Jurnal Serambi Engineering JSE
Volume XI, No.4, Oktober 2026 Hal 21782 - 21790
p-ISSN : 2528-3561
e-ISSN : 2541-1934

Evaluasi Keberadaan Trotoar di Jalan Gusti Hamzah Kota Pontianak

Annisa Salsabila*, Sumiyattinah, Siti Mayuni

Program Studi Teknik Sipil, Universitas Tanjungpura, Pontianak Kalimantan Barat
***Koresponden email**: annisaslsbila18@gmail.com

Diterima: 28 Agustus 2026 Disetujui: 01 Oktober 2026

Abstract
Sidewalks are urban infrastructure components that provide safe, comfortable space for pedestrians. Jalan Gusti Hamzah is a high-activity commercial corridor, yet sidewalks exist on only one side of the road. This study aims to identify existing sidewalk conditions, evaluate them against technical standards, analyze user satisfaction, and formulate improvement recommendations. A descriptive qualitative case study method was applied, with data collected through existing-condition surveys, technical standard evaluations, and a satisfaction questionnaire given to 100 respondents across four road segments using a Likert Scale based on Circular Letter of the Minister of Public Works and Public Housing No. 02/SE/M/2018, covering six aspects: safety, comfort, accessibility, aesthetics, connectivity, and supporting facilities. Results show sidewalk widths in all segments fall below the 1.5-meter minimum standard. The average technical standard evaluation score was 47.49% (Non-Compliant), while average user satisfaction was 52.30% (Fairly Comfortable). Recommended improvements include widening sidewalks, repairing surfaces and curbs, installing tactile guiding tiles, bollards, and crossing facilities, as well as regulating illegal parking and street vendors.
Keywords: *sidewalks, pedestrians, sidewalk evaluation, pedestrian satisfaction*

Abstrak
Trotoar merupakan komponen infrastruktur transportasi kota yang menyediakan ruang aman dan nyaman bagi pejalan kaki. Jalan Gusti Hamzah merupakan koridor perdagangan dan jasa dengan aktivitas tinggi, namun trotoar hanya terdapat di satu sisi jalan. Tujuan penelitian untuk mengidentifikasi kondisi eksisting trotoar, mengevaluasi trotoar berdasarkan standar teknis, menganalisis tingkat kepuasan pengguna, dan menyusun rekomendasi perbaikan. Metode yang diterapkan adalah studi kasus kualitatif deskriptif dengan pengumpulan data melalui survei kondisi eksisting, evaluasi trotoar berdasarkan standar teknis, dan kuesioner kepuasan pengguna diberikan kepada 100 responden yang tersebar di empat segmen jalan menggunakan Skala Likert sesuai SE Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat No. 02/SE/M/2018 mencakup enam aspek: keamanan, kenyamanan, aksesibilitas, estetika, konektivitas, dan fasilitas penunjang. Hasil penelitian menunjukkan lebar trotoar di seluruh segmen berada di bawah standar minimum 1,5 meter. Rata-rata evaluasi trotoar terhadap standar teknis sebesar 47,49% kategori (Tidak Sesuai) dan rata-rata kepuasan pengguna sebesar 52,30% kategori (Cukup Nyaman). Rekomendasi perbaikan meliputi pelebaran trotoar, perbaikan permukaan dan kerb, pemasangan ubin pemandu, bollard, fasilitas penyeberangan, serta pengaturan parkir sembarangan dan pedagang kaki lima.
Kata Kunci: *trotoar, pejalan kaki, evaluasi trotoar, kepuasan pengguna trotoar*

1. Pendahuluan

Pejalan kaki adalah salah satu komponen terpenting dalam mobilitas pada sistem transportasi perkotaan oleh setiap orang yang berjalan di ruang lalu lintas jalan, sehingga tidak dapat terpisah dari perencanaan kota [1]. Jalur pejalan kaki yang terletak sejajar dan di samping jalur kendaraan yang dilapisi, diperkuat, dilindungi, dan dapat memiliki ketinggian lebih tinggi dari permukaan perkerasan jalan guna memastikan keamanan pejalan kaki [2]. Sebagai prasarana utama bagi pejalan kaki, trotoar memiliki faktor penting dalam mewujudkan mobilitas yang aman dan nyaman bagi masyarakat, termasuk bagi kelompok rentan seperti lansia, anak-anak, dan penyandang disabilitas. Dr. M Aslan dalam [3] menyebutkan bahwa trotoar merupakan area yang berada di sebelah jalur kendaraan, yang secara khusus dirancang untuk digunakan oleh pejalan kaki (*pedestrian*). Trotoar hanya diperuntukkan bagi lalu lintas pejalan kaki [4]. Trotoar yang memenuhi standar teknis yang berlaku dapat digunakan sebagai indikator keberhasilan suatu kota dalam mewujudkan ruang yang bisa diakses dan nyaman untuk semua orang.

Kota Pontianak sebagai ibu kota Provinsi Kalimantan Barat mengalami peningkatan aktivitas masyarakat yang terus tumbuh seiring dengan peningkatan populasi. Populasi Kota Pontianak mencapai 686.019 jiwa dengan kepadatan penduduk sekitar 5.803 jiwa/km² [5]. Tingginya konsentrasi penduduk serta aktivitas perdagangan dan jasa memberikan dampak signifikan terhadap penggunaan jalan, sehingga penyediaan ruang yang layak bagi pejalan kaki menjadi tantangan di tengah dominasi ruang untuk kendaraan bermotor. Kondisi tersebut terlihat pada Jalan Gusti Hamzah di Kecamatan Pontianak Kota yang merupakan ruas jalan kolektor sekunder dengan fungsi sebagai koridor perdagangan dan jasa, sekaligus melayani kawasan permukiman, sekolah, pusat perbelanjaan, dan rumah ibadah. Trotoar di sepanjang ruas jalan hanya tersedia pada satu sisi dengan kondisi permukaan yang mengalami keretakan, tertutup kendaraan yang parkir sembarangan, serta dimanfaatkan oleh pedagang kaki lima, sehingga pejalan kaki sering menggunakan badan jalan yang berdampak terhadap penurunan kenyamanan dan meningkatnya risiko kecelakaan lalu lintas.

Menurut Utermann dalam [6], jalur yang diperuntukkan bagi pejalan kaki perlu memenuhi beberapa syarat sebagai berikut: a. Keamanan (*safety*), seharusnya dapat bergerak dengan mudah dan terlindungi dari kendaraan bermotor. b. Menyenangkan (*convenience*), pejalan kaki harus memiliki jalur yang terpendek tanpa halangan dari satu lokasi ke lokasi lain. c. Kenyamanan (*comfort*), pejalan kaki harus mendapatkan jalur yang mudah dilalui, mirip dengan kendaraan bermotor yang melaju di jalan bebas hambatan. d. Menarik (*attractiveness*), pada tempat tertentu perlu ada elemen yang dapat menarik minat seperti elemen estetika, penerangan jalan, dan tata ruang.

Secara normatif, Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 2022 tentang Jalan mengamanatkan agar pemerintah menyediakan ruang manfaat jalan yang mengakomodasi kendaraan bermotor, pejalan kaki, pesepeda, maupun penyandang disabilitas secara berimbang [7]. Selain itu, SE Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 02/SE/M/2018 tentang Pedoman Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki memberikan ketentuan teknis mengenai aspek keamanan, kenyamanan, aksesibilitas, estetika, konektivitas, dan fasilitas penunjang [8]. Namun demikian, penerapan pedoman tersebut di lapangan masih menghadapi berbagai kendala, khususnya pada kawasan dengan aktivitas tinggi. Penelitian terdahulu yang dilakukan oleh Boediono [9] mengevaluasi fasilitas pejalan kaki di Jalan Diponegoro Kota Singkawang dan menemukan bahwa dari enam aspek yang diteliti, hanya aspek keamanan yang memenuhi standar di atas 50%, sedangkan lima aspek lainnya memerlukan perbaikan. Mulyadi [10] di Kota Cimahi menunjukkan bahwa kawasan Alun-alun bahkan tidak memiliki satu pun aspek dengan nilai kesesuaian di atas 50%.

Satrio dan Pedo [11] di Kawasan Kuanino Kupang mendapati bahwa meskipun ketersediaan fasilitas trotoar relatif tinggi (84%), sebagian besar aspek teknis lainnya terutama keamanan, aksesibilitas, dan konektivitas masih belum memenuhi standar pelayanan minimal. Meskipun demikian, penelitian mengenai evaluasi trotoar di Jalan Gusti Hamzah dengan menggunakan SE Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 02/SE/M/2018 belum pernah dilakukan sehingga menjadi dasar kebaruan penelitian ini.

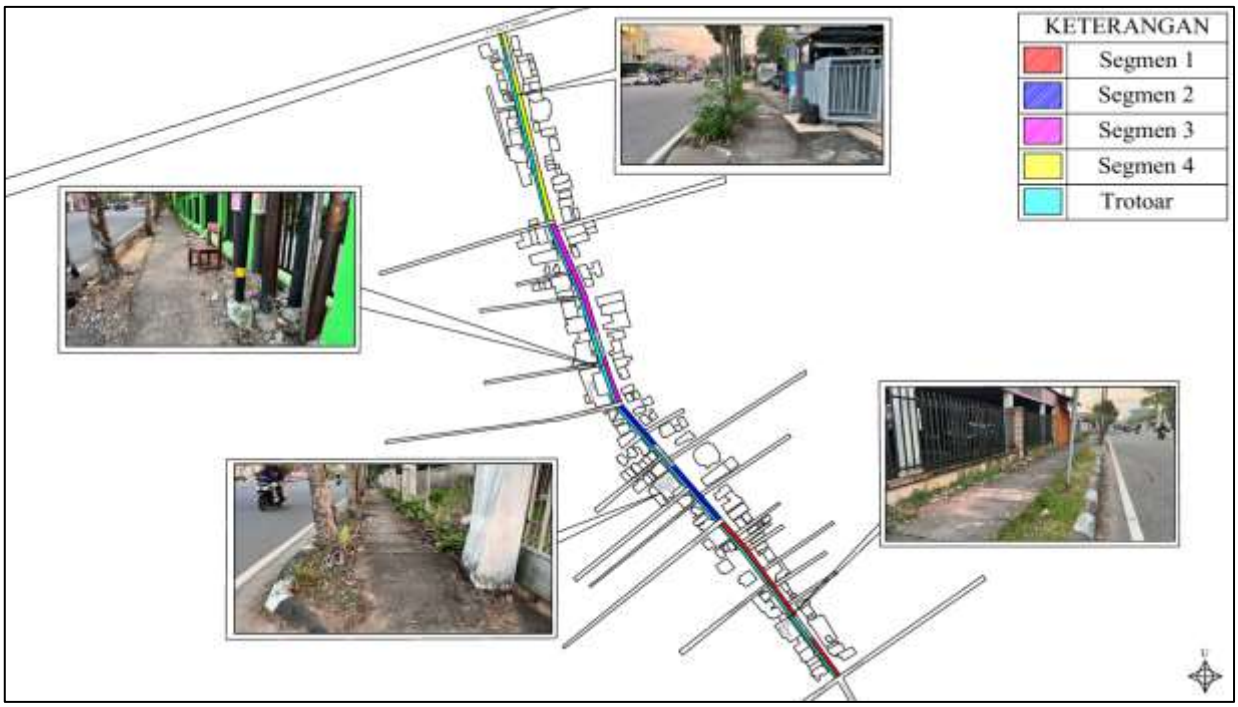
Kebaruan penelitian ini terletak pada penerapan evaluasi trotoar Jalan Gusti Hamzah Kota Pontianak menggunakan enam aspek penilaian berdasarkan SE Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 02/SE/M/2018 yang dipadukan dengan analisis tingkat kepuasan pengguna trotoar. Hasil penelitian diharapkan memberikan kontribusi sebagai dasar penyusunan rekomendasi teknis bagi pemerintah dalam meningkatkan kualitas fasilitas pejalan kaki, khususnya pada ruas jalan kolektor di Kota Pontianak. Tujuan penelitian ini untuk mengidentifikasi kondisi eksisting trotoar di Jalan Gusti Hamzah, mengevaluasi trotoar berdasarkan standar teknis pada pedoman, menganalisis tingkat kepuasan pengguna terhadap keberadaan trotoar, serta menyusun rekomendasi perbaikan agar fungsi trotoar dapat mendukung mobilitas pejalan kaki secara optimal. Lokasi penelitian adalah trotoar pada empat segmen Jalan Gusti Hamzah di Kecamatan Pontianak Kota.

Pertumbuhan kawasan perkotaan meningkatkan kebutuhan perjalanan jarak pendek dan memperbesar interaksi antara kendaraan bermotor dengan pejalan kaki. Dalam sistem transportasi yang berkelanjutan, berjalan kaki merupakan moda dasar karena hampir seluruh perjalanan diawali atau diakhiri dengan aktivitas berjalan. Trotoar tidak hanya menjadi ruang sirkulasi, tetapi juga bagian dari ruang publik yang memengaruhi keselamatan, keterjangkauan layanan, aktivitas ekonomi, kesehatan masyarakat, dan kualitas visual kota. Penyediaan jalur pedestrian yang aman dan mudah diakses menjadi semakin penting pada koridor dengan fungsi lahan campuran serta aktivitas pendidikan yang menghasilkan pergerakan pada jam-jam tertentu.

Jurnal Serambi Engineering JSE
Volume XI, No.4, Oktober 2026 Hal 21782 - 21790
p-ISSN : 2528-3561
e-ISSN : 2541-1934

2. Metode Penelitian

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif deskriptif dengan metode studi kasus yang berfokus pada penggambaran dan analisis kondisi trotoar sebagaimana ditemukan langsung di lapangan. Pendekatan ini dipilih karena mampu memberikan gambaran menyeluruh mengenai kondisi eksisting trotoar, mengevaluasi kesesuaiannya terhadap standar teknis yang berlaku, menganalisis tingkat kepuasan pengguna trotoar dan memberikan rekomendasi terhadap ketidaksesuain trotoar yang ditampilkan pada **Gambar 1**.



Gambar 1. Lokasi Penelitian
Sumber: Penulis (2026)

Gambar 1 menunjukkan lokasi penelitian berada pada trotoar Jalan Gusti Hamzah, Kecamatan Pontianak Kota, dengan panjang ruas sekitar ±1,384 km dan lebar jalan ±13 meter. Segmen jalur berjalan dapat dibatasi oleh: ketersediaan infrastruktur jalur berjalan (trotoar, tanpa trotoar); jenis dan kondisi permukaan jalur pejalan kaki; dan adanya simpang [12]. Berdasarkan karakteristik tata guna lahan dan ketersediaan infrastruktur jalur pejalan kaki, lokasi penelitian dibagi menjadi empat segmen untuk mempermudah proses identifikasi, evaluasi kondisi trotoar, analisis kepuasan pengguna trotoar serta rekomendasi ketidaksesuaian trotoar yang ditampilkan **Tabel 1**.

Tabel 1. Karakteristik Segmen

No.	Segmen yang diambil	Panjang (meter)	Jenis Tata Guna Lahan	Ketersediaan Infrastruktur Jalur Berjalan
1.	Jalan Putri Candra Midi – Gang Nursalim	350 m	Perdagangan, Sekolah, dan Tempat Ibadah	Tersedia Trotoar
2.	Gang Nursalim – Gang Hidayah	304 m	Perdagangan dan Tempat Ibadah	Tersedia Trotoar
3.	Gang Hidayah – Gang Nur 5	365 m	Perdagangan, Sekolah, dan Perkantoran	Tersedia Trotoar
4.	Gang Nur 5 – Jalan H. Rais A. Rahman	365 m	Perdagangan dan Perkantoran	Tersedia Trotoar

Sumber: Penulis (2026)

Pengumpulan data dilakukan melalui survei lapangan dan penyebaran kuesioner. Survei lapangan dilakukan secara langsung untuk mengamati kondisi geometrik trotoar, kondisi permukaan, serta kelengkapan fasilitas pejalan kaki. Selain itu, survei juga digunakan untuk melakukan evaluasi kesesuaian trotoar terhadap standar teknis berdasarkan SE Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 02/SE/M/2018 tentang Pedoman Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki. Kuesioner disusun menggunakan Skala Likert lima tingkat, mulai dari Sangat Tidak Sesuai/Sangat Tidak Nyaman hingga Sangat Sesuai/Sangat Nyaman untuk menilai enam aspek, yaitu keamanan, kenyamanan, aksesibilitas, estetika, konektivitas, dan fasilitas penunjang.

Objek penelitian adalah trotoar pada Jalan Gusti Hamzah yang dibagi menjadi empat segmen berdasarkan karakteristik tata guna lahan. Responden penelitian merupakan pejalan kaki, pedagang kaki lima, masyarakat sekitar, dan pengguna trotoar lainnya yang ditemui secara langsung di lokasi penelitian. Teknik pengambilan sampel menggunakan *accidental sampling*, pengambilan sampel yang didasarkan pada individu yang ditemukan secara kebetulan di tempat penelitian dan memenuhi syarat sebagai responden [13]. Karena jumlah populasi pengguna trotoar tidak diketahui secara pasti, maka jumlah sampel ditentukan dengan rumus *Lemeshow* [14]. Dengan perhitungan tersebut diperoleh jumlah minimum sampel sebanyak 96,04 responden yang kemudian dibulatkan menjadi 100 responden, dengan masing-masing 25 responden pada setiap segmen penelitian.

Data kondisi eksisting disajikan secara deskriptif berdasarkan temuan lapangan, sedangkan evaluasi kesesuaian trotoar terhadap standar teknis dan analisis kepuasan pengguna dihitung menggunakan metode Skala Likert. Setiap indikator diberi skor antara 1 sampai 5, mulai dari kategori Sangat Tidak Sesuai/Sangat Tidak Nyaman hingga Sangat Sesuai/Sangat Nyaman [15]. Analisis dilakukan mulai dari tingkat indikator, aspek, segmen, hingga keseluruhan ruas jalan sehingga diperoleh gambaran menyeluruh mengenai kondisi trotoar. Skor total setiap aspek dibandingkan dengan skor maksimal yang mungkin diperoleh kemudian dikonversi menjadi persentase untuk menentukan kategori tingkat kesesuaian maupun tingkat kepuasan pengguna berdasarkan interval penilaian yang telah ditetapkan.

Kesimpulan penelitian diperoleh melalui hasil identifikasi kondisi eksisting, evaluasi kesesuaian trotoar terhadap standar teknis, dan analisis tingkat kepuasan pengguna. Seluruh hasil analisis dibandingkan antar aspek maupun antar segmen sehingga diperoleh gambaran mengenai permasalahan utama trotoar di Jalan Gusti Hamzah dan menjadi dasar dalam penyusunan rekomendasi perbaikan yang sesuai dengan kondisi lapangan serta ketentuan pada pedoman teknis fasilitas pejalan kaki.

3. Hasil dan Pembahasan

Kondisi Eksisting Trotoar Jalan Gusti Hamzah

Hasil observasi lapangan menunjukkan bahwa kondisi fisik trotoar pada Jalan Gusti Hamzah berbeda pada setiap segmen, namun secara umum memiliki permasalahan yang hampir serupa. Perbedaan tersebut meliputi dimensi trotoar, kondisi permukaan, serta kelengkapan fasilitas pendukung. Variasi karakteristik tersebut menjadi dasar dalam melakukan evaluasi terhadap standar teknis berdasarkan SE Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 02/SE/M/2018 yang mencakup enam aspek penilaian, yaitu keamanan, kenyamanan, aksesibilitas, estetika, konektivitas, dan fasilitas penunjang.

Segmen 1 yang berada pada kawasan sekolah dan tempat ibadah memiliki lebar efektif trotoar sebesar 0,96–1,07 meter sehingga belum memenuhi standar minimum. Pada segmen ini telah tersedia beberapa rambu lalu lintas seperti rambu larangan parkir, pembatasan kecepatan kendaraan, rambu penyeberangan sekolah, serta marka zebra cross. Akan tetapi, permukaan ramp mulai mengalami kerusakan berupa retak halus dan pelapukan, sedangkan ubin pemandu, tempat duduk, dan tempat sampah belum tersedia yang disajikan pada **Gambar 2**. Kondisi tersebut mengakibatkan pejalan kaki masih sering menggunakan badan jalan ketika berpapasan dengan pengguna lain.



Gambar 2. Trotoar Segmen 1
Sumber: Penulis (2026)

Segmen 2 memiliki lebar trotoar antara 0,99–1,14 meter. Meskipun sedikit lebih lebar dibandingkan segmen pertama, dimensi tersebut masih berada di bawah standar minimum. Permasalahan utama pada segmen ini adalah kemiringan ramp yang mencapai sekitar 30%, jauh melebihi batas maksimum yang dipersyaratkan. Selain itu, fasilitas penyeberangan hanya tersedia pada satu lokasi yang terlihat pada **Gambar 3** sehingga masih banyak pejalan kaki melakukan penyeberangan di luar area yang telah disediakan.



Gambar 3. Fasilitas Penyeberangan berupa *zebra cross* di Segmen 2
Sumber: Penulis (2026)

Pada Segmen 3, lebar trotoar berkisar antara 1,03–1,07 meter dengan kondisi permukaan yang mulai mengalami retak serta ketidakrataan akibat pertumbuhan akar pohon. Jalur hijau yang terlihat pada **Gambar 4** masih tersedia dengan kondisi yang cukup baik sehingga mampu memberikan pembatas alami antara pejalan kaki dan kendaraan bermotor. Namun demikian, fasilitas pendukung seperti ubin pemandu dan tempat duduk belum tersedia sehingga kenyamanan pengguna masih belum optimal.



Gambar 4. Jalur hijau Segmen 3
Sumber: Penulis (2026)

Segmen 4 memiliki lebar trotoar sebesar 0,96–1,02 meter dan berada pada kawasan perdagangan serta perkantoran. Permasalahan yang ditemukan meliputi tidak tersedianya ubin pemandu, tinggi kerb yang tidak seragam, minimnya pagar pengaman, serta belum tersedianya fasilitas penyeberangan yang memadai bagi penyandang disabilitas. Kondisi pada **Gambar 5** menunjukkan bahwa aspek aksesibilitas masih memerlukan perhatian yang lebih besar.



Gambar 5. Tidak tersedia ubin pemandu di segmen 4
Sumber: Penulis (2026)

Meskipun terdapat berbagai kekurangan, hasil observasi juga menunjukkan adanya beberapa elemen yang telah memenuhi fungsi dasar trotoar. Seluruh segmen menggunakan perkerasan panel beton dengan tingkat kekesatan yang relatif baik sehingga tidak licin pada saat hujan. Sistem drainase telah tersedia di bawah struktur trotoar dan dilengkapi bak kontrol. Selain itu, jalur hijau berupa pohon peneduh juga tersedia pada sebagian besar ruas jalan sehingga memberikan kenyamanan visual sekaligus berfungsi sebagai pemisah antara trotoar dan jalur kendaraan. Oleh karena itu, upaya perbaikan trotoar tidak perlu dimulai dari awal, melainkan dapat difokuskan pada penambahan fasilitas yang belum tersedia dan peningkatan kualitas fasilitas yang telah ada.

Evaluasi Trotoar terhadap Standar Teknis

Evaluasi terhadap 19 indikator berdasarkan enam aspek menunjukkan bahwa kondisi trotoar Jalan Gusti Hamzah secara umum masih belum memenuhi standar teknis. Rekapitulasi hasil evaluasi memperlihatkan bahwa aspek keamanan memperoleh nilai 56,25% (Cukup Sesuai), aspek kenyamanan 40,00% (Tidak Sesuai), aspek aksesibilitas 53,00% (Cukup Sesuai), aspek estetika 50,00% (Tidak Sesuai), aspek konektivitas 31,67% (Sangat Tidak Sesuai), serta aspek fasilitas penunjang 54,00% (Cukup Sesuai). Secara keseluruhan, rata-rata evaluasi trotoar mencapai 47,49% sehingga termasuk dalam kategori Tidak Sesuai. Rekapitulasi nilai rata-rata setiap aspek pada keseluruhan ruas Jalan Gusti Hamzah disajikan pada **Tabel 2**.

Tabel 2. Rekapitulasi Evaluasi Trotoar Jalan Gusti Hamzah Terhadap Standar Teknis

Aspek	Persentase	Kategori
Keamanan	56,25 %	Cukup Sesuai
Kenyamanan	40,00 %	Tidak Sesuai
Aksesibilitas	53,00 %	Cukup Sesuai
Estetika	50,00 %	Tidak Sesuai
Konektivitas	31,67 %	Sangat Tidak Sesuai
Fasilitas Penunjang	54,00 %	Cukup Sesuai
Rata-rata Evaluasi Trotoar Jalan Gusti Hamzah Kota Pontianak	47,49 %	Tidak Sesuai

Sumber: Penulis (2026)

Aspek keamanan memperoleh nilai tertinggi karena permukaan trotoar pada umumnya tidak licin, namun nilainya masih dipengaruhi oleh ketidakseragaman tinggi kerb serta belum tersedianya bollard dan pagar pengaman. Aspek aksesibilitas dan fasilitas penunjang menunjukkan bahwa sebagian fasilitas dasar sebenarnya telah tersedia, tetapi kualitas maupun dimensinya belum memenuhi ketentuan teknis. Sebaliknya, aspek kenyamanan dan estetika memperoleh nilai rendah karena lebar trotoar yang sempit serta

penggunaan material yang belum memberikan identitas visual kawasan. Nilai terendah diperoleh pada aspek konektivitas akibat terbatasnya fasilitas penyeberangan, belum adanya keterhubungan dengan simpul transportasi umum, serta belum tersedianya fasilitas penyeberangan yang ramah bagi penyandang disabilitas.

Apabila ditinjau berdasarkan segmen, sebagaimana disajikan pada **Tabel 3**, Segmen 1 memperoleh nilai rata-rata tertinggi sebesar 50,11%, sedangkan Segmen 4 memperoleh nilai terendah sebesar 47,61%. Segmen 2 dan Segmen 3 memiliki nilai yang sama yaitu 46,11%. Perbedaan nilai antarsegmen relatif kecil sehingga menunjukkan bahwa permasalahan trotoar terjadi hampir merata pada seluruh ruas Jalan Gusti Hamzah. Kondisi ini mengindikasikan bahwa upaya perbaikan perlu dilakukan secara menyeluruh, bukan hanya pada titik-titik tertentu.

Tabel 3. Rata-rata Evaluasi Trotoar Terhadap Standar Teknis per Segmen

Segmen	Rata-rata Evaluasi Trotoar	Kategori
Segmen 1	50,11 %	Tidak Sesuai
Segmen 2	46,11 %	Tidak Sesuai
Segmen 3	46,11 %	Tidak Sesuai
Segmen 4	47,61 %	Tidak Sesuai

Sumber: Penulis (2026)

Tingkat Kepuasan Pengguna Trotoar

Penelitian ini melibatkan 100 responden yang terdiri atas pejalan kaki, pedagang kaki lima, serta masyarakat umum yang menggunakan trotoar. Jumlah responden dibagi secara merata, yaitu 25 responden pada setiap segmen. Karakteristik responden menunjukkan bahwa pengguna trotoar didominasi oleh kelompok usia produktif dengan latar belakang pekerjaan sebagai wiraswasta dan pelajar. Aktivitas berjalan kaki dilakukan untuk berbagai tujuan, seperti bekerja, bersekolah, beribadah, maupun aktivitas sehari-hari lainnya. Kondisi tersebut menunjukkan bahwa trotoar di Jalan Gusti Hamzah memiliki fungsi yang cukup penting dalam mendukung mobilitas masyarakat pada kawasan perdagangan, pendidikan, dan peribadatan.

Hasil analisis tingkat kepuasan pengguna menunjukkan bahwa persepsi masyarakat terhadap kondisi trotoar memiliki kecenderungan yang sejalan dengan hasil evaluasi teknis. Aspek keamanan memperoleh nilai 59,55% dengan kategori Cukup Nyaman, aspek aksesibilitas memperoleh nilai 56,47% dengan kategori Cukup Nyaman, sedangkan aspek fasilitas penunjang memperoleh nilai 54,40% dengan kategori Cukup Nyaman. Di sisi lain, aspek kenyamanan memperoleh nilai 49,80%, aspek estetika 49,70%, dan aspek konektivitas 43,87%, yang seluruhnya termasuk dalam kategori Tidak Nyaman. Hasil tersebut menunjukkan bahwa pengguna masih merasakan berbagai keterbatasan fasilitas, terutama berkaitan dengan kenyamanan berjalan kaki dan keterhubungan jalur pejalan kaki. Rekapitulasi tingkat kepuasan pengguna terhadap setiap aspek pada keseluruhan ruas Jalan Gusti Hamzah disajikan pada **Tabel 4**.

Tabel 4. Rekapitulasi Tingkat Kepuasan Pengguna Trotoar Jalan Gusti Hamzah

Aspek	Persentase	Kategori
Keamanan	59,55 %	Cukup Nyaman
Kenyamanan	49,80 %	Tidak Nyaman
Aksesibilitas	56,47 %	Cukup Nyaman
Estetika	49,70 %	Tidak Nyaman
Konektivitas	43,87 %	Tidak Nyaman
Fasilitas Penunjang	54,40 %	Cukup Nyaman
Rata-rata Kepuasan Pengguna Jalan Gusti Hamzah Kota Pontianak	52,30 %	Cukup Nyaman

Sumber: Penulis (2026)

Secara keseluruhan, rata-rata tingkat kepuasan pengguna trotoar mencapai 52,30% dengan kategori Cukup Nyaman, sedikit lebih tinggi dibandingkan hasil evaluasi teknis yang hanya mencapai 47,49%. Perbedaan tersebut menunjukkan bahwa persepsi pengguna terhadap kondisi trotoar cenderung lebih toleran dibandingkan dengan standar teknis yang berlaku. Walaupun demikian, aspek konektivitas tetap menjadi aspek dengan nilai terendah pada kedua jenis penilaian sehingga dapat disimpulkan bahwa keterhubungan jalur pejalan kaki merupakan permasalahan utama yang dirasakan secara langsung oleh masyarakat pengguna trotoar.

Perbandingan antar segmen, sebagaimana disajikan pada **Tabel 5**, menunjukkan bahwa Segmen 2 memperoleh tingkat kepuasan tertinggi sebesar 55,03%, diikuti Segmen 1 sebesar 54,78%, sedangkan

Segmen 3 memperoleh nilai 50,55% dan Segmen 4 memperoleh nilai terendah sebesar 48,83%. Rendahnya tingkat kepuasan pada Segmen 4 dipengaruhi oleh buruknya aspek konektivitas yang hanya memperoleh nilai 35,20%, sehingga termasuk kategori Sangat Tidak Nyaman. Temuan tersebut memperlihatkan bahwa semakin lengkap fasilitas keselamatan dan penyeberangan yang tersedia, maka semakin tinggi pula tingkat kenyamanan yang dirasakan oleh pengguna trotoar.

Tabel 5. Rata-rata Tingkat Kepuasan Pengguna Trotoar per Segmen

Segmen	Rata-Rata Kepuasan Pengguna	Kategori
Segmen 1	54,78 %	Cukup Nyaman
Segmen 2	55,03 %	Cukup Nyaman
Segmen 3	50,55 %	Tidak Nyaman
Segmen 4	48,83 %	Tidak Nyaman

Sumber: Penulis (2026)

Rekomendasi Perbaikan Trotoar

Berdasarkan hasil identifikasi kondisi eksisting, evaluasi terhadap standar teknis, serta tingkat kepuasan pengguna, penelitian ini menyusun beberapa rekomendasi perbaikan yang mengacu pada SE Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 02/SE/M/2018. Rekomendasi ini disusun per aspek agar dapat menjadi acuan teknis bagi instansi terkait dalam melakukan perbaikan secara bertahap maupun menyeluruh yang disajikan dalam **Tabel 6**.

Tabel 6. Rekomendasi Perbaikan Trotoar Jalan Gusti Hamzah per Aspek

Aspek	Rekomendasi Perbaikan
Keamanan	Menyeragamkan tinggi kerb menjadi 15–20 cm, memasang bollard beton/metal setinggi 0,9 m dengan jarak 1–1,5 m, serta memasang ubin pemandu menerus bagi penyandang disabilitas.
Kenyamanan	Melakukan pelebaran trotoar secara bertahap hingga memenuhi lebar efektif minimum 1,5 m.
Aksesibilitas	Menertibkan pedagang kaki lima dan parkir liar di atas trotoar, memperbaiki permukaan perkerasan yang retak, serta memperbaiki kelandaian *ramp* menjadi maksimum 8%.
Estetika	Mengganti material trotoar dengan paving block bermutu dan bermotif budaya lokal Kota Pontianak.
Konektivitas	Menyediakan fasilitas penyeberangan sebidang (*zebra cross*) yang terhubung dengan titik pemberhentian angkutan umum, termasuk fasilitas penyeberangan khusus disabilitas.
Fasilitas Penunjang	Menambah titik lampu penerangan agar jarak antar lampu tidak melebihi 10 m, menyediakan tempat duduk dan tempat sampah sesuai jarak dan desain pedoman, serta merawat papan informasi (*wayfinding*) yang telah tersedia.

Sumber: Penulis (2026)

Implementasi rekomendasi tersebut diharapkan mampu meningkatkan kualitas trotoar Jalan Gusti Hamzah secara bertahap sehingga lebih sesuai dengan standar teknis, meningkatkan kenyamanan pengguna, serta memperbaiki aspek konektivitas, estetika, dan kenyamanan yang masih menjadi kelemahan utama. Selain bermanfaat bagi Jalan Gusti Hamzah, rekomendasi ini juga diharapkan dapat menjadi referensi dalam perencanaan maupun peningkatan fasilitas pejalan kaki pada ruas jalan kolektor lainnya di Kota Pontianak yang memiliki karakteristik serupa.

4. Kesimpulan

Penelitian ini bertujuan untuk mengidentifikasi kondisi eksisting trotoar, mengevaluasi kesesuaiannya terhadap standar teknis, menganalisis tingkat kepuasan pengguna, serta menyusun rekomendasi perbaikan trotoar di Jalan Gusti Hamzah Kota Pontianak. Hasil penelitian menunjukkan bahwa kondisi eksisting trotoar pada seluruh segmen masih memiliki berbagai permasalahan yang mempengaruhi fungsi dan kualitasnya. Lebar efektif trotoar di seluruh segmen masih berada di bawah

standar minimum 1,5 meter, permukaan perkerasan mengalami kerusakan berupa retak, belum tersedia ubin pemandu (*guiding block*) bagi penyandang disabilitas, fasilitas penyeberangan masih terbatas, serta masih ditemukan penggunaan trotoar oleh pedagang kaki lima dan kendaraan yang parkir sembarangan. Evaluasi terhadap standar teknis berdasarkan SE Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 02/SE/M/2018 menunjukkan bahwa aspek keamanan, aksesibilitas, dan fasilitas penunjang berada pada kategori Cukup Sesuai, sedangkan aspek kenyamanan dan estetika berada pada kategori Tidak Sesuai, serta aspek konektivitas memperoleh nilai terendah dengan kategori Sangat Tidak Sesuai. Secara keseluruhan, rata-rata tingkat kesesuaian trotoar hanya mencapai 47,49%, sehingga termasuk kategori Tidak Sesuai.

Hasil analisis tingkat kepuasan pengguna menunjukkan kecenderungan yang sejalan dengan hasil evaluasi teknis. Pengguna menilai aspek keamanan, aksesibilitas, dan fasilitas penunjang berada pada kategori Cukup Nyaman, sedangkan aspek kenyamanan, estetika, dan konektivitas masih berada pada kategori Tidak Nyaman. Rata-rata tingkat kepuasan pengguna mencapai 52,30% dengan kategori Cukup Nyaman, yang menunjukkan bahwa persepsi pengguna terhadap kondisi trotoar sedikit lebih baik dibandingkan dengan hasil evaluasi teknis. Berdasarkan temuan tersebut, penelitian ini merekomendasikan pelebaran trotoar hingga memenuhi standar minimum, perbaikan permukaan trotoar, penyeragaman tinggi kerb, perbaikan ramp, pemasangan ubin pemandu, bollard, dan pagar pengaman, penambahan fasilitas penyeberangan pejalan kaki, serta penataan parkir liar dan pedagang kaki lima agar fungsi trotoar dapat berjalan secara optimal.

Selain itu, peningkatan fasilitas penerangan, tempat duduk, tempat sampah, dan papan informasi juga diperlukan untuk meningkatkan keselamatan dan kenyamanan pejalan kaki. Implementasi rekomendasi tersebut diharapkan dapat menjadi acuan bagi Pemerintah Kota Pontianak dalam meningkatkan kualitas trotoar di Jalan Gusti Hamzah maupun di ruas jalan kolektor lainnya yang memiliki karakteristik serupa.

5. Referensi

[1] Menteri Pekerjaan Umum, *Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 03/Prt/M/2014 Tentang Perencanaan, Penyediaan, Dan Pemanfaatan Prasarana Dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki Di Kawasan Perkotaan*. Jakarta, 2014.

[2] Kementerian Pekerjaan Umum Dan Perumahan Rakyat, *Pedoman Bidang Lingkungan Dan Keselamatan Jalan No. 07/ P/ BM/ 2023 Tentang Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki*, No. 07. Jakarta, 2023.

[3] Niniek Anggriani, *Pedestrian Ways Dalam Perencanaan Kota*. Klaten: Yayasan Humaniora, 2009.

[4] Pemerintah Pusat Indonesia, *Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 34 Tahun 2006 Tentang Jalan*. 2006.

[5] Badan Pusat Statistik, *Provinsi Kalimantan Barat Dalam Angka Kalimantan Barat In Figures 2025*, Vol. 42. Bps Provinsi Kalimantan Barat, 2025.

[6] N. Tanan, *Fasilitas Pejalan Kaki*. Bandung: Kementerian Pekerjaan Umum, 2011.

[7] Pemerintah Pusat Indonesia, *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 2022 Tentang Perubahan Kedua Atas Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 Tentang Jalan*. 2022.

[8] Kementerian Pekerjaan Umum Dan Perumahan Rakyat, *Pedoman Bahan Konstruksi Bangunan Dan Rekayasa Sipil: Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki*. Jakarta, 2018.

[9] Boediono, S. Mayuni, And Said, "Kajian Fasilitas Pejalan Kaki Di Jalan Diponegoro Kota Singkawang," Vol. 11, No. 2, Pp. 103–112, 2025, [Online]. Available: https://Doi.Org/10.26593/Jhpji.V11i2.9515.103-112

[10] A. M. Mulyadi, F. Y. Rahmawati, And S. B. Rochmat, "Pemenuhan Standar Fasilitas Pejalan Kaki Di Kota Cimahi Berdasarkan Pedoman Teknis Pejalan Kaki," *Pros. Forum Stud. Transp. Antar Perguru. Tinggi*, Vol. 10, No. 2, Pp. 996–1006, 2023, [Online]. Available: https://Garuda.Kemdiktisaintek.Go.Id/Documents/Detail/4021048

[11] K. Satrio And W. Pedo, "Evaluasi Pemenuhan Standar Teknis Fasilitas Pejalan Pada Kawasan Kuanino Kupang," *Eternitasjurnal Tek. Sipil*, Vol. 1, No. 2, Pp. 20–27, 2022, [Online]. Available: https://Doi.Org/10.30822/Eternitas.V1i2.1602

[12] Kementerian Pekerjaan Umum Dan Perumahan Rakyat, *Pedoman Bidang Lingkungan Dan Keselamatan Jalan No. 05/ P/ BM/ 2023 Tentang Penentuan Indeks Kelayakan Berjalan (Walkability Index) Di Kawasan Perkotaan*, No. 05. Jakarta, 2023.

[13] A. Fauzy, *Metode Sampling*. Tangerang Selatan: Universitas Terbuka, 2019.

[14] S. Riyanto And A. A. Hatmawan, *Metode Riset Penelitian Kuantitatif Di Bidang Manajemen, Teknik, Pendidikan Dan Eksperimen*. Yogyakarta: CV Budi Utama, 2020.

[15] Sugiyono, *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif Dan R & D*. Bandung: CV Alfabeta, 2017.