

BAB II

LANDASAN TEORI

Pada bab ini akan di paparkan teori-teori yang berkaitan dengan penelitian yang dilakukan. Teori-teori tersebut digunakan sebagai tinjauan dasar dalam melakukan penelitian.

2.1 Sistem Transportasi Makro

Sistem merupakan gabungan beberapa komponen atau objek yang saling berkaitan. Pada dasarnya dalam setiap organisasi sistem, perubahan pada suatu komponen dapat menyebabkan perubahan pada komponen lainnya (Ofyar Z. Tamin, 2000). Menurut Dr. Andriansyah, M.Si (2015) Transportasi adalah pemindahan manusia atau barang dengan menggunakan wahana yang digerakkan oleh manusia atau mesin. Transportasi digunakan untuk memudahkan manusia untuk melakukan aktivitas sehari-hari. Menurut Salim (2000) transportasi adalah kegiatan pemindahan barang (muatan) dan penumpang dari suatu tempat ke tempat lain. Dalam transportasi ada dua unsur yang terpenting yaitu pemindahan/pergerakan (movement) dan secara fisik mengubah tempat dari barang (comoditi) dan penumpang ke tempat lain. Menurut Nasution (2008) terdapat unsur-unsur pengangkutan/transportasi meliputi atas:

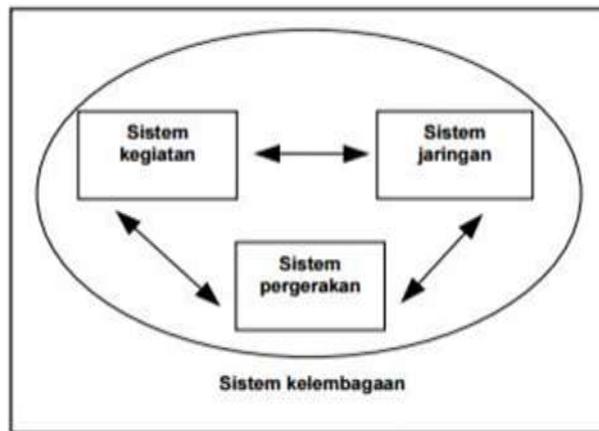
1. Ada muatan yang diangkut
2. Tersedia kendaraan sebagai alat angkutannya
3. Jalanan/jalur yang dapat dilalui
4. Ada terminal asal dan terminal tujuan
5. Tersedianya sumber daya manusia dan organisasi atau manajemen yang menggerakkan kegiatan transportasi tersebut.

Menurut Kadir (2006) pada jurnal perencanaan dan pengembangan wilayah wahana hijau, peran dan pentingnya transportasi dalam pembangunan ekonomi yang

utama adalah tersedianya barang, stabilisasi dan penyamaan harga, penurunan harga, meningkatnya nilai tanah, terjadinya spesialisasi antar wilayah, berkembangnya usaha skala kecil, terjadinya urbanisasi dan konsentrasi penduduk. Tujuan transportasi dalam mendukung perkembangan ekonomi nasional antara lain :

1. Meningkatkan pendapatan nasional disertai dengan distribusi yang merata antara penduduk.
2. Meningkatkan jenis dan jumlah barang jadi dan jasa yang dapat dihasilkan pada konsumen, industri, dan pemerintah.
3. Mengembangkan industri nasional yang dapat menghasilkan devisa serta mensuplai pasaran dalam negeri.
4. Menciptakan dan memelihara tingkatan kesempatan kerja bagi masyarakat.

Sistem transportasi secara menyeluruh (makro) dapat dipecahkan menjadi beberapa sistem yang lebih kecil (mikro) yang masing-masing saling terkait dan saling mempengaruhi seperti terlihat pada gambar



Sumber: Tamin (1992b, 1993a, 1994b, 1995hjk)

Gambar 2.1
Diagram Sistem Transportasi Makro

Sistem transportasi mikro tersebut terdiri dari:

- a. sistem kegiatan/aktivitas
- b. sistem jaringan prasarana transportasi

- c. sistem pergerakan lalulintas
- d. sistem kelembagaan

Sistem transportasi mikro ini terdiri dari: sistem kegiatan/aktivitas, sistem jaringan prasarana transportasi, sistem pergerakan lalu lintas, dan sistem kelembagaan. Pada dasarnya, timbulnya suatu pergerakan pada lalu lintas karena adanya proses pemenuhan akan suatu kebutuhan. Setiap sistem kegiatan/aktivitas yang merupakan sistem makro pertama (mempunyai jenis kegiatan tertentu yang akan membangkitkan suatu pergerakan dan akan menarik pergerakan dalam proses pemenuhan kebutuhan.

Kegiatan yang timbul dalam sistem ini membutuhkan pergerakan sebagai alat pemenuhan kebutuhan yang perlu dilakukan setiap hari yang tidak dapat dipenuhi oleh tata guna lahan tersebut. Besarnya pergerakan sangat berkaitan erat dengan jenis dan intensitas kegiatan yang dilakukan. Pergerakan yang berupa pergerakan manusia dan/atau barang tersebut jelas membutuhkan moda transportasi (sarana) dan media (prasarana) tempat moda transportasi tersebut bergerak. Prasarana transportasi yang diperlukan merupakan sistem jaringan yang meliputi sistem jaringan jalan raya, terminal bus, kereta api, bandara, dan pelabuhan laut. Pergerakan manusia maupun barang terjadi karena adanya interaksi antara sistem jaringan prasarana transportasi dengan sistem kegiatan/aktivitas.

Permasalahan kemacetan yang sering terjadi di kota-kota besar di Indonesia biasanya terjadi karena kebutuhan akan suatu transportasi jauh lebih besar daripada prasarana transportasi yang ada, selain itu juga karena prasarana tersebut tidak dapat berfungsi sebagaimana mestinya. Sistem pergerakan yang aman, cepat, nyaman, dan sesuai dengan lingkungannya dapat tercipta jika pergerakan tersebut diatur oleh sistem rekayasa dan manajemen lalu lintas yang baik. 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 aksesibilitas dan mobilitas. Ketiga sistem mikro ini saling berinteraksi dalam sistem transportasi makro.

2.2 Transportasi

Menurut Miro (2005) transportasi dapat diartikan usaha memindahkan, mengerakkan, mengangkut, atau mengalihkan suatu objek dari suatu tempat ke tempat lain, di mana di tempat lain ini objek tersebut lebih bermanfaat atau dapat berguna untuk tujuan-tujuan tertentu. Sedangkan menurut Nasution (2008) adalah sebagai pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan. Jadi pengertian transportasi berarti sebuah proses, yakni proses pemindahan, proses pergerakan, proses mengangkut, dan mengalihkan di mana proses ini tidak bisa dilepaskan dari keperluan akan alat pendukung untuk menjamin lancarnya proses perpindahan sesuai dengan waktu yang diinginkan. Transportasi merupakan salah satu fasilitas bagi suatu daerah untuk maju dan berkembang serta transportasi dapat meningkatkan aksesibilitas atau hubungan suatu daerah karena aksesibilitas sering dikaitkan dengan daerah. Untuk membangun suatu pedesaan keberadaan prasarana dan sarana transportasi tidak dapat terpisahkan dalam suatu program pembangunan. Kelangsungan proses produksi yang efisien, investasi dan perkembangan teknologi serta terciptanya pasar dan nilai selalu didukung oleh system transportasi yang baik. Transportasi faktor yang sangat penting dan strategis untuk dikembangkan, diantaranya adalah untuk melayani angkutan barang dan manusia dari satu daerah ke daerah lainnya dan menunjang pengembangan kegiatan-kegiatan sektor lain untuk meningkatkan pembangunan nasional di Indonesia (Dr. Andriansyah, M.Si 2015).

Transportasi bermanfaat bagi masyarakat, dalam arti hasil produksi dan bahan-bahan baku suatu daerah dapat dipasarkan kepada perusahaan industri (Salim, 2000). Selain itu transportasi melaksanakan penyebaran penduduk dan pemerataan pembangunan. Penyebaran penduduk ke seluruh pelosok tanah air di Indonesia menggunakan berbagai jenis moda transportasi.

Sementara menurut Daljoeni (2003) tentang peran transportasi dalam menghubungkan bahan baku ke konsumen : 'Pengangkutan berperan penting untuk saling menghubungkan daerah sumber bahan baku, daerah produksi, daerah pemasaran dan daerah pemukiman sebagai tempat tinggal konsumen'. Sumber daya yang merata dan saling melengkapi memerlukan adanya transportasi yang baik

sebagai alat angkut dan penggerak kehidupan manusia.. Menurut Nasution (2008) peranan pengangkutan mencakup bidang yang luas di dalam kehidupan manusia yang meliputi atas berbagai aspek, seperti aspek sosial dan budaya, aspek politis dan pertahanan, aspek hukum, aspek teknik, dan aspek ekonomi. Kegiatan suatu transportasi tidak terlepas dari biaya pengangkutan, yang dalam pengangkutan barang dan manusia atau penumpang sering disebut ongkos. Kegiatan transportasi merupakan kegiatan yang bergerak dibidang jasa dengan menggunakan supir dan peralatan lainnya serta bahan bakar minyak sebagai bahan bakar untuk menggerakkan alat transportasi. Untuk menghemat biaya transportasi, khususnya transportasi darat dapat dilakukan dengan memperhatikan kondisi jalan dan ketersediaan berbagai jenis dan jumlah angkutan umum yang disesuaikan dengan jarak tempuh sehingga dapat mempermudah penduduk dalam melakukan segala aktivitas (Dr. Andriansyah, M.Si 2015). Dalam melakukan peran sebagai suatu alat yang berfungsi untuk memindahkan manusia atau barang ke suatu tujuan tertentu transportasi didukung oleh 2 bagian yaitu sarana transportasi dan prasarana transportasi.

2.2.1 Sarana Transportasi

Sarana adalah barang atau benda bergerak yang dapat dipakai sebagai alat dalam pelaksanaan tugas dan fungsi unit kerja (Dr. Andriansyah, M.Si 2015). Fungsi sarana transportasi adalah untuk mengangkut penumpang dan barang dari suatu tempat ke tempat lain, kebutuhan akan angkutan tergantung fungsi bagi kegunaan seseorang (personal place utility), maka bermunculan bermacam-macam. Menurut Miro (2008) masyarakat pelaku perjalanan (konsumen jasa transportasi) dapat dikelompokkan ke dalam dua kelompok yaitu :

1. Golongan Paksawan (Captive) merupakan jumlah terbesar di Negara berkembang, yaitu golongan masyarakat yang terpaksa menggunakan angkutan umum karena ketiadaan mobil pribadi. Mereka secara ekonomi adalah golongan masyarakat lapisan menengah ke bawah (miskin atau ekonomi lemah).
2. Golongan Pilihwan (Choice), merupakan jumlah terbanyak di Negara-negara maju, yaitu golongan masyarakat yang mempunyai kemudahan (akses) ke

kendaraan pribadi dan dapat memilih untuk menggunakan angkutan umum atau angkutan pribadi. Mereka secara ekonomi adalah golongan masyarakat lapisan menengah ke atas (kaya atau ekonomi kuat)

Menurut Miro 2008 secara umum, ada dua kelompok besar moda transportasi yaitu :

1. Kendaraan Pribadi (Private Transportation), yaitu : Moda transportasi yang dikhususkan buat pribadi seseorang dan seseorang itu bebas memakainya ke mana saja, di mana saja dan kapan saja dia mau, bahkan mungkin juga dia tidak memakainya sama sekali.
2. Kendaraan Umum (Public Transportation), yaitu : Moda transportasi yang diperuntukkan buat bersama (orang banyak), kepentingan bersama, menerima pelayanan bersama, mempunyai arah dan titik tujuan yang sama, serta terikat dengan peraturan trayek yang sudah ditentukan dan jadwal yang sudah ditetapkan dan para pelaku perjalanan harus wajib menyesuaikan diri dengan ketentuan-ketentuan tersebut apabila angkutan umum ini sudah mereka pilih.

Salah satu contoh sarana transportasi darat yaitu angkutan jalan. Angkutan jalan adalah kendaraan yang diperbolehkan untuk menggunakan jalan. Angkutan jalan ini di antaranya adalah :

1. Truk adalah kendaraan bermotor yang beroda empat atau lebih yang mengangkut barang dengan kapasitas lebih dari satu ton.
2. Pickup adalah kendaraan bermotor yang beroda empat yang mengangkut barang dengan kapasitas muatan kurang dari satu ton.
3. Bus merupakan setiap kendaraan bermotor yang dilengkapi lebih dari delapan tempat duduk tidak termasuk pengemudi, baik dengan maupun tanpa bagasi.
4. Mobil penumpang adalah setiap kendaraan bermotor yang dilengkapi sebanyak-banyaknya delapan tempat duduk tidak termasuk tempat duduk pengemudi, baik dengan atau tanpa bagasi.
5. Becak merupakan kendaraan bermotor beroda tiga dengan tempat duduk penumpang di samping pengemudi.
6. Ojek adalah kendaraan bermotor beroda dua.

Dalam kehidupan sehari-hari manusia selalu melakukan berbagai aktivitas guna memenuhi kebutuhan dan keinginan hidupnya secara maksimal. Salah satu rangkaian aktivitas itu berupa kegiatan menggunakan moda transportasi sebagai salah satu kebutuhan yang cukup penting untuk menunjang kelancaran dalam bertansaksi ekonomi.

Menurut Setijowarno dan Frazila (2001), pergerakan orang dan barang dari suatu tempat ke tempat lainnya mengikuti 3 (tiga) kondisi yaitu :

1. Pelengkap, relatif menarik antara dua atau lebih tujuan.
2. Keinginan untuk mengatasi jarak, dimana sebagai perpindahan yang diukur dalam kerangka waktu dan uang yang dibutuhkan untuk mengatasi jarak dan teknologi terbaik untuk mencapainya.
3. Kesempatan intervensi berkompetisi di antara beberapa lokasi untuk memenuhi kebutuhan dan penyediaan. Untuk mencapai pergerakan yang cepat, aman, nyaman dan sesuai dengan kebutuhan akan kapasitas angkut maka diperlukan suatu fasilitas atau prasarana yang mendukung pergerakan tersebut. Penyediaan fasilitas untuk mendukung dari pergerakan tersebut menyesuaikan dengan jenis moda yang digunakan.

Pemilihan moda transportasi tergantung dan ditentukan dari beberapa faktor yang ada antara lain:

1. Segi pelayanan
2. Keandalan
3. Keandalan dalam bergerak
4. Keperluan
5. Keselamatan dalam perjalanan
6. Fleksibilitas
7. Biaya
8. Tingkat Polusi
9. Jarak Tempuh
10. Penggunaan bahan bakar
11. Kecepatan gerak

2.2.2 Prasarana Transportasi

Prasarana adalah barang atau benda tidak bergerak yang dapat menunjang atau mendukung pelaksanaan tugas dan fungsi unit kerja. Jalan dan jembatan adalah prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas (Dr. Andriansyah, M.Si 2015). Ciri utama sistem prasarana transportasi adalah melayani pengguna bukan berupa barang atau komoditas. Oleh karena itu, prasarana tersebut tidak mungkin disimpan dan digunakan hanya pada saat diperlukan. Sistem prasarana transportasi harus selalu dapat digunakan di mana pun dan kapan pun (Ofyar Z. Tamin, 2000). Pada dasarnya, sistem prasarana transportasi mempunyai dua peran utama, yaitu:

- ❖ sebagai alat bantu untuk mengarahkan pembangunan di daerah perkotaan
- ❖ sebagai prasarana bagi pergerakan manusia dan/atau barang yang timbul akibat adanya kegiatan di daerah perkotaan tersebut

Jalan merupakan prasarana yang sangat penting sebagai penunjang transportasi, dimana jalan merupakan wahana tempat terjadinya gerakan transportasi sehingga terjalin hubungan antara satu daerah dengan daerah lain, hal ini dikatakan oleh Morlok (1998) yang menyatakan bahwa pengertian jalan adalah salah satu ruang dimana gerakan transportasi dapat terjadi.

A. Jalan

Berdasarkan Undang-Undang no 38 tahun 2004 tentang jalan, jalan adalah prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan/atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan kereta api, jalan lori, dan jalan kabel. Menurut Lemhmnas (1997), tersedianya prasarana jalan yang semakin baik dan luas akan memperlancar arus pengangkutan manusia dan barang serta memberikan manfaat yang sangat besar bagi kesejahteraan penduduk. Maka dengan demikian prasarana jalan yang baik dan lancar akan menunjang kelancaran arus pengangkutan manusia, barang dan jasa serta melancarkan hubungan antar kota dengan desa dan

sebaliknya, dalam beraktivitas untuk memenuhi kebutuhan hidup masyarakat yang nantinya akan lebih mensejahterakan kehidupan penduduk. Menurut undang-undang tersebut, sesuai peruntukkannya jalan dikelompokkan menjadi dua yaitu jalan umum dan jalan khusus.

a. Pengelompokkan Jalan

Sesuai peruntukkannya jalan dikelompokkan menjadi dua macam yaitu jalan umum dan jalan khusus. Menurut undang-undang no 38 tahun 2004 tentang jalan pasal 8, berdasarkan fungsinya jalan dikelompokkan menjadi sebagai berikut:

1. Jalan arteri merupakan jalan umum yang berfungsi melayani angkutan utama dengan ciri perjalanan jarak jauh, kecepatan rata-rata tinggi, dan jumlah jalan masuk dibatasi secara berdaya guna.
2. Jalan kolektor merupakan jalan umum yang berfungsi melayani angkutan pengumpul atau pembagi dengan ciri perjalanan jarak sedang, kecepatan rata-rata sedang, dan jumlah jalan masuk dibatasi.
3. Jalan lokal merupakan jalan umum yang berfungsi melayani angkutan setempat dengan ciri perjalanan jarak dekat, kecepatan rata-rata rendah, dan jumlah jalan masuk tidak dibatasi.
4. Jalan lingkungan merupakan jalan umum yang berfungsi melayani angkutan lingkungan dengan ciri perjalanan jarak dekat, dan kecepatan rata-rata rendah.

Sementara itu berdasarkan pasal 9 undang-undang no 38 tahun 2008 tentang jalan, menurut statusnya jalan dibagi menjadi sebagai berikut :

1. Jalan nasional merupakan jalan arteri dan jalan kolektor dalam sistem jaringan jalan primer yang menghubungkan antaribukota provinsi, dan jalan strategis nasional, serta jalan tol.
2. Jalan provinsi merupakan jalan kolektor dalam sistem jaringan jalan primer yang menghubungkan ibukota provinsi dengan ibukota kabupaten/ kota, atau antaribukota kabupaten/kota, dan jalan strategis provinsi.
3. Jalan kabupaten merupakan jalan lokal dalam sistem jaringan jalan primer yang tidak termasuk pada ayat (2) dan ayat (3), yang menghubungkan ibukota kabupaten dengan ibukota kecamatan, antaribukota kecamatan, ibukota

kabupaten dengan pusat kegiatan lokal, antarpusat kegiatan lokal, serta jalan umum dalam sistem jaringan jalan sekunder dalam wilayah kabupaten, dan jalan strategis kabupaten.

4. Jalan kota adalah jalan umum dalam sistem jaringan jalan sekunder yang menghubungkan antarpusat pelayanan dalam kota, menghubungkan pusat pelayanan dengan persil, menghubungkan antarpersil, serta menghubungkan antarpusat permukiman yang berada di dalam kota.
5. Jalan desa merupakan jalan umum yang menghubungkan kawasan dan/atau antarpermukiman di dalam desa, serta jalan lingkungan.

b. Sistem Jaringan Jalan

Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2008 Tentang Jalan, Sistem jaringan jalan merupakan satu kesatuan jaringan jalan yang terdiri dari sistem jaringan jalan primer dan sistem jaringan jalan sekunder yang terjalin dalam hubungan hierarki.

1. Sistem jaringan jalan primer disusun berdasarkan rencana tata ruang dan pelayanan distribusi barang dan jasa untuk pengembangan semua wilayah di tingkat nasional, dengan menghubungkan semua simpul jasa distribusi yang berwujud pusat-pusat kegiatan sebagai berikut:
 - a. menghubungkan secara menerus pusat kegiatan nasional, pusat kegiatan wilayah, pusat kegiatan lokal sampai ke pusat kegiatan lingkungan; dan
 - b. menghubungkan antarpusat kegiatan nasional
2. Sistem jaringan jalan sekunder disusun berdasarkan rencana tata ruang wilayah kabupaten/kota dan pelayanan distribusi barang dan jasa untuk masyarakat di dalam kawasan perkotaan yang menghubungkan secara menerus kawasan yang mempunyai fungsi primer, fungsi sekunder kesatu, fungsi sekunder kedua, fungsi sekunder ketiga, dan seterusnya sampai ke persil.

B. Jalan Tol

Berdasarkan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 15 Tahun 2005 Tentang Jalan Tol, Jalan Tol adalah jalan umum yang merupakan bagian sistem

jaringan jalan dan sebagai jalan nasional yang penggunaannya diwajibkan membayar tol. Penyelenggaraan jalan tol dimaksudkan untuk mewujudkan pemerataan pembangunan dan hasil-hasilnya serta keseimbangan dalam pengembangan wilayah dengan memperhatikan keadilan, yang dapat dicapai dengan membina jaringan jalan yang dananya berasal dari pengguna jalan. Jalan tol merupakan lintas alternatif dari ruas jalan umum yang ada. Jalan tol dapat menjadi lintas alternatif apabila pada kawasan yang bersangkutan belum ada jalan umum dan diperlukan untuk mengembangkan suatu kawasan tertentu. Jalan tol dan fasilitasnya merupakan prasarana transportasi darat yang merupakan jalan bebas hambatan (*uninterrupted*) bagi lalu lintas kendaraan dan dikenakan bayaran (*charge*) langsung bagi pengguna sesuai dengan tarif yang ditentukan (Dr. Andriansyah, M.Si 2015). Pengembangan jalan tol bermanfaat sebagai pemicu pengembangan wilayah sekitar karena pengaruh *accessibility* yang semakin tinggi dan penghematan biaya perjalanan (*general cost*) bagi pelaku pergerakan. Ada tiga pihak terkait yang berkepentingan dalam pengembangan jalan tol, antara lain:

1. Pihak pengguna
2. Pihak pengusaha/investor
3. Pihak pemerintah sebagai regulator yang membawa kepentingan masyarakat umum untuk tujuan pengembangan wilayah.

2.3 Perubahan Guna Lahan

Menurut Sitorus (2004) lahan adalah bagian dari bentang alam (*landscape*) yang mencakup pengertian lingkungan fisik termasuk iklim, topografi atau relief, hidrologi termasuk keadaan vegetasi alami yang semuanya secara potensial akan berpengaruh terhadap penggunaan lahan. Menurut Hardjowigeno dan Widiatmaka (2001) lahan sebagai suatu wilayah di permukaan bumi, mencakup semua komponen biosfer, termasuk atmosfer serta segala akibat yang ditimbulkan oleh manusia di masa lalu dan sekarang. Lillesand dan Kiefer (1997) mendefinisikan penggunaan lahan berhubungan dengan kegiatan manusia pada suatu bidang lahan. Penggunaan lahan dapat dikelompokkan dalam dua golongan besar yaitu penggunaan lahan pertanian

dan penggunaan lahan non-pertanian. Menurut Arsyad (1989) penggunaan lahan pertanian dibedakan atas tegalan, sawah, kebun, padang rumput, hutan produksi, hutan lindung dan sebagainya, sedangkan penggunaan lahan nonpertanian dibedakan dalam penggunaan kota atau desa (pemukiman), industri, rekreasi, pertambangan dan sebagainya.

Perubahan penggunaan lahan adalah bertambahnya suatu penggunaan lahan dari satu sisi penggunaan ke penggunaan yang lainnya diikuti dengan berkurangnya tipe penggunaan lahan yang lain dari suatu waktu ke waktu berikutnya, atau berubahnya fungsi suatu lahan pada kurun waktu yang berbeda. (Wahyunto et al., 2001). Alih fungsi lahan pertanian merupakan lahan pertanian yang beralih fungsi dari sektor pertanian ke sektor non pertanian. Dengan kata lain lahan tersebut yang tadinya digunakan untuk kegiatan pertanian beralih fungsi digunakan menjadi kegiatan pembangunan seperti pembangunan pabrik, gedung, perumahan, maupun infrastruktur lainnya (Mustopa, 2011).

Perubahan penggunaan lahan pada dasarnya adalah peralihan fungsi lahan yang tadinya untuk peruntukan tertentu berubah menjadi peruntukan tertentu pula (yang lain). Dengan perubahan penggunaan lahan tersebut daerah tersebut mengalami perkembangan, terutama adalah perkembangan jumlah sarana dan prasarana fisik baik berupa perekonomian, jalan maupun prasarana yang lain. Dalam perkembangannya perubahan lahan tersebut akan terdistribusi pada tempat-tempat tertentu yang mempunyai potensi yang baik. Selain distribusi perubahan penggunaan lahan akan mempunyai pola-pola perubahan penggunaan lahan menurut Bintarto (1977) pada distribusi perubahan penggunaan lahan pada dasarnya dikelompokkan menjadi:

- Pola memanjang mengikuti jalan
- Pola memanjang mengikuti sungai
- Pola radial
- Pola tersebar
- Pola memanjang mengikuti garis pantai

- Pola memanjang mengikuti garis pantai dan rel kereta api

T. B Wadji Kamal 1987, yang dikutip oleh Harahap 2010 menjelaskan pengertian perubahan penggunaan lahan yaitu: Perubahan penggunaan lahan yang dimaksud adalah perubahan penggunaan lahan dari fungsi tertentu, misalnya dari sawah berubah menjadi pemukiman atau tempat usaha, dari sawah kering berubah menjadi sawah irigasi atau yang lainnya. Faktor utama yang mendorong perubahan penggunaan lahan adalah jumlah penduduk yang semakin meningkat sehingga mendorong mereka untuk merubah lahan. Tingginya angka kelahiran dan perpindahan penduduk memberikan pengaruh yang besar pada perubahan penggunaan lahan. Perubahan lahan juga bisa disebabkan adanya kebijaksanaan pemerintah dalam melaksanakan pembangunan di suatu wilayah. Selain itu, pembangunan fasilitas sosial dan ekonomi seperti pembangunan pabrik juga membutuhkan lahan yang besar walaupun tidak diiringi dengan adanya pertumbuhan penduduk disuatu wilayah. Faktor-faktor yang mempengaruhi distribusi perubahan penggunaan lahan tersebut pada dasarnya adalah topografi dan potensi yang ada di masing-masing daerah dan migrasi penduduk.

2.4 Aktivitas/Kegiatan

Dalam kehidupan sehari-hari manusia selalu melakukan berbagai aktivitas, baik fisik maupun psikhis guna memenuhi kebutuhan dan keinginan hidupnya secara maksimal, yang kita ketahui berupa produksi, distribusi dan konsumsi yang merupakan kegiatan inti makhluk sosial. Salah satu rangkaian aktivitas itu berupa kegiatan menggunakan moda transportasi sebagai salah satu kebutuhan yang cukup penting untuk menunjang kelancaran dalam bertansaksi ekonomi (Dr. Andriansyah, M.Si 2015). Jika dilihat dari segi sosial dan budaya, transportasi berguna sebagai sarana untuk berhubungan dan saling mengunjungi sesama makhluk sosial yang saling membutuhkan.

Aktivitas/kegiatan dengan transportasi sangat erat kaitannya karena manusia pada dasarnya membutuhkan moda transportasi dalam melakukan aktivitasnya sehari-hari untuk memindahkan barang maupun manusia sendiri ke tempat tujuan yang

diinginkan. Besarnya permintaan transportasi berkaitan dengan aktivitas sosial ekonomi masyarakat, yakni sistem kegiatan yang biasanya dapat diukur melalui intensitas guna lahan. Hubungan yang terdapat pada sistem transportasi dan sistem tata guna lahan menurut Setijowarno dan Frazila (2001) yaitu:

- a. Perubahan/peningkatan guna lahan akan membangkitkan perjalanan.
- b. Meningkatnya bangkitan akan menaikkan tingkat permintaan pergerakan yang akhirnya memerlukan penyediaan prasarana transportasi.
- c. Pengadaan prasarana akan meningkatkan daya hubung parsial.
- d. Naiknya daya hubung akan meningkatkan harga/nilai lahan.
- e. Penentuan pemilihan lokasi yang akhirnya menghasilkan perubahan dalam sistem guna lahan.

Masyarakat sebagai faktor utama dalam melakukan kegiatan perjalanan selalu ingin agar permintaannya terpenuhi. Menurut White (1976), permintaan yang ada dari masyarakat akan pemenuhan kebutuhan transportasi dipengaruhi oleh :

- a. Pendapatan masing-masing orang.
- b. Kesehatan.
- c. Tujuan dari perjalanan.
- d. Jenis perjalanan.
- e. Banyaknya penumpang (group/individual).
- f. Perjalanan yang mendesak.

Seperti yang sudah dijelaskan sebelumnya, transportasi merupakan proses perpindahan barang, manusia, maupun jasa. Dalam proses perpindahan tersebut terdapat suatu proses di mana seseorang akan melakukan aktivitas ekonomi. Salah satu contoh yang paling sederhana adalah ketika seorang mahasiswa berangkat menuju kampus menggunakan sarana transportasi umum berupa bus. Ketika mahasiswa menumpang bus tersebut telah terjadi aktivitas ekonomi pada saat mahasiswa membayar ongkos kepada kernet (Dr. Andriansyah, M.Si 2015).