



Pengaruh Tingkat Aksesibilitas terhadap Penggunaan Lahan di Jembatan Youtefa, Kota Jayapura (Studi Kasus: Ruas Jalan Hamadi – Jalan Holtekamp)

Dimas Naufal Bilalramadhan¹, Monita Yessy Beatrick Wambrauw^{2*}, Lisa Agnesari³

¹⁻³Teknik Perencanaan Wilayah dan Kota, Universitas Cenderawasih, Indonesia

Alamat: Jl. Camp Wolker Waena Kampus Baru Uncen, Abepura – Jayapura, 99351

Korespondensi penulis: monitabeatrick@ftuncen.ac.id*

Abstract. Accessibility bags are an easier size of location to be reached from other locations through the transport system. Therefore, the youtefa bridge, inaugurated in 2019, would be the goal of accessibility of the tami outlandline district to the southern jayapura district as well as vice versa. Over time, the presence of youtefa bridge has had an effect on land use along holtekamp's coast. Changes in resource use, such as cafes building, resort or resort, and OARS for the activities of national xx sports week are a new problem because land that should be reduced to parks is turned into a generating area. The purpose of this study is to find the LHR comparison and to explain land use comparisons in 2019 and 2021, as well as to explain the relation between accessibility to land use at the research site. The approach used in this study is the cumulative and quantitative approach. The LHR conditions on the research site in 2021 saw an increase of 1,250 SMP per hour or twice that of 2019. While land use in 2021 is 28.4 ha. For accessibility tas effect on land use, a value of 1.53 on which it falls in a high category. The function of land governance in the scope of the research site or youtefa bridge is not all that is cultivated. It is necessary to consider how the region functions in order to match its land requirements.

Keywords: accessibility, land, LHR, influence, comparisons

Abstrak. Aksesibilitas merupakan ukuran kemudahan lokasi untuk dijangkau dari lokasi lainnya melalui sistem transportasi. Oleh karena itu, Jembatan Youtefa yang diresmikan pada tahun 2019 menjadi tujuan untuk mempermudah aksesibilitas antar Distrik Muara Tami menuju Distrik Jayapura Selatan begitu juga sebaliknya. Seiring berjalannya waktu, adanya Jembatan Youtefa memiliki dampak yang ditimbulkan terhadap penggunaan lahan di sepanjang Pantai Holtekamp. Adanya perubahan penggunaan lahan, seperti dibangunnya kafe-kafe, adanya *resort* atau tempat penginapan, serta adanya venue dayung untuk kegiatan Pekan Olahraga Nasional XX menjadi masalah baru karena lahan yang seharusnya diperuntukan untuk kawasan lindung berubah menjadi kawasan budidaya. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui perbandingan LHR dan menjelaskan perbandingan penggunaan lahan tahun 2019 dan tahun 2021, serta menjelaskan hubungan antara aksesibilitas terhadap penggunaan lahan di lokasi penelitian. Pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan komperatif dan pendekatan kuantitatif. Kondisi LHR di lokasi penelitian pada tahun 2021 mengalami peningkatan yaitu sebesar 1.250 SMP/Jam atau 2x lipat dibandingkan tahun 2019. Sementara penggunaan Lahan di tahun 2021 sebesar 28,4 Ha. Untuk pengaruh aksesibilitas terhadap penggunaan lahan didapatkan nilai sebesar 1,53 dimana itu masuk dalam kategori tinggi. Fungsi dari tata guna lahan di ruang lingkup lokasi penelitian atau Jembatan Youtefa tidak seluruhnya merupakan kawasan budidaya. Sehingga perlu diperhatikan fungsi dari kawasan tersebut agar sesuai dengan peruntukan lahannya berdasarkan ketentuan yang berlaku.

Kata kunci: Aksesibilitas, Lahan, LHR, Pengaruh, Perbandingan

1. LATAR BELAKANG

Jalan memegang peranan penting dalam pergerakan pertumbuhan penduduk. Pertumbuhan penduduk juga mempengaruhi pergerakan ekonomi sehingga dibutuhkan peningkatan kualitas dari sarana prasarana jalan untuk mempermudah aksesibilitas. Aksesibilitas merupakan ukuran kemudahan lokasi untuk dijangkau dari lokasi lainnya melalui sistem transportasi. Oleh karena itu, Jembatan Youtefa yang diresmikan pada tahun 2019

menjadi tujuan untuk mempermudah aksesibilitas antar Distrik Muara Tami menuju Distrik Jayapura Selatan begitu juga sebaliknya. Sebagai daerah sumber pertanian Distrik Muara Tami menjadi pemasok atau penyumbang pangan bagi Kota Jayapura, seperti sayur-sayuran serta buah-buahan. Dengan adanya Jembatan Youtefa mempermudah akses para petani untuk mendistribusikan hasil pertaniannya dengan mudah karena jarak yang semakin singkat.

Sebelum adanya Jembatan Youtefa, masyarakat Kota Jayapura yang memiliki tujuan ke Distrik Muara Tami hanya mempunyai 2 rute alternatif transportasi, yang pertama melewati Jalan Nafri yang memiliki waktu tempuh bisa lebih dari 1 jam dari Distrik Muara Tami ke Distrik Jayapura Selatan menggunakan kendaraan roda empat atau mobil, namun dikarenakan Jalan Nafri yang hanya 1 jalur dan jalan yang dilalui tidak terlalu bagus serta dari segi keamanan kurang aman sehingga masyarakat kurang nyaman melalui jalan tersebut sebelumnya dan yang kedua melewati jalur laut. Namun jalur laut hanya dapat dilintasi oleh orang-orang tertentu yang memiliki kendaraan laut misalnya kapal kecil atau *speedboat*. Adanya Jembatan Youtefa sekarang, masyarakat dapat dengan mudah dan cepat menuju Distrik Muara Tami begitupun sebaliknya.

Seiring berjalannya waktu, adanya Jembatan Youtefa memiliki dampak yang ditimbulkan terhadap penggunaan lahan di sepanjang Pantai Holtekamp. Adanya perubahan penggunaan lahan, seperti dibangunnya kafe-kafe, adanya *resort* atau tempat penginapan, serta adanya venue dayung untuk kegiatan Pekan Olahraga Nasional XX menjadi masalah baru karena lahan yang seharusnya diperuntukan untuk kawasan lindung berubah menjadi kawasan budidaya.

Berdasarkan uraian di atas, peneliti ingin melakukan penelitian dengan judul “Pengaruh Tingkat Aksesibilitas terhadap Penggunaan Lahan di Jembatan Youtefa Kota Jayapura”. Dengan penelitian ini peneliti berharap dapat mengetahui dampak dari tingkat aksesibilitas terhadap penggunaan lahan di Jalan Jembatan Youtefa yang mana memiliki dampak tersendiri bagi lahan tersebut.

2. KAJIAN TEORITIS

Aksesibilitas dan Mobilitas

Aksesibilitas dapat disimpulkan sebagai kemudahan seseorang atau suatu kelompok masyarakat untuk mencapai tujuan dalam suatu perjalanan (Tamin, 1997). Aksesibilitas juga dapat dinyatakan dengan jarak. Apabila wilayah A dan wilayah B saling berdekatan, maka aksesibilitas kedua wilayah tersebut tinggi. Begitu juga sebaliknya.

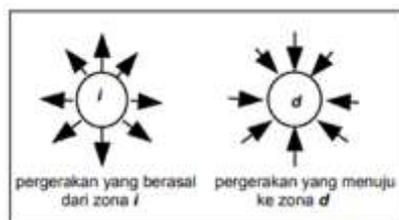
Mobilitas adalah proses atau upaya kemampuan seseorang atau kelompok masyarakat untuk berpindah tempat dari satu tempat ke tempat lainnya. Pada umumnya masyarakat melakukan mobilitas menggunakan kendaraan pribadi (mobil atau motor) dan kendaraan umum. yang biasanya dinyatakan dari kemampuan untuk membayar biaya transportasi tersebut.

Bangkitan dan Tarikan

Bangkitan dan tarikan pergerakan adalah langkah pemodelan yang memperkirakan jumlah gerakan yang terjadi dari suatu zona atau penggunaan lahan dan jumlah gerakan yang tertarik pada penggunaan lahan wilayah atau zona tersebut. Pergerakan lalu lintas adalah fungsi penggunaan lahan yang menciptakan pergerakan lalu lintas (Tamin, 1997). Bangkitan lalu lintas ini meliputi:

- lalu lintas meninggalkan lokasi; dan
- lalu lintas ke atau tiba ke suatu lokasi.

Bangkitan dan tarikan pergerakan pada gambar 1.



Gambar 1 Bangkitan dan Tarikan Pergerakan

Sumber: Buku Perencanaan dan Pemodelan Transportasi, 1997

Jalan dan Jembatan

Menurut Undang-undang Nomor 38 Tahun 2004 Tentang Jalan memberikan pengertian yang berkaitan dengan 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. Jalan sebagai bagian prasarana transportasi mempunyai peran penting dalam bidang ekonomi, sosial budaya, lingkungan hidup, politik, pertahanan dan keamanan, serta dipergunakan untuk sebesar-besar kemakmuran rakyat.

Jembatan adalah suatu konstruksi yang digunakan untuk menghubungkan jalan karena adanya suatu rintangan, seperti jalan air atau jalan lalu lintas biasa (Struyk & Van Deer Veen, 1995).

Tipe jembatan mengalami perkembangan yang sejalan dengan sejarah peradaban manusia, dari tipe yang sederhana sampai dengan tipe yang kompleks, dengan material yang sederhana sampai dengan material yang modern. Jenis jembatan yang terus berkembang dan beraneka ragam mengakibatkan seorang perencana harus tepat memilih jenis jembatan yang sesuai dengan tempat tertentu. Klasifikasi Jembatan terbagi 3 yaitu Menurut Kegunaannya, Menurut Jenis Materialnya, Menurut sistim struktur.

Lalu Lintas Harian Rata-rata (LHR)

Lalu lintas harian rata-rata adalah volume lalu lintas rata-rata dalam satu hari. Untuk memperoleh data tersebut dikenal 2 katagori yaitu Lalu lintas Harian Rata-rata Tahunan (LHRT) dan Lalu lintas Harian Rata-rata (LHR). Untuk dapat menghitung LHRT harus memiliki data jumlah kendaraan terus menerus selama 1 tahun penuh. Namun karena biaya yang diperlukan untuk membandingkan dengan ketelitian yang dicapai serta tidak semua wilayah di Indonesia mempunyai data volume lalu lintas selama 1 tahun, maka kondisi tersebut dapat digunakan satuan Lalu Lintas Harian Rata-Rata (LHR). LHR adalah hasil bagi jumlah kendaraan yang diperoleh selama pengamatan dengan lamanya pengamatan (Aden, 2019).

LHRT dinyatakan dalam smp/hari per 2 arah atau kendaraan/hari/2 arah untuk jalan 2 lajur 2 arah, smp/hari/1 lajur atau kendaraan/hari/1 arah untuk jalan berlajur banyak dengan median.

Pengertian Lahan dan Fungsi Lahan

Lahan dapat memiliki beberapa pengertian, hal tersebut dipengaruhi oleh sudut pandang dan kepentingan dalam penutup lahan. Pengertian akan lahan selalu berkaitan dengan pengertian tanah. Oleh sebab itu, lahan dapat dipandang sebagai tanah dan sebagai ruang tergantung dari pemanfaatan lahan tersebut (Deliyanto, 2019).

Selanjutnya (Deliyanto, 2019) membagi pengertian lahan sebagai dua bagian, lahan sebagai lahan dan lahan sebagai tanah (*soil*). Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia Edisi 2 menyebutkan bahwa lahan adalah tanah terbuka atau tanah garapan, dan dalam buku yang sama tanah memiliki arti sebagai permukaan bumi atau lapisan bumi yang paling atas dan terluar. Selain itu, tanah merupakan benda alam yang mempunyai sifat kimia, fisik, dan biologi tertentu. Serta berdimensi tiga seperti ruang yang mempunyai dimensi panjang, lebar dan kedalaman atau tinggi.

Lahan sebagai sumber daya alam dan matra dasar ruang mempunyai berbagai fungsi di antaranya adalah fungsi lingkungan, fungsi ekonomi, dan fungsi sosial. Fungsi lingkungan dapat dilihat dari Lahan yang dipandang sebagai muka bumi sebagai biosfer yang berfungsi sebagai tempat kehidupan. Fungsi ekonomi dapat dilihat dari lahan yang dipandang sebagai

lokasi dan benda ekonomi, yaitu benda yang dapat diperjualbelikan, sebagai tempat usaha, benda kekayaan, jaminan. Di samping itu lahan juga sebagai sarana produksi yang berfungsi sebagai tempat tumbuhnya tanaman yang dibudidayakan. Dan lahan yang mempunyai fungsi sosial dapat dilihat dari lahan yang di atasnya terdapat hak atas tanah mempunyai fungsi sosial untuk kepentingan masyarakat umum (Deliyanto, 2019).

Perubahan Tata Guna Lahan dan Sistem Tata Guna Lahan-Transportasi

Perubahan tata guna lahan adalah bertambahnya suatu penggunaan lahan dari satu sisi penggunaan ke penggunaan yang lainnya diikuti dengan berkurangnya tipe tata guna lahan yang lain dari suatu waktu ke waktu berikutnya, atau berubahnya fungsi suatu lahan pada kurun waktu yang berbeda (Wahyunto, Et Al, 2001) dalam jurnal perubahan tata guna lahan (Widayanti, 2015). Perubahan tata guna lahan dalam pelaksanaan pembangunan tidak dapat dihindari. Perubahan tersebut terjadi karena dua hal, pertama adanya keperluan untuk memenuhi kebutuhan penduduk yang makin meningkat jumlahnya dan kedua berkaitan dengan meningkatnya tuntutan akan mutu kehidupan yang lebih baik. Para ahli berpendapat bahwa perubahan tata guna lahan lebih disebabkan oleh adanya kebutuhan dan keinginan manusia.

Sistem transportasi antar kota terdiri dari berbagai aktifitas seperti: industri, pariwisata, perdagangan, pertanian, pertambangan, dan lain-lain. Aktifitas ini mengambil tempat pada sepotong tanah (industri, sawah, tambang, perkotaan, daerah pariwisata dan lain-lain). Dalam pemenuhan kebutuhan, manusia melakukan perjalanan antara tata guna tanah tersebut dengan menggunakan sistem jaringan transportasi. Hal ini akan menyebabkan timbulnya pergerakan arus manusia, kendaraan dan barang. Pergerakan arus manusia, kendaraan dan barang akan mengakibatkan berbagai macam interaksi, misal: interaksi antara kota sebagai pasar dengan daerah industri, kota sebagai konsumen hasil pertanian dengan daerah pertanian, kota dengan daerah pariwisata dan antara pabrik dengan lokasi bahan mentah dan pasar (Tamin, 1997).

3. METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan metode kuantitatif dan metode deskriptif dengan membandingkan data spasial untuk mencapai tujuan penelitian. Lokasi penelitian dalam penelitian ini berada pada Jembatan Youtefa, lebih tepatnya di ruas Jl. Amphibi (Pantai Hamadi) – Jl. Holtekamp. Waktu survei ini dilaksanakan dalam kurung waktu Desember 2021 di lokasi penelitian ruas Jl. Amphibi (Pantai Hamadi) – Jl. Holtekamp. Fokus dalam penelitian ini adalah membandingkan volume kendaraan di Jembatan Youtefa dan juga penggunaan lahan pada tahun 2019 dan tahun 2021. Alat penelitian yang digunakan dalam penelitian ini ialah kamera digunakan saat melakukan observasi untuk dokumentasi aktivitas kendaraan Jembatan Youtefa; Aplikasi *Counter Point* digunakan untuk mencatat data-data jumlah kendaraan yang

melintasi Jembatan Youtefa; Aplikasi *ArcGis Map* 10.4 digunakan dalam proses *overlay* untuk mengetahui penggunaan lahan di ruas Jl. Amphibi (Pantai Hamadi) – Jl. Holtekamp.

Perhitungan volume kendaraan dilakukan dalam waktu seminggu (Hari Selasa, Kamis dan Sabtu) dilihat dengan rentang waktu pagi pukul 08.00 – 09.00, siang pukul 11.00-12.00 dan pada waktu sore pukul 16.00-17.00. Pemilihan hari Selasa mewakili awal pekan, sementara di hari Kamis mewakili tengah pekan dan hari Sabtu sebagai perwakilan akhir pekan.

Metode pendekatan studi yang dilakukan untuk melakukan analisa dalam penelitian ini yaitu menggunakan pendekatan komperatif dan pendekatan kuantitatif. Dengan teknik pengumpulan data menggunakan metode observasi dan pencarian dokumen yang terkait dengan pengamatan ini.

4. HASIL DAN PEMBAHASAN

Lalu Lintas Jembatan Youtefa Pada Tahun 2019 dan 2021

Dalam tabel 1 merupakan data LHR dari peneliti sebelumnya di tahun 2019:

Tabel 1. Lalu Lintas Kendaraan Jembatan Youtefa Pada Tahun 2019

Jam	Jenis Kendaraan	Sabtu 30/11/2019	Rabu 04/12/2019	Senin 09/12/2019
Jam 08.00-09.00	Bus	2	0	5
	Truk	94	73	50
	Mobil	308	430	342
	Motor	752	110	860
	Total	1156	1603	1257
Jam 11.00-12.00	Bus	2	1	4
	Truk	89	107	50
	Mobil	152	195	361
	Motor	572	687	719
	Total	815	990	1134
Jam 16.00-17.00	Bus	1	1	8
	Truk	34	43	50
	Mobil	560	583	361
	Motor	765	881	719
	Total	1360	1508	1138

Sumber: Wambrauw, 2019

Sebagaimana peneliti sebelumnya telah melakukan pengamatan lalu lintas kendaraan di Jembatan Youtefa selama 3 hari yaitu pada hari Sabtu 30 November 2019, Rabu 04 Desember 2019 dan hari Senin 09 Desember 2019. Hasil pengamatan kendaraan dapat dilihat pada tabel 1. Data berikutnya dalam tabel 2 merupakan hasil rekapitulasi LHR di tahun 2019.

Tabel 2. Hasil LHR Jembatan Youtefa Tahun 2019

Hari/Tanggal	08.00-09.00 (smp/Jam)	11.00-12.00 (smp/Jam)	16.00-17.00 (smp/Jam)
Sabtu, 30/11/2019	660.2	404.2	793.35
Rabu, 4/12/2019	792.6	496.35	856.05
Senin, 9/12/2019	623	605.55	610.35
Total	691,93	502,03	753,25
Rata-rata	649,1 smp/jam		

Sumber: Wambrauw, 2019.

Dari hasil perhitungan lalu lintas harian rata-rata pada tahun 2019, lalu lintas tertinggi terjadi di jam 16.00-17.00 dimana pada jam tersebut sebanyak 753,25 smp/jam atau dapat dikatakan 754 satuan mobil penumpang per jam. Sementara pada jam 08.00-09.00 sebanyak 691,93 smp/jam atau dapat dikatakan sebanyak 692 satuan mobil penumpang per jam. Pada jam 11.00-12.00 merupakan lalu lintas terendah yaitu sebanyak 502,03 smp/jam atau sebanyak 503 satuan mobil penumpang per jam. Dalam seminggu rata-rata kendaraan yang melintasi Jembatan Youtefa sebanyak 649,1 smp/jam atau sebanyak 650 satuan mobil penumpang per jam.

Pengamatan lalu lintas kendaraan di Jembatan Youtefa dilakukan pada hari Selasa 26/10/2021, Sabtu 30/10/2021 dan hari Kamis 23/12/2021. Dimana hasil dari pengamatan tersebut dapat dilihat pada Tabel.3:

Tabel 3. Lalu Lintas Jembatan Youtefa Tahun 2021

Jam	Jenis Kendaraan	Selasa 26/10/2021	Sabtu 30/10/2021	Kamis 23/12/2021
Jam 08.00- 09.00	Bus	4	3	3
	Truk	68	75	52
	Mobil	622	647	570
	Motor	1127	1268	1196
	Total	1828	1993	1821
Jam 11.00- 12.00	Bus	1	2	3
	Truk	90	94	77
	Mobil	395	538	506
	Motor	783	954	897
	Total	1269	1598	1483
Jam 16.00- 17.00	Bus	4	4	2
	Truk	82	74	62
	Mobil	714	706	605
	Motor	1293	1288	1238
	Total	2093	2072	1907

Sumber: Hasil Survey, 2021.

Berdasarkan hasil pengamatan lalu lintas kendaraan di Jembatan Youtefa pada Tanggal 26 Oktober, 30 Oktober dan 23 Desember 2021, berikut ini hasil perhitungan Laju Harian Rata-rata (LHR) di Jembatan Youtefa pada tahun 2021 di bawah ini:

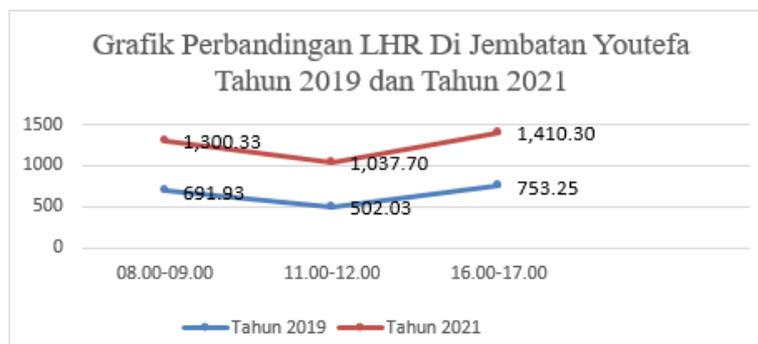
**Tabel 4. Hasil Perhitungan Laju Harian Rata-rata
Jembatan Youtefa Tahun 2021**

Hari/Tanggal	08.00-09.00	11.00-12.00	16.00-17.00
Selasa 26/10/2021	1.279,1	904,8	1.472,3
Sabtu 30/10/2021	1.382,4	1.149,8	1.451,4
Kamis 23/12/2021	1.239,5	1.058,5	1.307,2
Total	1.300,33 smp/jam	1.037,70 smp/jam	1.410,30 smp/jam
Rata-rata	1.249,44 smp/jam		

Sumber: Hasil Analisis, 2022

Dari hasil perhitungan pada tabel 4.4 dapat dilihat dalam seminggu LHR di Jembatan Youtefa tertinggi terdapat pada jam 16.00-17.00 yaitu sekitar 1.410,30 smp/jam atau sebanyak 1.411 satuan mobil penumpang per jam, kemudian pada jam 08.00-09.00 sebanyak 1300,33smp/jam atau sebanyak 1.301 satuan mobil penumpang per jam dan terendah terjadi pada pukul 11.00-12.00 yaitu sebanyak 1.037,70smp/jam atau sebanyak 1.038 satuan mobil penumpang per jam. Dalam seminggu rata-rata kendaraan yang melintas atau melewati Jembatan Youtefa sebanyak 1.249,44 smp/jam atau sebanyak 1.250 satuan mobil penumpang per jam.

Pada gambar 2 mengilustrasikan perbandingan LHR yang ada diruas Jalan Jembatan Youtefa yang berbeda pada tahun 2019 dan tahun 2021:



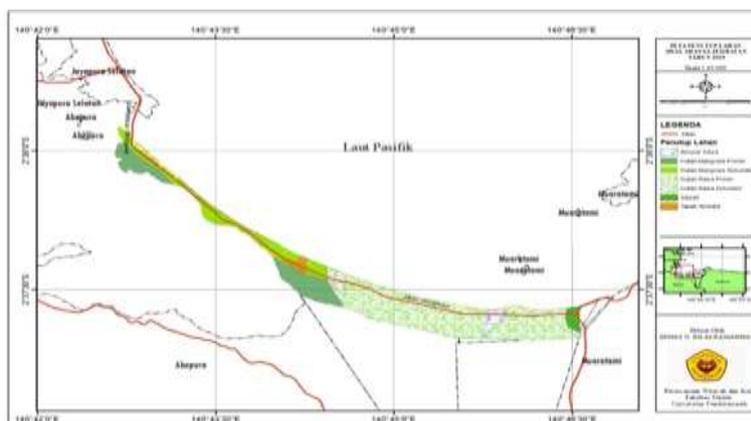
Gambar 2. Perbandingan LHR di Jembatan Youtefa Tahun 2019 dan Tahun 2021

Sumber: Hasil Analisis, 2022

Berdasarkan hasil perbandingan LHR, dapat dilihat volume LHR di Jembatan Youtefa pada tahun 2021 mengalami peningkatan hampir 2 kali lipat dibandingkan dengan tahun 2019. Seiring berjalannya waktu, penggunaan Jembatan Youtefa digunakan sebagai akses oleh pengendara dari Kota Jayapura menuju Distrik Muara Tami maupun sebaliknya. Dengan demikian hasil perbandingan merupakan bukti adanya peningkatan penggunaan Jalan Jembatan Youtefa di tahun 2019 dan tahun 2021.

Pengaruh Perubahan Lalu Lintas Terhadap Penggunaan Lahan Di Jembatan Youtefa Tahun 2019 dan Tahun 2021

Pada tahun 2019, tepatnya pada awal peresmian atau penggunaan Jembatan Youtefa penggunaan lahan di lokasi penelitian belum mengalami perubahan yang signifikan. Sehingga untuk mengetahui perubahan penggunaan lahan di Jembatan Youtefa, dilakukan analisa dengan teknik *overlay* menggunakan peruntukan tata guna lahan RTRW Tahun 2013-2033 Kota Jayapura. Hal tersebut akan diuraikan dalam gambar 3.



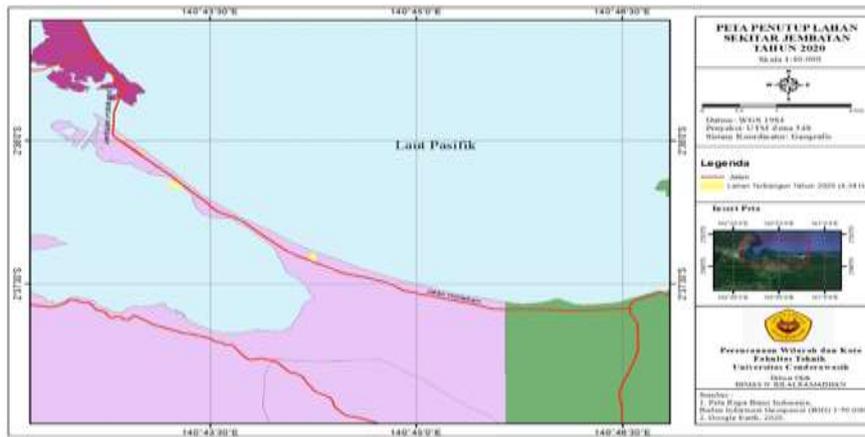
Gambar 3. Penggunaan Lahan Pada Tahun 2019

Sumber: Hasil Analisis, 2022

Gambar di atas menunjukkan lokasi penelitian yang ada pada awal pembangunan Jembatan Youtefa, terdapat beberapa bangunan di lokasi tersebut dengan total penggunaan lahan sebesar 4,17 Ha. Lokasi penelitian memiliki luas lahan sebesar 389,97 Ha. Hasil ini didapatkan setelah menggunakan teknologi *overlay* pada aplikasi ArGis. Data tersebut menunjukkan bahwa ada dua jenis peruntukan lahan yang merupakan lawasan lindung yang seharusnya tidak dapat dikembangkan sebagai Kawasan budidaya yaitu hutan mangrove primer dan sekunder

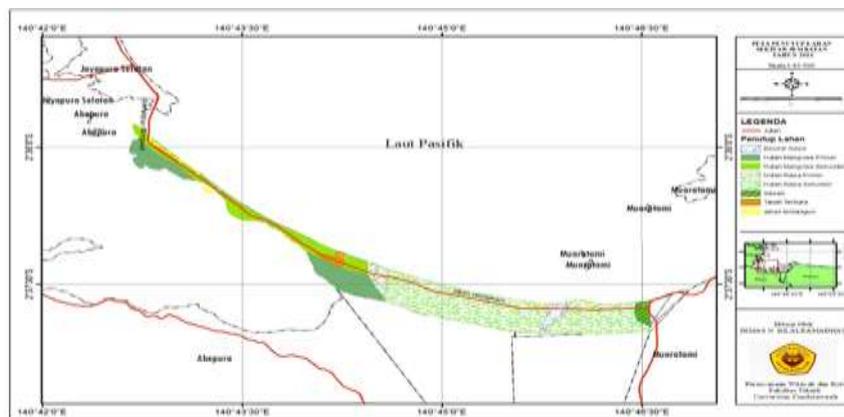
Pada tahun 2021, lalu lintas di Jembatan Youtefa mengalami perubahan. Dimana terjadi peningkatan penggunaan Jembatan Youtefa hampir 2 kali lipat dari tahun 2019. Peningkatan lalu lintas ini tentu saja berpengaruh terhadap penggunaan lahan di Jembatan Youtefa akibat dari adanya bangkitan dan tarikan pergerakan tersebut.

Pada tahun 2020, penggunaan lahan di lokasi penelitian mengalami peningkatan khususnya dalam bidang pengembangan wisata dengan perubahan lahan sebesar 15,7 Ha. Hal ini dapat dilihat pada gambar 4 dibawah ini:



Gambar 5. Peta Kondisi Penggunaan Lahan Setelah Adanya Jembatan Youtefa Tahun 2020

Sumber: Hasil Analisis, 2022



Gambar 6. Peta Kondisi Penggunaan Lahan Setelah Adanya Jembatan Youtefa Tahun 2021

Sumber: Hasil Analisis, 2022

Tabel 5. Luas Penggunaan Lahan Lokasi Penelitian

Tahun	Luas Lahan
2019	4,17 Ha
2020	15,7 Ha
2021	28,4 Ha

Sumber: Hasil Analisis, 2022

Dari tabel diatas pada awalnya luas penggunaan lahan diawal peresmian Jembatan Youtefa yaitu pada tahun 2019 adalah sebesar 4,17 Ha. Pada tahun 2021 luas lahan mengalami perubahan. Terjadi pembangunan di sepanjang Jalan Hamadi-Holtekamp dengan total 28,4 Ha penggunaan lahan.

Dari perubahan penggunaan lahan tersebut terjadi akibat banyak pembangunan mulai dari adanya kafe-kafe, *resort*, rumah makan, pasar, ruko, pos polisi, sampai adanya reklamasi yang dibuat dalam rangka menunjang kegiatan Pekan Olahraga Nasional atau PON dengan dibuatnya *venue* atau tempat bertanding cabang Dayung yang diselenggarakan pada tahun 2021 di lokasi penelitian. Dengan rincian sebagai berikut:

Tabel 6. Bangunan Yang terdapat di Lokasi Penelitian

Nama Bangunan	Jumlah
Pasar	1
Kafe	25
Resort	2
Veneu	1
Rumah Makan	6
Pos Polisi	1
Ruko	10
Total	46

Sumber: Hasil Observasi, 2022

Dengan demikian, terjadi peningkatan penggunaan lahan antara tahun 2019 sampai tahun 2021 sebesar 24,23 Ha. Peningkatan penggunaan lahan juga terpengaruh akibat dari peningkatan lalu lintas penggunaan Jalan Jembatan Youtefa pada tahun 2021 sebesar 1.250 smp/jam. Peningkatan lalu lintas ini hampir 2 kali lipat dibandingkan tahun 2019.

Korelasi Antara Peningkatan Aksesibilitas Terhadap Penggunaan Lahan di Jembatan Youtefa

Hasil perhitungan dari persamaan hubungan tataguna lahan dengan aksesibilitas sebagai berikut:

$$H_{1-2} = \frac{46}{30}$$

$$H_{1-2} = 1,53$$

Berdasarkan hasil perhitungan hubungan tata guna lahan dengan sistem transportasi di dapatkan hasil sebesar **1,53** dimana berdasarkan parameter kinerja SPM untuk indeks aksesibilitas menurut Kepmenkimpraswil No.534/KPTS/M/2001 aksesibilitas di Jembatan Youtefa masuk kedalam kategori tinggi karena memenuhi standar dari kategori tinggi **1,53 > 1,50**. Sehingga dengan tingkat aksesibilitas yang didapat dari perhitungan jumlah bangunan yang ada di lokasi penelitian dibagi dengan waktu tempuh mendapatkan hasil **1,53** artinya semakin banyak bangunan yang ada dengan waktu tempuh yang semakin singkat aksesibilitas akan mempengaruhi tata guna lahan wilayah tersebut.

Pergerakan lalu lintas ada karena adanya proses pemenuhan kebutuhan. Setiap tata guna lahan atau sistem kegiatan tertentu tentunya memiliki bangkitan atau tarikan sehingga akan terjadi pergerakan dalam proses pemenuhan kebutuhan. Dalam penelitian ini, Jembatan Youtefa mengalami peningkatan lalu lintas hampir 2 kali lipat pada tahun 2021 dibandingkan tahun 2019. Peningkatan ini juga mempengaruhi perubahan penggunaan lahan di sepanjang Jalan Hamadi-Jalan Holltekamp.

Pembangunan wisata pada lokasi penelitian mulai dari adanya kafe, rumah makan, *resort*, pasar menjadi jadi tarik sehingga terjadi peningkatan pergerakan lalu lintas. Selain itu adanya Jembatan Youtefa memudahkan akses masyarakat dari Distrik Jayapura Selatan menuju Distrik Muara Tami, atau pun sebaliknya. Dari kemudahan tersebut membuat Distrik Muara Tami menjadi tujuan pengembangan pembangunan seperti perumahan serta objek wisata.

5. KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

Berdasarkan hasil pengamatan lalu lintas kendaraan di Jembatan Youtefa pada tahun 2019 yang dilakukan selama 3 hari, lalu lintas tertinggi terjadi di jam 16.00-17.00 dimana pada jam tersebut sebanyak 753,25 smp/jam. Dalam seminggu rata-rata kendaraan yang melintasi Jembatan Youtefa sebanyak 649,1 smp/jam. Dari hasil perhitungan LHR tahun 2021, dalam seminggu LHR di Jembatan Youtefa tertinggi terdapat pada jam 16.00-17.00 yaitu sekitar 1.410,30 smp/jam, kemudian pada jam 08.00-09.00 sebanyak 1300,33smp/jam dan terendah terjadi pada pukul 11.00-12.00 yaitu sebanyak 1.037,70smp/jam. Dalam seminggu rata-rata kendaraan yang melintas atau melewati Jembatan Youtefa sebanyak 1.249,44 smp/jam. Berdasarkan hasil grafik volume LHR di Jembatan Youtefa pada tahun 2021 mengalami peningkatan hampir 2 kali lipat dibandingkan dengan tahun 2019.

Untuk analisis perubahan tata guna lahan, data spasial yang ada di tahun 2019 menggambarkan bahwa lokasi penelitian terdapat beberapa bangunan dengan total penggunaan lahan sebesar 4,17 Ha dari luas keseluruhan lahan pada tahun 2019 adalah 389,97 hektar. Peningkatan lalu lintas tentu saja berpengaruh terhadap penggunaan lahan di Jalan Jembatan Youtefa akibat dari adanya bangkitan dan tarikan pergerakan tersebut. Pada tahun 2021 luas lahan mengalami perubahan. Terjadi pembangunan di lokasi penelitian dengan total 28,4 Ha lahan yang berubah.

Berdasarkan hasil perhitungan hubungan tata guna lahan dengan sistem transportasi di dapatkan hasil sebesar **1,53** dimana berdasarkan parameter kinerja SPM untuk indeks aksesibilitas menurut Kepmenkimpraswil No.534/KPTS/M/2001 aksesibilitas di Jembatan Youtefa masuk kedalam kategori tinggi karena memenuhi standar dari kategori tinggi **1,53 > 1,50**. Pergerakan lalu lintas ada karena adanya proses pemenuhan kebutuhan. Selain adanya pembangunan yang menjadi daya tarik, tetapi juga karena adanya masyarakat dari Distrik Jayapura Selatan yang bekerja di Distrik Muara Tami, atau pun sebaliknya. Dapat dikatakan bahwasannya peningkatan aksesibilitas berkaitan erat dengan penggunaan lahan, hal

ini terjadi karena adanya jenis kegiatan tertentu yang akan membangkitkan pergerakan dan akan menarik pergerakan.

Dengan hasil pembahasan ini membuktikan bahwa peningkatan volume lalu lintas mempengaruhi penggunaan lahan. Hal ini dibuktikan dalam penelitian terjadi peningkatan lalu lintas hampir 2 kali lipat pada tahun 2021 dibandingkan tahun 2019 dan juga terjadi perubahan penggunaan lahan pada tahun 2021 dengan total 28,4 Ha.

Saran

Dalam penulisan penelitian ini, penulis mengarahkan pada tingkat aksesibilitas serta mobilitas masyarakat yang mempengaruhi tata guna lahan pada Jembatan Youtefa. Fungsi dari tata guna lahan di ruang lingkup lokasi penelitian atau Jembatan Youtefa tidak seluruhnya merupakan kawasan budidaya. Sehingga perlu diperhatikan fungsi dari kawasan tersebut agar sesuai dengan peruntukan lahannya. Kawasan lindung yang semestinya dijaga pada kawasan Jembatan Youtefa menjadi perhatian penting agar masyarakat serta pemerintah dapat menjaga kawasan tersebut untuk menjadi kawasan penyangga sebagai fungsinya.

DAFTAR PUSTAKA

- Aden, T. S. (2019). *Modul 1 Pelatihan Kapasitas Jalan Luar Kota*. Pusdiklat Jalan, Perumahan, dan Permukiman dan Pengembangan Infrastruktur Wilayah.
- Arikunto. (2002). *Suatu Pendekatan Praktek*. Rineka Cipta.
- Badan Pusat Statistik. (2021). *Kota Jayapura dalam Angka 2021*. BPS Kota Jayapura.
- Deliyanto, B. (2019). *Modul Pengenalan Lahan*. Universitas Terbuka.
- Departemen Pekerjaan Umum. (1997). *Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI)*. Direktorat Jenderal Binamarga.
- Handayani, W., Haryanto, D., & Setyawan, B. H. (2020). *Konstruksi Jalan dan Jembatan SMK/MAK Jilid 1*. Direktorat Pembinaan SMK.
- Juhaidi. (2007). Pola-pola Pemanfaatan Lahan dan Degradasi Lingkungan pada Kawasan Perbukitan. *Jurnal Geografi*.
- Kementerian Permukiman dan Prasarana Wilayah. (2001). *Keputusan Menteri Permukiman dan Prasarana Wilayah NO. 534/KPTS/M/2001 tentang Pedoman Standar Pelayanan Minimal*. Sekretariat Negara.
- Miro, F. (2005). *Buku Perencanaan Transportasi*. Erlangga.
- Morissan. (2017). *Manajemen Public Relations: Strategi Menjadi Humas Profesional*. Pranada Media Group.

- Pemerintah Indonesia. (2004). *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan*. Sekretariat Negara.
- Struyk, H. J., & Van Deer Veen, H. K. (1995). *Jembatan* (Soemargono, Trans.). PT. Pradnya Paramita.
- Sugiyono. (2015). *Metode Penelitian Pendidikan: Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*. Alfabeta.
- Tamin, O. Z. (1997). *Buku Perencanaan dan Pemodelan Transportasi*. Institute Teknologi Bandung.
- Wambrauw, M. Y. (2020). *An Investigation of The Impact of The New Bridge on Travellers' Route Choice Behavior in Papua Province, Indonesia* (Tesis). University of South Australia.
- Widayanti, R. (2015). *Formulasi Model Pengaruh Perubahan Tata Guna Lahan*. Universitas Gunadarma.