

## **BAB II**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **A. Perilaku Perjalanan**

Perjalanan terbentuk karena adanya aktivitas yang dilakukan bukan di tempat tinggal sehingga pola sebaran tata guna lahan suatu kota akan sangat mempengaruhi pola perjalanan orang (Tamin, 2008). Dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia perilaku diartikan sebagai tanggapan atau reaksi individu yang terwujud dalam sebuah sikap (gerakan). Dalam konteks kolektif perilaku dapat diartikan sebagai kegiatan orang secara bersama – sama dengan cara tertentu dan mengikuti pola tertentu pula. Jadi perilaku perjalanan dapat diartikan sebagai tingkah laku manusia dalam melakukan perjalanan dari asal ke tempat tujuannya.

#### **B. Tata Guna Lahan**

Menurut Tamin (2008), tata guna lahan dapat diartikan sebagai sebuah potongan lahan (kantor, pabrik, pertokoan, rumah dan lain-lain) yang mana digunakan sebagai tempat beraktivitas seperti, bekerja, sekolah, olahraga, belanja, dan bertamu.

Menurut Miro (2005), tata guna lahan merupakan pengaturan pemanfaatan lahan, pada lahan yang masih kosong di suatu lingkup wilayah (baik tingkat nasional, regional, maupun lokal) untuk kegiatan-kegiatan tertentu. Kegiatan atau aktivitas manusia seperti bekerja, belajar, berbelanja dan berekreasi, semuanya dilakukan pada potongan-potongan tanah yang telah diwujudkan sebagai kantor, gedung sekolah, pasar, pertokoan dan lain sebagainya, aktivitas di potongan tanah (lahan) tersebut di namakan tata guna lahan.

Menurut Blunden (1984), Tata guna lahan secara umum dapat diartikan sebagai distribusi spasial atau pola geografi dari fungsi kota seperti, area tempat tinggal, industri, area komersil, area bisnis, dan area yang di khususkan untuk pemerintahan.

Pada dasarnya tata guna lahan berkaitan dengan penggunaan lahan kosong (atau tempat yang digunakan bangunan). Dalam pengaturan tata guna lahan, tidak boleh terjadi campur aduk (mixed land use). Artinya, suatu aktivitas seperti pertokoan tidak boleh menempati lahan yang sama dengan aktivitas lainnya seperti perkantoran, atau perumahan, atau sekolah (Miro, 2005). Berdasarkan definisi di atas disimpulkan bahwa tata guna lahan erat kaitannya dengan fungsi suatu wilayah, dimana di dalamnya memiliki spesifikasi dan kegunaan masing-masing. Dalam hal ini tiap wilayah dapat di umpamakan sebagai suatu zona, dimana setiap zona memiliki hubungan yang saling berkaitan satu sama lain seperti, zona perumahan dengan zona perkantoran, zona perumahan dengan zona sekolah, zona perkantoran dengan zona perbelanjaan dan lain sebagainya.

Bangkitan pergerakan bukan saja beragam dalam jenis tata guna lahan, tetapi juga tingkat aktivitasnya. Semakin tinggi tingkat penggunaan sebidang tanah, semakin tinggi pergerakan arus lalu lintas yang dihasilkannya. Salah satu ukuran intensitas aktivitas sebidang tanah adalah kepadatannya. Tabel 2.1 memperlihatkan bangkitan lalu lintas dari suatu daerah permukiman yang mempunyai tingkat kepadatan berbeda di Inggris (Black, 1979).

Tabel 2. 1 Bangkitan lalu lintas, jenis perumahan dan kepadatannya

Jenis perumahan	Kepadatan permukiman (keluarga/ha)	Pergerakan per hari	Bangkitan pergerakan per ha
Permukiman di luar kota	15	10	150
Permukiman di batas kota	45	7	315
Unit rumah	80	5	400
Flat tinggi	100	5	500

Sumber: Black (1979)

Walaupun arus lalu lintas terbesar yang dibangkitkan berasal dari daerah permukiman di luar kota, bangkitan lalulintasnya terkecil karena intensitas aktivitasnya (dihitung dari tingkat kepadatan permukiman) paling rendah. Karena bangkitan lalulintas berkaitan dengan jenis dan intensitas perumahan, hubungan antara bangkitan lalulintas dan kepadatan permukiman menjadi tidak linear.

### C. Penelitian Terdahulu

Menurut Muchlisin (2016), melukan analisis tarikan dan bangkitan akibat pembangunan Mix-Used Plan (Mix-use JogjaOne Park) dengan metode pembandingan. Didapatkan kesimpulan jumlah tarikan perjalan 115 kend/jam dengan bus/truk 1 kend/jam, mobil 73 kend/jam, motor 41 kend/jam. Jumlah bangkitan perjalan 86 kend/jam dengan bus/truk 1 kend/jam, mobil 56 kend/jam, motor 29 kend/jam.

Menurut Revy (2013), melakukan studi analisis dampak lalu lintas akibat pembangunan Hartono *Lifestyle Mall* diSolo Baru. Didapatkan kesimpulan bahwan estimasi tarikan dan bangkitan sebesar 318 smp/jam yang terdiri dari 183 kendaraan ringan/jam dan 270 sepeda motor/jam.

Menurut Muhammad Ali Yusuf Rasyid (2013), melakukan studi analisis pengaruh operasional kawasan wisata *Jogja Eco Park* terhadap sistem lalu lintas sekitar kawasan wisata *Jogja Eco Park* di Kabupaten Sleman D.I. Yogyakarta. Didapatkan kesimpulan prediksi bangkitan lalulintas operasinal kawasan JEP pada Tahun 2015 sebesar 242 smp/jam, 309 smp/jam pada Tahun 2020 dan 395 smp/jam diTahun 2025. Dampak bangkitan lalu lintas terhadap kinerja ruas jalan dan simpang menurunkan kinerja jalan sebesar 4% tiap Tahun operasional (tanpa skenario perbaikan). Skenario penanganan dampak terbaik pada ruas jalan (Candibinangun) ialah berupa pelebaran jalan minimal 6-7 meter ( eksisting 5 meter), sedangkan pada simpang selain meningkatkan kapasitas simpang melalui pelebaran jalan pada semua lengan simpang juga dibutuhkan strategi manajemen lalu lintas berupa pengalihan segaina arus akan menuju simpang 4 Palagan-Candibinangun sebesar 4% dan 18% arus yang akan menuju simpang 4

Kaliurang-Candibinangun melewati jalur-alternatif. Strategi manajemen lalu lintas tersebut diberlakukan pada simpang 3 Ngasem-Jl. Kaliurang (untuk akses alternative ke jalan Palagan), simpang 4 Palagan-Kapt. Haryadi (untuk akses alternative ke jalan Kaliurang) dan pada pertigaan jalan Pakem-Turi yang merupakan akses dari arah utara menuju kawasan wisata *Jogja Eco Park*.

Menurut Retty Florry Tulung (2012) melakukan studi analisis dampak lalu lintas pengembangan kawasan pemukiman Gading Nias Residences dan Grand Emerald Apartement Jakarta. Didapat kesimpulan besarnya bangkitan yang terjadi pada jam sibuk pagi yaitu jam 07.00-08.00 meningkatkan derajat kejenuhan ruas jalan dan simpang di sekitar Gading Nias Residences dan Grand Emerald Apartment, juga menurunkan kecepatan pada ruas jalan. Untuk bangkitan pada Tahun 2011 saat hunian masih 52% adalah 291 sepeda motor dan 322 kendaraan ringan, sedangkan prediksi bangkitan perjalanan tambahan yang akan terjadi pada Tahun 2012 saat semua telah dihuni berdasarkan analisis regresi adalah 282 sepeda motor dan 284 kendaraan ringan.