# BAB II
# LANDASAN TEORI

## 2.1 Struktur Dan Pola Pemanfaatan Lahan

Tanah adalah tanah yang telah teridentifikasi dan biasanya mempunyai pemilik (individu atau organisasi) (Jayadinata, 1992). Menurut Sugardhy (1999), tanah adalah permukaan bumi tempat berlangsungnya aktivitas manusia. Pengertian tanah terbagi menjadi dua aspek yaitu aspek geografi fisik dan aspek ekonomi (Lichfild dan Drabkin, 1980). Ditinjau dari segi geografisnya, tanah merupakan tanah yang ada pada lingkungan dan kualitas fisik tanah sangat menentukan fungsinya. Namun dari sudut pandang ekonomi, tanah merupakan sumber daya alam yang nilainya bergantung pada proses produksinya.

Tanah merupakan suatu komoditi yang mempunyai harga, nilai dan biaya. Jika melihat pengertian tanah di atas, maka dapat disimpulkan bahwa tanah merupakan sumber daya alam terbatas yang pemanfaatannya memerlukan perencanaan yang dapat meningkatkan kesejahteraan masyarakat.

### 1.1.1 Perubahan tujuan penggunaan lahan

Perubahan adalah perubahan tujuan penggunaan lahan yang satu ke tujuan penggunaan lahan yang lain.

Pemanfaatan untuk keperluan lain ini tentunya harus mempunyai arti atau pengertian yang jelas, terutama dari segi legalitasnya, sehingga jika dikatakan penggunaan tanah tersebut untuk tempat tinggal, maka jika dijadikan deretan pintu berarti mempunyai berubah (Winarso, 1995). Sedangkan menurut Wahyunto (2001), perubahan penggunaan lahan adalah bertambahnya penggunaan lahan dari satu jenis penggunaan ke jenis penggunaan lainnya, yang diikuti dengan penurunan jenis penggunaan lahan lainnya, dari satu jenis ke jenis lainnya pada setiap waktu atau berubahnya fungsi suatu jenis tanah. Winarso (1995) berpendapat bahwa seringnya perubahan penggunaan lahan, terutama di sektor swasta, menyebabkan permintaan lahan untuk tujuan komersial, yang merupakan fenomena umum di kota-kota besar.

Perubahan penggunaan lahan komersil ini tidak hanya terjadi pada wilayah periferal berupa lahan pertanian, namun juga terjadi pada lahan yang semula merupakan perumahan atau fasilitas umum penunjang perumahan. Proses perubahan dapat berupa rekonstruksi regional atau modifikasi bertahap (dramatis) skala besar pada jalur protokol. Hal ini dapat dimengerti karena pada dasarnya perusahaan komersial akan selalu melayani konsumen yang tinggal di

perumahan untuk membangun tabungan eksternal yang disebut ekonomi aglomerasi (Djojodipuro, 1992).

Ada empat proses utama yang menyebabkan perubahan penggunaan lahan di perkotaan (Bourne, 1982), yaitu:

a. Perluasan batas kota
b. Meremajakan pusat kota
c. Memperluas jaringan infrastruktur khususnya jaringan transportasi
d. Tumbuh dan lenyapnya kegiatan tertentu, misalnya tumbuhnya kegiatan industri.

Menurut Yunus (2002), terdapat hubungan yang sangat erat antara nilai tanah dan penggunaan tanah. Nilai tanah adalah evaluasi tanah berdasarkan kelayakan ekonominya sehubungan dengan produktivitas dan strategi ekonominya. Berdasarkan konsep pemanfaatan maksimal dan terbaik, harga tanah yang tinggi hanya akan menyebabkan dilakukannya kegiatan-kegiatan tertentu (tingkat produktivitas yang tinggi) pada tanah tersebut. Lahan yang digunakan untuk kegiatan yang sangat produktif akan menghasilkan nilai yang lebih tinggi. Dengan demikian, persaingan dalam alokasi kegiatan pada lahan akan menyebabkan terjadinya perubahan tujuan penggunaan lahan dari satu kegiatan ke kegiatan lainnya.

Menurut Sanggono (1993), perubahan penggunaan lahan terjadi karena adanya perubahan nilai tanah, sehingga penggunaan lahan yang ada harus mengalami penyesuaian. Pertimbangan nilai tanah akan menentukan bahwa tanah tersebut lebih efektif untuk kegiatan lain, sehingga membentuk penggunaan lahan baru.

**Gambar 2.1 Proses Perubahan Lahan**

*(Sumber : Sanggono, 1999)*

Proses pembangunan perkotaan menyebabkan terjadinya perubahan sistem operasional, sehingga menimbulkan perubahan struktur penggunaan lahan melalui proses perubahan penggunaan lahan perkotaan. Secara umum perubahan penggunaan lahan diartikan sebagai bentuk penggunaan lahan baru yang berbeda dengan bentuk penggunaan lahan sebelumnya. Perubahan penggunaan lahan tidak hanya didorong oleh kemauan masyarakat tetapi juga oleh program pembangunan yang direncanakan oleh pemerintah. Oleh karena itu, tidak dapat dipungkiri bahwa lahan perencanaan pembangunan akan mengalami perubahan fungsi.

### 1.1.2 Tren Perubahan Tata Guna Lahan

Perubahan lahan dapat dibedakan menjadi perubahan lahan pada berbagai kawasan masyarakat, khususnya kawasan pusat bisnis, kawasan transisi, dan kawasan regional pinggiran kota. Jenis perubahan penggunaan lahan yang terjadi pada masing-masing komunitas tersebut adalah sebagai berikut (Hanik dalam Saputro, 2010) :

a) Kawasan Pusat Kota (Central Business District)

1. Tanah kosong pada: rumah atau rumah, tempat niaga, rumah tinggal dan tempat niaga.
2. Dari fungsi perumahan dan tempat tinggal menjadi: tempat tinggal dan bangunan komersial serta bangunan komersial.
3. Gudang di: perusahaan komersial.

b) Daerah Peralihan

1. Dari tanah kosong menjadi: rumah atau rumah, perumahan dan bangunan komersial.
2. Dari tempat tinggal sampai: tempat kerja, tempat tinggal dan tempat kerja.
3. Dari gudang ke: tempat komersial dan perumahan.
4. Dari sawah sampai: rumah.

c) Daerah pinggiran

1. Tanah kosong pada: perumahan, usaha profesional, perumahan dan usaha profesional
2. Perumahan pada: usaha niaga, perumahan dan usaha profesional.
3. Dari sawah sampai: rumah dan bangunan komersial.

### 1.1.3 Jenis perubahan penggunaan lahan

Menurut Zulkaidi (1999), jenis perubahan penggunaan lahan meliputi 3 hal, yaitu: 1. Perubahan fungsi lahan (penggunaan), mengetahui perubahan jenis kegiatan (fungsi konstruksi ).

2. Perubahan intensitas penggunaan lahan perkotaan, termasuk perubahan KDB, KLB, kepadatan konstruksi, dll.

3. Perubahan teknis massa bangunan meliputi perubahan GSB, tinggi bangunan dan perubahan kecil lainnya yang tidak mengubah fungsi dan intensitas bangunan itu sendiri.

Sedangkan menurut Safariah (1999), untuk mengetahui pola perubahan penggunaan lahan di perkotaan dapat dilihat dari beberapa aspek, yaitu:

1. Jenis perubahan, antara lain meliputi perubahan fungsi penggunaan lahan dari fungsi peruntukannya menjadi fungsi yang sedang digunakan.

2. Kecepatan dan sebaran lokasi, terutama terkait dengan jumlah unit operasi, luas permukaan tanah operasi, dan lokasi operasi.

3. Bentuk perubahan meliputi luas bangunan, luas lantai bangunan dan batas jalan.

Dari teori di atas, Zulkaidi (1999) menyimpulkan bahwa perubahan penggunaan lahan diukur dari perubahan fungsi lahan, perubahan intensitas penggunaan lahan, dan perubahan teknis volume pekerjaan konstruksi, sedangkan menurut Safariah (1999), Perubahan penggunaan lahan diamati dari jenis perubahan, kecepatan dan sebaran lokasi serta bentuk perubahannya.

### 1.1.4 Dampak Perubahan Tata Guna Lahan

Dampak merupakan akibat atau akibat suatu proses yang dinamis dan hanya dapat timbul bila ada kegiatan awal yang mendahuluinya. Perubahan penggunaan lahan yang terjadi secara tiba-tiba dan tanpa perencanaan yang matang akan berdampak pada suatu kawasan/wilayah, apalagi jika terjadi di perkotaan yang mudah timbul permasalahan yang beragam akibat perubahan tersebut.

Fabos (dalam Safariah, 1999) mengatakan bahwa dampak pembangunan dan pertumbuhan kota telah lama menjadi salah satu permasalahan penting yang tidak dapat dihindari dalam setiap perencanaan kota. Hanya ada dua cara untuk mengatasi masalah ini: menanggapi dampak yang timbul dari kegiatan penggunaan lahan atau mencegah potensi dampak negatif dengan memperkirakan konsekuensi dari setiap keputusan penggunaan lahan.

Jenis dampak negatif perubahan penggunaan lahan terhadap aktivitas perkotaan tergantung pada sifat yang dihasilkan pada aspek spasial, khususnya fisik dan lingkungan, termasuk dampak ketinggian bangunan dan dampak perdagangan (Mardiansyah, dalam

Safariah, 1999). Dampak terhadap aspek fisik dinyatakan melalui perubahan bentuk bangunan meliputi:

A. Struktur fisik meliputi:

1. Fasad bangunan

2. Ketinggian bangunan bangunan

3. Sisi jalan bangunan halaman.

B. Intensitas konstruksi meliputi:

1. Koefisien pondasi bangunan

2. Koefisien lantai bangunan

Sedangkan dampak lingkungan hidup dapat didefinisikan sebagai kondisi lingkungan yang dialami akibat proses konstruksi yang mengubah tujuan penggunaan lahan pada saat pelaksanaan. Perubahan penggunaan lahan ini berdampak pada aspek lingkungan khususnya lalu lintas karena adanya daya tarik wisatawan sehingga menyebabkan meningkatnya kebutuhan akan ruang parkir.

Dampak perubahan peruntukan lahan di perkotaan terbagi menjadi dua, yaitu dampak positif dan dampak negatif (Safariah, 1999).

1. Dampak Positif

Pengalihan suatu tujuan penggunaan lahan ke tujuan lain dapat membawa manfaat jika penggunaan lahan baru lebih efektif dibandingkan penggunaan lahan sebelumnya.

Dampak positif tersebut antara lain:

• Dampak ekonomi terhadap pemerintah.

Dampaknya antara lain peningkatan penerimaan pajak bagi pemerintah dan dapat mendongkrak pertumbuhan ekonomi kota.

• Dampak ekonomi terhadap masyarakat: salah satu indikator yang dapat digunakan untuk mengukur dampak ini adalah terbukanya lapangan kerja baru. Dampak positif lainnya adalah penggunaan lahan yang produktif dapat meningkatkan harga tanah di kawasan tersebut.

2. Dampak Negatif

Potensi dampak negatif cenderung dirasakan pada aspek sosial dan lingkungan.

Dampak tersebut antara lain:

• Dampak lingkungan hidup

a) Dampak terhadap infrastruktur, dimana adanya suatu kegiatan baru akan mengakibatkan perubahan kebutuhan infrastruktur.

b) Dampak menurunnya muka air tanah akibat meningkatnya kebutuhan air bersih.

c) Dampak limbah (limbah) yang dihasilkan dari kegiatan tersebut, apalagi jika tidak dikelola

dengan baik.

d) Dampak ketinggian bangunan yang tidak merata e) Dampak kemacetan lalu lintas akibat banyaknya kendaraan yang melintas dan parkir tidak merata

• Dampak sosial Dampak ketidaksesuaian Adaptasi terhadap aktivitas sekitar seperti kebisingan dan kerentanan permukaan cenderung meningkat, mengurangi kenyamanan penghuninya.

• Dampak Ekonomi Kenaikan pajak real estat dan konstruksi di wilayah studi menyebabkan beberapa bangunan yang berfungsi sebagai tempat tinggal juga membayar pajak dengan tarif pajak komersial karena terletak dalam satu blok.

## 1.2 Integrasi transportasidantata guna lahan

Pengintegrasian sistem transportasi dan perencanaan penggunaan lahan mempunyai daya tarik serupa di perkotaan bagi pengguna jasa transportasi karena potensinya mengurangi biaya bagi operator atau pengguna jasa, mengurangi dampak lingkungan dan menghubungkan wilayah yang belum terhubung dengan wilayah perkotaan. Banyak sekali manfaat dari integrasi transportasi dan kenyataannya adalah bahwa sistem ini menyediakan jaringan perjalanan berkelanjutan yang mempertimbangkan berbagai masalah lalu lintas yang akan dihadapi sistem transportasi di tahun-tahun mendatang. Sistem transportasi terpadu mempunyai potensi untuk mengubah status quo mengenai dampak transportasi pada bidang kemacetan, polusi, konsumsi sumber daya, keselamatan jalan raya dan belanja publik. Implikasi sosial dari pencapaian sistem transportasi terpadu juga dapat memberikan manfaat yang signifikan bagi individu. Sistem transportasi yang terintegrasi dapat memungkinkan pengguna untuk memilih dari beberapa pilihan moda yang memfasilitasi berbagai pilihan yang menghasilkan biaya penggunaan terendah untuk keseluruhan perjalanan.

Selain manfaat finansial bagi pengguna individu, integrasi berarti mobilitas yang lebih baik, keterkaitan antara integrasi transportasi dan manajemen mobilitas sangat kuat pada kedua konsep tersebut untuk menciptakan tujuan yang optimal. Memprioritaskan pengguna layanan seperti melayani lansia, penyandang disabilitas, masyarakat terpencil, sosial-ekonomi masyarakat dan masyarakat pada umumnya. Mengingat tujuan ini memungkinkan seluruh sistem untuk fokus pada kebutuhan setiap pengguna. Dengan mengoordinasikan sistem pembayaran, jadwal, konektivitas multimoda, penyampaian informasi, dan penyampaian layanan, sistem transportasi dapat sekali lagi memenuhi kebutuhan manusia terlebih dahulu dan terutama (Skinner, Potter, 2000).

Menurut John, Preston 2010, Terdapat tujuh tingkat integrasi dalam sistem transportasi,

yang diklasifikasikan menurut tingkat kesulitan organisasinya:

1. Mengintegrasikan harga tiket, model layanan, stasiun/halte dan informasi yang terkandung di dalamnya.

2. Mengintegrasikan penyediaan, pengelolaan dan penetapan harga prasarana angkutan umum dan swasta.

3. Integrasi angkutan penumpang dan barang.

4. Integrasi pemerintahan (transportasi)

5. Integrasi antara kebijakan transportasi dan kebijakan perencanaan penggunaan lahan 6. Integrasi antara kebijakan angkutan umum dan kebijakan transportasi pada sektor pendidikan dan kesehatan, kesehatan dan pelayanan sosial

7. Integrasi kebijakan dan kebijakan transportasi, lingkungan hidup dan pembangunan ekonomi.

Manajemen mobilitas dapat dipandang sebagai menempatkan kebutuhan dan keinginan individu di atas pertimbangan lain ketika memberikan layanan transportasi (termasuk memikirkan penumpang dalam kaitannya dengan massa yang perlu dipindahkan). Dalam hal hambatan moda, manajemen mobilitas berupaya mempertimbangkan semua pilihan perjalanan, tidak hanya mobil pribadi dan layanan transportasi umum tradisional. Transportasi Angkutan umum biasanya hanya dipertimbangkan untuk bepergian jika berkendara dianggap terlalu mahal Walaupun banyak faktor yang mempengaruhi biaya berkendara, namun ada dua faktor yang nampaknya paling berpengaruh terhadap perilaku perjalanan seseorang, yaitu: kemacetan lalu lintas dan penggunaan lahan.

Kemacetan mempengaruhi perjalanan terutama dari segi waktu, karena kemacetan memakan waktu lebih lama. Pilihan penggunaan lahan dan transportasi dapat sangat mempengaruhi keputusan perjalanan; misalnya, seseorang yang tinggal di kawasan serba guna yang memiliki sarana transportasi alternatif, seperti sepeda, mungkin menggunakan hei karena lebih murah dan mungkin lebih nyaman. Konsep peralihan dari berkendara ke menggunakan transportasi atau moda lainnya sangat bergantung pada transportasi terpadu yang efektif. Jika penumpang dapat dengan mudah menggunakan berbagai moda transportasi untuk mencapai tujuan mereka lebih cepat dan lebih murah, mereka akan memilih moda tersebut untuk perjalanan mereka. Integrasi moda dapat diartikan sebagai suatu bentuk sistem angkutan umum yang menggabungkan dua atau lebih moda angkutan umum untuk memberikan pelayanan angkutan umum yang optimal.

Dalam Sistem Transportasi Nasional (Sistranas) disebutkan bahwa integrasi angkutan

umum merupakan tujuan utama pembangunan sistem transportasi nasional untuk menjamin keselamatan dan keamanan lalu lintas, ketertiban, kelancaran, kecepatan, kemudahan penyelenggaraan, ketepatan waktu, kenyamanan, ketertiban, keterjangkauan dan kisaran harga. rendahnya polusi dalam satu kesatuan jaringan angkutan umum tanpa membebani masyarakat dengan tetap memberikan pelayanan yang maksimal dan optimal. Proses pengintegrasian perencanaan pembangunan infrastruktur transportasi diantaranya:

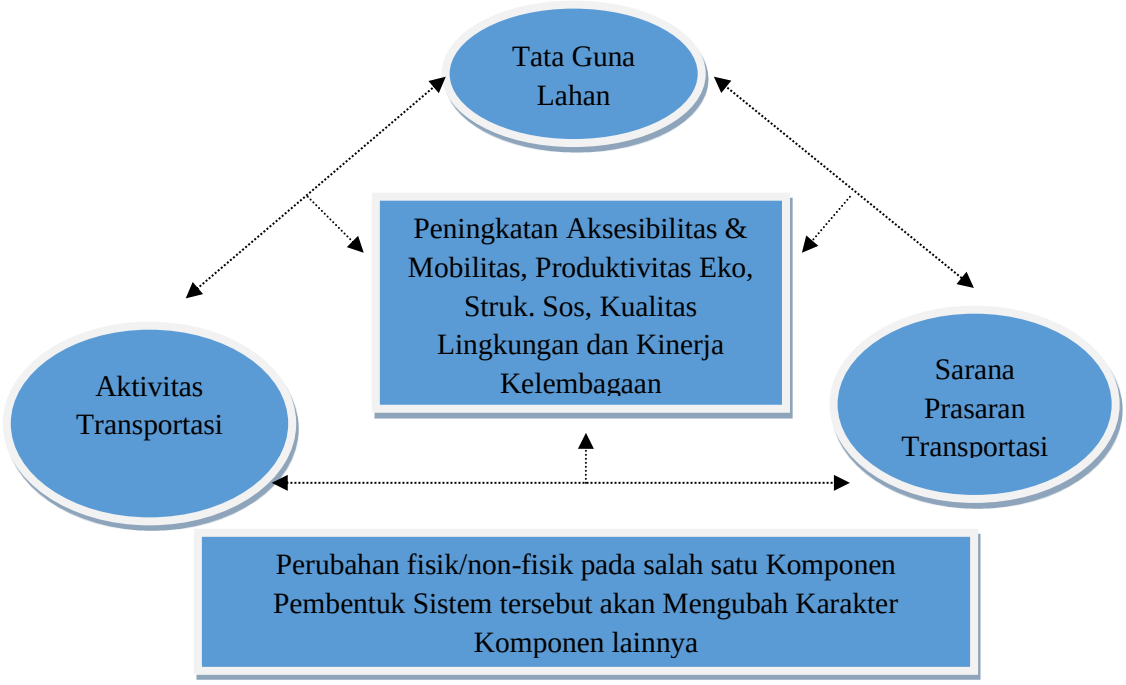
1. Integrasi jaringan transportasi dan pelayanan (Network Integration), khususnya integrasi jaringan prasarana dan jaringan pelayanan, baik intra moda maupun multi moda, termasuk pembangunan persimpangan utama (bandara dan terminal penumpang, suku cadang dan terminal) untuk transportasi multimoda) dirancang untuk meminimalkan waktu transportasi antarmoda.
2. Integrasi fungsional (integrasi moda), khususnya integrasi rencana pengembangan fungsi-fungsi sistem transportasi yang dibangun ke arah mendatangkan nilai manfaat yang tinggi dalam pelayanan angkutan pemuatan multimoda, serta integrasi pengembangan dan perencanaan pembangunan dengan otoritas daerah dan pusat, serta antara pemerintah dan masyarakat (swasta).
3. Integrasikan informasi, khususnya mengintegrasikan jadwal implementasi setiap metode, mulai dari perencanaan dan pengembangan hingga fase operasional.
4. Integrasi keuangan, khususnya integrasi rencana keuangan khususnya dalam program pembiayaan pembangunan untuk mencapai sinergi antar moda yang saling menguntungkan, termasuk pemberian kesempatan kepada 28 penumpang untuk melakukan perjalanan dengan berbagai moda transportasi, meskipun dioperasikan oleh operator yang berbeda dengan satu tiket.
5. Integrasi Kelembagaan, yaitu sinergi koordinasi antar organisasi dalam rangka perencanaan, pelaksanaan dan pengoperasian berbagai metode yang saling terintegrasi seperti perencanaan Perencanaan waktu pelayanan yang terkoordinasi oleh perusahaan manajemen yang berbeda .

## 1.3 Muara Interaksi Komponen Pendukung Sistem Transportasi

Sistem Transportasi Merupakan interaksi atau keterkaitan timbal balik antar unsur-unsur pembentuk aktivitas perpindahan orang, barang, jasa dan informasi dari asal ke tujuan perjalanan dalam ruang dan waktu tertentu secara sistematis dengan baik serta tertib dan efisien. Kapasitas Sistem Transportasi dibatasi ruang dan waktu, Contohnya adalah Kegagalan Sistem Transportasi.

- Dari aspek tata guna lahan
  - tidak tersedianya zoning-regulation [terlampauinya daya dukung & daya tampung kawasan]
  - okupasi rumija / rumaja untuk aktivitas sosiel-ekonomi (kesulitan pelebaran jalan dan manajemen rekayasa lalin)
- Dari aspek sarana-prasarana
  - Hancurnya sistem layanan angkutan umum (rendahnya load factor dan akses au, persaingan dengan angkuran sewa online maupun offline)
  - Peningkatan jumlah kendaraan pribadi dan dampak ikutannya (kemacetan, polusi, kecelakaan lalin)
  - Hilang, rusak, belum tersedianya rambu/marka/lampu jalan (ketersediaan dan kualitas fas pelengkap jalan)
- Dari aspek aktivitas transportasi
  - Pola perjalanan (kemacetan dan dampak ikutannya: polusi, biaya kemacetan)
  - perilaku perjalanan (kecelakaan dan dampaknya: pemiskinan, biaya kecelakaan)
  - kesemrawutan (ketiadaan fungsi pengaturan pelaku perjalanan)

Berikut adalah Diagaram dan Muara Interaksi antara Unsur-Unsur Pembentuk Sistem Transportasi.




**Gambar 2.2 Diagaram dan Muara Interaksi antara Unsur-Unsur Pembentuk Sistem Transportasi.**

*Sumber : Materi Sistem Transportasi, Don Gaspar Da Costa Dr.,MT*

## 1.4 Indeks Aksesibilitas

Indeks aksesibilitas digunakan untuk mengevaluasi kinerja jaringan jalan (Hobbs, 1995). Semakin tinggi indeksnya maka semakin baik pula kinerja jaringan jalan tersebut (Morlok, 1978). Metode jalur atau waktu terpendek digunakan untuk menentukan waktu terpendek antar kota/kabupaten. Melalui metrik yang terhubung dalam matriks waktu perjalanan antar kota atau kabupaten, kabupaten/kota dengan aksesibilitas tinggi atau rendah dapat dikelompokkan untuk mengidentifikasi prioritas pembangunan (Djoko, Firdaus, & Misbach, 2016). Selain itu, dapat terjalin hubungan antara kesejahteraan daerah (PDRB) dan tingkat akses daerah.

Rumus yang digunakan adalah: $$IA = \frac{\text{Tot Pjs jh}}{\text{luas Wilayah}}$$

Dengan : IA = Indeks Aksesibilitas

Pjs jh = Panjang Jalan

## 1.5 Sistem Transportasi

Sistem transportasi merupakan suatu bentuk keterpaduan dan keterkaitan antara penumpang, barang, prasarana, dan kendaraan yang saling berinteraksi dalam rangka pergerakan orang atau barang dalam suatu struktur, baik alami, buatan, maupun buatan. Sistem transportasi diselenggarakan dengan tujuan untuk mengkoordinasikan pergerakan penumpang dan barang dengan mengorganisasikan komponen-komponennya dimana prasarana menunjang proses transportasi, sedangkan fasilitas adalah alat-alat yang digunakan selama transportasi.

Tujuan sistem transportasi adalah tercapainya proses pengangkutan penumpang dan barang secara optimal dalam waktu dan ruang tertentu, dengan memperhatikan faktor keselamatan, kenyamanan dan fleksibilitas serta efisiensi biaya, biaya dan keuntungan.

Sistem mobilitas yang aman, cepat, nyaman, murah, andal, dan ramah lingkungan dapat tercipta jika mobilitas diatur dengan rekayasa dan sistem manajemen lalu lintas yang baik (Tamin, 2008).

### 2.5.1 Dampak perubahan Infrastruktur

Infrastruktur menjadi salah satu motor penggerak pertumbuhan ekonomi nasional dan peningkatan daya saing internasional. Selain dampak positif yang signifikan, pembangunan infrastruktur juga dapat memberikan dampak negatif, termasuk perubahan penggunaan lahan. Pembangunan infrastruktur dan pertumbuhan ekonomi merupakan dua hal yang tidak dapat dipisahkan. Hubungan kedua aspek ini saling mempengaruhi. Secara umum, pembangunan infrastruktur akan mendorong pertumbuhan ekonomi suatu wilayah. Selain dampak positif yang signifikan, pembangunan infrastruktur juga mempunyai potensi dampak negatif lainnya. Perubahan penggunaan lahan merupakan dampak yang dapat mengurangi manfaat.

### 2.5.2 Kepadatan penduduk

Kepadatan penduduk merupakan perbandingan antara jumlah penduduk dengan luas daratan. Secara umum kepadatan penduduk adalah perbandingan jumlah penduduk terhadap luas wilayah, dihitung per satuan luas. Kepadatan penduduk terdapat 3 macam, yaitu:

1. Kepadatan penduduk pada lahan pertanian Kepadatan penduduk pada lahan pertanian dibedakan menjadi dua jenis, yaitu kepadatan penduduk pertanian dan kepadatan penduduk fisiologis. Kepadatan penduduk pertanian merupakan perbandingan antara jumlah penduduk yang bekerja di bidang pertanian dengan luas lahan pertanian. Istilah lain untuk kepadatan penduduk pertanian adalah kepadatan penduduk bersih. Rumus untuk menghitung kepadatan penduduk pertanian adalah sebagai berikut:

   **Kepadatan penduduk pertanian** = (Jumlah penduduk (orang)/(Luas lahan pertanian (Ha)).

   Sedangkan kepadatan penduduk fisiologis adalah perbandingan jumlah penduduk baik yang yang berprofesi sebagai petani dan yang bukan petani, mempunyai lahan pertanian yang luas.
2. Kepadatan penduduk keseluruhan (aritmatika) Kepadatan penduduk secara aritmatika adalah rata-rata jumlah penduduk yang menempati suatu wilayah per kilometer persegi. Kepadatan penduduk aritmatika juga dikenal sebagai kepadatan penduduk umum. Kepadatan penduduk secara aritmatika adalah perbandingan antara jumlah penduduk – tanpa memandang mata pencaharian – dan luas wilayah, baik lahan pertanian atau bukan. Rumus aritmatika untuk menghitung kepadatan penduduk adalah:

   **Aritmatika kepadatan penduduk** = (Jumlah penduduk (orang))/ (Luas (Km2))
3. Kepadatan penduduk ekonomi Kepadatan penduduk ekonomi adalah jumlah penduduk pada suatu wilayah yang dihitung berdasarkan kapasitas daerah yang bersangkutan.

Tingkat kepadatan penduduk di setiap wilayah tidak seragam karena terdapat lahan atau kawasan yang tidak layak huni. Sementara itu, wilayah yang memiliki akses mudah ke pusat industri dan lahan subur cenderung memiliki kepadatan penduduk yang relatif tinggi. Dampak dari kepadatan penduduk antara lain munculnya permukiman kumuh perkotaan dengan perumahan yang tidak layak huni, tingginya persaingan dunia kerja, menurunnya kualitas lingkungan hidup dan terganggunya stabilitas sosial.

### 1.6 Studi Terdahulu

Studi terdahulu yang dilakukan oleh (Dwi Rini Hartati dan Wirawan Widiyanto, 2017) Kajian ini dilakukan untuk melihat bagaimana masyarakat di kaki Jembatan Selat Sunda mengantisipasi perubahan penggunaan lahan akibat pembangunan NSI. Kajian dilaksanakan di lokasi rencana ruas JSS, tepatnya di Kota Cilegon dan Serang Kabupaten Banten dan Kabupaten Lampung Selatan, Lampung pada tahun 2013. Salah satu proyek pembangunan infrastruktur yang direncanakan untuk Mendukung Program Masterplen dalam Rangka Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia (MP3EI) adalah pembangunan Jembatan Selat Sunda (JSS). Jembatan ini rencananya akan menghubungkan Pulau Jawa dan Sumatera melalui Kabupaten Lampung dan Banten. Dari perspektif perekonomian regional, JSS akan berdampak pada aktivitas logistik di wilayah sekitarnya, yang pada gilirannya akan memfasilitasi peralihan pengembangan dan distribusi industri dari Jawa ke Sumatera (Pradhitasari dan Syabri 2014). Seperti infrastruktur lainnya, pembangunan JSS juga akan memberikan dampak signifikan terhadap masyarakat yang berada di wilayah potensial kolong jembatan. Penelitian terdahulu yang dilakukan oleh (Eliser Darma Putra Purba, 2016) Pengaruh penggunaan lahan terhadap efisiensi lalu lintas Jalan Samratulangi Manado, penelitian ini dilakukan untuk mengetahui perubahan lalu lintas dunia lalu lintas dan banyaknya jumlah kendaraan, oleh karena itu, prasarana dan sarana Transportasi diperlukan untuk memenuhi kebutuhan masyarakat dan mendorong pertumbuhan pembangunan daerah.