

BAB II

KAJIAN LITERATUR GUNA LAHAN DAN KEBISINGAN

2.1 Guna Lahan

Pada sub bab ini akan membahas mengenai teori guna lahan, di mulai dari definisi atau pengertian guna lahan, keragaman guna lahan, guna lahan berdasarkan peraturan pemerintah hingga aktivitas yang ada di dalam suatu guna lahan. Teori guna lahan ini merupakan salah satu bagian penting dalam menunjang kedalaman penelitian ini.

2.1.1 Pengertian Guna Lahan

Definisi lahan menurut Sitorus (2004) merupakan 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. Menurut Arsyad (1989) penggunaan lahan nonpertanian dibedakan dalam penggunaan kota atau desa (pemukiman), industri, rekreasi, pertambangan dan sebagainya.

Keragaman guna lahan adalah penggunaan campuran dari berbagai tata guna lahan atau fungsi dalam suatu kawasan (Procos, 1976). Pengembangan lahan yang beragam bertujuan untuk mengelompokkan berbagai penggunaan lahan yang berdekatan di beberapa lokasi tertentu, guna untuk meminimalisir jarak tempuh dan waktu jangkauan dengan cara berjalan kaki, bersepeda dan pengoptimalan penggunaan transportasi umum. Perencanaan penggunaan lahan yang beragam biasanya diterapkan pada kota - kota besar yang ramai penduduk, pada bangunan yang berada di pinggir jalan utama, dekat dengan ruang publik dan pada beberapa

pusat kawasan komersial. Menempatkan pertokoan, perkantoran, permukiman, *public services*, serta tempat rekreasi yang dapat dijangkau dengan berjalan kaki ke masing masing tempat tersebut dengan mempertimbangkan (*Oregon Explorer Natural Resources Digital Library, 1999*):

- Dapat bergerak dengan mudah, khususnya lansia dan anak anak
- Keamanan dan kenyamanan pada waktu padat/ *peak hour*
- Pengurangan dalam penggunaan kendaraan bermotor, khususnya pada perjalanan dalam jarak dekat

2.1.2 *Mixed Land Use*

Mixed land use memiliki keunggulan yaitu pada sinergi antar peruntukan lahan terbangun yang ada di dalamnya, dimana dalam pengembangan *mixed land use* terdapat minimal dua atau lebih jenis peruntukan yang saling berhubungan dalam suatu kawasan yang saling terhubung. Menurut pakar tata kota Danisworo, ada enam keuntungan yang didapat dari *mixed land use*:

1. Mendorong tumbuhnya kegiatan yang beragam secara terpadu dalam suatu wadah secara memadai.
2. Menghasilkan sistem sarana dan prasarana yang lebih efisien dan ekonomis.
3. Memperbaiki sistem sirkulasi
4. Mendorong pengembangan sistem persil yang tidak kaku dan lebih fleksibel.
5. Mendorong keterpaduan yang jelas antar berbagai sistem moda transportasi.
6. Memberikan kerangka yang luas bagi inovasi perancangan bangunan dan lingkungan

Mixed land use merujuk kepada multi-fungsi lahan terbangun yang mampu mengakomodasi beberapa fungsi sekaligus, seperti hunian, pusat belanja, perkantoran, pendidikan, rekreasi, dan sebagainya saling terhubung didalam suatu

kawasan. Menurut *Oregon Explorer Natural Resources Digital Library mixed land use* memiliki beberapa kelebihan diantara lain:

1. Dapat menciptakan hunian (vertikal) dengan jenis dan tingkat kepadatan yang lebih besar.
2. Bangunan yang lebih kompak dan hemat lahan.
3. Menciptakan lingkungan yang lebih berkarakter.
4. Lingkungan yang ramah pejalan kaki dan pesepeda.

Penerapan *mixed land use* memiliki beberapa variabel yang membantu dalam terciptanya penerapan konsep tersebut.

Jenis bangunan yang berada di kawasan guna lahan yang beragam menurut *Oregon Explorer Natural Resources Digital Library* terdiri dari jenis bangunan hunian yang merupakan sebuah tuntutan dasar dari masyarakat yang selalu ada dan harus terpenuhi. Hunian adalah tempat tinggal atau kediaman (yang dihuni). Jenis bangunan kantor merupakan sebuah bangunan gedung yang digunakan untuk tujuan-tujuan usaha profesional, pengurusan administrasi, atau usaha komersil di luar bangunan perdagangan, bangunan penyimpanan, bangunan laboratorium/ industri/ pabrik, dan bangunan umum. kantor menjadi sebuah pemenuhan kebutuhan akan sebuah tempat bekerja. Jenis bangunan retail biasa kita kenal dengan fungsi perdagangan. Bangunan perdagangan adalah bangunan toko atau bangunan lain yang dipergunakan untuk tempat penjualan barang-barang secara eceran.

Berdasarkan teori-teori di atas dapat disimpulkan bahwa kawasan yang terdiri dari guna lahan yang beragam umumnya memiliki tiga fungsi yakni hunian, perkantoran dan area komersil. Kawasan Jalan Cikutra Kota Bandung memiliki ketiga fungsi tersebut. Perdagangan dan jasa (area komersil) menjadi bangunan dominan pada kawasan ini.

2.1.3 Guna Lahan Berdasarkan Peraturan Pemerintah

a. Peraturan Daerah Kota Bandung Nomor 10 Tahun 2015 tentang Rencana Detail Tata Ruang dan Peraturan Zonasi Kota Bandung Tahun 2015 – 2035

Koridor Jalan Cikutra termasuk ke dalam Blok Sukapada, Kecamatan Cibeunying Kidul. Pada Peraturan Daerah Kota Bandung Nomor 10 Tahun 2015 tentang Rencana Detail Tata Ruang dan Peraturan Zonasi Kota Bandung Tahun 2015 – 2035, guna lahan pada Koridor Jalan Cikutra dapat dilihat pada pembagian zona dan sub zona berikut ini :

- Sub zona RTH Taman Lingkungan seluas kurang lebih 44,33 Ha.
- Zona perumahan kepadatan sedang seluas kurang lebih 638,78 Ha.
- Zona perumahan kepadatan rendah seluas kurang lebih 302,81 hektar
- Subzona perdagangan dan jasa linier seluas kurang lebih 492,82 Ha
- Zona kantor pemerintahan seluas kurang lebih 67,12 hektar
- Sub zona sarana pelayanan umum pendidikan seluas kurang lebih 133,22 hektar
- Sub zona sarana pelayanan umum kesehatan seluas kurang lebih 23,81 hektar
- Zona sarana pelayanan umum peribadatan

b. Peraturan Menteri PU Nomor 3 Tahun 2013 tentang Penyelenggaraan Persampahan

Berdasarkan Peraturan Menteri PU Nomor 3 Tahun 2013 tentang Penyelenggaraan Persampahan, dalam Pasal 20 Ayat 1 pengumpulan sampah dilakukan oleh pengelola kawasan permukiman, kawasan komersial, industri, kawasan khusus, fasilitas umum, fasilitas sosial dan fasilitas lainnya serta pemerintah kabupaten/kota. Pada ayat 2 dijelaskan bahwa kawasan permukiman, kawasan komersial, industri, kawasan khusus, fasilitas umum, fasilitas sosial dan fasilitas lainnya dalam melakukan pengumpulan sampah wajib menyediakan TPS,

TPS 3R dan/atau alat pengumpul untuk sampah terpilah. Sedangkan Pemerintah kabupaten/kota menyediakan TPS/TPS 3R pada wilayah permukiman.

Adapun Koridor Jalan Cikutra yang menjadi tempat penelitian ini memiliki satu TPS yang berada tepat di sisi jalan di dekat Rumah Sakit Santo Yusuf dan pasar.

Adapun kriteria teknis keberadaan TPS itu harus memenuhi :

- a) Luas sampai dengan 200 m²
- b) Jenis penampung sampah sementara bukan wadah permanen,
- c) Lokasinya mudah diakses,
- d) Tidak mencemari lingkungan,
- e) Penempatannya/penggunaan lahannya tidak mengganggu estetika dan lalu lintas, serta
- f) Memiliki jadwal pengumpulan dan pengangkutan.

Kriteria-kriteria dapat dijadikan pertimbangan penentuan titik pengukuran kebisingan mengingat TPS penempatannya berada di sebagian lahan pada Koridor Jalan Cikutra ini serta aktivitas pengumpulan maupun pengangkutan sampahnya berlangsung di waktu yang bersamaan dengan keberlangsungan aktivitas lainnya seperti sekolah, aktivitas pasar dan perdagangan, bekerja dan operasional rumah sakit.

2.1.4 Aktivitas Guna Lahan Campuran

Aktivitas guna lahan diartikan sebagai setiap bentuk interaksi (campur tangan) manusia terhadap lahan dalam rangka memenuhi kebutuhan hidupnya baik material maupun spiritual (Arsyad, 2006). Suatu kegiatan penggunaan lahan berpotensi untuk mempengaruhi kualitas lingkungan, lanskap, serta dapat mempengaruhi nilai kenyamanan dan keanekaragaman hayati berbagai lingkungan pada suatu kawasan, hal itu semua memiliki pengaruh yang dapat memperbaiki dampak negatif dari kegiatan penggunaan lahan. Nilai kenyamanan yang dimaksud merupakan kualitas alamiah maupun fisik dan karakteristik pada suatu wilayah yang dapat membuat orang merasa senang dan

terhibur saat berada di area tersebut. Kegiatan penggunaan lahan dapat mempengaruhi kualitas lingkungan, lansekap, infrastruktur dan utilitas lainnya secara langsung dan tidak langsung, secara individu dan kumulatif (*Gore Plan, Land Use Activities*, 2014).

2.2 Kebisingan

Pada sub bab ini akan dibahas teori kebisingan berdasarkan berbagai sumber yang dapat mendukung penelitian ini. Adapun teori kebisingan yang dibahas di antaranya adalah pengertian bising, sumber bising, jenis bising, efek dari kebisingan, nilai ambang kebisingan, kriteria daerah bising, pengendalian kebisingan serta penentuan titik pengukuran kebisingan.

2.2.1 Pengertian Bising

Di bawah ini merupakan definisi bising berdasarkan berbagai sumber :

- Menurut Peraturan Menteri Kesehatan RI No. 718/Menkes/Per/XI/1987 kebisingan adalah terjadinya bunyi yang tidak dikehendaki, mengganggu dan atau membahayakan kesehatan.
- Bising didefinisikan sebagai bunyi yang tidak dikehendaki yang merupakan aktivitas alam dan buatan manusia (Gabriel, 1996).
- Berdasarkan Kep MenLH No. 48 tahun 1996 bising adalah bunyi yang tidak diinginkan dan usaha atau kegiatan dalam tingkat dan waktu tertentu yang dapat menimbulkan gangguan kesehatan manusia dan kenyamanan lingkungan.
- Pengertian kebisingan menurut Keputusan Menteri Tenaga Kerja No. 51 tahun 1999 tentang Nilai Ambang Batas Faktor Fisika di Tempat Kerja adalah semua suara yang tidak dikehendaki yang bersumber dari alat-alat proses produksi dan atau alat-alat kerja yang pada tingkat tertentu dapat menimbulkan gangguan pendengaran.
- Bising adalah campuran dari berbagai suara yang tidak dikehendaki yang merusak kesehatan (Slamet, 2002). Bising adalah bunyi yang tidak

dikehendaki karena tidak sesuai dengan konteks ruang dan waktu sehingga dapat menimbulkan gangguan terhadap kenyamanan dan kesehatan manusia.

Berdasarkan beberapa definisi di atas, dapat diambil kesimpulan bahwa bising merupakan suatu bunyi yang tidak dikehendaki yang berasal dari berbagai macam sumber dan menimbulkan gangguan atau memiliki dampak negatif. Bising pada kawasan penelitian yakni Koridor Jalan Cikutra diperkirakan berasal dari jalan dan aktivitas manusia di sekitar bangunan.

2.2.2 Sumber Bising

Menurut WHO (1999), sumber kebisingan dikelompokkan ke dalam empat bagian, yakni :

1. Industri (Industrial Noise)

Penggunaan mesin dalam proses industri dapat menimbulkan kebisingan di lingkungan sekitarnya. Kebisingan yang berasal dari mesin-mesin ini akan meningkat intensitasnya jika tenaga dari mesin tersebut juga ditingkatkan. Kebisingan yang bersumber dari industri memiliki frekuensi yang tinggi atau rendah, kebisingan impulsif, serta dapat memberikan gangguan kenyamanan untuk sementara.

2. Transportasi (Transportation Noise)

Kebisingan yang berasal dari transportasi merupakan sumber utama polusi kebisingan. Sumber kebisingan dari transportasi meliputi jalan raya, jalur kereta api, dan jalur penerbangan pesawat udara. Pada jalur penerbangan serta pengoperasian pesawat udara di bandara komersial maupun militer dapat memberikan kebisingan yang tinggi bagi lingkungan, terutama pada saat pesawat udara tinggal landas dan saat mendarat.

3. Kegiatan Konstruksi (Construction and Building Services Noise)

Kegiatan konstruksi juga dapat menimbulkan kebisingan. Suara bising itu berasal dari mesin dan alat-alat yang digunakan dalam proses pengerjaan konstruksi dan gedung.

4. Domestik dan Aktivitas Manusia (Domestic Noise and Noise from Leisure Activities)

Kebisingan di pemukiman dapat bersumber dari lingkungan pemukiman itu sendiri. Biasanya sumber kebisingan itu berasal dari mesin peralatan dan perlengkapan yang digunakan setiap hari oleh manusia itu sendiri untuk setiap aktivitasnya. Kebisingan yang berasal dari sumber domestik memiliki frekuensi yang rendah tetapi dapat memberikan efek yang mengganggu kenyamanan apabila terjadi terus-menerus.

2.2.3 Jenis Bising

Berdasarkan frekuensi, tingkat tekanan bunyi, tingkat bunyi dan tenagabunyi maka bising dibagi menjadi tiga kategori (Gabriel, 1996):

- ***Audible noise* (Bising pendengaran)**, Bising ini disebabkan oleh frekuensi bunyi antara 31,5-8.000 Hz
- ***Occupational noise* (Bising yang berhubungan dengan pekerjaan)**, Bising ini disebabkan oleh bunyi mesin di tempat kerja, bising dari mesin ketik
- ***Impuls noise* (Bising impulsif)**, Bising yang terjadi akibat adanya bunyi yang menyentak. Misalnya pukulan palu, ledakan meriam, tembakan pistol.

Berdasarkan waktu terjadinya maka bising dapat dibagi menjadi beberapa jenis (Gabriel, 1996):

- Bising kontinu dengan spektrum luas. Misalnya bising karena mesin, kipas angin,

- Bising kontinyu dengan spektrum sempit, misalnya bunyi gergaji, penutup gas
- Bising terputus-putus (intermittent), misalnya lalu lintas, bunyi kapal terbang di udara aril
- Bising sehari penuh (full time noise)
- Bising setengah hari (part time noise)
- Bising terus-menerus (steady noise)
- Bising impulsif (impuls noise) ataupun bising sesaat (letupan)

Berdasarkan skala intensitas maka tingkat kebisingan dibagi dalam (Gabriel, 1996):

- Sangat tenang (berbisik, bunyi daun)
- Tenang (percakapan, auditorium, kantor perorangan, rumah tenang)
- Sedang (radio perlahan, percakapan kuat, kantor umumnya, rumah gaduh)
- Kuat (perusahaan, radio, jalan pada umumnya, kantor gaduh)
- Sangat hiruk-pikuk (pluit polisi, perusahaan sangat gaduh, jalan hiruk-pikuk)
- Menulikan (mesin uap, meriam, halilintar)

2.2.4 Efek Bising

Bising dapat memberikan efek yang negatif bagi manusia apabila terpajan dalam jangka waktu yang lama dan secara terus-menerus. Dampak tersebut dapat berpengaruh pada kesehatan manusia serta dapat mempengaruhi kenyamanan dalam beraktivitas. Jika seseorang berada dalam tingkat kebisingan yang telah melewati ambang batas dalam jangka waktu yang lama maka orang tersebut dapat mengalami penurunan pendengaran. Selain itu, kebisingan juga dapat memberikan gangguan terhadap fisiologis dan psikologis seseorang seperti mudah marah, gangguan komunikasi, stress, dan sulit tidur. Kebisingan dapat meningkatkan kinerja hormon adrenalin yang dapat meningkatkan frekuensi detak jantung dan

tekanan darah. Efek dan pajanan bising bervariasi dan berbeda-beda antara satu orang dengan orang lain. Efek bising bagi manusia antara lain:

- Gangguan pendengaran

Telinga manusia dapat merespon suara atau bunyi pada frekuensi 20 sampai 20.000 Hz dan sangat sensitif pada frekuensi 1000-6000 Hz. Kerusakan pendengaran merupakan penurunan sensitivitas yang berlangsung secara terus-menerus.

- Gangguan *non auditory*

Kebisingan juga dapat berpengaruh terhadap terjadinya gangguan *non-auditory*. Gangguan tersebut antara lain gangguan komunikasi, gangguan psikologis, dan gangguan fisiologis.

- a) Gangguan Komunikasi

Bising yang terjadi di sekitar kita dapat berpengaruh pada percakapan antara seseorang dan orang lain sehingga dapat mengganggu komunikasi di antara mereka.

- b) Gangguan Psikologis

Pajanan bising juga dapat menimbulkan gangguan psikologis. Gangguan tersebut antara lain menimbulkan kejengkelan, kecemasan, dan ketakutan. Gangguan-gangguan tersebut dapat meningkatkan probabilitas seseorang terhadap stress sehingga membuat orang tersebut menjadi sering marah. Untuk beberapa kelompok rentan individu (mereka yang berusia lanjut, anak, sakit kronis, neurotik, atau yang dirawat di rumah sakit) ini dapat menyebabkan kondisi kronis stress dan kesehatan yang buruk (Upham, 2003). Rasa jengkel adalah reaksi subjektif seseorang yang sering dilaporkan sebagai respon terhadap kebisingan lingkungan.

- c) Gangguan Fisiologis

Secara umum diakui bahwa tidur sangat penting untuk pemeliharaan kesehatan yang baik dan diperlukan terutama selama proses pemulihan (Southwell, 1995). Evans (1995) menyatakan bahwa tidur adalah penting

untuk pemulihan energi dan penyembuhan fisik. Tidur malam yang baik, dalam hal durasi yang memadai, kedalaman dan kontinuitas, merupakan prasyarat bagi kesehatan dan kesejahteraan. Gangguan tidur adalah salah satu penyebab utama dari keluhan masyarakat yang tinggal dekat dengan bandara terutama yang mengalami kebisingan pesawat di malam hari (Upham, 2003). Hal ini tidak terlalu mengejutkan karena insomnia, karena apapun penyebabnya, merupakan sumber penting dan kesengsaraan manusia. Penelitian telah menunjukkan bahwa kebisingan menyebabkan pengurangan waktu tidur total dan pola tidur pada malam hari (Upham, 2003).

2.2.5 Nilai Ambang Kebisingan

Berdasarkan Peraturan Menteri Kesehatan No. 70 tahun 2016, Nilai Ambang Batas (NAB) kebisingan merupakan nilai yang mengatur tentang tekanan bising rata-rata atau level kebisingan berdasarkan durasi pajanan bising yang mewakili kondisi di mana hampir semua orang yang bekerja terpajan bising berulang-ulang tanpa menimbulkan gangguan pendengaran dan memahami pembicaraan normal. NAB kebisingan untuk delapan jam kerja per hari adalah 85 dBA. NAB pajanan kebisingan untuk durasi pajanan tertentu dapat dilihat pada **Tabel 2.1** di bawah ini.

Tabel 2. 1
Durasi Kebisingan Per Hari dan Level Kebisingan (dBA)

Satuan	Durasi Kebisingan per Hari	Level Kebisingan (dBA)
Jam	24	80
	16	82
	8	85
	4	88
	2	91
	1	94
Menit	30	97

Satuan	Durasi Kebisingan per Hari	Level Kebisingan (dBA)
	15	100
	7,5	103
	3,75	106
	1,88	109
	0,94	112
Detik	28,12	115
	14,06	118
	7,03	121
	3,52	124
	1,76	127
	0,88	130
	0,44	133
	0,22	136
	0,11	139

Sumber : Peraturan Menteri Kesehatan No. 70 Tahun 2016.

2.2.6 Kriteria Daerah Bising

Berdasarkan Pedoman dari Kementerian Pekerjaan Umum tahun 2004 tentang Prediksi Kebisingan Akibat Lalu Lintas menjelaskan bahwa daerah bising adalah suatu jalur daerah dengan jarak (lebar) tertentu yang terletak di kedua sisi dan sejajar memanjang dengan jalur jalan yang didasarkan pada tingkat kebisingan tertentu, lamanya waktu paparan (jam/hari), dan peruntukan lahan sisi jalan bagi permukiman/ perumahan, yaitu sebagai berikut :

1. Daerah Aman Bising (DAB)
 - a) Daerah dengan lebar 21 s/d 30 m dari tepi perkerasan jalan
 - b) Tingkat kebisingannya kurang dari 65 dB (A)
 - c) Lama waktu paparan (60 dB (A) - 65 dB (A)) maksimum 12 jam per hari
 - d) Lama waktu paparan malam < 3 (jam/hari)
2. Daerah Moderat Bising (DMB)
 - a) Daerah dengan lebar 11 s/d 20 m dari tepi perkerasan
 - b) Tingkat kebisingan antara 65 dB (A) s/d 75 dB(A)

- c) Lama waktu paparan (65 dB(A) - 75 dB(A)) maksimum 10 jam per hari
 - d) Lama waktu paparan malam < 4 (jam/hari)
3. Daerah Resiko Bising (DRB)
- a) Daerah dengan lebar 0 s/d 10m dari tepi perkerasan
 - b) Tingkat kebisingan lebih dari 75 dB(A)
 - c) Lama waktu paparan (75 dB(A) - 90 dB(A)) maksimum 10 jam per hari
 - d) Lama waktu paparan malam < 4 (jam/hari)

2.2.7 Pengendalian Kebisingan

Pengendalian kebisingan pada bangunan dapat dilakukan dengan mempertimbangkan (Handoko, 2010):

- a. Pemilihan tempat dan perencanaan tempat (site)

Sebelum menentukan tempat atau lokasi bangunan akan didirikan harus dipertimbangkan bahwa gedung-gedung yang membutuhkan lingkungan bunyi yang tenang (sekolah, rumah sakit, lembaga penelitian) diletakkan pada tempat-tempat yang tenang, jauh dari jalan raya. Gedunggedung yang tidak mudah dapat menerima bising dapat digunakan sebagai penahan bising dan dapat diletakkan diantara sumber bising dan daerah yang membutuhkan ketenangan.

- b. Pengendalian bising eksterior dan interior bangunan

Pengendalian atau pengurangan kebisingan dapat dilakukan terhadap salah satu diantara sumber kebisingan, yaitu pengendalian pada eksterior atau interior bangunan. Lebih jelasnya akan dijabarkan dibawah ini:

- Pemberian penghalang atau rintangan (pagar) yang tak terputus, padat dan tak berlubang antara sumber bising dan bangunan penerima bising. Semakin tinggi penghalang reduksi bising akan bertambah. Penghalang yang rendah sepanjang jalur lalu lintas hanya akan sedikit

mereduksi bising. Agar penghalang efektif maka penghalang harus dekat dengan sumber bising.

- Penggunaan unsur vegetasi yang berupa semak-semak dan deretan pohon-pohon berfungsi sebagai penghalang bising lingkungan.
- Pengurangan kebisingan pada interior bangunan menghabiskan biaya lebih murah dengan teknologi lebih sederhana. Dapat dilakukan dengan bahan yang dapat menyerap suara, semisal busa atau ijuk dapat diterapkan pada dinding ruangan yang dirasa memerlukan ketenangan atau dapat menghasilkan bising.

Penanggulangan dengan menggunakan jalur hijau yaitu dengan menanam pohon di sepanjang yang dirasakan bising. Pohon dapat meredam suara dengan cara mengabsorpsi gelombang suara oleh daun, cabang, dan ranting. Jenis tumbuhan yang paling efektif untuk meredam suara adalah yang mempunyai tajuk tebal dengan daun yang rindang. Dedaunan tanaman dapat menyerap kebisingan sampai 95%. Dengan menanam berbagai jenis tanaman dengan berbagai strata yang terdiri dari pohon dan semak atau perdu yang cukup rapat dan tinggi akan dapat mengurangi kebisingan, khususnya dari kebisingan yang sumbernya berasal dari jalan. Contoh jenis tanaman peredam kebisingan adalah Tanjung (*Mimusops elengi*), Kiara payung (*Filicium decipiens*), Tehtehan pangkas (*Acalypha* sp), Kembang Sepatu (*Hibiscus rosa sinensis*), Bougenvil (*Bougenvillea* sp) dan Oleander (*Nerium oleander*) (Zikri dkk, 2014).

2.3 Studi Terdahulu

Studi terdahulu yang dijadikan acuan dalam penelitian ini terdiri dari 2 studi yaitu *Noise Pollution in Urban Environments: a Study in Yazd City, Iran* (Ehrampoush dkk, 2011) dan *Noise Pollution In Urban Areas. Case Study – Cluj-Napoca Town* (Tania dan Odagiu, 2007). Perbedaan antara penelitian ini dengan penelitian penelitian sebelumnya adalah lokasi studi yang dilakukan, di penelitian sebelumnya merupakan skala kota dan terdapat di luar Indonesia, selain itu terdapat perbedaan pada variabel volume lalu lintas, akan tetapi tetap memiliki

kesamaan variabel dengan penelitian di Koridor Jalan Cikutra Kota Bandung, kesamaan variabel penelitian sebelumnya dan penelitian ini adalah polusi suara, guna lahan dan efek negatif dari kebisingan terhadap manusia. Serta di penelitian sebelumnya tanpa mengetahui persepsi masyarakat sebagai acuan penelitian, namun di penelitian ini menggunakan persepsi masyarakat sebagai acuan untuk mengetahui tingkat kenyamanan masyarakat yang bermukim di Koridor Jalan Cikutra, oleh karena itu penelitian ini diharapkan dapat melengkapi penelitian yang telah dilakukan sebelumnya.

