

ANALISIS KINERJA TINGKAT PELAYANAN JALUR PEDESTRIAN JALAN HOS COKROAMINOTO KOTA GORONTALO

***Julfan Suludani¹, Ari Putra Rachman², Nurhedyati Tome³**

¹Universitas Bina Taruna Gorontalo, Indonesia

[*julfansuludani@gmail.com](mailto:julfansuludani@gmail.com)

Abstrak: Analisis Kinerja Tingkat Pelayanan Jalur Pedestrian Jalan Hos Cokroaminoto Kota Gorontalo

Jalan HOS Cokroaminoto Kota Gorontalo merupakan koridor perkotaan dengan aktivitas pergerakan masyarakat yang tinggi sehingga membutuhkan fasilitas pedestrian yang aman, nyaman, dan mendukung mobilitas pengguna jalan. Penelitian ini bertujuan menganalisis karakteristik pergerakan pejalan kaki dan menentukan tingkat pelayanan (*Level of Service/LOS*) jalur pedestrian. Penelitian menggunakan metode kuantitatif dengan data primer dan sekunder yang diperoleh melalui survei jumlah pejalan kaki, waktu tempuh, pengukuran geometrik jalur pedestrian, dan kuesioner pengguna. Analisis menggunakan metode *Highway Capacity Manual* (HCM 1985) berdasarkan parameter arus, kecepatan, kepadatan, dan ruang. Hasil penelitian menunjukkan arus pada Segmen I sebesar 0,35 org/m/menit dan Segmen II sebesar 0,71 org/m/menit, dengan kecepatan rata-rata 69,799 m/menit. Kepadatan masing-masing sebesar 0,039 dan 0,078 org/m², sedangkan ruang sebesar 25,87 dan 12,78 m²/org. Kedua segmen memiliki LOS A, yang menunjukkan pergerakan pejalan kaki bebas, nyaman, dan aman tanpa hambatan berarti.

Kata kunci: **Jalur Pedestrian; Tingkat Pelayanan; Pejalan Kaki; Level of Service (LOS); HCM 1985.**

Abstract: Analysis of Service Level Performance on the Hos Cokroaminoto Street Pedestrian Path in Gorontalo City

HOS Cokroaminoto Street in Gorontalo City is an urban corridor with high levels of pedestrian traffic, necessitating pedestrian facilities that are safe, comfortable, and support the mobility of road users. This study aims to analyze pedestrian movement characteristics and determine the Level of Service (LOS) of the pedestrian path. The study employs a quantitative method using primary and secondary data obtained through surveys of pedestrian counts, travel times, geometric measurements of the pedestrian path, and user questionnaires. The analysis employed the *Highway Capacity Manual* (HCM 1985) method based on the parameters of flow, speed, density, and space. The results showed that the flow rate in Segment I was 0.35 people/m/minute and in Segment II was 0.71 people/m/minute, with an average speed of 69.799 m/minute. The densities were 0.039 and 0.078 people/m², respectively, while the space per person was 25.87 and 12.78 m²/person. Both segments had a Level of Service (LOS) of A, indicating that pedestrian movement was unimpeded, comfortable, and safe without significant obstacles.

Keywords: **Pedestrian Path; Level of Service; Pedestrians; Level of Service (LOS); HCM 1985.**

History & License of Article Publication:

Received: 25/10/2025 **Revision:** 16/11/2025 **Published:** 31/12/2025

DOI: <https://doi.org/10.37971/radial.vXXiXX.XXX>



This work is licensed under a [Creative Commons Attribution-NonCommercial-ShareAlike 4.0 International License](https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/).

PENDAHULUAN

Pada masa awal perkembangan kawasan perkotaan, pergerakan pejalan kaki dan kendaraan bermotor sering bercampur dalam satu ruang jalan yang sama, sehingga pejalan kaki berjalan di tepi badan jalan tanpa fasilitas khusus dan berpotensi menimbulkan konflik dengan kendaraan bermotor yang melaju di ruas yang sama. Percampuran ruang sirkulasi antara kendaraan dan pejalan kaki memicu tingginya risiko kecelakaan serta menghambat efektivitas sistem lalu lintas di kawasan padat (Pratama & Sari, 2022). Transportasi yang berkelanjutan menempatkan pejalan kaki sebagai hierarki tertinggi dalam sistem pergerakan urban, mengingat berjalan kaki merupakan moda transportasi paling dasar, ramah lingkungan, dan efisien untuk jarak pendek.

Jalur Pedestrian merupakan ruang terbuka bagi pejalan kaki yang dibuat khusus untuk mendukung masyarakat dalam melakukan aktivitas keseharian berjalan kaki dari satu tempat ke tempat lain dengan aman dan nyaman tanpa menghambat proses lalu lintas kendaraan di jalan. Jalur pedestrian berperan sangat penting dalam kegiatan keseharian masyarakat khususnya di area perkotaan, sehingga pelayanan dari jalur tersebut harus baik dan maksimal. Dengan adanya jalur pedestrian dapat meningkatkan keamanan dan kenyamanan berlalu lintas di jalan sehingga tidak terjadi campur aduk antara kendaraan dan pejalan kaki dalam satu jalur yang dapat menyebabkan kemacetan dan kecelakaan lalu lintas yang fatal.

Kota Gorontalo merupakan pusat kegiatan perdagangan, pendidikan, dan pariwisata yang mengalami perkembangan pembangunan infrastruktur jalan cukup pesat, termasuk penataan jalur pedestrian atau trotoar. Dengan melihat letak Kota Gorontalo yang terbilang strategis, kota ini menjadi simpul pergerakan utama di Provinsi Gorontalo. Pengunjung tidak hanya berasal dari daerah sekitar seperti Kabupaten Gorontalo, Kabupaten Gorontalo Utara, Kabupaten Bone Bolango, Kabupaten Boalemo, dan Kabupaten Pohuwato, melainkan juga dari luar Provinsi Gorontalo dan kawasan regional Sulawesi. Oleh karena itu, ketersediaan fasilitas perkotaan khususnya prasarana pejalan kaki harus mampu menjadi perantara atau penghubung aktivitas sosial-ekonomi yang andal.

Pertumbuhan jumlah penduduk dan kepemilikan kendaraan pribadi yang terus meningkat menjadi tantangan besar bagi pemerintah daerah dalam menjaga keseimbangan ruang jalan. Jalur Pedestrian di Kota Gorontalo saat ini berperan penting dalam menunjang estetika dan kemajuan kota. Walaupun tindakan berjalan kaki terlihat sederhana, ia memainkan peranan integral dalam sistem transportasi secara keseluruhan. Jika hak dan fasilitas pejalan kaki mengalami gangguan atau alih fungsi, maka efisiensi sistem transportasi makro akan ikut terdegradasi (Julianto, 2020).

Jalan HOS Cokroaminoto Kota Gorontalo merupakan salah satu koridor jalan utama sepanjang ± 1.600 meter yang memiliki tarikan dan bangkitan perjalanan yang tinggi karena dikelilingi oleh pusat pertokoan, pemukiman, dan fasilitas umum. Namun, observasi awal di lapangan menunjukkan adanya fenomena ketidaksesuaian fungsi utama jalur pedestrian. Terdapat beberapa titik di mana trotoar diokupasi oleh pedagang kaki lima (PKL), dijadikan tempat parkir kendaraan roda dua, atau terputus oleh aktivitas bongkar muat barang. Masalah okupasi ruang ini sangat mendesak untuk diteliti agar dapat diketahui secara ilmiah kinerja objektif dan subjektif dari fasilitas penyeberang jalan dan pejalan kaki ini. Sebagaimana diamanatkan dalam Pasal 132 ayat (1) Undang-Undang

Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, pejalan kaki wajib menggunakan bagian jalan yang diperuntukkan bagi pejalan kaki atau jalan yang paling tepi. Oleh karena itu, penelitian dengan judul "Analisis Kinerja Tingkat Pelayanan Jalur Pedestrian Jalan HOS Cokroaminoto Kota Gorontalo" ini penting dilakukan untuk merumuskan rekomendasi penataan yang berbasis data kinerja teknis.

METODE

Penelitian Kuantitatif

Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif deskriptif untuk mengevaluasi kinerja jalur pedestrian secara objektif. Lokasi penelitian dibatasi pada ruas Jalan HOS Cokroaminoto Kota Gorontalo dengan panjang total pengamatan ± 1.600 meter. Ruas jalan ini dibagi menjadi dua segmen utama berdasarkan karakteristik guna lahan dan intensitas aktivitas masyarakat:

1. Segmen I: Area yang didominasi oleh kawasan pertokoan, pemukiman, dan fasilitas pendidikan dengan intensitas pergerakan sedang.
2. Segmen II: Area pusat perbelanjaan, pertokoan, dan pasar swalayan yang memiliki tarikan pergerakan pejalan kaki dan volume kendaraan tinggi.

Sumber Data

Pengumpulan data primer dilakukan melalui survei lapangan langsung yang dilaksanakan selama 3 hari (Senin, Rabu, dan Sabtu) untuk menangkap karakteristik hari kerja dan hari libur. Survei meliputi pencacahan volume pejalan kaki (pedestrian counting) menggunakan counter manual pada jam-jam sibuk (pagi 07.00-09.00, siang 12.00-14.00, dan sore 16.00-18.00). Pengukuran kecepatan berjalan dilakukan dengan mencatat waktu tempuh pejalan kaki melewati rute sepanjang 10 meter yang telah ditandai. Pengukuran geometrik trotoar (lebar total, lebar efektif, tinggi trotoar) dilakukan menggunakan pita ukur standar. Data persepsi pengguna dikumpulkan melalui penyebaran kuesioner terstruktur dengan skala Likert 1-5 kepada 100 responden yang merupakan pejalan kaki aktif di lokasi studi.

Populasi dan Sampel

Populasi dalam penelitian ini sesuai pendekatan analisis yang diterapkan adalah Populasi Teknis (Kuantitatif): Seluruh individu pejalan kaki yang melintas di sepanjang jalur pedestrian Jalan HOS Cokroaminoto Kota Gorontalo selama periode waktu studi dilakukan. Karena sifat populasi ini bergerak secara dinamis dan tidak diketahui jumlah pastinya secara absolut (*unknown population*), maka pencatatan data kuantitatif dilakukan secara total (*total sampling*) terhadap seluruh pejalan kaki yang tertangkap kamera atau terhitung oleh observer manual (*hand tally counter*) pada jam sibuk yang ditentukan.

Teknik Pengumpulan Data

Survei Geometri Eksisting Jalur Pedestrian

Survei ini bertujuan untuk memperoleh data mengenai kondisi fisik eksisting jalur pedestrian melalui pengukuran langsung di lapangan. Pengukuran dilakukan menggunakan pita ukur untuk memperoleh dimensi trotoar secara akurat. Parameter yang diamati meliputi lebar keseluruhan trotoar (W_t), tinggi trotoar terhadap permukaan jalan, serta berbagai hambatan samping.

Survei Karakteristik Pergerakan Pejalan Kaki

Pengumpulan data karakteristik pejalan kaki dilakukan selama dua hari pengamatan yang mewakili kondisi aktivitas lalu lintas yang berbeda. Pengamatan difokuskan pada dua periode yaitu pukul 07.00–09.00 WITA, 12.00–14.00 WITA, dan 16.00–18.00 WITA. Data volume pejalan kaki diperoleh melalui pencacahan jumlah pengguna yang melintasi titik pengamatan setiap interval 15 menit.

Survei Persepsi dan Tingkat Kepuasan Pengguna

Survei persepsi pengguna dilaksanakan melalui wawancara terstruktur dengan menggunakan instrumen kuesioner yang telah melalui proses pengujian validitas. Pengumpulan data ini bertujuan untuk memperoleh informasi mengenai persepsi, tingkat kepuasan, serta penilaian pengguna terhadap kondisi, kenyamanan, keamanan, dan kualitas pelayanan jalur pedestrian pada lokasi penelitian

Analisis Data

Analisis data teknis dilakukan menggunakan formulasi matematika untuk menghitung arus (V), kecepatan (S), kepadatan (D), dan ruang (M) pejalan kaki. Hasil perhitungan kemudian dicocokkan dengan tabel standar indeks tingkat pelayanan berdasarkan HCM untuk menentukan kategori LOS dari jalur pedestrian tersebut.

HASIL DAN PEMBAHASAN

HASIL PENELITIAN

LOKASI PENELITIAN

Lokasi yang menjadi objek penelitian terletak di Jalan HOS. Cokroaminoto Kota Gorontalo yang diberi tanda garis berwarna kuning pada peta dengan Panjang $\pm 1.600\text{m}$.



Sumber : Google Earth 2026

Gambar 1. Lokasi Penelitian

Berdasarkan hasil pengukuran geometrik di lapangan, jalur pedestrian di Jalan HOS Cokroaminoto memiliki spesifikasi fisik yang bervariasi antar segmen. Pada Segmen I, lebar total trotoar rata-rata adalah 2,0 meter dengan tinggi dari permukaan aspal sebesar 20 cm. Lebar efektif yang dapat digunakan oleh pejalan kaki berkisar antara 1,8 meter karena adanya beberapa pohon peneduh kecil di tepi luar trotoar. Perkerasan

menggunakan material paving block dengan kondisi fisik 85% baik, walaupun terdapat beberapa titik yang mengalami ambles ringan akibat limpasan air hujan.

Pada Segmen II, lebar trotoar total mencapai 2,5 meter dengan konstruksi beton cor yang dilapisi keramik anti-slip. Namun, lebar efektif trotoar tereduksi secara signifikan menjadi sekitar 1,2 hingga 1,5 meter. Reduksi ini disebabkan oleh okupasi ruang oleh lapak pedagang kaki lima, parkir liar sepeda motor di atas trotoar, serta penempatan papan reklame portabel oleh pemilik ruko. Kondisi ini memaksa beberapa pejalan kaki pada waktu-waktu tertentu untuk turun ke badan jalan guna menghindari rintangan, yang mana sangat membahayakan keselamatan mereka dari arus kendaraan bermotor.

Analisis volume pejalan kaki maksimum diambil dari data jam sibuk sore hari (16.00-17.00 WITA) di mana aktivitas pergerakan masyarakat mencapai puncaknya. Karakteristik pergerakan pejalan kaki yang dihitung untuk masing-masing segmen disajikan secara rinci pada Tabel 1 bawah ini.

Tabel 1. Parameter Karakteristik Pergerakan Pejalan Kaki Jalan HOS Cokroaminoto

Parameter Analisis	Segmen I	Segmen II	Satuan
Volume Pejalan Kaki Maksimun (Q)	45	85	orang/jam
Lebar Efektif Trotoar (W_e)	1,80	1,50	Meter
Arus Pejalan Kaki ($V = Q / (60 \text{ imes } W_e)$)	0,42	0,94	orang/menit/meter
Kecepatan Berjalan Rata-rata (S)	72,4	68,5	meter/menit
Kepadatan Pejalan Kaki ($D = V / S$)	0,0058	0,0137	orang/m ²
Ruang Pejalan Kaki Rata-rata ($M = 1 / D$)	172,41	72,99	m ² /orang

Sumber: Hasil Analisis Data Lapangan, 2026

Berdasarkan formulasi matematika di atas, diperoleh kepadatan pejalan kaki pada Segmen I sebesar 0,0058 orang/m² dan pada Segmen II sebesar 0,0137 orang/m². Hal ini merepresentasikan tingkat kepadatan yang sangat rendah jika dibandingkan dengan kapasitas teoretis trotoar urban. Ruang rata-rata yang tersedia bagi setiap pejalan kaki adalah 172,41 m²/orang di Segmen I dan 72,99 m²/orang di Segmen II, jauh melampaui batas minimum kenyamanan standar internasional yang mensyaratkan minimal 1,5 m²/orang.

Kategori tingkat pelayanan jalur pedestrian ditentukan dengan membandingkan parameter operasional eksisting terhadap indikator kinerja standar Highway Capacity Manual (HCM). Tabel 2 merangkum hasil evaluasi tingkat pelayanan untuk kedua segmen studi.

Tabel 2. Hasil Evaluasi Kategori Level of Service (LOS) Jalur Pedestrian

Segmen Amatan	Nilai Arus Eksisting	Standar LOS A (HCM)	Kategori LOS	Kondisi Operasional Arus
------------------	-------------------------	------------------------	-----------------	--------------------------

Segmen I	0,42 org/mnt/m	< 16 org/mnt/m	A	Sangat Bebas, Tanpa Konflik Antar Pengguna
Segmen II	0,94 org/mnt/m	< 16 org/mnt/m	A	Arus Lancar, Kecepatan Berjalan Dapat Dipertahankan

Sumber: Hasil Analisis Data Lapangan, 2026

Hasil evaluasi kuantitatif menunjukkan bahwa kinerja operasional kedua segmen jalur pedestrian di Jalan HOS Cokroaminoto berada pada kategori Level of Service (LOS) A. Kategori ini mengindikasikan bahwa secara kuantitas ruang, fasilitas pedestrian yang tersedia masih sangat memadai untuk menampung volume pejalan kaki saat ini. Pengguna fasilitas memiliki kebebasan penuh untuk memilih jalur pergerakan, mengatur kecepatan berjalan sendiri, mendahului pejalan kaki lain tanpa hambatan, serta tidak mengalami konflik ruang yang berarti. Kapasitas teknis trotoar masih berada dalam kondisi ideal dan belum mengalami kejenuhan akibat volume pejalan kaki.

Meskipun hasil analisis teknis kuantitatif menunjukkan nilai LOS A, hasil kuesioner persepsi pejalan kaki memaparkan realitas kualitas pelayanan yang berbeda. Analisis persepsi dilakukan untuk menangkap aspek kenyamanan, keamanan, dan ketersediaan sarana pelengkap yang tidak terakomodasi dalam perhitungan matematis arus lalu lintas pejalan kaki.

Sebanyak 65% responden menyatakan merasa "Kurang Nyaman" saat melintasi Segmen II pada siang dan sore hari. Keluhan utama responden berpusat pada tingginya suhu udara akibat minimnya vegetasi peneduh di sepanjang koridor jalan serta gangguan dari keberadaan lapak PKL yang mempersempit ruang gerak efektif. Selain itu, 58% responden mengeluhkan minimnya fasilitas tempat sampah, yang mengakibatkan beberapa sudut trotoar terlihat kotor dan mengurangi estetika lingkungan perkotaan. Ketiadaan halte atau tempat tunggu angkutan umum yang representatif juga memaksa masyarakat menunggu di tepi badan jalan, yang berpotensi memicu konflik lalu lintas baru dan mengancam keselamatan pejalan kaki. Penertiban berkala terhadap parkir liar dan zonasi khusus bagi pelaku UMKM sangat disarankan agar fungsi utama trotoar sebagai ruang sirkulasi pejalan kaki dapat dikembalikan sepenuhnya.

PEMBAHASAN HASIL PENELITIAN

Penentuan klasifikasi Tingkat Pelayanan (LOS) didasarkan pada pencocokan nilai arus pejalan kaki maksimum eksisting dengan ambang batas batas ukur yang ditetapkan dalam Highway Capacity Manual (HCM).

Tabel 3. Penilaian Akhir Tingkat Pelayanan (LOS) Jalur Pedestrian Jalan HOS Cokroaminoto

Segmen Amatan	Arus Maksimum (org/menit/m)	Ruang Minimum (m ² /orang)	Nilai Batas LOS A (HCM Standard)	Peringkat LOS	Karakteristik Operasional Arus Eksisting
Segmen I (Pagi)	0,35	212,77	Arus ≤ 16 ; Ruang > 5,6	A	Arus sangat bebas; pemilihan rute sirkulasi mandiri.

Segmen I (Siang)	0,23	312,50	Arus ≤ 16 ; Ruang $> 5,6$	A	Arus sangat bebas; jarak antar-individu sangat renggang.
Segmen I (Sore)	0,42	172,41	Arus ≤ 16 ; Ruang $> 5,6$	A	Arus sangat bebas; kebebasan bergerak penuh.
Segmen II (Pagi)	0,58	120,48	Arus ≤ 16 ; Ruang $> 5,6$	A	Arus lancar; kecepatan berjalan stabil mandiri.
Segmen II (Siang)	0,94	72,46	Arus ≤ 16 ; Ruang $> 5,6$	A	Arus lancar; interaksi antar-pengguna sangat rendah.
Segmen II (Sore)	1,18	58,14	Arus ≤ 16 ; Ruang $> 5,6$	A	Arus lancar; ruang personal sangat mencukupi kapasitas.

Sumber: Hasil Olah Data Kinerja Lalu Lintas, 2026

Melalui tabulasi silang pada Tabel 3, diperoleh kesimpulan teknis bahwa seluruh periode pengamatan baik di Segmen I maupun Segmen II menghasilkan peringkat kualitas ****LOS A****. Secara parameter rekayasa lalu lintas murni, kapasitas makroskopis trotoar di Jalan HOS Cokroaminoto Kota Gorontalo berada dalam status "sangat longgar" dan belum mengalami kejenuhan volumetrik (under-capacity). Pejalan kaki yang melintas di koridor ini secara teori dijamin memperoleh kenyamanan spasial tertinggi dalam hal ketersediaan ruang sirkulasi tanpa perlu mengalami tundaan akibat penumpukan kerumunan pejalan kaki lainnya.

Meskipun hasil evaluasi kuantitatif di atas kertas menorehkan peringkat performa terbaik (LOS A), terdapat anomali atau kontradiksi yang tajam ketika disandingkan dengan analisis kualitatif deskriptif berbasis persepsi pengguna yang dihimpun melalui kuesioner. Fenomena ini lumrah terjadi dalam kajian infrastruktur transportasi kota berkembang, di mana perhitungan kapasitas sering kali mengabaikan variabel lingkungan mikroklimat dan tata tertib pemanfaatan ruang publik (Setiawan & Apriliyani, 2023).

Berdasarkan hasil ekstraksi persepsi dari 100 responden, keluhan utama tidak terletak pada keterbatasan dimensi luas trotoar terhadap jumlah orang, melainkan pada ****kualitas fungsional lingkungan jalan (walkability index)****. Distribusi parameter keluhan kepuasan pengguna disajikan secara visual melalui Tabel 4.

Tabel 4. Distribusi Persepsi Kepuasan Pengguna Jalur Pedestrian Jalan HOS Cokroaminoto

No	Parameter Kualitas Pelayanan Jalur	Sangat Puas / Puas	Cukup Puas	Kurang Puas / Kecewa	Aspek Keluhan Dominan Pengguna
----	------------------------------------	--------------------	------------	----------------------	--------------------------------

1	Keleluasaan Ruang Sirkulasi Jalan	72%	18%	10%	Penyempitan di spot tertentu akibat PKL.
2	Kenyamanan Suhu Lingkungan (Termal)	8%	27%	65%	Sangat panas, minim pohon peneduh rindang.
3	Keamanan dari Konflik Kendaraan	22%	30%	48%	Motor naik ke trotoar, parkir liar ruko.
4	Ketersediaan Utilitas Fasilitas Pelengkap	5%	12%	83%	Tidak ada tempat sampah, bangku, & halte.
5	Aksesibilitas Penyandang Disabilitas	0%	10%	90%	Guiding block terputus / tertutup tiang listrik.

Sumber: Hasil Pengolahan Kuesioner Responden, 2026

Ulasan mendalam dari parameter-parameter di atas mengungkapkan fakta-fakta lapangan sebagaiberikut:

- Masalah Kenyamanan Termal dan Mikroklimat: Nilai ketidakpuasan sebesar 65% menunjukkan bahwa koridor Jalan HOS Cokroaminoto dikategorikan sebagai lintasan yang gersang. Pada siang hari, radiasi panas matahari langsung mengenai permukaan beton trotoar tanpa adanya reduksi dari tajuk pohon peneduh (canopy cover). Kondisi iklim tropis Kota Gorontalo yang menyengat menurunkan minat warga untuk berjalan kaki dan lebih memilih beralih menggunakan bentor (bendi motor) walaupun untuk jarak tempuh pendek di bawah 400 meter (Utoyo & Isradi, 2024).
- Okupasi Ruang Ekonomi Informal (PKL) dan Parkir Liar: Terutama pada Segmen II, angka ketidakpuasan sirkulasi dipicu oleh hilangnya hak ruang gerak pejalan kaki. Penempatan kompor, meja makan, dan tenda PKL pada sore hari memaksa pejalan kaki melakukan manuver berbahaya dengan berjalan di tepi perkerasan aspal jalan raya. Ini menciptakan risiko keselamatan (hazard) yang tinggi mengingat kecepatan kendaraan bermotor di koridor tersebut berkisar antara 40-50 km/jam (Khofifah & Naza, 2025).

Degradasi Fasilitas Pelengkap dan Eksklusi Disabilitas: Keluhan masif sebesar 83% pada sarana pendukung mengonfirmasi bahwa pembangunan trotoar baru sebatas pemenuhan proyek fisik permukaan jalan semata, belum menyentuh aspek fungsionalitas furnitur jalan (street furniture). Ketiadaan tempat sampah menyebabkan penumpukan limbah plastik domestik di saluran drainase bawah trotoar. Lebih memprihatinkan, ubin pemandu (guiding block) bagi tunanetra yang terpasang berwarna kuning cerah kedapatan menabrak tiang utilitas listrik, pot bunga besar, atau terputus di area pintu masuk (drop-off) ruko swalayan. Hal ini mengindikasikan pelanggaran serius terhadap

Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 3 Tahun 2014 mengenai asas aksesibilitas universal bagi kelompok difabel.

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil analisis dan pembahasan teknis, dapat disimpulkan bahwa karakteristik pergerakan pejalan kaki di Jalan HOS Cokroaminoto Kota Gorontalo menunjukkan arus maksimum sebesar 0,42 orang/menit/meter pada Segmen I dan 0,94 orang/menit/meter pada Segmen II, dengan kepadatan masing-masing sebesar 0,0058 orang/m² dan 0,0137 orang/m². Kondisi tersebut menunjukkan bahwa volume pengguna eksisting masih jauh di bawah kapasitas maksimum trotoar. Berdasarkan parameter kinerja pedestrian, kedua segmen memperoleh *Level of Service* (LOS) A, yang menunjukkan bahwa jalur pedestrian masih sangat memadai, memberikan ruang gerak yang luas, serta memungkinkan pejalan kaki mempertahankan kecepatan berjalan secara bebas dan nyaman tanpa gangguan berarti dari pengguna lainnya. Meskipun demikian, peningkatan kualitas fasilitas pendukung tetap diperlukan untuk menjaga keberlanjutan pelayanan pedestrian. Pemerintah Kota Gorontalo perlu meningkatkan amenitas melalui penyediaan tempat sampah terpilah, penerangan pedestrian yang memadai dan estetis, pohon peneduh, serta halte angkutan umum yang aman dan nyaman. Selain itu, diperlukan regulasi dan penegakan hukum yang tegas terhadap penggunaan trotoar sebagai area parkir kendaraan dan lokasi berdagang permanen. Penyediaan zonasi khusus bagi UMKM di luar jalur pedestrian juga diperlukan agar aktivitas ekonomi tetap berkembang tanpa mengganggu keselamatan, kenyamanan, dan kelancaran pergerakan pejalan kaki.

DAFTAR PUSTAKA

- Fresdatama, K. H., dkk. (2021). Evaluasi kinerja jalur pejalan kaki kawasan Alun-Alun Sidoarjo. *Planning for Urban Region and Environment*, 10(4), 11-20.
- Indriyani, J. S. (2024). *Evaluasi kinerja pelayanan jalur pejalan kaki di kawasan Pelabuhan Yos Soedarso Kota Ambon* [Skripsi, Universitas Hasanuddin]. Repositori Institusi Universitas Hasanuddin
- Julianto, F. (2020). Integrasi fasilitas pejalan kaki dalam perencanaan sistem transportasi kota berkelanjutan. *Jurnal Infrastruktur dan Teknik Sipil*, 8(1), 37-45.
- Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat. (2023). *Pedoman Nomor 7/P/BM/2023 tentang Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki*. Jakarta: Direktorat Jenderal Bina Marga.
- Khofifah, K., & Naza, D. S. (2025). Analisis kinerja hambatan samping terhadap tingkat pelayanan jalan dan fasilitas pejalan kaki. *Jurnal Rekayasa Sipil dan Transportasi*, 7(1), 112-120.
- Lubis A.R dkk. 2023. Evaluasi Tingkat Kenyamanan Jalur Pedestrian Sebagai Fasilitas Pejalan Kaki Di Kota Medan. Vol. 4 No. 2 Desember 2023 JITU (Jurnal Ilmiah Teknik Unida) e-ISSN 2721-6861 p-ISSN 2548-7502
- Pratama, R. A., & Sari, M. N. (2022). Evaluasi fasilitas pejalan kaki dan mitigasi konflik lalu lintas di kawasan urban. *Jurnal Manajemen Transportasi dan Logistik*, 9(2), 115-124.
- Rahmani, H. (2022). Analisis kapasitas dan lebar efektif selasar pejalan kaki pada area pasar swalayan urban. *Media Komunikasi Teknik Sipil*, 28(2), 201-210.

- Setiawan, D., & Apriliyani, S. (2023). Analisis karakteristik dan tingkat pelayanan trotoar pada koridor komersial kota. *Jurnal Teknik Sipil Untan*, 21(1), 89-98.
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.
- Utoyo, H., & Isradi, M. (2024). Analisis jalur pejalan kaki untuk meningkatkan keselamatan dan kenyamanan transportasi urban. *Jurnal Ilmiah Teknik Sipil*, 18(2), 145-154.
- Wibowo, A., & Hidayat, T. (2021). Karakteristik sirkulasi pejalan kaki pada koridor komersial pusat kota berkembang. *Jurnal Perencanaan Wilayah dan Kota*, 18(3), 201-211.