

## RENCANA JARINGAN PEDESTRIAN DI NEGERI PASSO, KOTA AMBON

Adnan Affan Akbar Botanri<sup>1</sup>, Angel Marsenda Siahaya<sup>2</sup>

<sup>1</sup>Dosen Perencanaan Wilayah dan Kota Universitas Pattimura, Kota Ambon

<sup>2</sup>Mahasiswa Perencanaan Wilayah dan Kota Universitas Pattimura, Kota Ambon

Email korespondensi : abotanri@gmail.com

### ABSTRAK

Jaringan pedestrian merupakan ruang untuk aktivitas para pejalan kaki sehingga dapat memberikan keamanan dan kenyamanan pada saat melalui sebuah jalan. Hal tersebut bahkan diatur di dalam undang-undang karena pejalan kaki juga memiliki hak dalam memanfaatkan ruang jalan. Kota Ambon sebagai salah satu kota yang berada di Provinsi Maluku juga memiliki permasalahan jaringan pedestrian. Negeri Passo merupakan salah satu dari tujuh desa/kelurahan yang termasuk dalam Kecamatan Teluk Ambon Baguala, yang secara administrasi, berada digerbang masuk menuju Kota Ambon dari Kabupaten Maluku Tengah. Jaringan pedestrian di Negeri Passo masih minim yakni hanya terdapat di jalan dengan fungsi arteri. Padahal aktivitas masyarakat di wilayah ini dapat dikatakan tinggi, selain itu jaringan yang tersedia terdapat beberapa permasalahan seperti berlubang, rusak, masyarakat berjualan dan masalah lainnya. Tujuan dari penelitian ini adalah menghitung kebutuhan jaringan pedestrian, menentukan konsep untuk jaringan pedestrian yang baik, serta manajemen dan pengaturan terkait jaringan pedestrian di Negeri Passo. Metode penelitian yang digunakan yakni deskripsi kualitatif. Teknik analisis yang dilakukan yakni berdasarkan gambaran kondisi eksisting pedestrian pada wilayah studi, kemudian dilakukan perencanaan kebutuhan pedestrian di seluruh Negeri Passo. Hasil penelitian ini yakni kebutuhan jaringan pedestrian di Negeri Passo dengan total rencana panjang 7.828 meter dengan lebar bervariasi yakni 1,2, 0,9, dan 0,6 meter, menyesuaikan dengan fungsi jalannya. Hasil berikutnya yakni konsep yang dijadikan sebagai acuan untuk rencana jaringan pedestrian yakni walkability, active living dan menjadikan pedestrian menjadi landmark. Yang terakhir yakni manajemen jaringan pedestrian yakni mengatur lebar pedestrian, perbaikan dan menutup jaringan yang terbuka, melakukan kontrol terhadap pedagang, memasang bollard dan portal S dan yang terakhir penyesuaian pedestrian dengan masa pandemi covid-19 yakni dengan menerapkan konsep high density, jaringan yang ramah untuk Non Motorized Transport dan melakukan pelebaran sesuai dengan standar jarak penyebaran covid-19.

**Kata kunci:** Pedestrian, Pejalan Kaki, Covid-19, Negeri Passo

### PENDAHULUAN

Jaringan pedestrian atau jaringan pejalan kaki atau trotoar merupakan ruang untuk aktivitas para pejalan kaki sehingga dapat memberikan keamanan dan kenyamanan pada saat melalui sebuah jalan. Seperti yang disebutkan di dalam Undang-Undang nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan bahwa fasilitas pendukung penyelenggaraan lalu lintas angkutan jalan meliputi trotoar, lajur sepeda, tempat penyeberangan jalan kaki, halte dan fasilitas khusus bagi penyandang cacat dan manusia usia lanjut. Hal tersebut bahkan diatur di dalam undang-undang karena pejalan kaki juga memiliki hak dalam memanfaatkan ruang jalan.

Dalam Peraturan Pemerintah nomor 34 tahun 2006 tentang Jalan juga diatur didalam ruang manfaat jalan yang hanya diperuntukkan bagi median, perkerasan jalan, jalur pemisah, bahu jalan, saluran tepi jalan, trotoar, lereng, ambang pengaman, timbunan dan galian, gorong-gorong, perlengkapan jalan, dan bangunan pelengkap lainnya. Diatur dalam peraturan tersebut bahwa trotoar hanya diperuntukkan bagi lalu lintas pejalan kaki. Kota Ambon sebagai salah satu kota yang berada di Provinsi Maluku juga memiliki permasalahan terkait prasarana tersebut.

Dalam beberapa bulan terakhir ini, isu terkait prasarana ini begitu hangat, seperti yang dilansir didalam [www.kompas.id](http://www.kompas.id) pada tanggal 4 Maret 2021 dengan judul trotoar di Kota Ambon Membahayakan pejalan kaki dan juga tanggal 7 Maret dengan judul warga berharap

trotoar yang membahayakan di Ambon segera diperbaiki. Padahal didalam Peraturan Menteri Pekerjaan Umum nomor 3 tahun 2014 tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan, Dan Pemanfaatan Prasarana Dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki Di Kawasan Perkotaan juga telah diatur terkait hal tersebut. Jaringan pejalan kaki sebagai penghubung pusat-pusat kegiatan dan sebagai fasilitas pergantian moda yang bertujuan untuk menjamin keselamatan dan kenyamanan pejalan kaki.

Permasalahan pedestrian tidak hanya terjadi di Kota Ambon, namun juga terjadi di wilayah lain seperti Kota Makassar. Seperti di dalam Ersina (2017), Kota Makassar masih minim kawasan yang direncanakan dengan penyediaan jaringan pedestrian bagi pejalan kaki. Walaupun telah muncul berbagai desain real estate yang telah menerapkan kawasan perumahan dengan menyediakan jaringan pedestrian, naun lokasinya berada di pinggiran kota. Handayani (2018), juga memaparkan terkait jaringan pedestrian di kawasan Peunayong-Banda Aceh, yakni masih belum lengkap, ditambah lagi tingginya aktivitas yang ada pada kawasan tersebut sehingga terjadilah perubahan fungsi dari pedestrian tersebut.

Begitu juga seperti yang terjadi di Kota Jakarta yang dipaparkan Kusumawardhani (2020). Kota Jakarta masih harus bersabar agar bisa menikmati jalur pedestrian yang baik, yang tersebar merata ke seluruh wilayah. Terbatasnya anggaran pembangunan disiasati dengan menarik dana KLB dari gedung-gedung tinggi yang ada di Jakarta, di satu sisi bisa menyelesaikan masalah dengan cepat namun di sisi lainnya mencederai kesetaraan secara hukum.

Sistem jaringan pedestrian yang baik akan mengurangi keterikatan penduduk kota terhadap kendaraan, meningkatkan kualitas lingkungan, serta mampu menciptakan kegiatan pendukung perkotaan (Amo, 2013). Dalam merencanakan sebuah jalur pedestrian perlu mempertimbangkan adanya keseimbangan interaksi antara pejalan kaki dan kendaraan, factor keamanan, ruang yang cukup bagi pejalan kaki, fasilitas yang menawarkan kesenangan sepanjang area pedestrian dan tersedianya fasilitas publik yang menyatu dan menjadi elemen penunjang (Shirvani, 1985).

Jalur pedestrian memiliki fungsi utama yaitu menampung segala aktivitas pejalan kaki dan faktor elemen pendukung yang dapat mempengaruhi pedestrian, antara lain: keadaan fisik, sitting group, vegetasi atau pohon peneduh, lampu penerangan, petunjuk arah dan yang lainnya (Iswanto, 2006). Negeri Passo merupakan salah satu dari tujuh desa/kelurahan yang termasuk dalam Kecamatan Teluk Ambon Baguala, Kota Ambon, yang secara administrasi wilayah, berada digerbang masuk menuju Kota Ambon dari Kabupaten Maluku Tengah. Jaringan pedestrian di Negeri Passo masih minim yakni hanya terdapat di jalan dengan fungsi arteri yakni disepanjang jalan Wolter Monginsidi. Padahal aktivitas masyarakat di wilayah ini dapat dikatakan tinggi karena merupakan negeri dengan penduduk tertinggi di kecamatannya, terdapat kantor-kantor pemerintahan dan juga salah satu pusat perdagangan di Kota Ambon yakni Mall Ambon City Center. Selain itu juga jaringan yang tersedia juga kondisinya terdapat beberapa permasalahan seperti berlubang, sudah rusak, masyarakat berjualan dan masalah lainnya. Tujuan dari penelitian ini adalah menghitung kebutuhan jaringan pedestrian, menentukan konsep untuk jaringan pedestrian yang baik, serta manajemen dan pengaturan terkait jaringan pedestrian yang telah tersedia namun tidak digunakan dengan baik di Negeri Passo.

## METODE

Metode penelitian yang digunakan yakni deskripsi kualitatif. Penelitian ini dilakukan di Negeri Passo, Kota Ambon. Negeri Passo sebagai wilayah setara Desa dan Kelurahan namun dipimpin bukan oleh Kepala Desa atau Kepala Kelurahan namun oleh Raja. Negeri Passo dapat

dikatakan sebagai wilayah peralihan dari Kota Ambon. Hal ini dapat dilihat dari banyaknya sarana pada wilayah tersebut seperti Mall Ambon City Center (ACC), kantor dinas Perumahan Provinsi Maluku, kantor KPU Kota Ambon, Kantor BPS Provinsi Maluku, dan sarana pendukung lainnya.

Metode yang digunakan dalam penelitian ini yakni metode analisis rasionalistik. Metode analisis rasionalistik yakni berlandaskan pada cara berpikir rasionalisme (Muhadjir, 2009), yang menekankan ketajaman serta kepekaan berpikir dan interpretasi peneliti terhadap suatu objek yang diteliti. Analisa dilakukan dengan mengukur lebar dan panjang pedestrian yang tersedia pada wilayah studi, mendokumentasikan yang didapat dilokasi dalam bentuk foto kondisi eksisting pedestrian, kemudian dijelaskan secara deskriptif.

Data yang diperlukan dalam penelitian ini ialah data primer yang didapatkan dengan survei secara langsung terkait kondisi pedestrian di Negeri Passo, serta lebar dan panjangnya, dan data sekunder yang didapatkan dari informasi yang dibuat pihak lain seperti buku, artikel, peta, dan dokumen lainnya. Bahan yang dibutuhkan dalam penelitian ini adalah peta terkait Negeri Passo diantaranya, peta administrasi, peta bangunan, peta jaringan jalan dan peta jaringan pedestrian. Alat yang dibutuhkan dalam penelitian ini yakni laptop dengan software ArcGis 10.7.

Teknik analisis yang dilakukan yakni berdasarkan gambaran kondisi eksisting pedestrian pada wilayah studi, kemudian dilakukan perencanaan kebutuhan pedestrian di seluruh Negeri Passo dikarenakan aktifitas pejalan kaki yang cukup tinggi di jalan utama dan juga di jalan dalam lingkungan permukiman yang belum terdapat jaringan pedestrian sehingga berbahaya apabila terdapat kendaraan yang melintas saat masyarakat sedang berjalan kaki. Terdapat beberapa konsep yang penulis sertakan yang dapat digunakan pada wilayah perencanaan, dan telah diterapkan di beberapa wilayah lain di Indonesia.

## HASIL DAN PEMBAHASAN

### Gambaran Umum Negeri Passo

Negeri Passo merupakan salah satu dari tujuh desa/kelurahan yang termasuk dalam Kecamatan Teluk Ambon Baguala, Kota Ambon. Luas wilayahnya kurang lebih 1.293 ha dengan jumlah penduduk Negeri Passo tahun 2019 sebanyak 23.133 jiwa.. Secara administrasi wilayah, Passo berada digerbang masuk menuju Kota Ambon dari Kabupaten Maluku Tengah. Di sebelah utara, berbatasan dengan Negeri Hitu, Kabupaten Maluku Tengah dan sebelah timur berbatasan dengan Negeri Suli, Kabupaten Maluku Tengah.

Kemiringan lereng di Passo didominasi kemiringan >45% atau sangat curam, dengan persentase 25%. Untuk kemiringan lereng di Pulau Ambon memang didominasi kemiringan sangat curam, hal ini menyebabkan cukup susah dalam hal pembangunan karena terbatasnya kawasan budidaya yang dapat terbangun sehingga sangat penting kajian dengan baik apabila akan melakukan pembangunan di Pulau Ambon karena dapat menimbulkan bencana longsor apabila membangun di wilayah yang secara kelerengan masuk kategori sangat curam.

Apabila diuraikan arti nama Negeri Passo, maka terdiri dari 2 kata yakni Pas dan So. Pas memiliki arti surat jalan dan So artinya ya. Istilah ini telah ada sejak lama yakni karena Passo memiliki lokasi yang strategis di persimpangan jalan maka Belanda membuat pos penjagaan untuk memeriksa orang-orang yang datang dari daerah seberang yang melintasi wilayah Passo tersebut. Pada saat melintas, orang yang lewat harus menunjukkan Pas (surat jalan). Apabila surat jalan yang ditunjukkan tersebut memang benar, maka Belanda menyebutnya dengan kata So sehingga kedua kata tersebut menyatu dan menjadikan nama Negeri Passo.

Passo memiliki akar budaya yang masih kental dan terpelihara serta masyarakatnya masih menjadi tradisi budaya, salah satunya dengan adanya hubungan pela dengan Negeri Batu

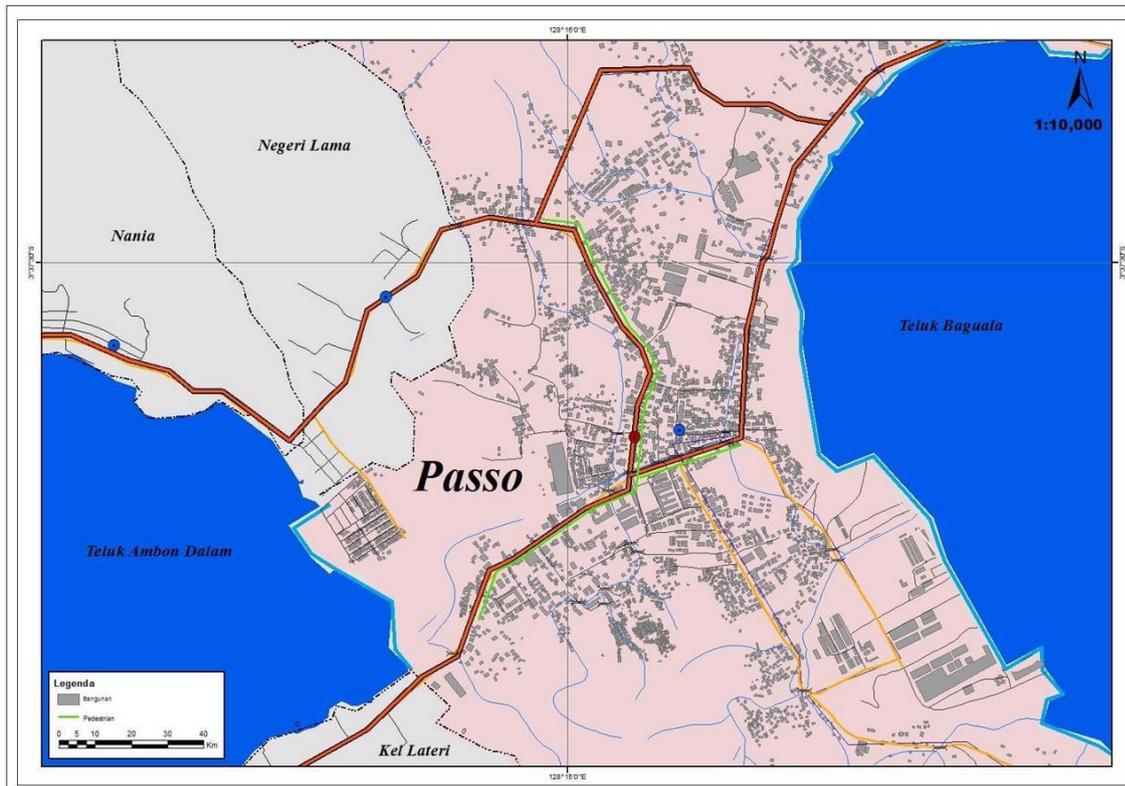
Merah. Pela dan Gandong adalah suatu institusi atau lembaga budaya yang mencerminkan hubungan persaudaraan, persahabatan, kekeluargaan dan kekerabatan Lembaga budaya semacam ini bias dikatakan terdapat di hampir seluruh daerah di kepulauan Maluku (Departemen Pendidikan Nasional, 2000). Berdasarkan hal tersebut, tergambar potensi keberagaman budaya yang saling menguntungkan antara kedua wilayah tersebut.

### **Kondisi Eksisting Jaringan Pedestrian**

Sesuai dengan Permen PU nomor 3 tahun 2014, jaringan pejalan kaki adalah ruas pejalan kaki, baik yang terintegrasi maupun terpisah dengan jalan, yang diperuntukkan untuk prasarana dan sarana pejalan kaki serta menghubungkan pusat-pusat kegiatan dan/atau fasilitas pergantian moda, sedangkan prasarana dan sarana jaringan pejalan kaki adalah fasilitas yang disediakan di sepanjang jaringan pejalan kaki untuk menjamin keselamatan dan kenyamanan pejalan kaki.

Berdasarkan definisi jaringan pejalan kaki, salah satunya sebagai penghubung antara pejalan kaki dengan pusat kegiatan dan fasilitas pergantian moda. Dari hal tersebut dapat dikatakan bahwa pedestrian merupakan bagian yang penting untuk masyarakat karena sebagai penghubung ke pusat aktivitas. Selain itu, sarana pedestrian sebagai jaringan untuk pergantian moda, dari berjalan kaki menjadi moda transportasi lainnya baik itu motor, mobil, maupun jenis kendaraan lainnya, dan juga bisa berganti menjadi moda transportasi umum. Kemudian untuk definisi prasarana dan sarana jaringan pejalan kaki, dengan tujuan akhir agar memberikan keselamatan dan kenyamanan ketika masyarakat berjalan kaki, karena hal ini terkadang sering diabaikan apalagi di jalan lingkungan dengan lebar yang paling kecil namun aktivitas kendaraan cukup tinggi sehingga membahayakan pejalan kaki.

Jaringan pedestrian di Negeri Passo hanya terdapat di jalan dengan fungsi arteri yakni disepanjang jalan Wolter Monginsidi dan hanya tersedia di bagian sebelah kanan jalan apabila dari arah pusat Kota Ambon dengan total panjang sekitar 2,3 kilometer dan lebar sekitar 1,5 meter, untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada peta jaringan pedestrian eksisting Negeri Passo. Hal ini tentu saja masih sangat kurang apabila dengan aktivitas di Negeri Passo yang tinggi karena adanya sarana seperti Dinas Perumahan Provinsi, Sekolah Polisi Negara (SPN) Polda Maluku, Ambon City Center (ACC), serta perdagangan dan jasa lainnya sepanjang jalan Wolter Monginsidi. Aktivitas perdagangan lainnya di Negeri Passo yakni di Pasar Tradisional Terminal Transit. Di pasar tersebut juga belum terdapat jaringan pedestrian sehingga sangat berbahaya bagi masyarakat yang belanja di pasar dengan kendaraan pribadi maupun dengan kendaraan umum, karena perlu berjalan sekitar 100 meter menuju jalan utama untuk menaiki kendaraan umum. Untuk lebih jelasnya terkait peta jaringan pedestrian di Negeri Passo, dapat dilihat pada gambar 1.



**Gambar 1. Peta Jaringan Pedestrian Negeri Passo**

Selain aktivitas perkantoran serta perdagangan dan jasa, sarana permukiman Negeri Passo juga dikategorikan cukup padat karena memiliki jumlah penduduk 23.133 jiwa, dan merupakan jumlah penduduk tertinggi di antara desa/kelurahan lain yang berada pada Kecamatan Teluk Ambon Baguala. Kepadatan yang cukup tinggi tersebut, namun dengan tidak adanya jaringan pedestrian dilingkungan permukiman, tentu saja sangat membahayakan masyarakat, terutama anak-anak apabila tidak dalam pemantauan orang tuanya.

Selain masih minim jaringan pedestrian, namun jaringan yang telah ada juga memiliki beberapa permasalahan diantaranya yakni kondisi jaringan pedestrian yang rusak di beberapa titik sehingga mengganggu kenyamanan pejalan kaki. Permasalahan lainnya ialah di beberapa titik juga terdapat pedestrian yang berlubang sehingga dapat membahayakan pejalan kaki apabila tidak memperhatikan jalan dengan baik. Permasalahan lainnya ialah masyarakat yang menggunakan pedestrian untuk berjualan.

### **Konsep Jaringan Pedestrian**

Konsep untuk pedestrian yang pertama yakni Walkability, yang dimana merupakan salah satu indikator perkembangan kota berkelanjutan karena dengan berjalan kaki, macet dan polusi yang berasal dari *motorized transportation* (Forsyth, 2015). Penelitian terkait walkability di Kota Malang di koridor jalan Soekarno-Hatta (Sutikno, 2013). Berdasarkan penelitian tersebut, tingkat walkability pada koridor jalan ini termasuk menengah dengan pusat aktivitas utama yaitu Taman Krida Budaya.

Konsep yang berikutnya yakni Active Living, yang dimana menurut Gehl (2010) bahwa kota yang sehat ialah yang masyarakatnya aktif bergerak seperti bersepeda, berjalan kaki sebagai pola pergerakan alami dalam aktivitas kehidupan sehari-hari. Untuk kota masa depan yang lebih baik maka perlu tersedianya lingkungan yang memberikan masyarakat bergerak fisik secara aktif melalui konsep ini. Hendrawan (2017) dalam penelitiannya terkait konsep

active living di Jalan Riau Bandung belum memadai gerak aktif dalam jalur pedestrian sehingga diberikan usulan untuk desain kawasan yang optimal.

Konsep yang berikutnya yakni penerapan jalur pedestrian sebagai landmark seperti yang dilakukan di Orchard Road-Negara Singapura (Tambunan, 2015). Di jalan tersebut dibuat kawasan pejalan kaki yang indah, megah dan nyaman serta merupakan landmark dari Singapura. Pedestriannya dibuat tertib dan teratur sekaligus nyaman serta aman dan juga berada pada area strategis yakni pada pusat perdagangan.

### **Rencana Jaringan Pedestrian Negeri Passo**

Di dalam Undang-Undang nomor 26 tahun 2007 tentang Penataan Ruang, terkait rencana penyediaan dan pemanfaatan prasarana dan sarana jaringan pejalan kaki, angkutan umum, kegiatan sektor informal, dan ruang evakuasi bencana, yang dibutuhkan untuk menjalankan fungsi wilayah kota sebagai pusat pelayanan sosial ekonomi dan pusat pertumbuhan wilayah. Didalam UU penataan ruang telah diatur prasarana dan sarana jaringan pedestrian agar dapat digunakan dengan baik untuk aktivitas masyarakat sehingga penting untuk membuat perencanaan jaringan pedestrian di Negeri Passo yang secara aktivitas cukup banyak pergerakan masyarakat dengan berjalan kaki.

Rencana jaringan pedestrian di Negeri Passo didapatkan dengan menganalisis berdasarkan pemantauan aktivitas masyarakat pada wilayah studi. Penulis mencoba menganalisis kebutuhan jaringan pedestrian di lokasi-lokasi yang cukup tinggi aktivitas masyarakatnya agar tidak membahayakan ketika melintasi jalan dan memberikan keamanan dan kenyamanan.

Penulis membagi menjadi tiga bagian rencana jaringan pedestrian menyesuaikan dengan fungsi jalan yakni arteri, kolektor dan lokal. Hal ini dilakukan karena disemua fungsi jalan tersebut belum tersedia jaringan pedestrian (hanya arteri) dan juga penyesuaian lebar dan penempatan jaringan baik di sebelah kiri dan kanan jalan perlu dibagi menyesuaikan dengan dominasi bangunan dan hasil survei penulis pada masing-masing fungsi jalan yang berbeda-beda.

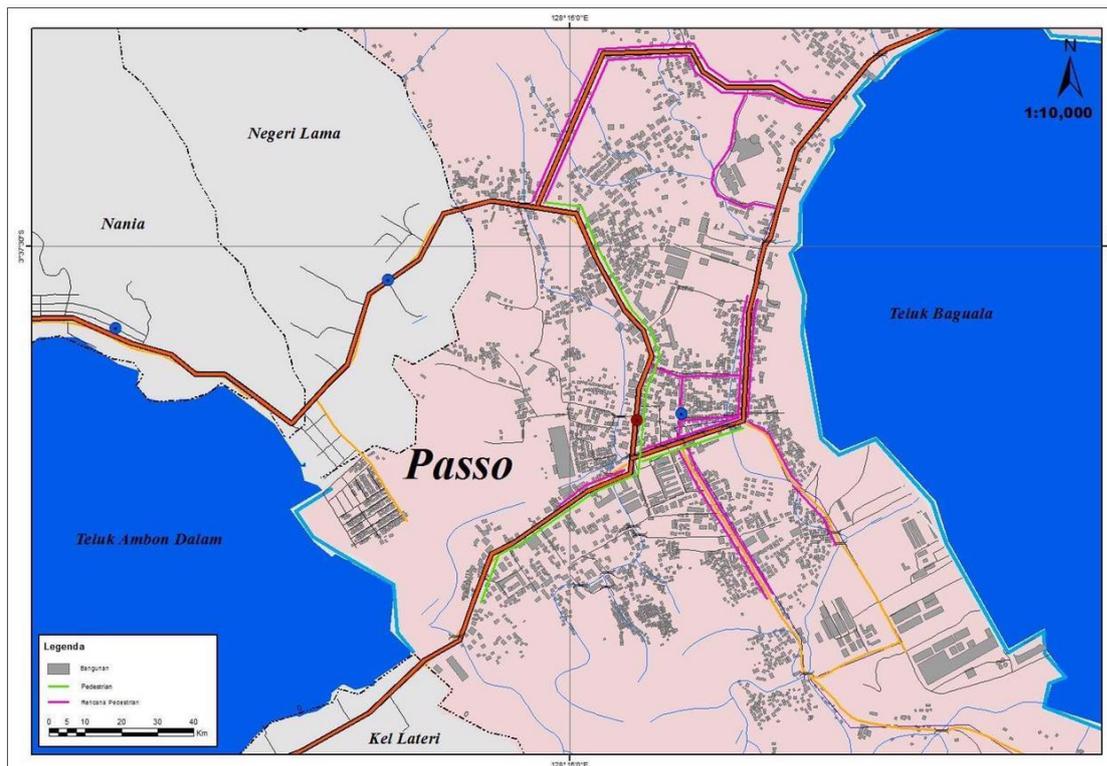
Rencana yang pertama yakni di jalan arteri tepatnya di sepanjang jalan Wolter Monginsidi yang secara eksisting telah tersedia jaringan pedestrian, namun hanya disebelah kanan jalan. Rencana di jalan tersebut yakni perlu dibuat juga jaringan pedestrian di sebelah kiri jalan karena disepanjang jalan tersebut terdapat Mall Ambon City Center dan juga sarana perdagangan berupa ruko hingga ujung dari jalan tersebut, kemudian lanjut hingga ke jalan Sisingamangaraja karena terdapat permukiman yang cukup padat dan juga sarana perdagangan berupa ruko dan Indomaret.

Jalan arteri lainnya yakni di jalan Upua Baguala atau masyarakat biasa menyebutnya jalan Transit karena jalan tersebut dibuat bersamaan dengan pembangunan Terminal Transit Tipe B di tahun 2007, yang saat ini pekerjaan tersebut terbengkalai karena kasus korupsi. Di jalan tersebut perlu dilakukan perencanaan jaringan pedestrian karena apabila pembangunan terminal tidak terkendala, tentu saja pembangunan di sekitar wilayah tersebut akan cukup cepat, dapat dilihat dengan telah dibangunnya beberapa perkantoran seperti Dinas Kebersihan dan Pertamanan, UPTD Klinik Mata, Kantor Ambon City of Music, dan kantor lainnya, namun terdapat beberapa kantor yang saat ini kondisinya terabaikan karena dampak dari gempa yang terjadi pada tahun 2019 yang lalu menyebabkan kantor tersebut mengalami kerusakan dan belum dilakukan perbaikan hingga saat ini. Total panjang yang direncanakan di jalan arteri yakni 4.554 meter dengan lebar 1,2 meter.

Rencana yang kedua yakni di jalan kolektor tepatnya di jalan Karel Satsuit Tubun. Pada jalan tersebut terdapat beberapa toko dan juga kantor Balai Perumahan Kelas II Ambon dan padat permukiman sehingga direncanakan di sebelah kiri dan kanan jalan. Rencana jalan

kolektor berikutnya yakni di jalan Baru karena padat permukiman, namun disesuaikan sebelah kiri dan kanan jalan sesuai dengan permukiman dengan kondisi eksisting. Total panjang yang direncanakan di jalan kolektor yakni 1.867 meter dengan lebar 0,9 meter.

Rencana yang ketiga yakni di jalan lokal tepatnya jalan Gang Raja. Pada jalan tersebut padat dengan permukiman namun tidak ada jaringan pedestrian untuk masyarakat gunakan untuk menuju atau dari jalan utama apabila ingin menaiki kendaraan yang melintas di jalan utama. Kemudian jalan disekitar pasar Terminal Transit Passo juga perlu direncanakan, karena berkaitan dengan aktivitas masyarakat keluar dan masuk menuju pasar tersebut. Total panjang yang direncanakan di jalan lokal yakni 1.407 meter dengan lebar 0,6 meter. Untuk lebih jelasnya terkait peta rencana jaringan pedestrian di Negeri Passo, dapat dilihat pada gambar 2.



**Gambar 2. Peta Rencana Jaringan Pedestrian Negeri Passo**

Konsep jaringan pedestrian di Negeri Passo yang pertama yakni walkability. Negeri Passo yang dapat dikatakan sebagai wilayah peralihan dari pusat Kota Ambon yang semakin padat, tentunya perlu menerapkan konsep ini untuk aktivitas masyarakatnya yang tinggi. Inti dari konsep walkability ini ialah memberikan jaringan pedestrian yang nyaman bagi pejalan kaki dan hal ini sejalan dengan peraturan dari Permen PU nomor 3 tahun 2014.

Konsep yang berikutnya yakni active living. Tujuan dari konsep ini ialah agar masyarakat aktif dalam bergerak dengan berjalan kaki sehingga dapat terwujud masyarakat kota yang sehat. Namun konsep ini hanya bisa terwujud dengan baik apabila tersedianya prasarana yang dibutuhkan, karena itu perlu direncanakan jaringan pedestrian. Konsep yang terakhir yakni pedestrian sebagai landmark dan hal ini bisa dilakukan di sekitar mall Ambon City Center. Kawasan tersebut merupakan kawasan perdagangan dan jasa karena terdapat mall, toko, bank, serta aktivitas lainnya. Dengan menjadi landmark di kawasan tersebut, bukan tidak mungkin apabila dibuat indah dan nyaman, maka akan menjadi landmark atau ciri khas dari kawasan tersebut. Untuk lebih jelas terkait tujuan masing-masing konsep, dapat dilihat pada tabel 1.

**Tabel 1. Tujuan Konsep Jaringan Pedestrian Negeri Passo**

<b>Konsep</b>	<b>Tujuan</b>
Walkability	Memberikan kenyamanan
Active Living	Masyarakat kota yang sehat
Landmark	Ciri khas kawasan

### **Manajemen Jaringan Pedestrian Negeri Passo**

Manajemen atau pengaturan jaringan pedestrian di Negeri Passo perlu dilakukan agar dapat dimanfaatkan dengan baik. Manajemen yang pertama yakni terkait lebar pedestrian pada wilayah perencanaan. Lebar pedestrian perlu mengacu pada Surat Edaran Menteri PUPR nomor 02/SE/M/2018 tentang Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki. Penyesuaian lebar pedestrian disesuaikan dengan fungsi jalan baik arteri, kolektor dan lokal. Manajemen yang kedua yakni terkait penutupan pedestrian yang terbuka dan juga perbaikan yang mengalami kerusakan. Di beberapa titik dapat terlihat jaringan yang terbuka dan hal ini tidak diketahui apakah disengaja atau tidak, namun agar jaringan tersebut aman dan nyaman, tentu saja perlu dilakukan penutupan bagian-bagian yang terbuka. Kemudian terkait bagian pedestrian yang rusak, bahkan hingga ditumbuhi oleh rumput, hal ini juga dapat menyebabkan ketidaknyamanan pengguna pedestrian sehingga perlu dilakukan perbaikan.

Manajemen yang ketiga yakni terkait kontrol kepada pedagang pada pedestrian tersebut. Terkait hal ini telah diatur dalam Peraturan Daerah Kota Ambon nomor 10 tahun 2014 tentang Penataan Pedagang Kaki Lima dan juga Peraturan Daerah Kota Ambon nomor 3 tahun 2017 tentang ketenteraman Dan Ketertiban Umum bahwa dilarang berdagang, menyimpan atau menimbun barang, bahan bangunan atau sejenisnya di atas parit, dijalan/bahu jalan, trotoar, jembatan/dibawah jembatan dan tempat lain yang bukan peruntukannya. Berdasarkan peraturan ini serta agar pemanfaatan jaringan pedestrian dapat dilakukan dengan baik perlu dilakukan penataan jaringan pedestrian.

Manajemen yang keempat yakni untuk membatasi antara pedestrian dengan jalan raya agar tidak dinaiki oleh kendaraan roda dua dan jenis kendaraan lainnya yakni dengan pemasangan Bollard. Pedestrian yang dipasang bollard dapat dilihat di beberapa daerah lain di Indonesia yakni seperti di Surabaya, yakni dengan memasang bollard berbentuk orang, kemudian di Jogja yakni dengan memasang bollard berbentuk tabung dan bola. Tujuan lain dari bollard tersebut ialah menambah nilai estetika ruang, selain itu dapat menjadi spot foto bagi pengunjung sehingga tujuan dari konsep untuk menjadi landmark juga dapat tercapai. Selain dengan bollard, dapat juga dengan memasang Portal S, seperti yang dilakukan di Jakarta. Hal ini dilakukan karena maraknya pelanggaran kendaraan bermotor yang melintas dan parkir pada trotoar. Portal S ini dirancang agar membatasi kendaraan saja namun tetap dapat diakses oleh pejalan kaki maupun pengguna kursi roda.

Manajemen yang kelima yakni penyesuaian jaringan pedestrian di masa pandemi covid-19. Terdapat tiga hal yang dapat disesuaikan terkait pedestrian dengan kondisi masa pandemi sesuai arahan Dirjen Tata Ruang. Yang pertama yakni dengan konsep high density yakni melakukan penyediaan akses menuju pelayanan publik dasar dengan mudah atau dalam jarak yang dapat dijangkau dengan berjalan kaki (walking distance) yang dibutuhkan oleh masyarakat di sekitar kawasan permukiman. Perhitungan kebutuhan prasarana dan sarana dalam suatu wilayah sangat penting untuk mewujudkan konsep ini, sehingga dapat terwujud pelayanan publik yang mudah dijangkau oleh masyarakat.

Yang kedua yakni dengan melakukan penyesuaian ruang publik dan jaringan transportasi yang ramah untuk Non Motorized Transport (sepeda, jalan kaki, dsb) untuk mengurangi tingkat kepadatan. Dengan dilakukannya hal tersebut akan terwujud dengan baik Healthy Density Area. Yang terakhir ialah dengan dilakukan pelebaran jaringan pedestrian. Hal ini penting karena virus covid-19 dapat tertular apabila dengan jarak yang dekat, terutama varian baru yakni delta yang dapat tertular lebih cepat, dalam jarak yang dekat dan mulai dikhawatirkan masuk ke Kota Ambon seperti diberitakan [www.cnnindonesia.com](http://www.cnnindonesia.com) pada tanggal 29 Juni 2021 dengan judul Wawalkot Ambon Khawatir Varian Delta Usai Bocah Mati Covid. Untuk lebih jelas terkait manajemen dan kemudahan memahami penerapannya, dapat dilihat pada tabel 2.

**Tabel 2. Manajemen Jaringan Pedestrian Negeri Passo**

<b>Manajemen</b>	<b>Penerapan</b>
Lebar Pedestrian	Penyesuaian lebar pedestrian menyesuaikan dengan fungsi jalan baik arteri, kolektor dan lokal
Perbaikan	Menutup secara keseluruhan pedestrian yang masih terbuka dan perbaikan yang kondisinya telah rusak
Kontrol Pedagang	Menerapkan Perda Kota Ambon nomor 10 tahun 2014 dan nomor 3 tahun 2017
Pemasangan Bollard dan Portal S	Membatasi antara pedestrian dengan jalan raya agar tidak dinaiki oleh kendaraan roda dua dan jenis kendaraan lainnya sehingga memberikan kenyamanan pejalan kaki dan pengguna kursi roda
Penyesuain Masa Pandemi Covid-19	1. Menerapkan konsep high density; 2. Jaringan yang ramah untuk Non Motorized Transport; 3. Pelebaran jaringan pedestrian karena pandemi covid-19.

## SIMPULAN

Berdasarkan pembahasan diatas, penulis menarik beberapa kesimpulan, yakni yang pertama terkait kebutuhan jaringan pedestrian di Negeri Passo ialah di jalan arteri yakni 4.554 meter dengan lebar 1,2 meter, di jalan kolektor yakni 1.867 meter dengan lebar 0,9 meter, di jalan lokal yakni 1.407 meter dengan lebar 0,6 meter. Yang kedua yakni beberapa konsep yang dijadikan sebagai acuan untuk rencana jaringan pedestrian di Negeri Passo yakni walkability yang bertujuan memberikan kenyamanan, yang berikutnya active living yang bertujuan agar menjadi masyarakat kota yang sehat dengan seringnya aktivitas berjalan kaki dan yang terakhir yakni menjadikan pedestrian di Negeri Passo terutama disekitar kawasan perdagangan yakni Mall Ambon City Center menjadi landmark dan menjadi ciri khas dari kawasan tersebut. Kesimpulan yang terakhir yakni manajemen atau pengaturan jaringan pedestrian yakni mengatur lebar pedestrian sesuai fungsi jalan, perbaikan dan menutup jaringan yang terbuka, melakukan kontrol terhadap pedagang sesuai Perda Kota Ambon, memasang bollard dan portal S dan yang terakhir penyesuaian pedestrian dengan masa pandemi covid-19 yakni dengan menerapkan konsep high density, jaringan yang ramah untuk Non Motorized Transport dan melakukan pelebaran sesuai dengan standar jarak penyebaran covid-19.

Saran dari tulisan ini ialah penulis berharap pemerintah Kota Ambon dan juga Negeri Passo dapat memberikan fokus kepada kebutuhan dasar masyarakat di wilayahnya baik berupa sarana dan prasarana dasar, salah satunya jaringan pedestrian. Pemerintah diharapkan dapat

memberikan solusi yang kreatif tanpa memberikan masalah baru. Selain kepada pemerintah, kesadaran masyarakat juga sangat penting dalam menjaga prasarana dan sarana dasar yang telah ada dengan memberikan partisipasi aktif. Kerjasama yang baik antara pemerintah dan masyarakat sangat diperlukan untuk menjaga jaringan pedestrian di Negeri Passo.

## DAFTAR PUSTAKA

- Amo, F. M. (2013). Analisis Kebutuhan Jalur Pedestrian Di Kawasan Kota Lama Manado. Jurnal Sabua Volume 5 Nomor 1
- CNN Indonesia. (2021). Wawalkot Ambon Khawatir Varian Delta Usai Bocah Mati Covid. Tersedia pada: <https://www.cnnindonesia.com/nasional/20210629145451-20-660843/wawalkot-ambon-khawatir-varian-delta-usai-bocah-mati-covid>
- Departemen Pendidikan Nasional Direktorat Jenderal Kebudayaan Proyek Pengembangan Media Kebudayaan. (2000). Lembaga Budaya Pela dan Gandong di Maluku, Latar Sejarah, Peranan dan Fungsinya
- Ersina, S., Rahayu, I., Yuliana. (2017). Jalur Pedestrian Sebagai Salah Satu Fasilitas Perkotaan Di Jalan Prof. Abdurahman Basalamah, Makassar. National Academic Journal of Architecture Volume 4 Nomor 1
- Forsyth, A. (2015). What Is A Walkable Place ? The Walkability Debate In Urban Design. Urban Design International
- Gehl, Jan (2010). Cities for People. Island Press. Washington DC
- Handayani, S., Irwansyah, M., Isya, M. (2018). Tinjauan Sarana Dan Prasarana Jalur Pedestrian Di Kawasan Peunayong, Banda Aceh. Jurnal Arsip Rekayasa Sipil dan Perencanaan (JARSP)
- Hendrawan, C., Dwisusanto, Y. B. 2017. Konsep Active Living Dalam Perancangan Jalur Pedestrian (Studi Kasus: Jalan L. L. R. E. Martadinata (Riau), Bandung, Jawa Barat. Jurnal Arteks Teknik Arsitektur Volume 2 Nomor 2
- Herin, F. P. (2021). Warga Berharap Trotoar Yang Membahayakan Di Ambon Segera Diperbaiki. Tersedia pada: <https://www.kompas.id/baca/nusantara/2021/03/07/warga-berharap-trotoar-membahayakan-di-ambon-segera-diperbaiki>
- Herin, F. P. (2021). Trotoar Di Kota Ambon Membahayakan Pejalan Kaki. Tersedia pada: <https://www.kompas.id/baca/nusantara/2021/03/04/trotoar-di-kota-ambon-membahayakan-pejalan-kaki>
- Iswanto, D. (2006). Pengaruh Elemen-Elemen Pelengkap Jalur Pedestrian Terhadap Kenyamanan Pejalan Kaki, Studi Kasus: Penggal Jalan Pandanaran, Dimulai dari Jalan Randusari Hingga Kawasan Tugu Muda. Enclosure Jurnal Ilmiah Perancangan Kota dan Permukiman Volume 5 Nomor 1
- Kusumawardhani, R. A., Widyawati, K. 2020. Ruang Berjalan: Sejarah Perencanaan Pedestrian Di Jakarta. Lakar Jurnal Arsitektur
- Peraturan Daerah Kota Ambon Nomor 10 Tahun 2014 Tentang Penataan Pedagang Kaki Lima
- Peraturan Daerah Kota Ambon Nomor 3 Tahun 2017 Tentang Ketenteraman Dan Ketertiban Umum
- Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 3 Tahun 2014 Tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan, Dan Pemanfaatan Prasarana Dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki Di Kawasan Perkotaan
- Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 Tentang Jalan
- Muhadjir, N. (2009). Metodologi Penelitian Kualitatif, Telaah Positivistik Rasionalistik Phenomenologik Realisme Metaphisik. Yogyakarta: Rake Sarasin

- Shirvani, H. (1985). *The Urban Design And Process*. Van Nostrand Reinhold Company, New York
- Surat Edaran Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 2 Tahun 2018 Tentang Pedoman Bahan Konstruksi Bangunan dan Rekayasa Sipil, Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki
- Sutikno, F. R., Surjono, Kurniawan, E. B. (2013) *Walkability And Pedestrian Perceptions In Malang City Emerging Business Corridor*. *Procedia Environmental Sciences*
- Tambunan, S. (2015). *Desain Jalur Pedestrian Bisa Jadi Landmark*. Tersedia pada: <https://analisdaily.com/berita/arsip/2015/8/1/156770/desain-jalur-pedestrian-bisa-jadi-landmark/>
- Undang-Undang Nomor 26 Tahun 2007 Tentang Penataan Ruang
- Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan