

## KONSEP PLACEMAKING DAN KUALITAS FISIK PEDESTRIAN: STUDI KASUS TROTOAR JALAN MOH. HATTA, KOTA PALU

Isti Nugroho<sup>1</sup>, Nike Dyah Permata<sup>2</sup>, Cahyani<sup>3</sup>, Dui Buana Mustakima<sup>4</sup>

<sup>1234</sup>Jurusan Teknik Arsitektur, Fakultas Teknik, Universitas Tadulako  
isti.nugroho@untad.ac.id

Article Info: Received: 15 Oktober 2025, Accepted: 18 April 2026, Published: 8 Juni 2026

### ABSTRACT.

*This study examines the physical quality of the sidewalks along Jalan Moh. Hatta in Palu City as a vital public space that has been neglected in urban planning. As basic urban infrastructure, sidewalks play a role that goes beyond their function as a space for movement. Sidewalks have transformed into vital social spaces that support interaction and the dynamics of urban life. The existence of pedestrian walkways serves not only as a space for integration within the area but also as a public space that plays a crucial role in facilitating urban social activities. The main issue is the poor quality of the sidewalks along Jalan Moh. Hatta compared to existing pedestrian facility standards and its impact on the concept of placemaking. The objective of this study is to analyze the physical condition of the sidewalks along Jalan Moh. Hatta in Palu against the Indonesian National Standards and the Technical Planning Guidelines for Pedestrian Facilities. Field observation and comparative descriptive analysis methods were used to compare the physical condition of the sidewalk with established standards. The results of this analysis indicate that the sidewalk on Jalan Moh. Hatta falls far short of national standards and technical guidelines for pedestrian facilities. The sidewalk on Jalan Moh. Hatta currently functions primarily as a transit route and has not yet been transformed into a public space in accordance with the principles of placemaking.*

**Keywords** Physical Quality, Moh. Hatta, Technical Guidelines, Placemaking, National Standards

### ABSTRAK.

Penelitian ini mengkaji kualitas dari fisik trotoar Jalan Moh. Hatta di Kota Palu sebagai ruang publik vital, yang diabaikan dalam perancangan kota. Trotoar sebagai infrastruktur dasar perkotaan memiliki peran yang melampaui dari fungsi sebagai ruang pergerakan. Trotoar bertransformasi menjadi ruang sosial vital yang mendukung interaksi dan dinamika kehidupan perkotaan. Keberadaan jalur pejalan kaki tidak hanya sebagai ruang integrasi dalam Kawasan namun area publik yang memiliki peran penting terjadinya aktivitas sosial kota. Permasalahan utama adalah rendahnya kualitas trotoar Jalan Moh. Hatta dibandingkan dengan standar fasilitas pejalan kaki yang ada dan dampak terhadap konsep *placemaking*. Tujuan studi ini untuk menganalisis kondisi fisik trotoar Jalan Moh Hatta Palu dengan Standar Nasional Indonesia dan Pedoman Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki. Metode observasi lapangan dan analisis deskriptif komparatif, data fisik trotoar dibandingkan dengan standar. Hasil dari analisis ini menunjukkan bahwa trotoar Jalan Moh. Hatta jauh dari kesesuaian standar nasional dan pedoman teknis fasilitas pejalan kaki. Trotoar Jalan Moh. Hatta saat ini lebih berfungsi sebagai jalur transit semata dan belum mampu bertransformasi menjadi ruang publik sebagaimana prinsip *Placemaking*. Pemenuhan standar teknis adalah fondasi esensial namun upaya *Placemaking* yang berkelanjutan memerlukan intervensi holistik yang tidak hanya memperbaiki fisik sesuai standar, tetapi juga mengintegrasikan desain yang berpusat pada manusia untuk mendorong interaksi sosial, meningkatkan kenyamanan, dan memfasilitasi beragam aktivitas yang menghidupkan ruang publik.

**Kata kunci:** Kualitas Fisik, Moh.Hatta, Pedoman Teknis, *Placemaking*, Standar Nasional

### PENDAHULUAN

Kota sebagai ruang sosial terdiri dari bangunan dan ruang kolektif yang mencerminkan aktifitas politik, ekonomi, sosial dan budaya. Masyarakat

yang hidup di dalam kota memiliki partisipasi dalam pengembangan kota yang menyesuaikan dengan kebutuhan mereka (Vukmirovic & Gavrilović, 2020). Ruang publik berperan penting dalam membentuk identitas warga, serta

menciptakan lingkungan yang sehat dan aman (Karssenberg & Laven, 2016).

Trotoar sebagai infrastruktur dasar perkotaan memiliki peran yang melampaui dari fungsi sebagai ruang pergerakan. Trotoar bertransformasi menjadi ruang sosial vital yang mendukung interaksi dan dinamika kehidupan perkotaan. Peningkatan kualitas ruang publik merupakan pilar utama untuk tercapainya kesejahteraan masyarakat, interaksi sosial dan aktifitas ekonomi. Fakta yang ada ruang bagi pejalan kaki dianggap sebagai ruang sisa yang kurang diperhatikan. Desain jalan lebih memberi perhatian pada ruang jalan bagi kendaraan bermotor (Gerike et al., 2021). Popularitas bersepeda meningkat hal ini tidak sejalan dengan kebutuhan pejalan kaki yang sering terabaikan terutama di area dengan keterbatasan ruang (Susetyaningsih, 2019).

Pembangunan kota sering mengabaikan peran ruang publik dan hanya fokus pada pada bangunan dan infrastruktur terpisah, menghambat terjadinya kolaborasi lintas disiplin (Project for Public Spaces, 2012). *Placemaking* muncul sebagai sebuah pendekatan inovatif yang menekankan komunitas dalam menciptakan ruang publik yang bermakna. Jalur pejalan kaki tidak hanya berfungsi sebagai penghubung namun ruang terbuka untuk aktivitas sosial dan ekonomi (Febriarto, 2021). Peremajaan jalur pejalan kaki harus menjamin keamanan dan kenyamanan pengguna (Fauzi et al., 2024).

Jalur pedestrian merupakan hal penting di perkotaan karena dapat meningkatkan mobilitas masyarakat dalam beraktivitas (Syoufa, 2017). Jalur pedestrian di pusat kota penting untuk pergerakan orang dan pengurangan polusi udara. Kualitas jalur pedestrian sangat memengaruhi kenyamanan dan keamanan pejalan kaki (Damia & Nugrahaini, 2020). Konsep *Placemaking* berfokus pada penciptaan "tempat" yang bermakna dan berfungsi optimal bagi penggunaanya. Kualitas fisik trotoar berhubungan erat dengan keberhasilan *Placemaking*, memengaruhi pola dan intensitas aktivitas pengguna (Pratitis, 2015). Penelitian tentang *placemaking* lebih banyak menitikberatkan pada aspek sosial dan persepsi ruang, namun kurang mempertimbangkan keterkaitan langsung dengan standar teknis infrastruktur pedestrian. Kajian yang mengintegrasikan evaluasi kualitas fisik trotoar berbasis standar nasional dengan analisis aktivitas pengguna dalam kerangka *placemaking*

masih terbatas. Kondisi ini menunjukkan adanya kebutuhan untuk pendekatan yang lebih komprehensif dalam memahami hubungan antara kualitas fisik trotoar dan pembentukan ruang sosial yang bermakna.

Jalan Moh. Hatta di Kota Palu menjadi objek studi yang relevan hal ini dikarenakan proyek rehabilitasi pascabencana (Proyek A1 Kota Palu). Hal yang akan di analisis adalah kualitas fisik trotoar di Jalan Moh. Hatta dibandingkan dengan Standar Nasional dan Pedoman Teknis Trotoar (PUPR), serta bagaimana hal ini memengaruhi aktivitas pengguna trotoar dan potensi *placemaking* pada area tersebut. Penelitian ini tidak hanya mengevaluasi kesesuaian trotoar terhadap standar teknis, tetapi juga mengkaji bagaimana kondisi fisik tersebut memengaruhi intensitas dan pola aktivitas sosial serta potensi pembentukan ruang publik yang hidup. Kebaruan penelitian ini terletak pada pendekatan yang menggabungkan evaluasi kualitas fisik trotoar berdasarkan standar nasional (SNI dan PUPR) dengan analisis aktivitas pengguna dalam kerangka *placemaking*. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis konsep *placemaking* dan kualitas fisik trotoar secara teoritis dan praktis, membandingkan standar pedoman teknis trotoar, mengkaji pola aktivitas pengguna serta faktor fisik yang memengaruhinya, mendeskripsikan kondisi dan perencanaan trotoar di Jalan Moh. Hatta dengan melakukan analisis komparatif terhadap standar nasional pedoman teknis dan prinsip *placemaking*, selanjutnya merumuskan rekomendasi strategis untuk peningkatan kualitas dan penerapan *placemaking* yang berkelanjutan di lokasi tersebut.

### **Kualitas Fisik Ruang Kota dan Elemen Desain Urban**

Trotoar pada sebuah kota adalah bagian yang penting dalam kelengkapan integrasi sebuah kota. Kenyamanan berjalan kaki merupakan faktor utama yang harus diperhatikan pada pelayanan pejalan kaki (Fauzi et al., 2018). Kualitas fisik infrastruktur trotoar mencakup berbagai dimensi yang saling terkait yang membentuk pengalaman pejalan kaki. Dimensi-dimensi inti untuk kenyamanan yang dirasakan pejalan kaki di jalan perkotaan meliputi keselamatan, mobilitas, estetika, persepsi, dan kenyamanan. Selain itu, aksesibilitas dan kenikmatan enjoyment) juga merupakan dimensi kunci (Qin et al., 2025). Faktor kualitas fisik seperti lebar trotoar, kondisi permukaan, aksesibilitas, penghijauan, dan

keamanan secara langsung memengaruhi kenyamanan, keamanan, dan keragaman aktivitas pengguna. Studi menunjukkan bahwa trotoar yang nyaman dan berkualitas meningkatkan minat berjalan kaki, yang berkontribusi pada vitalitas perkotaan dan kualitas hidup. Kualitas fisik trotoar adalah strategi penting untuk kesehatan masyarakat, kohesi sosial, dan ekonomi kota, yang harus menjadi prioritas perencana dan pembuat kebijakan (Wan et al., 2022). Ruang terbuka publik seperti trotoar mampu dinaikkan jumlah pengunjungnya dengan meningkatkan vitalitas kawasan dan memaksimalkan fungsi sebagaimana mestinya (A, 2024). Kualitas ruang public dan kelengkapan atribut dari ruang public mampu menaikkan minat ruang tersebut menjadi ruang sosial yang baik (Muhammad, 2024),

### Standar dan Pedoman Desain Trotoar

Standar Nasional Indonesia (SNI) 03-2443-1991 Spesifikasi Trotoar mengatur fungsi, penempatan, dan dimensi trotoar untuk memberikan pelayanan optimal kepada pejalan kaki dalam hal keamanan dan kenyamanan. Standar ini mencakup detail mengenai dimensi, kemiringan, evaluasi, dan tipe konstruksi trotoar, dengan fokus pada spesifikasi teknis yang memastikan keamanan dan kenyamanan dasar. *Placemaking* modern menekankan faktor-faktor berpusat pada manusia, seperti interaksi sosial dan pengalaman sensorik, yang mungkin tidak sepenuhnya dibahas dalam standar nasional. Standar Nasional Indonesia hanya merupakan batas minimum untuk konstruksi trotoar di Indonesia. Standar ini perlu dilengkapi dengan kriteria yang lebih berpusat pada manusia dan adaptif untuk memenuhi tuntutan kualitas perkotaan kontemporer (Mela et al., 2025).

Kementerian PUPR mengatur perencanaan trotoar melalui Peraturan Menteri PUPR No. 19/PRT/M/2011 dan Pedoman Teknis No. 07/P/BM/2023. Trotoar didefinisikan sebagai bangunan di tepi jalan untuk lalu lintas pejalan kaki, dengan lebar minimum 1,5 meter dan ruang bebas minimal 2,5 meter. Pedoman ini menekankan aksesibilitas, keamanan, kontinuitas jalur, lansekap, ruang sosial, dan kualitas lingkungan. Lebar efektif minimal 185 cm diperlukan untuk dua pengguna kursi roda atau dua orang dewasa berpapasan, dengan kemiringan maksimal 8% dan landasan datar setiap 9 meter. Fasilitas seperti penyeberangan,

rambu, lampu penerangan, dan tempat duduk wajib disediakan untuk kenyamanan pejalan kaki. Evolusi pedoman menunjukkan pergeseran dari fokus teknis dasar ke pengakuan trotoar sebagai ruang sosial yang vital, mendukung prinsip perencanaan kota berkelanjutan dan inklusif. Ini memberikan kerangka kerja nasional yang kuat untuk menciptakan ruang publik yang holistik dan inklusif di Indonesia, termasuk di Palu.

Tabel 1. Penentuan dimensi trotoar berdasarkan lokasi dan arus pejalan kaki maksimum

Uraian	Lokasi	Lebar Efektif	Dimensi Total (Pembulatan)
Jalan Arteri	Pusat kota (Central Business District/CBD)	2,75 – 3,75 m	5 – 6 m
Jalan Kolektor	Pusat kota (Central Business District/CBD)	2 – 2,75 m	3,5 – 4 m

Sumber : Pedoman Bidang Lingkungan dan Keselamatan Jalan, No. 07/P/BM/2023

Tabel 2. Fasilitas Pendukung Pejalan Kaki

Fasilitas	Keterangan
Ruang terbuka hijau (RTH)	Ditempatkan pada jalur amenitas dengan lebar jalur kurang lebih 1.5 m
Lampupenerangan	terletak di luar ruang bebas jalur pedestrian atau di jalur amenitas dengan jarak antar lampu 10 m.
Tempat duduk atau bangku-bangku	diberikan dan diletakkan di jalur amenitas dengan jarak antar tempat duduk yaitu 10 m.
Pagar Pengaman	Pagar pengaman pada titik tertentu yang memerlukan perlindungan
Tempat sampah marka, perambuan, dan papaninformas	Marka yang digunakan untuk fasilitas pejalan kaki adalah marka melintang, sebagai marka penyeberangan pejalan kaki, yang berupa <i>zebra cross</i> dan marka dua garis utuh melintang
Halte/shelter bus dan lapaktunggu	terletak di luar ruang bebas jalur pedestrian dengan jarak antar halte/shelter bus dan lapak tunggu pada radius 300 m dan ada titik potensial kawasan.
Bollard	<i>Bollard</i> ditempatkan sekitar 30 sentimeter dari kereb dan

memiliki ketinggian 0,60 – 1,20 meter

Sumber : Pedoman Bidang Lingkungan dan Keselamatan Jalan, No. 07/P/BM/ 2023

## Prinsip-prinsip *Placemaking*

*Placemaking* merupakan pendekatan perencanaan kota yang mengedepankan manusia yang hidup didalamnya. Hal ini merupakan bentuk kolaboratif untuk menciptakan ruang publik yang dicintai dan terhubung. Koneksi antara manusia dan tempat memaksimalkan nilai bersama. Konsep ini mencakup beberapa jenis, antara lain *Standard Placemaking* (menciptakan tempat berkualitas yang mendorong ekonomi dan komunitas), *Strategic Placemaking* (mempertimbangkan desain lingkungan seperti peningkatan berjalan kaki/bersepeda, kualitas perumahan, akses makanan sehat, lingkungan alami, transportasi), *Tactical Placemaking* (proyek kecil untuk menunjukkan keberhasilan sebelum proyek besar), dan *Creative Placemaking* (Romadhon, 2024).

*Placemaking* adalah alat yang efektif untuk menciptakan ruang publik mampu meningkatkan kualitas hidup individu dan komunitas. Hal ini mendorong pembangunan ekonomi dengan menciptakan ruang menarik yang menarik pengunjung dan bisnis, serta menghasilkan pendapatan melalui acara dan aktivitas di ruang publik (Qin et al., 2025). *Placemaking* juga mendukung keberlanjutan lingkungan dengan mendorong pengembangan ruang hijau dan infrastruktur yang ramah pejalan kaki dan pesepeda, mengurangi ketergantungan pada mobil, serta menurunkan kemacetan dan emisi karbon. Ruang hijau meningkatkan kualitas udara dan menyediakan habitat bagi satwa liar (Qin et al., 2025). *Placemaking* memiliki pedoman untuk mampu melestarikan identitas budaya komunitas dengan mengintegrasikan sejarah lokal, seni, dan tradisi ke dalam desain ruang publik, yang memperkuat koneksi penduduk dengan tempat tersebut (Huang et al., 2025). Hal yang perlu diperhatikan dalam mencapai keberhasilan sebuah tempat adalah: *Access and linkage*, yaitu konektivitas atau kemudahan atas ketercapaian akses hubungan tempat ke tempat di sekitarnya, secara fisik maupun visual, dengan pendukung parkir dan menghubungkan transportasi publik dengan mudah; *Comfort and image*, adalah kenyamanan dalam melakukan aktivitas dan memiliki karakter atau citra yang baik. Dapat dilihat dari aspek keamanan, kebersihan, dan

tersedia nya ruang distraksi atau istirahat seperti tempat duduk yang di dukung dengan keamanan dan kebersihan lingkungan sekitar; *User and activities*, Pengunjungnya bisa melakukan berbagai aktivitas di sana. Kegiatan yang bisa dilakukan di sana juga yang membuat suatu tempat menjadi istimewa dan membuat sebuah ruang bebas bagi pengguna sehingga menciptakan rasa ingin kembali sehingga memiliki sebuah nilai khusus pada kawasan tersebut; *Sociability*, tempat yang dapat mendorong interaksi tempat yang baik menjadi pilihan ruang yang aman untuk bertemu dengan orang-orang terdekat. Penting untuk sebuah tempat dapat aktif dan ramai lebih lama agar keamanannya lebih terjaga menurut Madden (2011) (Nugroho et al., 2023).

## METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan pendekatan deskriptif-komparatif dengan fokus pada evaluasi kualitas fisik trotoar dan potensinya untuk menggunakan pendekatan *placemaking*. Penelitian ini akan mengombinasikan analisis kuantitatif (perbandingan dimensi fisik dengan standar) dan kualitatif (evaluasi pendekatan *Placemaking* berdasarkan observasi kondisi fisik dan potensi aktivitas). Objek studi adalah Trotoar Jalan Moh. Hatta, Kota Palu. Jalan ini dipilih karena merupakan koridor penting di pusat kota Palu merupakan salah satu pusat bisnis dan komersil, menjadikannya kasus yang relevan untuk menganalisis penerapan pedoman teknis trotoar dan potensi pendekatan *Placemaking* pada koridor jalan ini. Unit analisis adalah segmen-segmen trotoar di sepanjang Jalan Moh. Hatta.

## HASIL DAN PEMBAHASAN

### Segmentasi Lokasi

Lokasi penelitian adalah jalur pedestrian berupa trotoar di penggal Jalan Moh. Hatta Kota Palu sepanjang kurang lebih 1000 m yang membentang dari persimpangan Jalan Juanada (Ramayana) sampai Kantor DPD Akli Sulawesi Tengah. Lokasi penelitian dibagi menjadi 5 (tiga) segmen utama. Masing-masing segmen tersebut adalah:

1. Segmen A1 Ramayana (Persimpangan Jalan Sudirman) hingga Kantor BRI (persimpangan K.H. Ahmad Dahlan) sepanjang ± 150 meter

2. Segmen A2 Persimpangan jalan K.H. Ahmad Dahlan hingga Kantor DPRD Kota Palu hingga (Jalan Mawar) ± 180 meter
3. Segmen A3 Hotel Sartika (persimpangan Jalan Mawar) hingga Apotik Nusantara (persimpangan Jalan Gatot Subroto) ± 120 meter
4. Segmen A4 Hotel Nasi Kuning Vampire (persimpangan Jalan Gatot Subroto) hingga Yamaha (persimpangan Jalan Rajawali) ± 200 meter
5. Segmen A5 LOC Kopi (persimpangan Jalan Rajawali) hingga Masjid An Nikman (persimpangan Jalan Nokilalaki) ± 200 meter



Gambar 1. Segmentasi Jalan  
Sumber: Dokumentasi Penulis, 2025

### Kondisi Fisik Trotoar Jalan Moh. Hatta

Kondisi fisik Jalan Moh. Hatta menunjukkan variasi yang signifikan, di mana setiap segmen jalan memiliki karakteristik dan kondisi yang berbeda. Perbedaan ini juga tercermin dalam kelengkapan fasilitas pendukung yang tersedia di masing-masing bagian jalan.

#### Segmen A1 Ramayana

Segmen A1 Ramayana (Persimpangan Jalan Sudirman) hingga Kantor BRI (persimpangan K.H. Ahmad Dahlan)



Gambar 2. Pedestrian Segmen A1  
Sumber : Data penulis, 2025

Perbandingan Kualitas Fisik Trotoar dengan Standar Nasional pada fisik trotoar pada segmen A1 terdiri dari lebar trotoar yang beragam dimana

terdiri dari dari bangunan sisi selatan dan utara dari jalan.

Tabel 3. Kondisi Lebar dan Tinggi Pedestrian Segmen A1

	Panjang	Lebar Trotoar	Tinggi	Kemiringan
Persewaan	20 m	1.75 m	20cm	20 m
Zeni Militer	30 m	1.75 m	20cm 35 cm	20 m
Puskesmas	20 m	1.75 m	20cm 35 cm	10 m
Telkom Ramayana	80 m	1.75 m	35cm	-
	70 m	3.38 m	20 cm	-
Telkom	50 m	1.75 m	40cm 20 cm	10 m
BRI	30 m	1.75 m	40cm 20 cm	10 m

Sumber : Data penulis, 2025

Tabel 4. Fasilitas Pendukung

Kondisi di Segmen	
Ruang terbuka hijau (RTH)	Ada namun Tidak sesuai
Lampu penerangan	Tidak ada
Tempat duduk	Tidak ada bangku
Pagar Pengaman	Tidak ada pagar pengaman
Tempat sampah	
marka, perambuan, dan papan informasi	Tidak ada marka Tidak ada perambuan dan papan informasi
Halte/shelter bus dan lapaktunggu	Tidak ada halte pada segmen ini Tidak ada lapak tunggu pada segmen ini
Bollard	Bollard terdapat pada kerb dengan jumlah dan jarak yang tidak sesuai dengan standar

Sumber : Data penulis, 2025

#### Segmen A2

Segmen A2 Persimpangan jalan K.H. Ahmad Dahlan hingga Kantor DPRD Kota Palu hingga (Jalan Mawar)



Gambar 3. Pedestrian Segmen A2  
Sumber : Data penulis, 2025

Tabel 5. Kondisi Lebar dan Tinggi Pedestrian Segmen A2

	Panjang	Lebar Trotoar	Tinggi	Kemiringan
Koni Sulawesi Tengah	40 m	1.75 m	20cm 35 cm	-
Taman Gor Kantor DPRD	130 m 170 m	3.12 m 1.75 m	20cm 10 cm 40 cm 20 cm	20 m 50 m

Sumber : Data penulis, 2025

Tabel 6. Fasilitas Pendukung

Kondisi di Segmen	
Ruang terbuka hijau (RTH)	Ada namun tidak sesuai
Lampu penerangan	Tidak ada
Tempat duduk	Tidak ada bangku
Pagar Pengaman	Tidak ada pagar pengaman
Tempat sampah	Tidak ada
marka, perambuan, dan papan informasi	Tidak ada marka Tidak ada perambuan dan papan informasi
Halte/shelter bus dan lapak tunggu	Tidak ada halte pada segmen ini Tidak ada lapak tunggu pada segmen ini
<i>Bollard</i>	<i>Bollard</i> terdapat pada kerb dengan jumlah dan jarak yang tidak sesuai dengan standar

Sumber : Data penulis, 2025

### Segmen A3

Segmen A3 Hotel Sartika (persimpangan Jalan Mawar) hingga Apotik Nusantara (persimpangan Jalan Gatot Subroto)



Gambar 4. Pedestrian Segmen A3  
Sumber : Data penulis, 2025

Tabel 7. Kondisi Lebar dan Tinggi Pedestrian Segmen A3

	Panjang	Lebar Trotoar	Tinggi	Kemiringan
Kayana Restoran	13 m	1.75 m	35cm	-
Klinik	20 m	1.75 m	20 cm 35 cm	8 m
Tanah Kosong	17 m	1.75 m	35 cm	-

	Panjang	Lebar Trotoar	Tinggi	Kemiringan
SD N 3 Palu Hotel Santika	63 m 85 m	2.34 m 1.75 m	20cm 35 cm 40 cm 20 cm	8 m 20 m
Rumah Penduduk Apotik	25 m 35 m	1.75 m 1.75 m	40 cm 20 cm 40 cm 20 cm	5 m 5 m

Sumber : Data penulis, 2025

Tabel 8. Fasilitas Pendukung

Kondisi di Segmen	
Ruang terbuka hijau (RTH)	Ada tidak sesuai
Lampu penerangan	Tidak ada
Tempat duduk	Tidak ada bangku
Pagar Pengaman	Tidak ada pagar pengaman
Tempat sampah	Ada namun tidak sesuai
marka, perambuan, dan papan informasi	Ada marka bagi penyebrangan jalan Tidak ada perambuan dan papan informasi
Halte/shelter bus dan lapak tunggu	Tidak ada halte pada segmen ini Ada lapak tunggu pada segmen ini
<i>Bollard</i>	<i>Bollard</i> terdapat pada kerb dengan jumlah dan jarak yang tidak sesuai dengan standar

Sumber : Data penulis, 2025

### Segmen A4

Segmen A4 Hotel Nasi Kuning Vampire (persimpangan Jalan Gatot Subroto) hingga Yamaha (persimpangan Jalan Rajawali)



Gambar 5. Pedestrian Segmen A4  
Sumber : Data penulis, 2025

Tabel 9. Kondisi Lebar dan Tinggi Pedestrian Segmen A4

	Panjang	Lebar Trotoar	Tinggi
Area Komersil	200 m	1.75 m	20 cm 40 cm
Area Komersil	200 m	1.75 m	20 cm 35 cm

Sumber : Data penulis, 2025

**Tabel 10. Fasilitas Pendukung**

Kondisi di Segmen	
Ruang terbuka hijau (RTH)	Tidak ada
Lampupenerangan	Tidak terdapat lampupenerangan pada trotoar
Tempat duduk atau bangku-bangku	Tidak ada bangku
Pagar Pengaman	Tidak ada pagar pengaman
Tempat sampah	Ada di beberapa titik dengan jarak yang beragam tidak sesuai standar
marka, perambuan, dan papaninformasi	Ada marka bagi penyebrangan jalan Tidak ada perambuan dan papan informasi pada sepanjang trotoar segmen ini
Halte/shelter bus dan lapaktunggu	Tidak ada halte pada segmen ini Ada lapak tunggu pada segmen ini
<i>Bollard</i>	<i>Bollard</i> terdapat pada kerb dengan jumlah dan jarak yang tidak sesuai dengan standar

Sumber : Data penulis, 2025

### Segmen A5

Segmen A5 LOC Kopi (persimpangan Jalan Rajawali) hingga Masjid An Nikman (persimpangan Jalan Nokilalaki)



Gambar 5. Pedestrian Segmen A5  
Sumber : Data penulis, 2025

Tabel 11. Kondisi Lebar dan Tinggi Pedestrian Segmen A5

Panjang	Lebar Trotoar	Tinggi	Kemiringan	
Area Komersil	230 m	1.75 m	20 cm	180 m
Area Komersil	230 m	1.75 m	20 cm	100 m

Panjang	Lebar Trotoar	Tinggi	Kemiringan
			40 cm

Sumber : Data penulis, 2025

**Tabel 12. Fasilitas Pendukung**

Kondisi di Segmen	
Ruang terbuka hijau (RTH)	Tidak ada
Lampupenerangan	Tidak terdapat lampu penerangan pada trotoar
Tempat duduk atau bangku-bangku	Tidak ada bangku
Pagar Pengaman	Tidak ada pagar pengaman
Tempat sampah	Ada di beberapa titik dengan jarak yang beragam tidak sesuai standar
marka, perambuan, dan papaninformasi	Ada marka bagi penyebrangan jalan Tidak ada perambuan dan papan informasi pada sepanjang trotoar segmen ini
Halte/shelter bus dan lapaktunggu	Tidak ada halte pada segmen ini Ada lapak tunggu pada segmen ini
<i>Bollard</i>	Tidak ada <i>bollard</i>

Sumber : Data penulis, 2025

### Perbandingan Kualitas Fisik Trotoar dengan Standar Nasional

Hasil observasi di lapangan menunjukkan bahwa trotoar Jalan Moh. Hatta di Kota Palu, dengan total panjang 1756 meter yang membentang di sisi utara dan selatan jalan, memiliki tingkat kepatuhan yang rendah terhadap Standar Nasional Indonesia (SNI) dan Pedoman Bidang Lingkungan dan Keselamatan Jalan No. 07/P/BM/2023 yang berlaku di Indonesia.

Tabel 13. Temuan

Aspek	Temuan	Persentase Kesesuaian
Panjang Total Trotoar	1756 meter	
Lebar Trotoar	Hanya 17% memenuhi lebar minimal 185 cm 47,2%	17%
Ketinggian Trotoar	memenuhi standar ketinggian 20 cm	47,2%
Kemiringan Trotoar	35,6% memiliki kemiringan yang sesuai	35,6%

Aspek	Temuan	Persentase Kesesuaian
Ruang Terbuka Hijau (RTH)	Minim, tidak memenuhi lebar standar 1,5 meter	0%
Lampu Penerangan	Tidak ada	0%
Tempat Duduk	Tidak ada	0%
Pagar Pengaman	Tidak ada	0%
Tempat Sampah	Penempatan dan jumlah tidak sesuai standar	0%
Marka Penyeberangan	Tidak ada di seluruh persimpangan	0%
Lapak Tunggu Penyeberangan	Tidak memenuhi standar	0%
Halte Bus	Tidak ada di area padat	0%
Bollard	Tidak ditempatkan sesuai fungsinya	0%

Sumber : Analisis penulis, 2025

Analisis dimensi trotoar memperlihatkan bahwa hanya 17% dari total panjang trotoar yang memenuhi standar lebar minimal 185 cm, yang mana kondisi mayoritas ini berpotensi besar menghambat mobilitas pejalan kaki dan terutama bagi pengguna kursi roda. Ketinggian trotoar Moh. Hatta 47,2% trotoar telah memenuhi standar ketinggian 20 cm dan 35,6% memiliki kemiringan yang sesuai, persentase ini masih mengindikasikan bahwa sebagian besar segmen trotoar belum memenuhi kriteria dasar kenyamanan dan keamanan dimana berpotensi menimbulkan ketidaknyamanan.

Fasilitas pendukung di sepanjang trotoar ini sangat minim dan jauh dari standar yang ditetapkan Pedoman PUPR. Ruang Terbuka Hijau (RTH) yang seharusnya berperan sebagai peneduh dan elemen kenyamanan hanya ditemukan di beberapa area dengan lebar yang tidak memadai, di bawah standar minimal 1,5 meter. Fasilitas esensial seperti lampu penerangan, tempat duduk, dan pagar pengaman sama sekali tidak ditemukan, padahal ini merupakan elemen krusial untuk keamanan dan kenyamanan pejalan kaki. Tempat sampah ditemukan di beberapa titik, penempatan dan jumlahnya belum sesuai standar, mengurangi efektivitas pengelolaan sampah. Keselamatan pejalan kaki juga terancam dengan tidak adanya marka penyeberangan di seluruh persimpangan atau area penyeberangan. Lapak tunggu

penyeberangan, meskipun ada, belum sepenuhnya memenuhi standar, dan yang paling mencolok, ketiadaan halte bus di area padat seperti Jalan Moh. Hatta yang merupakan rute utama Bus Trans Palu, sangat mengganggu aksesibilitas dan kenyamanan pengguna transportasi umum. Bollard yang ada di beberapa titik ditemukan tidak ditempatkan sesuai fungsinya, sehingga kurang efektif dalam mengamankan jalur pejalan kaki dari kendaraan.

Kondisi tersebut menunjukkan bahwa trotoar Jalan Moh. Hatta secara signifikan tidak sesuai dengan Pedoman PUPR, dengan persentase kesesuaian pada hampir setiap elemen fisik di bawah 50%. Untuk dapat berfungsi secara optimal sebagai trotoar yang aman memberi kenyamanan dan mampu menarik pemenuhan seluruh elemen dan standar yang telah ditentukan adalah mutlak diperlukan, yang pada gilirannya akan secara signifikan meningkatkan minat pejalan kaki untuk menggunakan jalur ini.

### Potensi *Placemaking* pada Trotoar Jalan Moh. Hatta

Potensi pendekatan *placemaking* pada trotoar Jalan Moh. Hatta di Kota Palu dilakukan berdasarkan empat atribut kunci *Project for Public Spaces (PPS): Comfort and Image, Access and Linkage, Uses and Activities, dan Sociability* dimana mempertimbangkan kesesuaian fisik dengan standar nasional yang telah dipaparkan sebelumnya.

### *Comfort dan Image*

Tabel 13. Temuan *Comfort dan Image*

Aspek	Temuan
Ketinggian Trotoar	47,2% memenuhi standar 20 cm
Kemiringan Trotoar	35,6% memiliki kemiringan sesuai standar
Material Permukaan	Tidak seragam, berpotensi rusak, meningkatkan risiko tersandung
Drainase	Tidak optimal, menyebabkan genangan air
Peneduh Alami (Pohon)	Sangat minim, RTH tidak memenuhi lebar standar 1,5 meter
Pencahayaan	Tidak ada lampu penerangan, suasana gelap dan tidak aman di malam hari

Aspek	Temuan
Tempat Sampah	Ketiadaan tempat sampah yang memadai, berkontribusi pada penumpukan sampah
Elemen Estetika	Hampir tidak ada, membuat trotoar terasa monoton
Implikasi	Menurunkan keinginan pejalan kaki untuk berlama-lama, trotoar hanya berfungsi sebagai jalur transit

Sumber : Analisis penulis, 2025

Kombinasi ketidaksesuaian standar fisik dan minimnya aspek non-standar yang mendukung kenyamanan hal ini secara signifikan menurunkan keinginan pejalan kaki untuk menggunakan sebagai ruang berinteraksi di trotoar Jalan Moh. Hatta. Trotoar hanya berfungsi sebagai jalur integrasi tanpa memberikan pengalaman yang menyenangkan atau mengundang untuk berhenti dan menikmati lingkungan sekitar.

### Access dan Linkage

Tabel 13. Temuan Access dan Linkage

Aspek	Temuan
Lebar Trotoar	Hanya 17% memenuhi standar lebar minimal 185 cm
Kemudahan Pergerakan	Sebagian besar segmen trotoar tidak mendukung pergerakan bagi semua kalangan, terutama pengguna kursi roda
Fasilitas Aksesibilitas	Terbatas atau tidak ada, termasuk ramp dan guiding block di banyak titik persimpangan
Dampak pada Mobilitas	Menghambat mobilitas penyandang disabilitas dan kelompok rentan lainnya
Lebar Trotoar	Hanya 17% memenuhi standar lebar minimal 185 cm

Sumber : Analisis penulis, 2025

Hambatan fisik seperti tiang listrik, reklame yang tidak tertata serta parkir liar kendaraan roda dua atau empat, secara drastis mengurangi aksesibilitas dan kontinuitas jalur. Hambatan ini memaksa pejalan kaki untuk seringkali berpindah jalur ke badan jalan, atau bahkan mengurungkan niat untuk menggunakan trotoar. Hal ini menciptakan konflik ruang dan mengurangi efisiensi pergerakan.

Jalan Moh. Hatta adalah arteri penting di pusat kota, terhubung dengan pusat perbelanjaan, kantor, dan area permukiman. Konektifitas trotoar dengan destinasi penting ini terhambat oleh kurangnya marka penyeberangan yang jelas di

persimpangan, ketiadaan halte bus (padahal ini adalah jalur Bus Trans Palu) pada jarak nyaman ejalan kaki, serta lapak tunggu penyeberangan yang belum standar. Hal ini menyulitkan pejalan kaki untuk berpindah moda transportasi atau mengakses bangunan di sekitarnya secara aman dan nyaman. Trotoar tidak terintegrasi secara optimal dalam sistem mobilitas perkotaan.

### Uses dan Activities

Ketersediaan fasilitas pendukung aktivitas di trotoar Jalan Moh. Hatta sangatlah minim. Lampu penerangan, tempat duduk, dan pagar pengaman tidak ditemukan sama sekali, sedangkan RTH dan tempat sampah yang ada tidak memenuhi standar. Trotoar tidak dilengkapi dengan fasilitas dasar yang mendukung beragam jenis aktivitas selain berjalan kaki secara minimal.

Pejalan kaki menggunakan trotoar hanya sebagai jalur untuk berpindah tanpa menciptakan ruang untuk berhenti lebih lama atau melakukan aktivitas pilihan seperti duduk, mengamati, atau interaksi sosial lain. Kondisi fisik yang sempit, tidak nyaman, dan tidak aman menghambat munculnya aktivitas pilihan dan sosial.

### Sociability

Trotoar Jalan Moh. Hatta sangat minim penataan fisik yang mendorong interaksi sosial. Ketiadaan tempat duduk, area terbuka yang memungkinkan kerumunan kecil atau elemen desain yang mengundang orang untuk berhenti dan mengobrol. Trotoar ini tidak memfasilitasi terjadinya pertemuan atau percakapan antar pejalan kaki.

Persepsi keamanan pengguna sangat terpengaruh negatif oleh kondisi fisik trotoar. Ketiadaan lampu penerangan di malam hari menciptakan area gelap yang terasa tidak aman. Keberadaan parkir liar tidak tertata dapat meningkatkan rasa tidak aman. Tingkat keramaian yang didominasi oleh pergerakan cepat tanpa interaksi juga tidak serta-merta menciptakan rasa aman untuk saling mengamati sekitar. Rasa tidak aman ini secara langsung menurunkan tingkat sosialitas, karena orang cenderung ingin cepat meninggalkan area yang terasa tidak aman. Trotoar ini kurang memiliki identitas atau daya tarik yang mengundang interaksi budaya atau rekreasi, sehingga

menghambat potensinya sebagai ruang sosial yang hidup.

## KESIMPULAN

Hasil analisis terhadap kondisi fisik trotoar Jalan Moh. Hatta di Kota Palu dan perbandingannya dengan Standar Nasional Indonesia (SNI 03-2443-1991) serta Pedoman Teknis Kementerian PUPR No. 07/P/BM/2023 disimpulkan bahwa kualitas fisik trotoar belum memenuhi standar nasional. Mayoritas trotoar tidak memiliki lebar yang memadai, dengan hanya 17% yang memenuhi standar minimal 185 cm. Kesesuaian ketinggian trotoar dan kemiringan trotoar masih di bawah 50% dimana mengindikasikan adanya ketidaknyamanan dan risiko bagi pejalan kaki. Ketersediaan fasilitas pendukung krusial seperti lampu penerangan, tempat duduk, pagar pengaman, dan marka penyeberangan juga sangat minim tidak sesuai ketentuan yang diatur dalam Pedoman PUPR. Ketiadaan halte bus di ruas jalan yang merupakan pusat keramaian dan rute utama transportasi umum semakin memperburuk aksesibilitas dan kenyamanan pengguna.

Kondisi fisik yang tidak memenuhi standar ini secara langsung dan substansial menghambat potensi *placemaking* pada trotoar Jalan Moh. Hatta. Pada konteks atribut *Comfort dan Image*, minimnya peneduh, pencahayaan yang buruk, dan kurangnya kebersihan serta estetika visual membuat trotoar terasa tidak nyaman. Aspek *Access dan Linkage* sangat terganggu oleh lebar trotoar yang tidak memadai, ketiadaan fasilitas aksesibilitas universal, serta banyaknya hambatan fisik seperti parkir liar sehingga membatasi pergerakan dan konektivitas. Hal tersebut mengakibatkan *Uses dan Activities* di trotoar ini didominasi oleh aktivitas wajib (transit) dan minimnya aktivitas pilihan atau sosial, karena tidak ada fasilitas atau ruang yang mendukung keragaman penggunaan. Aspek terakhir yakni *Sociability* yang terhambat karena kurangnya ruang interaksi yang memengaruhi persepsi keamanan di malam hari sehingga tidak mampu mengundang interaksi sosial.

Trotoar Jalan Moh. Hatta saat ini lebih berfungsi sebagai jalur transit semata dan belum mampu bertransformasi menjadi ruang publik sebagaimana prinsip *Placemaking*. Pemenuhan standar teknis adalah fondasi esensial namun upaya *Placemaking* yang berkelanjutan

memerlukan intervensi holistik yang tidak hanya memperbaiki fisik sesuai standar, tetapi juga mengintegrasikan desain yang berpusat pada manusia untuk mendorong interaksi sosial, meningkatkan kenyamanan, dan memfasilitasi beragam aktivitas yang menghidupkan ruang publik.

## DAFTAR PUSTAKA

- A, Y. P. E. (2024). Optimalisasi Creative Placemaking Ruang Terbuka Publik Taman Air Mancur Limboto. *Jambura Journal Of Architecture, Vi(1)*, 19–29.
- Damia, F. N., & Nugrahaini, F. T. (2020). Kualitas Dan Kenyamanan Jalur Pedestrian Di Penggal Jalan Slamet Riyadi Surakarta. *Sinektika Jurnal Arsitektu, 17*.
- Fauzi, R., Dermawati, I., & Budi, N. (2018). Pola Spasial Pemanfaatan Jalur Pejalan Kaki Oleh Kegiatan Sektor Informal. *Agora, 16(2)*, 104–112.  
<https://doi.org/http://dx.doi.org/10.25105/agora.v16i2.3234> Issn
- Fauzi, R., Mangunsong, N. I., Fitri, R., Danniswari, D., Krisantia, I., Studi, P., Lanskap, A., Trisakti, U., Vegetasi, P., & Hijau, R. T. (2024). Identification Of Physical Comfort Of Pedestrian. *Jurnal Bhuwana, 4(2)*, 128–141.
- Febriarto, P. (2021). Pemanfaatan Ruang Terbuka (Open Space) Untuk Tempat Berkumpul Di Jalur Pejalan Kaki. *Mintakat: Jurnal Arsitektur, 22(2)*, 111–124.  
<https://doi.org/10.26905/jam.v22i2.5757>
- Gerike, R., Koszowski, C., Schröter, B., Buehler, R., Schepers, P., Weber, J., Wittwer, R., & Jones, P. (2021). Built Environment Determinants Of Pedestrian Activities And Their Consideration In Urban Street Design. *Sustainability (Switzerland), 13(16)*, 1–22.  
<https://doi.org/10.3390/su13169362>
- Huang, G., Yu, Y., Lyu, M., Sun, D., Dewancker, B., & Gao, W. (2025). Impact Of Physical Features On Visual Walkability Perception In Urban Commercial Streets By Using Street-View Images And Deep Learning. *Buildings, 15(1)*.  
<https://doi.org/10.3390/buildings15010113>
- Karssenbergh, H., & Laven, J. (2016). 80 Lessons To A Good City At Eye Level. *The City At Eye Level, Eburon Academic*, 310–325.
- Mela, A., Tousi, E., Varelidis, G., Mela, A., Tousi, E., & Varelidis, G. (2025). *Measuring Urban Space Quality : Development And Validation Of A Short Questionnaire Measuring Urban*

- Space Quality : Development And Validation Of A Short Questionnaire.* 0–26. <https://doi.org/10.20944/Preprints202501.0804.V1>
- Muhammad, A. (2024). Persepsi Pengunjung Terhadap Kenyamanan Interaksi Sosial Pada Ruang Terbuka Publik (Studi Kasus Lapangan Karebosi Makassar). *Jambura Journal Of Architecture*, *Vi*(1), 129–138.
- Nugroho, M. I., Ischak, M., & Safitri, R. A. (2023). Placemaking Pada Kawasan Cagar Budaya Perum Peruri Dengan Merespon Transit Oriented Development. *Agora: Jurnal Penelitian Dan Karya Ilmiah Arsitektur Usakti*, *20*(1), 95–114. <https://doi.org/10.25105/Agora.V20i1.13989>
- Pratitis, A. (2015). Kajian Perkembangan Aktivitas Sosial Dan Rekreasi Di Jalur Pedestrian ( Studi Kasus: Jalur Pedestrian Jalan Pahlawan ). *Jurnal Pembangunan Wilayah Dan Kota*, *11*(2), 129–141.
- Project For Public Spaces. (2012). *Placemaking And The Future Of Cities (Draft)*. 35. <http://www.pps.org/reference/placemaking-and-the-future-of-cities/>
- Qin, J., Feng, Y., Sheng, Y., Huang, Y., Zhang, F., & Zhang, K. (2025). Evaluation Of Pedestrian-Perceived Comfort On Urban Streets Using Multi-Source Data: A Case Study In Nanjing, China. *Isprs International Journal Of Geo-Information*, *14*(2). <https://doi.org/10.3390/ijgi14020063>
- Romadhon, F. C. (2024). Identifikasi Penerapan Konsep Placemaking. *Seminar Ilmiah Arsitektur*, 33–41.
- Susetyaningsih, A. (2019). Optimization Of Utilization Pedestrian Trails And Green Lines In The City Optimization Of Utilization Pedestrian Trails And Green Lines In The City. *4th Annual Applied Science And Engineering Conference Journal Of Physics: Conference Series*. <https://doi.org/10.1088/1742-6596/1402/2/022015>
- Syoufa, A. (2017). Tinjauan Tingkat Kenyamanan Dan Keamanan Pejalan Kaki Pada Desain Trotoar Jalan Margonda Raya Depok Dengan Jalan Padjajaran Bogor. *142 Jurnal Desain Konstruksi*, *16*(2), 142–150.
- Vukmirovic, M., & Gavrilović, S. (2020). Placemaking As An Approach Of Sustainable Urban Facilities Management. *Facilities*, *38*(11–12), 801–818. <https://doi.org/10.1108/F-04-2020-0055>
- Wan, T., Lu, W., & Sun, P. (2022). Constructing The Quality Measurement Model Of Street Space And Its Application In The Old Town In Wuhan. *Frontiers In Public Health*, *10*(February), 1–18. <https://doi.org/10.3389/fpubh.2022.816317>