

BAB II

KAJIAN PUSTAKA

2.1 Kajian Literatur

2.1.1 Tata Guna Lahan

Menurut Sugandhy (1998) lahan merupakan bagian dari tempat berlangsungnya aktifitas – aktifitas yang dilakukan manusia serta lahan adalah sumber daya alam yang terbatas, maka perlunya penataan, peruntukan, dan penyediaan yang direncanakan sehingga dapat mensejahterakan masyarakat (Bagus, 2018). Menurut Soetarno (2003) lahan adalah suatu bentuk alam memiliki tujuan utama berupa aktivitas yang dimana tempat makhluk hidup berada sekaligus melangsungkan kehidupan dengan memanfaatkan lahan tersebut dalam memperoleh hasil (Bagus, 2018). Pengertian tersebut menunjukkan bahwa *land use planning* atau tata guna lahan merupakan peraturan penggunaan lahan baik secara direncanakan maupun tidak direncanakan meliputi peruntukan penggunaan dan pemeliharaan tanah (Jayadinata, 1999).

Fungsi dan kegiatan penduduk menurut Miro (1997) merupakan unsur dalam mengetahui karakter, bentuk, serta profil pola tata guna lahan kota tersebut, karakter penduduk juga dapat digunakan sebagai data dalam mengetahui dan memperkirakan kebutuhan akan transportasi yang mereka butuhkan. *Demand Transport* adalah basic dasar yang dapat digunakan dalam menetapkan sarana angkutan yang perlu disediakan pada masa yang akan datang serta moda apa yang sesuai dengan kegiatan tersebut (Bagus, 2018). Dalam lahan perkotaan perlunya tata guna tanah perkotaan yang berfungsi sebagai pembagian dalam ruang dan peran kota, seperti kawasan perumahan, kawasan tempat bekerja, kawasan rekreasi, dan kawasan pertokoan. Pemanfaatan lahan berfungsi sebagai fasilitas transportasi seperti jalan sebagai transportasi manusia serta barang sehingga perlunya jaringan transportasi yang saling berinteraksi dari kawasan permukiman dan tempat bekerja (Jayadinata, 1999).

Menurut Chapin (1995) hal pokok dalam perancangan kota adalah pendataan tata guna lahan yang berfungsi sebagai landasan dalam memperkirakan kaitan antara guna lahan dengan moda transportasi yang digunakan masyarakat agar mendapatkan gambaran tata guna lahan di masa depan. Penggunaan lahan memiliki motif utama yakni motif ekonomi yang dapat membentuk pola penggunaan tanah pada kota tersebut diakibatkan timbulnya pusat perdagangan yang strategis sehingga secara umum pola kota terbentuk dikarenakan pembangunan kota yang berkembang bebas tetapi tetap perlu disesuaikan dengan perencanaan (Bagus, 2018). Menurut Koestoer (2001) dalam (Bagus, 2018) dominan struktur kota memiliki tampak tidak beraturan akan tetapi jika dilihat secara detail bangunan tersebut membentuk zona – zona mengelompok sehingga teori struktur kota cenderung terdiri atas penggunaan tanah sebagai perumahan, industri, bisnis (perkantoran), jasa, dan pertanian.

2.1.2 Klasifikasi Penggunaan Lahan

Penggunaan lahan merupakan penutup lahan pada permukaan bumi, penggunaan terdapat berbagai jenis yang dihasilkan akibat aktivitas manusia pada suatu lahan sehingga menghasilkan fungsi lahan tersebut (Purwadhi, 2001). Menurut Anderson (1972) klasifikasi penggunaan lahan merupakan gabungan jenis penggunaan lahan yang memiliki karakter berkelompok dan mempunyai kelas-kelas tertentu, dalam penggunaan lahan dipengaruhi oleh sikap atau perilaku seseorang atau sekelompok masyarakat dengan berbagai faktor seperti sosial, ekonomi, fisik, dan teknik. Secara umum lahan perkotaan terbagi atas lahan terbangun dan lahan tidak terbangun, lahan terbangun yakni perumahan, perdagangan, perkantoran, jasa, dan industri. Untuk lahan tidak terbangun yang digunakan sebagai aktivitas kota seperti ruang terbuka, taman rekreasi, transportasi, dan pemakaman sedangkan pada lahan tidak terbangun yang digunakan sebagai bukan aktivitas kota seperti perkebunan, pertanian, area perairan, penambangan, dan produksi sumber daya alam (Purwadhi, 2001).

Karakteristik zona penggunaan lahan pada suatu kawasan berfungsi sesuai dengan peruntukannya, sub zona merupakan bagian dari zona dengan fungsi dan karakteristik yang berbeda-beda sebagai pendetailan berdasarkan karakter dan fungsi zona tersebut (Peraturan Daerah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta, 2012). Pada penggunaan lahan eksisting atau keadaan yang terjadi saat ini telah di atur sesuai dengan Rencana Detail Tata Ruang (RDTR) yang telah disusun oleh DKI Jakarta serta terdapat pembagian kawasan sesuai pada karakteristik, fungsi, dan pengembangan pemanfaatan juga pengendalian ruang yang berbeda-beda setiap zonanya.

Berdasarkan Rencana Detail Tata Ruang (RDTR) Provinsi DKI Jakarta Tahun 2012 berkaitan dengan kegiatan atas penggunaan lahan Pasal 598 ayat (2) sebagai berikut:

Tabel 2.1 Penggunaan Lahan dan Sub Penggunaan Lahan Berdasarkan RDTR DKI Jakarta Tahun 2012

No	Penggunaan Lahan	Sub Penggunaan Lahan
1	Zona Lindung	Suaka dan Pelestarian Alam
		Sempadan Lindung
		Inti Konservasi Pulau
2	Zona Hutan Kota	Hutan Kota
3	Zona Taman Kota	Taman Kota atau Lingkungan
4	Zona Jalur Hijau	Jalur Hijau
		Jalur Tegangan Tinggi
		Pengaman Kereta Api
5	Zona Pemerintahan	Pemerintahan Nasional
		Perwakilan Negara Asing
		Pemerintahan Daerah
6	Zona Perumahan	Perumahan KDB sedang-tinggi
		Perumahan Vertikal

No	Penggunaan Lahan	Sub Penggunaan Lahan
7	Zona Perkantoran, Perdagangan, dan Jasa	Perkantoran
		Perdagangan dan Jasa
8	Zona Pelayanan Umum dan Sosial	Prasarana Pendidikan
		Prasarana Kesehatan
		Prasarana Ibadah
		Prasarana Sosial Budaya
		Prasarana Rekreasi dan Olahraga
		Prasarana Pelayanan Umum dan Sosial
9	Zona Industri dan Pergudangan	Industri
		Pergudangan
10	Zona Konservasi Perairan	Konservasi Perairan
11	Zona Pemanfaatan Umum Perairan	Pemanfaatan Umum Perairan

Sumber: RDTR DKI Jakarta, 2012

2.1.3 Sistem Transportasi

Transportasi merupakan perpindahan orang maupun barang dari tempat asal ke tempat tujuan atau dari tempat satu menuju tempat lainnya dengan menggunakan wahana yang digerakan oleh manusia, hewan, atau mesin bertujuan sebagai mempermudah serta mempercepat perpindahan menuju suatu tempat (Sani, 2010, h.2). Menurut Adisasmita (2011, h.5-6) transportasi memiliki fungsi lain yaitu transportasi merupakan tiang penunjang terhadap pengembangan pada kegiatan sektor lainnya, lalu transportasi juga merupakan pendorong sebagai menyediakan jasa perpindahan yang efektif dari daerah terpencil menuju daerah yang berkembang baik dekat maupun jauh sehingga adanya interaksi antara kedua daerah tersebut. Jaringan jalan merupakan media dari transportasi, jaringan jalan secara umum berdasarkan struktur jaringannya (Bambang LS dan UU No.3 Tahun 1980 tentang Jalan dalam Miro, 1997:52), yakni:

1. Jaringan jalan berdasarkan sistem jaringan:
 - a) Sistem jaringan Jalan Primer, adalah jalan penghubung kota maupun wilayah dalam tingkat nasional serta terhubung sebagai jaringan jasa distribusi.
 - b) Sistem jaringan Jalan Sekunder, adalah jalan penghubung kawasan ataupun zona di dalam kota.
2. Jaringan jalan berdasarkan peran (fungsi):

Tabel 2.2 Kelas dan Fungsi Jalan

No	Kelas Jalan	Fungsi Jalan	Dimensi Kendaraan (Maksimum)			Mst, ton
			Lebar, mm	Panjang, mm	Tinggi, mm (PP No. 44 1993, Pasal 115)	
1	I	Arteri	2.500	18.000	4.200 mm dan $\leq 1,7$ x lebar kendaraan	$\geq 10,0$
2	II	Arteri	2.500	18.000		$\leq 10,0$
3	IIIA	Arteria tau Kolektor	2.500	18.000		$\leq 8,0$
4	IIIB	Kolektor	2.500	12.000		$\leq 8,0$
5	IIIC	Lokal	2.100	9.000		$\leq 8,0$

Sumber: (PP No. 43 Tahun 1993, Pasal 11)

- a) Jalan Arteri, adalah sebagai jaringan pelayanan angkutan jarak jauh dan akses jalan yang dibatasi dengan efisien.
- b) Jalan Kolektor, adalah sebagai jaringan pelayanan angkutan jarak sedang serta akses jalan masih dibatasi.
- c) Jalan Lokal, adalah sebagai jaringan pelayanan angkutan jarak dekat serta akses jalan tanpa dibatasi.

3. Jaringan jalan berdasarkan kapasitas dasar:

Kapasitas pada setiap tipe dasar jalan memiliki satuan mobil penumpang yang berbeda-beda baik dari lajur yang terbagi maupun lajur tidak terbagi, berikut tabel dari kapasitas dasar jalan menurut Manual Kapasitas Jalan Indonesia Tahun 1997.

Tabel 2.3 Kapasitas Dasar Jalan

Tipe Jalan	Kapasitas Dasar (smp)	Keterangan
Empat lajur terbagi atau jalan satu arah	1650	Per lajur
Empat lajur tidak terbagi	1500	Per lajur
Dua lajur tidak terbagi	2900	Total dua arah

Sumber: (Direktorat Jenderal Bina Marga, 1997)

4. Jaringan jalan berdasarkan jenis kendaraan:

Tabel 2.4 Jenis Kendaraan Dalam Satuan Mobil Penumpang

Jenis Kendaraan	Satuan Mobil Penumpang (smp)
(LV) Kendaraan ringan	1,0
(HV) Kendaraan berat	1,3
(MC) Sepeda Motor	0,4

Sumber: (Direktorat Jenderal Bina Marga, 1997)

- a) Kendaraan ringan (LV) merupakan jenis kendaraan roda empat atau lebih yang tidak memiliki lebih dua sumbu roda dan memiliki berat dan ukuran dalam kategori kendaraan ringan.
- b) Kendaraan berat (HV) merupakan jenis kendaraan lebih dari roda empat yang memiliki lebih dari dua sumbu roda dan memiliki berat dan ukuran dalam kategori kendaraan berat.
- c) Sepeda motor (MC) merupakan jenis kendaraan roda dua yang bergerak menggunakan tenaga mesin serta masuk dalam kategori kendaraan sepeda motor.

5. Jaringan jalan berdasarkan tingkat pelayanan:

Tingkat pelayanan merupakan beban jalan terhadap kendaraan yang melintas sehingga dapat mengetahui seberapa besar beban dari arus kendaraan yang terdapat pada jalan tersebut. Tingkat pelayanan dapat ditunjukkan dengan menghitung derajat kejenuhan yang merupakan jumlah dari arus kendaraan di jalan terhadap kapasitas dari jalan tersebut. Karakteristik tingkat pelayanan berdasarkan rasio V/C yang telah dihasilkan dari hasil derajat kejenuhan sebagai berikut.

Tabel 2.5 Karakteristik Tingkat Pelayanan Berdasarkan Rasio V/C

Tingkat Pelayanan	Karakteristik Lalu Lintas	Rasio (V/C)
A	Kondisi arus lalu lintas bebas dengan kecepatan tinggi dan volume lalu lintas rendah	0,00 – 0,20
B	Arus stabil, tetapi kecepatan operasi mulai dibatasi oleh kondisi lalu lintas	0,21 – 0,44
C	Arus stabil, tetapi kecepatan gerak kendaraan dikendalikan	0,45 – 0,74
D	Arus mendekati stabil, kecepatan masih dapat dikendalikan, V/C masih dapat ditolerir	0,75 – 0,84
E	Arus tidak stabil, kecepatan terkadang terhenti, permintaan sudah mendekati kapasitas	0,85 – 1,00
F	Arus dipaksakan, kecepatan rendah, volume di atas kapasitas, antrian panjang	>1,00

Sumber: (Direktorat Jenderal Bina Marga, 1997)

2.1.4 Bangkitan Tarikan Pergerakan

Tahapan dalam memperkirakan jumlah pergerakan dari penggunaan lahan maupun zona yang tertarik kepada penggunaan lahan atau zona lainnya dilihat dari jumlah pergerakannya (Tamin, 1997). Jumlah pergerakan perjalanan yang terjadi di dalam penggunaan lahan pada satuan waktu secara bersamaan merupakan

bangkitan pergerakan (Hobbs, 1995). Kegiatan penggunaan lahan pada setiap wilayahnya saling bergantung terhadap waktu perjalanan akibat terjadinya kebutuhan manusia dalam melakukan aktivitas baik kegiatan maupun pengangkutan barang yang menjadi penyebab perjalanan. Kegiatan pergerakan umumnya mempunyai asal serta tujuan pergerakannya yang dimana asal adalah aktivitas perilaku dari pergerakannya, akan tetapi tujuan merupakan aktivitas yang pelaku kunjungi dalam melakukan perjalanan atau kegiatan.

Pada kegiatan perjalanan yang digunakan dalam menyatakan pergerakan asal maupun tujuan, rumah sebagai asal atau sumber pergerakan akibat bangkitan dari pergerakan yang bukan rumah dinamakan trip production. Pada kegiatan perjalanan yang memiliki suatu pergerakan dari rumah akan tetapi tempat asal dan tujuan bukan rumah serta pergerakan yang menjadi tarikan oleh pergerakan berbasis bukan rumah (Tamin, 1997). Bangkitan dan tarikan dapat berfungsi sebagai gambaran pergerakan pada masa sekarang juga dapat berfungsi sebagai gambaran pergerakan untuk masa mendatang. Dalam penentuan jumlah keseluruhan dari bangkitan sebuah wilayah atau kawasan merupakan hubungan dengan bangkitan pergerakan. Menurut Levinson, 1976 tentang bangkitan tarikan dapat dipengaruhi akibat aktivitas dalam suatu wilayah maupun kawasan, yaitu:

1. Aktivitas tempat bekerja
2. Aktivitas kawasan perbelanjaan
3. Aktivitas kawasan pendidikan
4. Aktivitas kawasan usaha
5. Aktivitas kawasan hiburan (rekreasi).

Sistem perencanaan transportasi memiliki keterkaitan antara satu dengan lainnya, terdapat empat tahapan (Tamin, 1997), yaitu:

1. Bangkitan dari suatu pergerakan

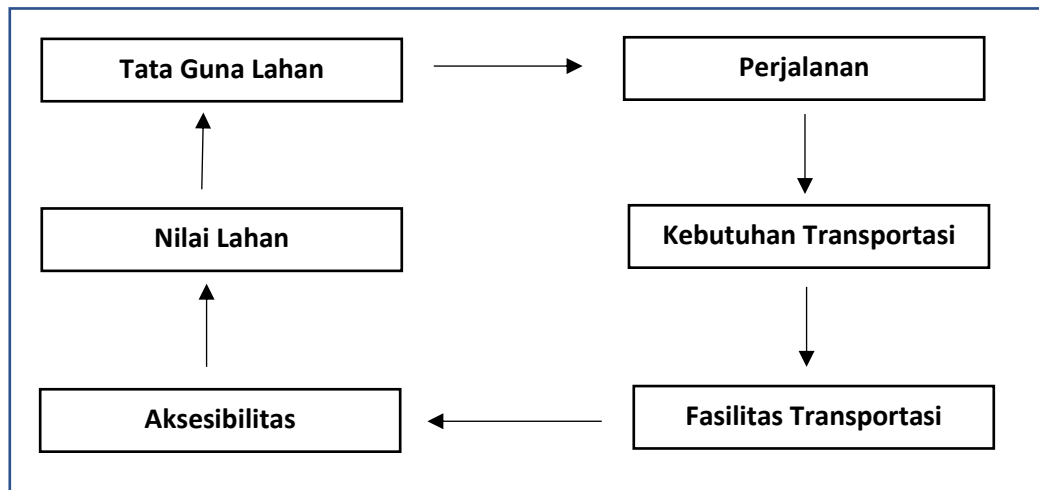
2. Distribusi perjalanan
3. Pemilihan moda transportasi
4. Beban jaringan transportasi

Pada bangkitan tarikan pergerakan dalam pemodelannya dapat mempertimbangkan dari aktivitas manusia serta dipengaruhi bangkitan pergerakan yang sering terjadi pada masyarakat (Tamin, 1997:96-97). Kajian bangkitan pergerakan memiliki faktor-faktor yakni dari pendapatan, pemilik kendaraan, struktur dan ukuran rumah tangga. Akan tetapi pada nilai lahan dan kepadatan daerah dalam permukiman dapat dipakai dalam kajian mengenai informasi kawasan atau zona.

2.1.5 Hubungan Penggunaan Lahan Dengan Transportasi

Menurut Mayer & Miller (1984) tata guna lahan memiliki hubungan erat dengan aktivitas manusia sehingga terbentuk tiga unsur yakni manusia, aktivitas, dan lokasi yang dapat saling berinteraksi satu dengan lainnya (Aristian, 2017). Hubungan tata guna lahan dan transportasi yang sangat erat sering disebut dengan terbentuknya sistem transportasi guna lahan. Agar dapat terpenuhi dengan baik maka penggunaan lahan perlu terbentuk secara ideal diimbangi dengan moda transportasi yang baik, namun faktor lalu lintas yang tertunda dapat mengganggu aktivitas pada tata guna lahan tersebut ditambah dengan sistem transportasi yang tidak melayani sector penggunaan lahan maka manfaat yang dihasilkan tidak ada menurut Sukarto (2006) dalam (Aristian, 2017).

Menurut Khisty & Lall (2005) perubahan aksesibilitas dapat berdampak pada perubahan nilai lahan, dengan tingkatan bangkitan perjalanan yang berubah maka akan berakibat kepada perubahan seluruh siklus. Siklus tata guna lahan dengan transportasi memiliki hubungan yang fundamental sehingga berdampak satu dengan lainnya (Aristian, 2017).



Gambar 2.1 Siklus Tata Guna Lahan Dan Transportasi

Transportasi dengan tata guna lahan memiliki hubungan yang saling menguntungkan dengan terdapat pola serta pergerakan dari arus lalu lintas pada suatu kawasan perkotaan, dengan aksesibilitas yang menjadi dampak terbesar dan jaringan transportasi yang menentukan tingkat aksesibilitas yang ada. Menurut Khisty dan Lall (2005) sehingga dapat diketahui hubungan tata guna lahan dengan transportasi mempunyai variabel utama yakni sumber keuangan, aktivitas, biaya transportasi, permintaan dan penawaran, peluang kerja, struktur bisnis, dan pertumbuhan penduduk didalam (Aristian, 2017).

2.2. Penelitian Terdahulu

No	Nama Penulis dan Judul Penelitian	Rumusan Masalah dan Tujuan	Variable	Metode	Hasil
1	<p>Shifa Fauzia & Anita Ratnasari. (2013). <i>Pengaruh Aktivitas Kawasan Terhadap Sirkulasi Lalu Lintas Di Kawasan Jalan Pandanaran</i></p>	<p>- Sejauh mana pengaruh aktivitas kawasan oleh-oleh khas Kota Semarang terhadap kelancaran sirkulasi lalu lintas di Kawasan Jalan Pandanaran Semarang.</p> <p>- Bertujuan untuk mengetahui apakah aktivitas kawasan oleh-oleh</p>	<p>- Volume lalu lintas</p> <p>- Parkir kendaraan</p> <p>- Aktivitas kawasan</p>	<p>- Analisa deskriptif dengan penekanan pada survey primer</p> <p>- Data yang digunakan adalah data primer (observasi) & sekunder</p>	<p>- Kawasan pertokoan oleh-oleh di Jalan Pandanaran mempengaruhi kelancaran sirkulasi di kawasan tersebut dengan tingginya volume pergerakan, hambatan samping, dan aktivitas parkir yang sebagian berada di tepi jalan</p> <p>- Pada hari libur volume pergerakan semakin terganggu akibat tingginya volume pergerakan kendaraan ditambah permasalahan parkir yang menumpuk di pinggir jalan.</p>

No	Nama Penulis dan Judul Penelitian	Rumusan Masalah dan Tujuan	Variable	Metode	Hasil
		berdampak besar terhadap arus lalu lintas di Jalan Pandanaran Semarang.			
2	Ari Putra R, Semuel Y. R., dan James A. Timboeleng. (2020). <i>Analisis Pengaruh Tata Guna Lahan Terhadap Kinerja Jalan Di Kota Gorontalo</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Bagaimana pengaruh tata guna lahan terhadap kinerja jalan, volume kendaraan, dan hambatan samping pada kawasan - Bertujuan untuk mendapatkan nilai perbandingan 	<ul style="list-style-type: none"> - Volume & kecepatan kendaraan - Hambatan samping - Tingkat pelayanan kawasan 	<ul style="list-style-type: none"> - Analisa kecepatan lalu lintas, hambatan samping, dan volume lalu lintas - Menggunakan data primer dari volume lalu lintas, hambatan samping, dan kecepatan lalu lintas 	<ul style="list-style-type: none"> - Kawasan pendidikan memiliki kecepatan rata-rata 5 sampai 40 km/jam, kawasan barang dan jasa memiliki kecepatan rata-rata 5 sampai 30 km/jam, dan pada kawasan peribadatan memiliki kecepatan rata-rata 10 sampai 32 km/jam - Kawasan pendidikan frekuensi hambatan samping tertinggi adalah 564, kawasan barang dan jasa frekuensi hambatan samping tertinggi adalah 355, dan kawasan

No	Nama Penulis dan Judul Penelitian	Rumusan Masalah dan Tujuan	Variable	Metode	Hasil
		kapasitas jalan dan hambatan samping yang menjadi pengaruh dari tata guna lahan.			peribadatan frekuensi hambatan samping tertinggi adalah 313,8
3	Bagus Tryantoro. (2018). <i>Pengaruh Penggunaan Lahan Terhadap Bangkitan dan Tarikan Pergerakan Di Kota Medan Amplas</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Bagaimana pengaruh penggunaan lahan terhadap bangkitan dan tarikan di Kota Medan Amplas dengan menggunakan metode furness - Bertujuan untuk mengetahui 	<ul style="list-style-type: none"> - Tata guna lahan - Populasi & sample - Bangkitan dan tarikan berdasarkan tujuan 	<ul style="list-style-type: none"> - Analisa penggunaan lahan terhadap bangkitan dan tarikan menggunakan metode furness - Menggunakan data primer yaitu survei kepada masyarakat, survei jenis penggunaan lahan, 	<ul style="list-style-type: none"> - Faktor yang mempengaruhi penggunaan lahan terhadap bangkitan dan tarikan di Kota Medan Amplas adalah masyarakat yang melakukan aktifitas bekerja maka kawasan Medan Amplas di dominasi sebagai kawasan yang dijadikan tempat lapangan pekerjaan

No	Nama Penulis dan Judul Penelitian	Rumusan Masalah dan Tujuan	Variable	Metode	Hasil
		<p>pengaruh penggunaan lahan terhadap bangkitan dan tarikan di Kota Medan Amplas dengan menggunakan metode furness</p>		<p>dan wawancara dengan pihak pejalan. Untuk data sekunder dengan BPS dan literatur terkait.</p>	
4	<p>Natalia Niken E., M. Saleh Soeaidy, dan Heru Ribawanto. (2014). <i>Kajian Dampak Pengembangan Pembangunan kota</i></p>	<p>- Bagaimana dampak perkembangan pembangunan terhadap kemacetan lalu lintas di Kota Malang</p>	<p>- Kendaraan bermotor - Kebijakan daerah</p>	<p>- Menggunakan metode penelitian deskriptif dengan pendekatan kualitatif</p>	<p>- Pendatang banyak berdatangan ke Kota Malang, kemudian masyarakat yang bergerak dengan tujuan yang sama dan waktu yang bersamaan juga membuat kapasitas jalan tidak mencukupi berdampak kepada kemacetan serta polusi udara di Kota Malang</p>

No	Nama Penulis dan Judul Penelitian	Rumusan Masalah dan Tujuan	Variable	Metode	Hasil
	<i>Malang Terhadap Kemacetan Lalu Lintas</i>	- Bertujuan untuk mengetahui dampak kemacetan lalu lintas yang ada			- Kebijakan transportasi Kota Malang merupakan solusi jangka Panjang dengan menerapkan beberapa jalur satu arah di Kota Malang
5	Muhammad Syap`i. (2019). <i>Analisa Volume Lalu Lintas Dan Persentase Penggunaan Lahan Pada Ruas Jalan Kadrie Oening Kota Samarinda</i>	- Bagaimana pengaruh tata guna lahan terhadap kepadatan volume kendaraan pada ruas jalan Kardie Oening kota Samarinda	- Volume lalu lintas - Kegiatan kawasan - Kapasitas jalan	- Menggunakan data primer dengan metode survei secara langsung dengan menerapkan beberapa variabel	- Tingginya aktivitas masyarakat pada beberapa ruas Jalan Kadrie Oening Kota Samarinda dengan jenis aktivitas merupakan sekolah, pabrik, bengkel, dan perkotaan berdampak kepada kinerja jalan yang melebihi kapasitasnya
6	Rio Bernandus P., Samuel Y. R. Rompis, Steve Ch Palenewen. (2016). <i>Analisa</i>	- Bagaimana pengaruh aktivitas penggunaan	- Hambatan Sampling - Kinerja Jalan	- Studi literatur - Survey lapangan di Jalan Sam Ratulangi untuk	- Volume maksimum untuk kinerja ruas jalan pada saat aktivitas penggunaan lahan yang tinggi di ruas kiri jalan adalah 1088,86 smp/jam dan volume maksimum

No	Nama Penulis dan Judul Penelitian	Rumusan Masalah dan Tujuan	Variable	Metode	Hasil
	<p><i>Pengaruh Aktivitas Penggunaan Lahan Terhadap Kapasitas Jalan (Studi Kasus Jl. Sam Ratulangi Manado Segmen Rs. Siloam – Golden Swalayan</i></p>	<p>lahan terhadap kinerja jalan Sam Ratulangi Manado</p> <p>- Bagaimana pengaruh aktivitas penggunaan lahan terhadap kinerja jalan Sam Ratulangi Manado dalam perbandingan antara kapasitas pada saat aktivitas penggunaan lahan rendah dan pada</p>	<p>-Volume lalu lintas</p>	<p>mendapatkan data primer berupa: volume lalulintas, kecepatan kendaraan ringan, dan data geometrik jalan.</p> <p>- Data sekunder</p> <p>Peta lokasi di dapat dari pengambilan gambar melalui google map</p>	<p>di ruas kanan jalan adalah 506,82 smp/jam. Sedangkan volume maksimum untuk kinerja ruas jalan pada saat aktivitas penggunaan lahan yang rendah di ruas kiri jalan adalah 1429,99 smp/jam dan volume maksimum di ruas kanan jalan adalah 851,81 smp/jam.</p> <p>- Perbandingan pengaruh aktivitas penggunaan lahan tinggi dan aktivitas penggunaan lahan rendah pada ruas kanan jalan adalah 0,59 dan pada ruas kiri jalan adalah 0,76. Rata-rata dari ruas kanan dan ruas kiri jalan adalah 0,70. Artinya kapasitas pada ruas jalan Sam Ratulangi hanya dapat bekerja sebesar 70%, dan</p>

No	Nama Penulis dan Judul Penelitian	Rumusan Masalah dan Tujuan	Variable	Metode	Hasil
		saat aktivitas penggunaan lahan tinggi.			turun 30 % pada saat hambatan samping tinggi.
7	Taufik Setyawan, dan Mila Karmilah. (2017). <i>Dampak Guna Lahan Terhadap Tingkat Kemampuan Kinerja Jalan (Studi Kasus Jalan Ahmad Yani Di Kecamatan Kartasura</i>	- Mengetahui dampak penggunaan lahan terhadap tingkat kemampuan jalan	- Hambatan samping - Kinerja Jalan - Aktivitas Lahan	- Mengidentifikasi fenomena yang muncul, selanjutnya proses analisis diolah berdasarkan hasil-hasil temuan yang didapat. Kuantitatif, menjadi langkah dan koridor dalam membaca hasil analisis dengan menggunakan	- Tingginya bangkitan di ruas Jalan A Yani berdampak pengaruh penggunaan lahan terhadap volume lalu lintas pada jam puncak pagi terhadap jam non puncak yaitu mengalami kenaikan sebesar 47,2 % atau sebesar 1825 smp/jam dan mengalami kenaikan sebesar 44,3 % atau sebesar 1663 smp/jam pada saat kondisi jam puncak sore.

No	Nama Penulis dan Judul Penelitian	Rumusan Masalah dan Tujuan	Variable	Metode	Hasil
				parameter yang terukur	
8	Eliser D. P. Purba. (2016). <i>Pengaruh Tata Guna Lahan Pada Kinerja Lalu lintas Jalan Sam Ratulangi Manado</i>	- Bagaimana pengaruh tata guna terhadap peningkatan lalu lintas di Sam Ratulangi Manado	- Karakter arus lalu lintas - Volume lalu lintas - Penggunaan lahan	- Metode populasi dan sampel - Analisis data kualitatif dan kuantitatif	- Jalan Sam Ratulangi yaitu penyeberang jalan didominasi oleh kegiatan komersial seperti perdagangan dan jasa (pusat perbelanjaan). - Aktivitas komersial terhadap kinerja jalan di ruas jalan Sam Ratulangi yaitu berdampak pada kemacetan karena faktor – faktor seperti hambatan samping, tata guna lahan, dan kapasitas jalan. - Faktor eksternal dari wilayah lain yang menyebabkan kemacetan di ruas jalan Sam Ratulangi karena jalan Sam

No	Nama Penulis dan Judul Penelitian	Rumusan Masalah dan Tujuan	Variable	Metode	Hasil
					Ratulangi merupakan jalan kolektor primer yang menghubungkan jalan antar kota sehingga terjadi interaksi antar wilayah dan pusat - pusat kegiatan di setiap wilayah di Kota Manado
9	Fitri Wulandari, Agustiah Wulandari, dan M. Fathanuur S. Putra. (2019). <i>Pengaruh Guna Lahan Dari Retail Modern Transmart Terhadap Kinerja Lalu lintas di Jalan Arteri Supadio Kubu Raya</i>	- Pengaruh guna lahan dari Retail Modern Transmart terhadap kinerja lalu lintas di Jalan Arteri Supadio Kubu Raya	- Identifikasi karakteristik alasan pergerakan pengunjung terhadap pembangunan Transmart Kubu Raya.	- Menggunakan metode kuantitatif, bertujuan mengetahui hasil kuesioner dari alasan pergerakan non-spasial pengunjung dan asal tujuan yang mana akan dikaji dari aspek internal dan	- Berdasarkan karakteristik alasan pergerakan non-spasial, sebagian besar alasan pengunjung mengunjungi Transmart untuk berkunjung dan menghabiskan waktu di Transmart XXI dengan persentase responden tertinggi sebesar 47 %. Selain itu pula ada yang memilih karena ingin menghabiskan waktu di Trans Studio Mini dengan persentase 19%, 21% Carrefour

No	Nama Penulis dan Judul Penelitian	Rumusan Masalah dan Tujuan	Variable	Metode	Hasil
			<p>- Identifikasi bangkitan dari arus lalu lintas yang ada di sekitar Kecamatan Sungai Raya akibat dampak pembangunan Transmart Kubu Raya, variabel sebaran perjalanan (asal – tujuan).</p>	<p>eksternal dari Transmart, serta mengetahui Volume Capacity Ratio dan Level Of Service</p>	<p>Transmart, 8% Restaurant/Cafeteria atau sekedar jalan-jalan bersama keluarga serta kerabat. - Moda transportasi yang digunakan dominan adalah kendaraan pribadi serta rata-rata para pengunjung melakukan perjalanan pada akhir pekan.</p>
10	Sukmarini Herlin,	- Pengaruh perubahan lahan	- Identifikasi tata guna lahan	- Menggunakan metode kuantitatif	- Perubahan penggunaan lahan terbanyak berupa RTH atau lahan kosong menjadi

No	Nama Penulis dan Judul Penelitian	Rumusan Masalah dan Tujuan	Variable	Metode	Hasil
	Sriyanto Juan. (2019). <i>Analisis Kemacetan Lalu Lintas Di Koridor Jalan Raya Bekasi Kecamatan Cakung – Jakarta Timur</i>	terhadap kapasitas ruas jalan akibat penambahan dan perkembangan kawasan	- Identifikasi Koridor jalan di sepanjang kawasan studi - Identifikasi volume lalu lintas	dengan analisa perubahan lahan, tingkat pelayanan, rasio kapasitas jalan, tingkat pelayanan jalan.	kawasan industry dan perdagangan jasa yang mengakibatkan meningkatnya volume lalu lintas - Arus lalu lintas pada kawasan memiliki nilai terbesar 1.09 yaitu kondisi cenderung macet dan berjalan sangat lambat dan nilai terkecil 0.71 yaitu pelayan baik dan perjalanan memiliki hambatan yang sedikit

Table 2.1 Table Penelitian Terdahulu