

PENATAAN PEDESTRIAN WAYS PADA JALUR WISATA PANTAI HAMADI

Feliandes Tebai¹, Riefaella Barends², dan Adhipuspa Pranata³

¹*Mahasiswa Program Studi Arsitektur Universitas Yapis Papua*

^{2,3}*Dosen Program Studi Arsitektur Universitas Yapis Papua*

*Email: jrfeliksjr@gmail.com, riefaellabarends87@gmail.com,
adhipuspapranata@gmail.com*

ABSTRAK

Pantai Hamadi merupakan salah satu destinasi wisata pantai yang ada di kota Jayapura. Awalnya pantai Hamadi belum seramai sekarang ini, namun dengan adanya pembukaan 2 jalur jalan yaitu Jembatan Merah yang menghubungkan Hamadi-Holtekamp-Koya, dan juga jalur jalan Ringroad yang menghubungkan Hamadi-Kotaraja-Jalan Baru. Pantai Hamadi menjadi destinasi wisata favorit yang mampu diakses lewat berbagai rute jalan dan mudah dicapai oleh kendaraan pribadi maupun kendaraan umum. Kondisi pantai Hamadi yang menarik sebagai tempat wisata kurang didukung dengan kondisi *pedestrian ways* sepanjang jalan Hamadi Pante, pada beberapa titik terdapat kerusakan, selain itu terdapat gangguan visual dari *pedestrian ways* ke arah pantai dikarenakan tertutup oleh kios-kios PKL. Penelitian pada permasalahan *pedestrian ways* di kawasan wisata pantai Hamadi ini dilakukan dengan metode pencarian data berupa wawancara, observasi, dan studi Pustaka, metode menganalisis data kuantitatif dan kualitatif, serta metode penataan *pedestrian ways*. Adapun konsep penataan *pedestrian ways* ini dilakukan dengan membuat perancangan jalur jalan, *bench* yang disatukan dengan *planter box* dan box sampah. Sehingga diharapkan pedestrian akan nyaman dan aman saat beraktifitas juga *pedestrian ways* akan menjadi lebih estetik dan rapi.

Kata kunci: Pantai Hamadi, *pedestrian ways*, *bench*, *planter box*

ABSTRACT

Hamadi Beach is one of the beach tourism destinations in Jayapura City. Initially, Hamadi Beach was not as busy as it is now, but with the opening of two roads: the Red Bridge connecting Hamadi-Holtekamp-Koya, and the Ring Road connecting Hamadi-Kotaraja-Jalan Baru, Hamadi Beach has become a favorite tourist destination, accessible via various routes and easily accessible by both private and public vehicles. Hamadi Beach's attractive tourist destination is not supported by the condition of the pedestrian paths along Hamadi Pante Road. Several points are damaged, and there is also visual obstruction from the pedestrian paths to the beach due to being blocked by street vendors' stalls. Research into the pedestrian path issues in the Hamadi Beach tourist area was conducted using data collection methods such as interviews, observation, and literature review, quantitative and qualitative data analysis methods, and pedestrian path planning methods. The concept of pedestrian path planning was implemented by designing a path, benches combined with planter boxes and trash bins. This is expected to provide comfort and safety for pedestrians during their activities, while also making the pedestrian paths more aesthetically pleasing and neat.

Keywords: Hamadi Beach, *pedestrian ways*, *bench*, *planter box*

1. PENDAHULUAN

Setiap tempat wisata memiliki daya tariknya sendiri misalnya keberagaman ekosistem perairan, ekosistem pesisir, pemandangan alam, yang nantinya ditawarkan pada pengunjung. Dengan adanya keunikan pada masing-masing bentang alam maka akan semakin menarik perhatian dari pengunjung. Adapun Kota Jayapura memiliki pesona pariwisata pada bentang pesisir dan salah satu kawasan wisata pantai yang menjadi tujuan favorit adalah pantai Hamadi, yang terletak di sepanjang jalan Hamadi Pante-Tobati Baru. Pantai ini menjadi semakin ramai setelah dibukanya akses jalan baru yaitu Jembatan Merah dan jalur Ringroad, sehingga akses dari dan ke Pantai Hamadi semakin mudah ditempuh. Keunikan pantai-pantai di Jayapura adalah setiap area pantai dikelola terpisah secara swadaya oleh masyarakat adat setempat dan keberadaannya telah dibatasi dengan pagar-pagar ataupun pembatas. Masing-masing keluarga mengelola wilayah pesisir pantainya sendiri secara terpisah baik dalam hal pengaturan parker dalam area, wc umum, maupun pondok-pondok wisata. Semua area pantai ini terhubung dengan pesisir pantai tempat berwisata dan *pedestrian ways*.

Pada penataan *pedestrian ways* yang dimaksud dalam tulisan ini adalah konsep *pedestrian ways* sebagai bentuk pergerakan pengunjung yang nyaman dan disesuaikan dengan kultur budaya yang ada di Papua yaitu budaya kekerabatan, Dimana menyangkut kebiasaan melakukan wisata dalam kelompok yang besar lebih dari 10 orang secara kekeluargaan maupun lebih dari 20 orang dalam skala perkumpulan tertentu misalnya pekerjaan maupun keagamaan. Sehingga penataan ini akan berfokus pada lebar *pedestrian* dan fasilitas pelengkap pada *pedestrian* yaitu tempat sampah, jalur difabel, tanaman hijau, dan bangku.

Pariwisata

Pengembangan kawasan pariwisata harus memperhatikan 4 komponen utama yang dapat menjadikan kawasan tersebut memiliki daya tarik pariwisata, yaitu

Atraksi (*attraction*) yang merupakan segala hal yang dapat menarik wisatawan untuk berkunjung. Terdapat 3 atraksi yang dapat menarik minat pengunjung antara lain: natural resources/ alami (misalnya pantai, bukit, mangrove), atraksi/wisata budaya (misalnya situs arkeologi, rumah tradisional, benda seni dan kerajinan, kegiatan masyarakat lokal, makanan), dan atraksi buatan (misalnya berbelanja, acara olahraga, konferensi, festival, pameran)

Amenitas (*amenity*) merupakan fasilitas dalam memenuhi kebutuhan penyediaan makanan dan minuman, akomodasi, kesehatan, keamanan, perbelanjaan, maupun layanan jasa untuk pengunjung ataupun pengguna dalam kawasan pariwisata. Misalnya usaha penginapan (*accommodation*), usaha makanan dan minuman, usaha perdagangan, transportasi dan infrastruktur.

Aksesibilitas (*accesibility*) merupakan sarana dan infrastruktur untuk menuju kawasan pariwisata terkait penyediaan jalan, transportasi maupun petunjuk jalan,

Pengelolaan (*ancillary*) merupakan dukungan dari organisasi pemerintah daerah maupun pengelola destinasi dalam membuat kegiatan wisata (Cooper dkk (1995) dalam Nainggolan,G.J (2022)).

Pedestrian Ways (Jalur Pejalan Kaki)

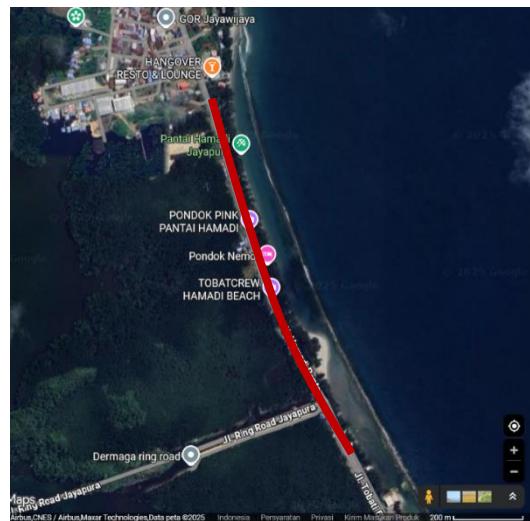
Menurut Keputusan Direktur Jendral Bina Marga No.76/KPTS/Db/1999 tanggal 20 Desember 1999 yang dimaksud dengan pedestrian adalah bagian dari jalan raya yang khusus disediakan untuk pejalan kaki yang terletak di daerah manfaat jalan, yang diberi lapisan permukaan dengan elevasi yang lebih tinggi dari permukaan perkerasan jalan, dan pada umumnya sejajar dengan jalur lalu lintas kendaraan. Jalur pejalan kaki dapat dikelompokkan dalam beberapa jenis yaitu berdasarkan lokasinya (perjalanan dari dan ke terminal, perjalanan fungsional, perjalanan dengan tujuan rekreasi) dan berdasarkan fungsinya (jalur pedestrian, jalur penyebrangan, plaza, dan pedestrian mall). Menurut Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No.03/PRT/M/2014 terdapat beberapa standar mengenai tingkat pelayanan trotoar antara lain: Standar A (Luas jalur pejalan kaki $\geq 12 \text{ m}^2$ per orang dengan arus pejalan kaki $< 16 \text{ orang/menit/m}$), standar B (Luas jalur pejalan kaki $\geq 3,6 \text{ m}^2$ per orang dengan arus pejalan kaki $< 16-23$), standar C (Luas jalur pejalan kaki $\geq 2,2-3,5 \text{ m}^2$ per orang dengan arus pejalan kaki $< 23-3 \text{ orang/menit/m}$), standar D (Luas jalur pejalan kaki $\geq 1,2-2,1 \text{ m}^2$ per orang dengan arus pejalan kaki $< 33-49 \text{ orang/menit/m}$), standar E (Luas jalur pejalan kaki $\geq 0,5-1,3 \text{ m}^2$ per orang dengan arus pejalan kaki $< 49-75 \text{ orang/menit/m}$), dan standar F (Luas jalur pejalan kaki $\geq 0,5 \text{ m}^2$ per orang dengan arus pejalan kaki beragam). *Walkability* adalah konsep yang mendukung suatu lingkungan agar menjadi kawasan yang berorientasi pejalan kaki dengan memperhatikan aspek keamanan dan kenyamanan, keterhubungan jalur serta menawarkan visual yang menarik untuk menambah minat perjalanan. Adapun indikator-indikator *walkability* dalam penyediaan jalur pejalan kaki adalah:

1. Konektivitas, yaitu terintegrasi其nya jalur pedestrian secara utuh
2. Aksesibilitas, yaitu ketersediaan jalur yang lebar, serta kualitas permukaan
3. Keamanan, Ketersediaan tempat penyebrangan dan pencahayaan
4. Kenyamanan (Farkisch dalam Sanjaya, 2012)

Wisata Pantai Hamadi

Pantai Hamadi berada di Distrik Jayapura Utara, Kelurahan Hamadi, Kota Jayapura. Adapun panjang jalur wisata pantai ini kurang lebih 1,21 km (—). Lokasi pantai Hamadi sangat strategis karena berada pada jalur jalan utama yang menghubungkan 2 jalur utama baru yaitu Jembatan Merah yang menghubungkan Hamadi-Holtekamp-Koya, dan juga jalur jalan Ringroad yang menghubungkan Hamadi-Kotaraja-Jalan Baru/ Jalan Poros, serta terhubung dengan jalur jalan Entrop yang merupakan jalur jalan lama namun padat kendaraan. Sehingga pantai ini bisa diakses dari 3 jalur jalan utama. Secara geografis, pantai Hamadi memiliki struktur pantai yang cenderung landai jika air surut maka kelandaian pantai bisa dicapai hingga kurang lebih 60 meter dari bibir pantai (pada jarak ini juga terdapat pemecah ombak sekaligus penanda antara area pantai yang landai dan area laut yang dalam, namun jika air pasang jarak aman hanya bisa dicapai 10-15 meter dari bibir pantai). Tutupan lahan pantai Hamadi berupa pasir berwarna agak kehitaman atau abu-abu gelap dan vegetasi yang tumbuh antara lain cemara laut (*Casuarina equisetifolia*), ketapang laut (*Terminalia catappa*), pohon kelapa (*Cocos nucifera*), dan waru laut (*Hibiscus tiliaceus*). Batas wilayah pantai secara geografis antara lain di sebelah utara berbatasan dengan Samudra Pasifik, sebelah selatan berbatasan dengan jalan Pante Hamadi dan hutan Bakau, sebelah timur berbatasan dengan kuburan dan pantai, sebelah barat berbatasan dengan area perdagangan jalur Hamadi-Entrop.

Adapun kondisi pedestrian ways berdasarkan pengamatan di lapangan antara lain: pedestrian yang telah ada pada beberapa titik mengalami kerusakan, belum adanya penataan yang lebih kreatif untuk menunjang zona pariwisata di sepanjang pantai Hamadi, kios-kios semi permanen yang ada disepanjang jalan menutup akses pemandangan ke arah pantai, lebar trotoar yang ada kurang lebih 1.20-1.50 masih kurang nyaman jika ada rombongan yang berjalan dan berpapasan.



Gambar 1. Lokasi Pantai Hamadi

2. RUMUSAN MASALAH DAN METODE

Metode penelitian yang digunakan adalah metode pencarian data berupa wawancara, observasi, dan studi pustaka, metode menganalisis data kuantitatif dan kualitatif, serta metode penataan pedestrian ways. Wawancara dilakukan saat observasi lapangan dengan mengamati perilaku pejalan kaki, melakukan korespondensi dengan para pedagang dan pengunjung pantai serta pejalan kaki, mengamati perilaku pengguna kendaraan pada jalan raya serta pengamatan pada kondisi eksisting *pedestrian ways* dan lingkungan sekitar, adapun studi pustaka dilakukan terkait pengertian pariwisata serta *pedestrian ways*.

3. ANALISIS KONDISI EKSISTING MENUJU KONSEP REDESAIN

Analisis Lingkungan Internal

a. Faktor Kekuatan (*Strengths*)

Yang menjadi kekuatan dalam penataan pedestrian ways sebagai jalur penghubung jalan disepanjang pantai Hamadi Adalah telah terbangunnya pedestrian ways di sepanjang pantai, pantai juga memiliki pemandangan yang indah, serta berdekatan dengan hutan mangrove, masih adanya lahan untuk memperlebar pedestrian ways, pedestrian ways yang



Gambar 2. Hutan mangrove (kiri) dan pantai Hamadi (kanan)

b. Faktor Kelemahan (*Weakness*)

Beberapa kelemahan yang ditemukan di lapangan antara lain ada kerusakan pada beberapa titik pedestrian ways, kurang nyaman digunakan pada jam 10 pagi hingga jam 14.00 siang dikarenakan kondisi panas terik dan tidak adanya bayangan dari pohon yang dapat mengcover pedestrian/ menetralkan suhu panas, penataan terkait material pada pedestrian belum atraktif dan menunjang pantai Hamadi sebagai kawasan pariwisata, terdapat kios-kios semi permanen di sepanjang trotoar yang menyebabkan tidak ada akses pemandangan bebas ke arah pantai.



Gambar 3. Kondisi pedestrian ways dan lingkungan sekitar pantai Hamadi

Analisis Lingkungan Internal

a. Faktor peluang (*opportunity*)

Pedestrian ways pada pantai Hamadi tentunya memiliki beberapa peluang untuk dilakukan penataan sehingga keberadaannya mampu menjadi penyokong kegiatan berwisata di Pantai Hamadi, dengan berjalan kaki di trotoar yang telah ditata, diharapkan pengunjung dapat berjalan dengan nyaman dan aman ketika akan berbelanja ke kios-kios maupun untuk beristirahat sejenak. Dengan adanya penataan pedestrian ways, jalur ini juga bisa digunakan untuk para penikmat olahraga lari atau jalan santai untuk berkegiatan sehingga pedestrian ways yang biasanya sepi di waktu weekday akan menjadi lebih hidup dengan kegiatan lari/ jogging ataupun jalan santai. Selain itu dengan menambahkan beberapa pohon perindang pada beberapa titik, diharapkan bayangan dari pohon maupun tajuk pohon dapat menjadi penghalang sinar matahari langsung ke pedestrian.



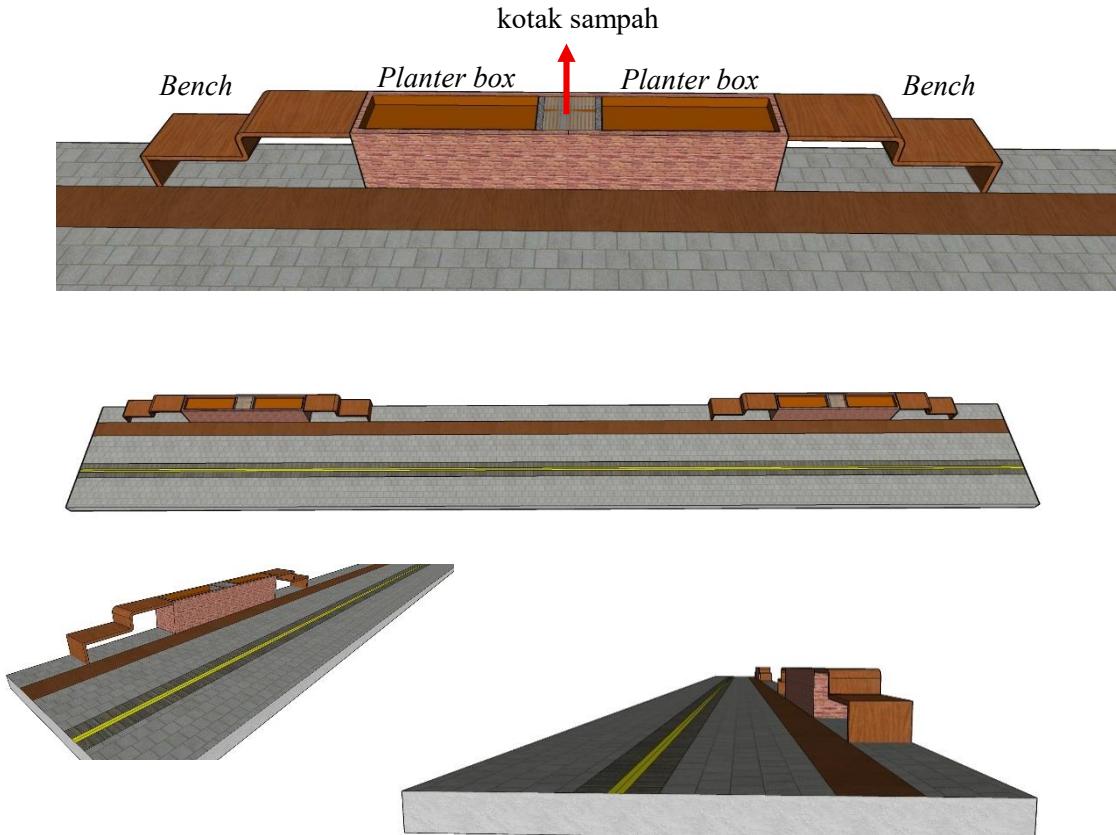
Gambar 4. Pohon perindang di sekitar pantai Hamadi

b. Faktor ancaman (*threats*)

Yang menjadi ancaman dalam penataan pedestrian ways akan lebih cenderung ke tanah milik masyarakat setempat yang akan diambil kurang lebih 1.5 meter untuk menambah lebar jalur pedestrian ways. Masalah ini akan dapat diselesaikan secara kekeluargaan, sehingga pemilik tanah tidak merasa dirugikan dengan adanya penataan ini. Selain itu juga faktor dari pengunjung yang suka mengkonsumsi minuman keras di pantai pada saat sepi pun diharapkan berkurang dan tidak ada lagi karena *pedestrian ways* yang selalu digunakan diharapkan menjadi kontrol sosial bagi aktifitas negatif.

c. KONSEP PENATAAN PEDESTRIAN WAYS PADA JALUR WISATA PANTAI HAMADI

Perbaikan yang dilakukan dengan penataan pada pedestrian ways yaitu menambahkan beberapa pelengkap seperti *bench*, yang disatukan dengan area *box planter* serta dilengkapi dengan tempat sampah, sehingga secara visual diharapkan akan lebih estetik dan tertata rapi, selain itu menggabungkan beberapa fungsi yaitu duduk santai menikmati pemandangan, menunggu penjemputan kendaraan online, ataupun sambil menikmati jajanan. Jarak antara *bench planter box* ini kurang lebih 70 meter, dan dapat juga lebih dari 70 meter tergantung kebutuhan di lapangan. Sehingga jika dihitung jika berjarak 70 meter dengan jarak *pedestrian ways* terhitung di lapangan sekitar 1,21 km, maka kurang lebih akan ada 15 *bench* sepanjang jalur.



Gambar 5. Visualisasi pedestrian ways dan *planter box*



Gambar 6. Visualisasi pedestrian ways.

d. KESIMPULAN

Pedestrian ways yang akan ditata dan diperbaiki sehingga fungsinya tidak hanya sebagai jalur pejalan kaki saja melainkan menambah nilai estetika pada keindahan alam yang ada pada pantai Hamadi. Kenyamanan pedestrian diharapkan dapat diakomodasi pada desain ini. Selain itu jarak antar *bench planter box* dibuat senyaman jangkauan pedestrian ketika ingin berjalan menyusuri sepanjang *pedestrian ways*. Dengan adanya penataan pada *pedestrian ways* diharapkan dapat mewadahi aktifitas lainnya seperti jogging, jalan santai ataupun lari yang dapat dilakukan di sore hingga malam hari, kegiatan yang dilakukan beramai-ramai diharapkan dapat menjadi kontrol sosial untuk kegiatan negatif di pantai

DAFTAR PUSTAKA

- Baud-Bovy, M. and Lawson, F. (1998). *Tourism and Recreation Handbook of Planning and Design*. Architectural Press, Oxford.
- Carmona, M., Heath, T., Oc, T., & Tiesdell, S. (2003). *Public Places Urban Spaces, The Dimensions of Urban Design*. Architectural Press, Oxford.
- Carr, Stephen, Mark Francis, Leane G. Rivlin and Andrew M. Store. (1992). *Public Space*. Press Syndicate of University of Cambridge, Australia.
- Hakim dan Utomo. (2008). *Komponen Desain Arsitektur Lansekap*. Bumi Aksara, Jakarta.
- Lestariani, A. (2019). Pengaruh Aktivitas Pendukung terhadap Kualitas Visual (Studi Kasus: Jalan Pahlawan Semarang). Semarang: Arsitektur Undip.
- Muharam, R. (2018). Studi Pengaruh Signage terhadap estetika Visual Koridor Jalan Ahmad Yani Medan Ditinjau dari Aspek Harmoni dan Kontras. Sumatra Utara: Fakultas Teknik Universitas Katholik Santho Thomas.
- Murphy, Peter E. (1985). *Tourism: A Community Approach*. Methuen & Co.Ltd, London.
- Patmore, J. Allan. (1983). *Recreation and Resources*. Basil Blackwell Publisher Limited, Oxford.
- Puspitasari, C. (2018). Teori Perancangan Ruang perkotaan (Urban Spatial Design Theory). Jakarta: Jurusan Arsitektur Fakultas Teknik Universitas Pancasila.
- Rapoport, A. (1982). *The Meaning of the Built Environment*. Beverly Hills: Sage Publications.