalanan diawali/dimulai dan di mana lokasi perjalanan diakhiri/selesai. (Fidel Miro, 2004:66) Untuk mengetahui basis perjalanan ini, ada beberapa pengertian dasar yang perlu kita pahami, yaitu:

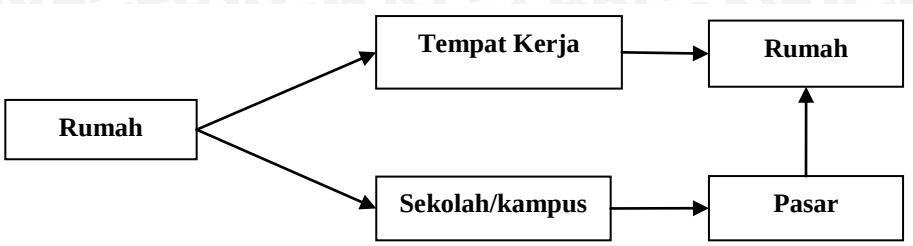
- Perjalanan (Trip)

  Merupakan pergerakan/perjalanan satu arah dari zona asal ke zona tujuan dengan maksud tertentu seperti pada gambar dibawah ini.

Gambar 2. 4 Perjalanan (Trip)
Sumber : (Fidel Miro, 2004:67)

- Perjalanan Berbasiskan Rumah (Home Based Trip)

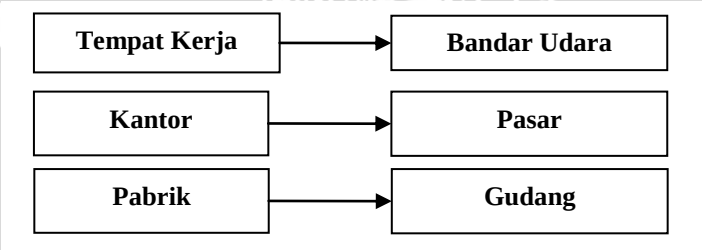
  Merupakan perjalanan yang salah satu atau kedua zonanya (asal dan tujuan) adalah rumah. Bisa juga merupakan sebuah pergerakan yang diawali dari rumah dan diakhiri di zona yang tidak ada sangkut pautnya dengan rumah dan diakhiri di rumah. Dapat dilihat pada gambar dibawah ini.



Gambar 2. 5 Perjalanan Berbasiskan Rumah (Home Based Trip)
Sumber : (Fidel Miro, 2004:68)

- Perjalanan Berbasiskan Bukan Rumah (Non Home Based Trip)

  Merupakan perjalanan yang baik asal tujuannya tida berhubungan dengan rumah. Perjalanan semacam ini, biasanya juga disebut dengan perjalanan berbasis zona. Perjalanan seperti ini boleh dikatakan perjalanan antara.



Gambar 2. 6 Perjalanan Berbasiskan Bukan Rumah (Non Home Based Trip)
Sumber : (Fidel Miro, 2004:69)

2.11 Pemilihan Pendekatan Model

Hasil perencanaan, pemodelan, dan rekayasa transportasi sebagai alat bantu mengambil keputusan digunakan oleh para pengambil keputusan untuk mengambil kebijakan transportasi. Oleh karena itu, para pengambil keputusan lebih mempunyai wewenang dalam menentukan kebijakan yang akan ditentukan dibandingkan dengan para perencana transportasi. Hal ini karena para pengambil keputusan memperhitungkan faktor yang lain, seperti lingkungan, keamanan, pertahanan, ekonomi, dan social budaya yang mungkin tidak terpikirkan oleh para perencana transportasi.

Model transportasi yang diabaikan oleh para pengambil keputusan bukan saja merupakan pemborosan, tetapi dapat membuat frustasi para perencana transportasi. Jadi, dapat dikatakan bahwa hasil perencanaan dan pemodelan transportasi merupakan alat bantu

bagi para pengambil keputusan dalam menentukan kebijakan yang akan diambil, bukan sebagai penentu kebijakan (Tamin, 2008:43).

Oleh karena itu, Tamin mengusulkan hal-hal yang perlu diperhatikan dalam pendekatan analitis, antara lain:

1. Pengambilan keputusan
2. Persyaratan ketepatan
3. Tersedianya data yang dibutuhkan
4. Kemutakhiran pemodelan
5. Sumber daya yang tersedia
6. Persyaratan proses data
7. Tingkat kemampuan perencanan dan peneliti

2.12 Model Tarikan Pergerakan

Model tarikan pergerakan adalah suatu model yang digunakan untuk memberikan gambaran antara tarikan pergerakan pengguna dengan variabel-variabel bebas yang mempengaruhi pergerakan melalui persamaan model matematis.

2.12.1 Uji Linearitas

Sebelum dilakukan analisis regresi, terlebih dahulu dilakukan dengan pengujian linearitas yaitu uji normalitas data dan bebas dari asumsi klasik yang meliputi multikolinearitas, autokorelasi, dan heteroskedastisitas. Uji distribusi normal adalah uji untuk mengukur apakah data memiliki distribusi normal sehingga dapat dipakai dalam statistik parametrik. Uji normalitas data ini menggunakan uji data dengan Kolmogorov-Smirnov. Persayaratan data normal adalah

1. nilai Sig. atau signifikansi atau probabilitas < 0,05, distribusi data adalah tidak normal.
2. nilai Sig. atau signifikansi atau probabilitas > 0,05, distribusi data adalah normal. (Sujianto, 2009:83)

2.12.2 Analisis Korelasi

Analisis korelasi adalah alat statistik yang dapat digunakan untuk mengethui derajat hubungan linier antara suatu variabel dengan variabel lain (Algifari, 2009). Ukuran statistik yang dapat menggambarkan hubungan antara suatu variabel dengan variabel lain adalah koefisien korelasi dan koefisien determinasi. Koefisien korelasi digunakan untuk mengukur

keeratan hubungan antara dua variabel. Koefisien korelasi berganda adalah koefisien korelasi untuk mengukur keeratan hubungan antara tiga variabel atau lebih. Koefisien penentu berganda atau koefisien determinasi berganda adalah koefisien korelasi untuk menentukan besarnya pengaruh variasi (naik/turunnya) nilai variabel bebas (variabel X) terhadap variasi (naik turunnya) nilai variabel terikat (variabel Y) pada hubungan lebih dari dua variabel. Apabila ingin mengetahui kuatnya hubungan antara variabel Y dengan beberapa variabel X yang jumlah lebih dari satu, maka haruslah dicari nilai koefisien korelasi pearson atau biasa disebut *Metode Pearson Product Moment,* yang disimbolkan dengan huruf r. Rumusan matematisnya adalah sebagai berikut (Tamin, 2000:121) :

$$r = \frac{n\sum_{i=1}^{n} X_i Y_i - \sum_{i=1}^{n} X_i . \sum_{i=1}^{n} Y_i}{\sqrt{n\sum_{i=1}^{n} X_i^2 - (\sum_{i=1}^{n} X_i)^2} . \sqrt{n\sum_{i=1}^{n} Y_i^2 - (\sum_{i=1}^{n} Y_i)^2}}$$

r = Koefisien korelasi *pearson* (2.1)

X = Variabel bebas

Y = Variabel terikat

Kekuatan hubungan, nlai koefisien korelasi berada antara -1 dan +1. Bentuk/arah hubungan, nilai koefisien korelasi dinyatakan dalam positif (+) dan negatif (-), atau ($-1 \leq KK \leq +1$). Tanda negatif (-) dan positif (+) menunjukkan arah hubungan.

- Jika koefisien korelasi bernilai positif, maka variabel-variabel berkorelasi positif, artinya jika variabel yang satu naik/turun maka variabel yang lainnya juga naik/turun. Semakin dekat nilai koefisien korelasi +1, semakin kuat korelasi positifnya.
- Jika koefisien korelasi bernilai negatif, maka variabel-variabel berkorelasi negatif, artinya jika variabel yang satu naik/turun maka variabel yang lainnya akan naik/turun. Semakin dekat nilai koefisien korelasi -1, semakin kuat korelasi negatifnya.
- Jika korelasi bernilai 0 (nol), maka nilai kenaikan nilai variabel yang satu kadang-kadang disertai turunya nilai variael yang lain atau kadang-kadang diikuti kenaikan variabel yang lain. Arah hubungan tidak teratur, kadang-kadang dengan arah yang sama, kadang-kadang berlawanan (tidak ada hubungan linier)

- Jiks koefisien korelasi bernilai +1 atau -1, maka variabel-variabel menunjukkan korelasi positif atau negatif sempurna.

Untuk menentukan keeratan hunungan/korelasi antar variabel tersebut, akan diberikan nilai-niali dari KK sebagai patokan. Lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 2.3

Tabel 2. 4 Interval Nilai Koefisien Korelasi Dan Kekuatan Hubungan

No	Interval Nilai	Kekuatan Hubungan
1.	KK = 0,00	Tidak ada
2.	0,00 < KK ≤ 0,199	Sangat rendah atau lemah sekali
3.	0,20 < KK ≤ 0,399	Rendah atau lemah, tapi pasti
4.	0,40 < KK ≤ 0,599	Cukup berarti atau sedang
5.	0,60 < KK ≤ 0,799	Tinggi atau kuat
6.	0,80 < KK < 1,00	Sangat tinggi atai kuat sekali, dapat diandalkan
7.	KK = 1,00	Sempurna

Sumber : Sugiyono, 2010:250

*) Catatan:

- Interval nilai KK dapat bernilai positif atau neegatif
- Nilai KK positif berarti korelasi positif
- Nilai KK negatif berarti korelasi negatif

2.12.3 Model Regresi

A. Analisis Regresi Linier Berganda

Analisis regresi linier berganda adalah teknik analisis regresi yang menghubungkan 1 (satu) variabel terikat (variabel Y) dengan 2 (dua) atau lebih variabel-variabel bebas (variabel X) yang dianggap atau mungkin mempengaruhi perubahan variabel terikat yang diamati. Bentuk umum dari persamaan ini adalah (Fidel Miro, 2004:71)

$$\mathbf{Y = a + b_1X_1 + b_2X_2 + \cdots + b_nX_n} \qquad (2.2)$$

Keterangan :

Y : variabel terikat yang akan diramalkan (*dependent variable*) atau dalam studi transportasi berupa jumlah perjalanan (lalu lintas) manusia, kendaraan dan barang dari titik asal ke titik tujuan yang akan diperkirakan.

a : parameter konstanta (*constant parameter*) yang artinya, kalau seluruh variabel bebas (X_1 s/d X_n) tidak menunjukkan adanya perubahan atau tetap atau sama dengan nol, maka Y atau jumlah dperkirakan akan sama dengan a.

b_n: parameter koefisien (*coefficient parameter*) berupa nilai yang akan dipergunakan untuk meramalkan Y disebut juga koefisien kemiringan garis regresi atau elastisitas.

X_n: variabel-variabel bebas (*independent variable*) berupa seluruh faktor yang dimasukkan ke dalam model dan yang mungkin berpengaruh terhadap timbulnya jumlah perjalanan seperti, jumlah penduduk, tingat kepemilikan kendaraan, pendapatan pekerja, luas took/pabrik dan lain-lain atau disebut juga dengan *explanatory variable*

Metode yang digunakan di dalam penelitian ini adalah Metode Stepwise. Regresi Stepwise adalah salah satu metode untuk mendapatkan model terbaik dari sebuah analisis regresi. Secara definisi adalah gabungan antara metode *forward* dan *backward*, variabel yang pertama kali masuk adalah variabel yang korelasinya tinggi sebelumnya dilakukan uji regresi linier sederhana yang nilainya signifikan maka lulus untuk tahap berikutnya, variabel yang masuk kedua adalah variabel yang korelasi parsialnya tertinggi dan masih *significant*, setelah variabel tertentu masuk ke dalam model maka variabel lain yang ada di dalam model dievaluasi, jika ada variabel yang tidak *significant* maka variabel tersebut dikeluarkan.

Model dibuat dengan memasukkan variabel prediktor satu persatu (secara bertahap) mulai dari variabel X yang memiliki korelasi tinggi

Langkah-langkahnya:

1. Cari variabel X yang berkorelasi tinggi dengan Y pilih salah satu melalui estimasi regresi linier sederhana.
2. Pemilihan variabel berikutnya adalah variabel yang memiliki korelasi parsial terbesar dengan Y dan buat model dengan memasukkan variabel tersebut.
3. Uji parameter yang telah ada di dalam model
4. Begitu seterusnya ulangi langkah 2-3 sampai diperoleh model terbaik

Memperoleh hasil regresi yang terbaik harus memenuhi kriteria statistik sebagai berikut (Fidel Miro, 2004:76):

a) Uji R^2 (Koefisien Determinasi)

$$R^2 = \frac{\sum(Y-Y_1)^2/k}{\sum(Y-Y_2)^2/k} = \frac{SSregresi}{SStotal} \qquad (2.3)$$

Dimana:

Y : nilai pengamatan

Y_1 : nilai Y yang ditaksir dengan menggunakan model regresi

Y_2 : nilai rata-rata pengamatan

k : jumlah variabel bebas

Nilai R^2 ini mempunyai range antara 0 sampai 1 atau ($0 \leq R^2 \leq 1$). Semakin besar R^2 (mendekati satu) semakin baik hasil regresi tersebut dan semakin 0, maka variabel bebas secara keseluruhan tidak bisa menjelaskan variabel tidak bebas.

b) Uji t

Uji t dilaksanakan untuk melihat signifikasnsi dari pengaruh independent (bebas) secara individu terhadap variabel dependent (terikat) dengan melihat variabel lain bersifat konstan. Uji ini dilaksanakan dengan membandingkan t hitung dengan t tabel.

$$t_{hitung} = \frac{bi-(\beta i)}{se(bi)} \qquad (2.4)$$

Dimana:

bi : koefisien variabel ke-i

βi : parameter ke-I yang dihipotesiskan

$se(bi)$: kesalahan standart bi (simpangan baku koefisien regresi parameter b yang ke-k)

Jika nilai t dari persamaan diatas ternyata lebih besar dari nilai t yang terdapat pada tabel distribusi t ($t_{hitung} > t_{tabel}$) dengan derajat kebebasan N-n dan tingkat kepercayaan (uji 2 arah), $\alpha/2$ maka hipotesis yang menyatakan berbeda dari nol diterima dan variabel dimaksud harus ada dalam model persamaan regresi.

Jika menggunakan software SPSS maka yang diperhatikan adalah nilai sginifikan. Signifikan < α → Ho di tolak sehingga antara kedua variabel saling mempengaruhi dan apabila signifikan > α → Ho di terima sehingga kedua variabel tersebut tidak saling mempengaruhi. Nilai α = 0.05 yaitu berdasarkan tingkat kepercayaan 95 %.

2.12.4 Analisis Sensitivitas

Sensitivitas digunakan untuk mengetahui seberapa sensitif suatu keputusan terhadap perubahan faktor-faktor atau parameter-parameter yang mempengaruhinya. Analisis ini memberikan gambaran sejauh mana suatu keputusan akan cukup kuat berhadapan dengan perubahan faktor-faktor atau parameter-parameter yang mempengaruhinya. Nilai-nilai parameter biasanya diestimasikan besarnya maka nilai-nilai tersebut mungkin lebih besar atau lebih kecil dari hasil estimasi yang diperoleh atau berubah pada saat-saat tertentu. Perubahan-perubahan yang terjadi pada nilai parameter tentunya akan mengakibatkan perubahan-perubahan pula pada tingkat output atau hasil yang ditunjukan oleh suatu alternatif. Perubahan-perubahan tingkat output atau hasil memungkinkan keputusan akan berubah dari suatu alternatif ke alternatif lainnya. Apabila berubahnya faktor-faktor atau parameter-parameter tadi akan mengakibatkan berubahnya suatu keputusan maka keputusan tersebut dikatakan sensitif terhadap perubahan nilai parameter-parameter atau faktor-faktor tersebut. (Faila, 2007:99)

2.13 Referensi dan Studi Literatur

Tabel 2. 5 Jurnal, Studi Terdahulu yang dikutip, dan Buku

No	Judul	Tujuan	Variabel Penelitian	Metodologi Penelitian	Perbedaan
1	Model Tarikan Untuk Pusat Perbelanjaan Di Kota Malang (Inayah Kurniati, 2003)	• Mengidentifikasi faktor-faktor yang mempengaruhi timbulnya tarikan di ketiga lokasi • Mengetahui besarnya tarikan • Mengetahui informasi, karakteristik dan kecenderungan pengunjung	Variable penelitian yang digunakan yaitu, variable tetap (Y) dan variable bebas (X). variable yang dikaji adalah sebagai berikut: • Y_1 = Jumlah pengunjung yang mengunjungi lokasi studi • X_1 = luas unit usaha swalayan • X_2 =luas unit usaha tempat makan • X_3 =luas unit usaha hiburan • X_4 =luas unit usaha pakaian • X_5 =luas unit usaha kaset/eletronika • X_6 =luas unit usaha lain-lain • X_7 =luas fasilitas parkir	• Metode survey yang dilakukan dengan menggunakan kuisioner • Data yang diperoleh kemudian dianalisis meliputi analisis deskriptif, metode frekuensi, analisis korelasi dan analisis regresi linier berganda	• Pada penelitian model tarikan pergerakan pengguna *minimarket* tidak menggunakan variabel bebas luas unit usaha dan tidak menggunakan metode frekuensi
2	Model Tarikan Perjalanan Pada Pasar Tradisional Studi Kasus: Pasar Padang Bulan Medan . Jurnal Arsitektur Universitas Sumatera Utara (Rulina Rita, Abdul Majid Ismail, M.Sofian Asmirza, 2005)	• Mengetahui arus lalu intas, apakah keberadaan Pasar Padang Bulan mengganggu kelancaran lalu lintas di Jalan Giting • Membuat model tarikan perjalanan pada pasar tradisional Padang bulan, yang merupakan hubungan dari jumlah pererakan masuk ke pasar dengan variabel yang mempengaruhi	Variable penelitian yang digunakan yaitu, variable tetap (Y) dan variable bebas (X). variable yang dikaji adalah sebagai berikut: • Y_1 = tarikan perjalanan dengan menggunakan angkutan umum • Y_2 = tarikan perjalanan dengan menggunakan sepeda motor • Y_3 = tarikan perjalanan dengan menggunakan motor pribadi • X_1 = luas kios • X_2 = Jarak rumah ke pasar	• Metode survey yang dilakukan dengan menggunakan kuisioner • Data yang diperoleh kemudian dianalisis meliputi analisis regresi linier berganda	• Pada penelitian model tarikan pergerakan pengguna *minimarket* tidak mengidentifikasi arus lalu lintas, dan tidak menggunakan variabel terikat yang digunakan oleh Model Tarikan Perjalanan Pada Pasar Tradisional Studi Kasus: Pasar Padang Bulan Medan .
3	Studi Tarikan Pergerakan Pada Kawasan Perdagangan Pasar Dinoyo Di Kota Malang (OctafiantoPutra,	• Mengidentifikasi karakteristik tarikan pergerakan pada guna lahan kawasan Pasar Dinoyo serta faktor-faktor yang mempengaruhi • Menganalisis model tarikan pergerakan pada kawasan perdagangan Pasar Dinoyo	• Karakteristik Pembeli • Karakteristik Tarikan Pergerakan • Karaktristik Tingkat Pelayanan jalan Masuk dan Keluar Kawasan Pasar Dinoyo • Variable penelitian yang digunakan yaitu, variable tetap	• Metode survey yang dilakukan dengan menggunakan kuisioner • Data yang diperoleh kemudian dianalisis meliputi analisis deskriptif, analisis faktor, analisis regresi linier	• Pada penelitian model tarikan pergerakan pengguna *minimarket* tidak menggunkan variabel tingkat pelayanan, model sirkulasi, penataan bangunan, kebutuhan parkir, tingkat pelayanan jalan.

No	Judul	Tujuan	Variabel Penelitian	Metodologi Penelitian	Perbedaan
	2006)	• Memberikan arahan penataan kawasan Pasar Dinoyo dan sekitarnya dilihat dari aspek tata bangunan, sirkulasi, dan transportasi	(Y) dan variable bebas (X). variable yang dikaji adalah sebagai berikut: - Y_1 = Tarikan Pergerakan Pasar Dinoyo - Y_2 = Tarikan Pergerakan Dinoyo Swalayan - Y_3 = Tarikan Pergerakan Indomaret - Variabel bebas luas lantai dari masing-masing jenis usaha dan luas parkir • Model Sirkulasi • Penataan Bangunan • Kebutuhan parkir • Tingkat Pelayanan Jalan	berganda, analisis sirkulasi kendaraan, analisis tata bangunan, analisis tingkat pelayanan jalan, dan analisis akumulasi dan durasi parkir	Model tarikan pergerakan pengguna *minimarket* juga tidak menggunakan analisis faktor, analisis sirkulasi kendaraan, analisis tata bangunan, analisis tingkat pelayanan jalan, dan analisis akumulasi dan durasi parkir
4.	Pemodelan Tarikan Perjalanan Menuju Pusat Perbelanjaan di Kabupaten Badung Provinsi Bali. Jurnal Teknik Sipil Universitas Udayana-Denpasar (Putu Alit Suthanaya, 2010)	• Mengetahui tarikan perjalanan yang berimplikasi pada peningkatan volume lalu lintas, derajat kejenuhan, serta konflik lalu lintas menerus dan lokal • Mengevaluasi komposisi moda perjalanan dan memodelkan tarikan perjalanan menuju pusat perbelanjaan	Variable penelitian yang digunakan yaitu, variable tetap (Y) dan variable bebas (X). variable yang dikaji adalah sebagai berikut: • Y_1 = tarikan perjalanan pada 1 jam puncak pagi/ siang pada hari kerja (smp/1jam puncak) • Y_2 = tarikan perjalanan pada 1 jam puncak sore/malam pada hari kerja (smp/1jam puncak) • Y_3 = tarikan perjalana 1 hari pada hari kerja (smp/hari) • X_1 = luas total lahan pusat perbelanjaan (m^2) • X_2 =luas lantai aktifitas(m^2) • X_3 =luas areal parker (m^2) • X_4 =jumlah karyawan (m^2) • X_5 =jumlah fasilitas pendukung (buah)	• Metode survey yang dilakukan berupa survey wawancara (*Interviev survey*) dan survey tarikan perjalanan (Trip Attraction Survey) • Pelaksanaan survai tarikan perjalanan dilakukan pada masing-masing pintu masuk pusat perbelanjaan • Data yang diperoleh kemudian dianalisis meliputi analisis komposisi moda perjalanan dan analisis regresi linier berganda.	• Pada penelitian model tarikan pergerakan pengguna *minimarket* tidak mengidentifikasi peningkatan volume lalu lintas, derajat kejenuhan, serta konflik lalu lintas menerus dan lokal. Selain itu, penelitian model tarikan pergerakan pengguna *minimarket* tidak menggunakan variabel terikat yang sama serta tidak menggunakan analisis komposisi moda
5	Model Tarikan Pergerakan pada Kawasan	• Mengetahui karakteristik tarikan pergerakan pada kawasan perdagangan Pasar Wlingi	Variable penelitian yang digunakan yaitu, variable tetap (Y) dan variable bebas (X). variable yang	• Metode survey yang dilakukan dengan menggunakan kuisioner	• Pada penelitian model tarikan pergerakan pengguna *minimarket* tidak

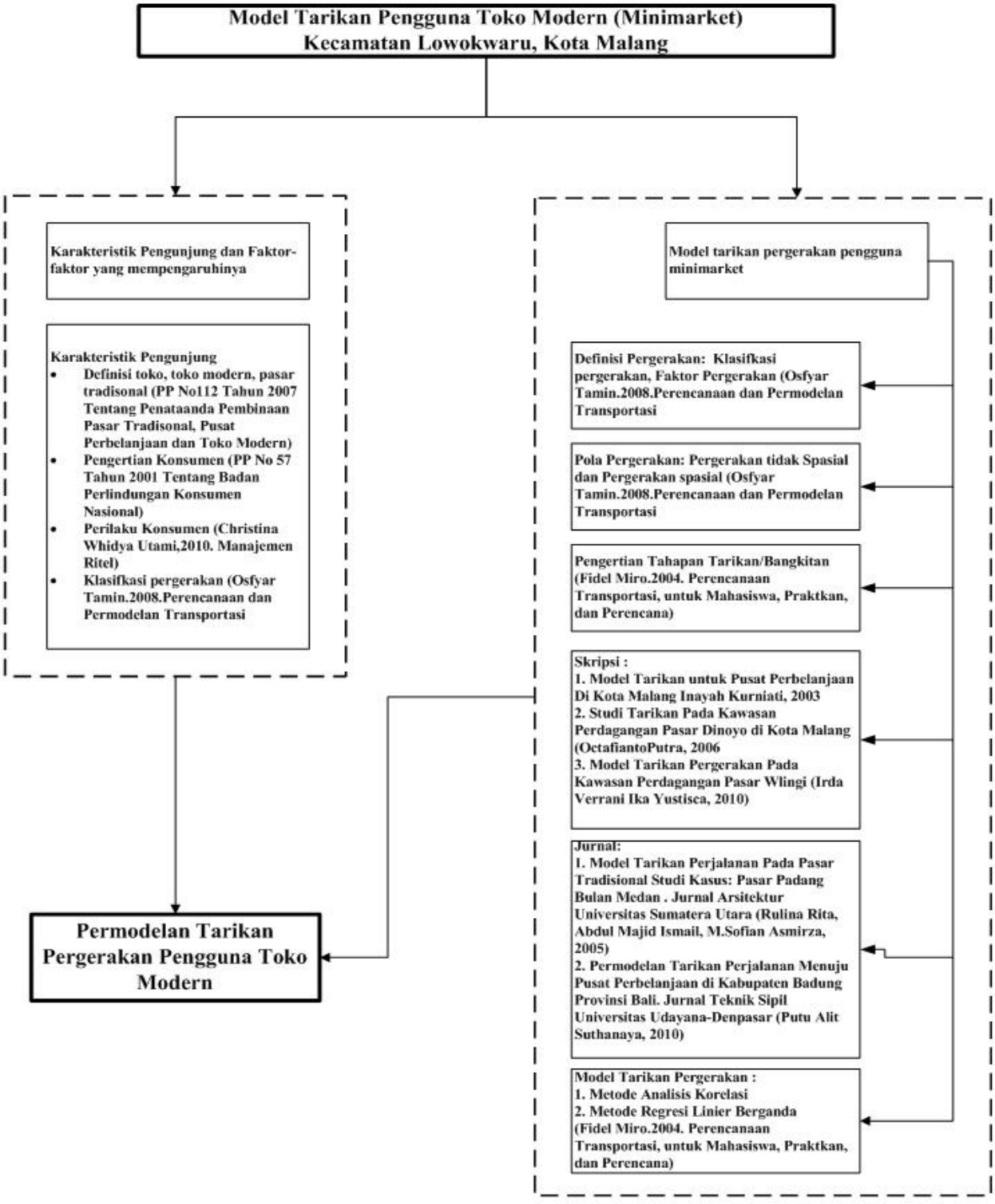
No	Judul	Tujuan	Variabel Penelitian	Metodologi Penelitian	Perbedaan
	Perdagangan Pasar Wlingi Kabupaten Blitar (Irda Verrani Ika Yustisca, 2010)	• Faktor-faktor yang mempengaruhi tarikan pergerakan pada kawasan perdagangan Wlingi • Membuat model tarikan pergerakan pada kawasan perdagangan Pasar Wlingi	dikaji adalah sebagai berikut: • Y_1 = Tarikan pergerakan tiap zona • X_1 = Kawasan perdagangan Pasar Wlingi menyediakan barang kebutuhan yang lengkap • X_2 = Kawasan perdagangan Pasar Wlingi menyediakan barang kebutuhan yang berkualitas • X_3 = Kawasan perdagangan Pasar Wlingi menyediakan barang kebutuhan dengan harga terjangkau • X_4 = Kawasan perdagangan Pasar Wlingi memberikan kenyamanan dalam berbelanja • X_5 = Kawasan perdagangan Pasar Wlingi memberikan rasa aman dalam berbelanja • X_6 = Kebersihan pada Kawasan perdagangan Pasar Wlingi terjaga • X_7 = Kondisi fisik ruang parkir kendaraan pada perdagangan Pasar Wlingi layak • X_8 = Kapasitas luas ruang parkir kendaraan pada kawasan perdagangan pasar Wlingi memadai • X_9 = Kebutuhan ruang parkir kendaraan pada kawasan perdagangan pasar Wlingi terlayani • X_{11}= Kondisi lalu lintas jalan dalam kawasan perdagangan pasar Wlingi lancar • X_{12} = Sirkulasi dalam kawasan perdagangan pasar Wlingi teratur • X_{13} = Volume lalulintas	• Data yang diperoleh kemudian dianalisis meliputi analisis deskriptif, analisis faktor dan analisis regresi linier berganda	menggunakan variabel terikat, tidak membagi wilayah berdasarkan zona dan tidak menggunakan analisis faktor

No	Judul	Tujuan	Variabel Penelitian	Metodologi Penelitian	Perbedaan
			kendaraan sesuai dengan kapasitas jalan • X_{14} = Kawasan perdaganagan pasar Wlingi mudah dicapai menggunakan kendaraan pribadi • X_{15} = Kawasan perdaganagan pasar Wlingi mudah dicapai menggunakan kendaraan umum • X_{16} = Waktu tempuh yang dibutuhkan • X_{17} = Penghasilan perbulan • X_{18} = Pengeluaran perbulan		
6	Pengaruh Toko Modern Terhadap Toko Usaha Kecil Skala Lingkungan" (Studi Kasus *Minimarket* di Kecamatan Blimbing, Kota Malang). (Mellita Iffah, 2010)	• Mengetahui karakteristik *minimarket* dan karakteristik toko usaha kecil di Kecamatan Blimbing, Kota Malang • Mengetahui persepsi dan preferensi masyarakat terhadap toko usaha kecil dan *minimarket* • Mengetahui pengaruh dari keberadaan *minimarket* terhadap toko usaha kecil skala lingkungan berkaitan dengan jangkauan pelayanannya	• Karakteristik *minimarket* (Jumlah konsumen, jenis barang yang dijual, jam buka *minimarket*, jumlah tenaga kerja, jumlah *minimarket*, pendapatan) • Karakteristik toko usaha kecil skala lingkungan (Jam buka *minimarket*,jenis barang yang dijual (sembako, peralatan mandi, snack, peralatan kebersihan, galon, rokok), modal, jumlah toko usaha kecil, pendapatan) • Karakteristik konsumen (Jenis kelamin, usia, kondisi sosial ekonomi, jenis kebutuhan barang) • Persepsi konsumen (Baang, harga, suasana, komunikasi, pelayanan, ketersediaan barang, lokasi) • Preferensi konsumen (Frefekuensi berkunjung, perilaku konsumen, pemilihan keutusan mengenai lokasi berbelanja (berdasar presepsi)) • Jangkauan pelayanan *minimarket*	• Metode survey yang dilakukan dengan menggunakan kuisioner • Data yang diperoleh kemudian dianalisis meliputi analisis *IPA*, Analisis *Cross-Tab*, Analisis pengaruh *minimarket* terhadap toko usaha kecil, dan Analisis Overlay Jangkauan Pelayanan	• Pada penelitian model tarikan pergerakan pengguna *minimarket* tidak menggunakan analisis *IPA*, Analisis *Cross-Tab*, Analisis pengaruh *minimarket* terhadap toko usaha kecil, dan Analisis Overlay Jangkauan Pelayanan

No	Judul	Tujuan	Variabel Penelitian	Metodologi Penelitian	Perbedaan
			• Jangkauan pelayanan toko usaha kecil skala lingkungan • Friksi antara jangkauan pelayanan antara kedua toko • Pengaruh *minimarket* terhadap toko usaha kecil (radius = 418 meter)		
7	Buku Manajemen Ritel (Utami, Christina Whidya. 2010)	• Mengetahui variabel yang mempengaruhi pemilihan toko	• Jam operasional toko • Ketersediaan barang (jumlah item barang) • Lebar jalan • Jarak ke *minimarket* terdekat • Hierarki jalan		
8	Perencanaan dan Pemodelan Transportasi (Osfyar Tamin, 2008)	• Mengetahui variabel yang mempengaruhi karakteristik pengunjung	• Tempat asal • Tingkat pendapatan • Tingkat pemilikan kendaraan • Frekuensi kedatangan pengunjung • Jenis moda yang digunakan		
		• Mengetahui variabel yang mempengaruhi tarikan pergerakan perdagangan	• Luas lantai • Aksesibilitas		
9	Perencanaan Transportasi untuk Mahasiswa, Perencana, dan Praktisi (Fidel Miro ,2004)	• Mengetahui variabel yang mempengaruhi tarikan pergerakan perdagangan	• Aksesibilitas : - Waktu tempuh - Intensitas guna lahan - Pendapatan orang yang melakukan perjalanan		

Sumber: Hasil Pemikiran, Tahun 2011

2.14 Kerangka Teori



Gambar 2. 7 Kerangka Teori