

**ANALISIS PENGARUH ALIH FUNGSI TROTOAR TERHADAP KENYAMANAN PEJALAN KAKI DI JALAN PALA KOTA MASOHI****Heider Ali Soo¹⁾, S. G. M. Amaheka²⁾, Juliet. G. Metekohy³⁾**^{1,2,3)}Program Studi Teknik Sipil, Universitas Pattimura Ambonheidersoo96@gmail.com¹⁾, amahekasammy@gmail.com²⁾, Julietmetekohy@gmail.com³⁾**ARTICLE HISTORY**

Received:

April 10, 2025

Revised

May 25, 2025

Accepted:

May 25, 2025

Online available:

June 1, 2025

Keywords:*Functional Transfer, Street Vendors, Sidewalks****Correspondence:**

Name: Heider Ali Soo

E-mail: heidersoo96@gmail.com

Kantor Editorial

Politeknik Negeri Ambon

Pusat Penelitian dan Pengabdian
MasyarakatJalan Ir. M. Putuhena, Wailela-
Rumahtiga, Ambon Maluku,
Indonesia

Kode Pos: 97234

ABSTRACT

Sidewalks are one of the supporters of road facilities that are included in misuse. In accordance with Law of the Republic of Indonesia Number 22 of 2009 concerning Road Traffic and Transportation, Article 45 paragraph (1) states that supporting facilities for the implementation of traffic and road transportation include sidewalks, bicycle lanes, pedestrian crossings, bus stops, and/or special facilities for people with disabilities, and elderly people. This study aims to identify the transfer of the use of sidewalks by street vendors and see the influence of street vendor activities on pedestrian comfort. The research uses a survey method. The object of the research is the conversion of sidewalks into places for street vendors. Data collection techniques are carried out by observation, questionnaires, and documentation. Data analysis was carried out using validity tests, reliability tests, and multiple linear regression tests. The results of the study show that (1) Side Barriers on Nutmeg Street are Places of Sale and street vendors, (2) the number of forms of function change is dominated by street vendors as many as 22, (3) traders are dominated by food traders as many as 15, (4) the average level of service on the left sidewalk is with LOS B and on the right part is obtained LOS B. The right sidewalk before there is a LOS Obstacle C and after there is an obstacle becomes E, Left Before there is an obstacle, the LOS is B after there is an obstacle, it becomes C

Keywords: *Functional Transfer, Street Vendors, Sidewalks***1. PENDAHULUAN**

Trotoar adalah salah satu pendukung fasilitas jalan yang sering disalahfungsikan. Sesuai dengan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, Pasal 45 ayat (1) disebutkan bahwa fasilitas pendukung penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan meliputi trotoar, lajur sepeda, tempat penyeberangan pejalan kaki, halte, dan/atau fasilitas khusus bagi penyandang cacat, dan manusia usia lanjut. (Bakri, Asyik, & Utami, 2014).

Berdasarkan survey yang dilakukan di Jln. Pala Kota Masohi, Jalan yang merupakan system dua arah menuju Jln. Pattimura dan Jln. Binaya ini menjadi penting karena memiliki banyak fasilitas masyarakat seperti pasar, Sekolah, maupun Pertokoan. Kenyamanan pejalan kaki akan terganggu jika berkurangnya jaminan faktor keamanan.

Dalam pemanfaatan trotoar di jalan pala, Kota Masohi berada pada kriteria tingkat kenyamanan yang

kurang baik, hal ini disebabkan karena terjadinya alihfungsi trotoar yang seharusnya sebagai jalur transportasi pejalan kaki berubah menjadi tempat berjualan pedagang kaki lima, sehingga akibatnya pejalan kaki menggunakan jalur lalu lintas untuk berjalan.

Penelitian ini juga menjadi semakin penting mengingat pertumbuhan perkotaan yang pesat dan kebutuhan akan lingkungan perkotaan yang ramah pejalan kaki. Dalam konteks ini, penelitian ini bertujuan untuk mengidentifikasi alih fungsi penggunaan trotoar oleh pedagang kaki lima dan melihat pengaruh aktivitas pedagang kaki lima terhadap kenyamanan pejalan kaki.

Oleh karena itu, mengacu pada pembahasan yang dipaparkan di atas tujuan selanjutnya penelitian ini adalah untuk mengetahui berapa kapasitas pejalan kaki, berapa kecepatan rata-rata, berapa volume arus pejalan kaki, berapa volume/kapasitas rasio, berapa



besar tingkat pelayanan trotoar (*Level Of Service*), berapa perubahan LOS (*Level Of Service*).

Penelitian ini diharapkan dapat membantu pemerintah kota dalam mengembalikan fungsi trotoar sebagai fasilitas pejalan kaki, dan juga dapat memberikan manfaat bagi pemerintah kota serta praktisi sebagai bahan referensi dalam pengambilan keputusan untuk merancang pengembangan fungsi trotoar pada pusat kawasan kegiatan ekonomi. Sehingga dari adanya penelitian ini dapat menumbuhkan kesadaran terhadap kelayakan dan juga memperhatikan kenyamanan dan keamanan pada penggunanya.

2. TINJAUAN PUSTAKA

Trotoar merupakan bagian penting dari infrastruktur jalan yang dirancang untuk memfasilitasi mobilisasi pejalan kaki dan memberikan akses yang aman dan nyaman. Namun, praktik alih fungsi trotoar sebagai tempat berjualan pedagang kaki lima sering kali bertentangan dengan tujuan utama trotoar tersebut, dan banyak menyebabkan konflik antara pengguna trotoar. Konflik ini menyebabkan penurunan kenyamanan dan keamanan pejalan kaki, serta membuat perdebatan terkait legalitas dan regulasi penggunaan ruang publik. Pada faktanya keberadaan pedagang kaki lima di trotoar sering menyebabkan kemacetan, menyempitkan ruang untuk pejalan kaki, dan mengganggu mobilitas pejalan kaki, yang semuanya berdampak pada penurunan kualitas pengalaman berjalan kaki di perkotaan. (Kusumawati, Nuryanti, & Huda, 2019).

Menurut (undang-undang Angkutan Lalu Lintas , 2009) pejalan kaki adalah setiap orang yang berjalan di ruang lalu lintas jalan. Berjalan kaki merupakan salah satu jenis transportasi non-kendaraan yang menyehatkan.

Pengertian Pedagang Kaki Lima (PKL) berasal dari zaman Raffles yaitu “5 (five) feets“ yang berarti jalur pejalan kaki dipinggir jalan selebar lima kaki (Manning, 1996) diacu dalam (Sitanggang.DKK, 2019). Pejalan kaki tersebut lama kelamaan dipaksa untuk area berjualan pedagang kecil seperti bakso, mie goreng, warung kelontong, tambal ban, penjual obat, sepatu, mainan, warung makan dan lain-lain. Adapun pengertian PKL, terdapat dalam Pasal 1 Peraturan Daerah 1986 : Pedagang kaki lima adalah mereka yang didalam usahanya menggunakan sarana dan atau perlengkapan yang mudah dibongkar atau dipindahkan serta menggunakan bagian jalan atau trotoar, tempat untuk kepentingan umum yang bukan diperuntukkan bagi tempat usaha atau tempat lain yang bukan miliknya. (Sitanggang.DKK, 2019).

Menurut (HCM, 2000). Kecepatan pejalan kaki adalah jarak yang dapat di tempuh oleh pejalan kaki pada suatu ruas trotoar per satuan waktu tertentu, dan dapat dihitung dengan menggunakan persamaan:

Keterangan:

S = kecepatan pejalan kaki, (m/min)

L = panjang penggal pengamatan, (m)

T = waktu tempuh pejalan kaki, (det)

Menurut (Hakim & Utomo, 2003, pp. dalam Hardi Agus Mulyanto;Umar Abdul Aziz,2020), kenyamanan adalah segala sesuatu yang memperlihatkan penggunaan ruang secara sesuai dan harmonis, baik dengan ruang itu sendiri maupun dengan berbagai bentuk, tekstur, warna, simbol maupun tanda, suara dan bunyi kesan, intensitas dan warna cahaya ataupun bau, atau lainnya

- (1) Kenyamanan fisik berkenaan dengan sensasi tubuh yang dirasakan individu itu sendiri.
 - (2) Kenyamanan psikospiritual berkenaan dengan kesadaran internal diri, yang meliputi konse diri, harga diri, makna kehidupan, seksualitas hingga hubungan yang sangat dekat dan lebih tinggi.
 - (3) Kenyamanan lingkungan berkenaan dengan lingkungan, kodisi dan pengaruh dari luar kepada manusia seperti temperatur, warna, suhu pencahayaan, suara, dll
 - (4) Kenyamanan sosial kultural berkenaan dengan hubungan interpesonal, keluarga, dan sosial atau masyarakat (keuangan, perawatan kesehatan individu, kegiatan religius, serta tradisi keluarga).

Hak pejalan kaki dijamin dengan (UU Nomor 22 Tahun 2009 pasal 45, 2009). Bawa jalur pejalan kaki harus memberikan rasa aman dan nyaman terhadap pejalan kaki, dan keamanan dapat berupa batasan-batasan dengan jalan yang berupa peninggian trotoar. (Hakim & Utomo, 2003, pp. dalam, Aris Widodo,2013). faktor-faktor yang mempengaruhi kenyamanan yaitu:

- (1) Sirkulasi
diperlukan penata ruang yang fungsionalis demi terciptanya kelancaran masing-masing aktivitas sirkulasi, baik itu sirkulasi transitional space (untuk sirkulasi kendaraan bermotor dan pejalan kaki) maupun sirkulasi activity area (misalnya untuk pedagang kaki lima, parkir, dan sebagainya).

(2) Bentuk
Sering kali ditemui bahwa trotoar-trotoar yang telah disediakan tidak mempunyai pembatas yang jelas (kereb) dengan jalur kendaraan bermotor. Jalur trotoar dan jalur kendaraan memiliki ketinggian permukaan lantai (dasar) yang sama. Bentuk yang semacam itu akan mengakibatkan, jalur trotoar menjadi dimanfaatkan untuk lahan parkir parkir liar.

- ### (3) Keamanan



Hal ini terjadi karena fasilitas trotoar yang sudah ada, ternyata beralih fungsi menjadi berbagai aktivitas lain (seperti transaksi pedagang kaki lima, parkir) dan tempat-tempat bangunan permanen maupun non permanen yang sangat mengganggu lalu lintas pejalan kaki, sehingga trotoar tidak bisa dimanfaatkan secara optimal, dan pejalan kaki terpaksa berjalan di bahu jalan jalur kendaraan bermotor.

(4) Kebersihan

Daerah yang terjaga kebersihannya akan menambah daya tarik khusus, selain menciptakan rasa nyaman serta menyenangkan orang-orang yang melalui jalur trotoar. Untuk memenuhi kebersihan suatu lingkungan perlu disediakan bak-bak sampah sebagai elemen lanskap dan saluran air selokan yang terkonsep baik.

Berdasarkan teori diatas dapat diartikan bahwa berjalan kaki merupakan mobilisasi dari satu tempat ke tempat lainnya dengan jarak dekat. Berjalan kaki bermanfaat bukan hanya untuk mobilisasi tetapi juga meningkatkan kemampuan sosialisasi antar pejalan kaki, serta berjalan kaki akan menjadi suatu aktivitas yang menyenangkan jika disertai dengan suasana yang tenang di sepanjang jalan. Untuk melakukan aktivitas tersebut maka diperlukan jalur khusus untuk berjalan kaki yang aman dan nyaman serta suasana yang akrab dengan para pejalan kaki.

3. METODOLOGI

Penelitian ini dilakukan di Jalan Pala Kota Masohi Kabupaten Maluku Tengah. Jumlah responden dalam penelitian ini berjumlah 160 responden. Untuk pemilihan responden ditentukan secara random dimana responden diambil dari pejalan kaki yang melewati trotoar pada Jalan Pala tersebut. Penelitian ini menggunakan metode survei. Suharto (2003: 99) mengemukakan bahwa metode survei deskriptif digunakan untuk mengumpulkan data hasil survei. Dengan beberapa tahapan survei, yang pertama yaitu survei awal (survei lokasi) dilakukan untuk memetakan lokasi yang akan dijadikan sebagai obyek pengamatan, kemudian survei lanjutan berupa pengarahan bagi responden di lokasi penelitian dan membagi kuesioner.

Tahapan survei yang terakhir yaitu pengumpulan data primer dan sekunder, yang mana pengumpulan data primer dilakukan pada survei langsung di lokasi yaitu berupa dokumentasi. Sedangkan data sekunder merupakan data yang diperoleh dari jumlah pejalan kaki yang didapatkan dari hasil kuesioner.

4. HASIL DAN PEMBAHASAN

Kota Masohi merupakan salah satu kota yang ada di kabupaten Maluku Tengah Provinsi Maluku. Kota masohi Merupakan ibu kota dari kabupaten Maluku Tengah yang memiliki luas wilayah administrasi 37,30Km², dimana letak geografis Kota

Masohi terletak antara 03°17'06"-03,18°04' Lintang Selatan dan 128°57'02"-128°57'03" Bujur Timur dan di batasi oleh laut seram di sebelah utara, kecamatan Tehoru disebelah selatan, Perkembangan Kota Masohi seperti halnya perkembangan kota pada umumnya yang ditandai dengan pertambahan penduduk setempat dan semakin banyaknya penggunaan lahan yang ada.

Berdasarkan survei yang dilakukan pada Jln. pala yang berada di Kota Masohi dan merupakan Jln sistem dua arah yang memiliki akses menuju Jln. pattimura dan Jln. Binaya yang melalui kegiatan aktivitas seperti pasar, sekolah, maupun pertokoan. Setelah dilakukan perhitungan pada variabel, maka dapat diperoleh hasil penelitian dan pembahasan sebagai berikut:

1. Hambatan Samping

Peneliti telah melakukan survei lapangan, untuk melihat apakah ada jenis pemanfaatan selain pejalan kaki yang diakukan di trotoar pada jalan pala. Dari hasil survei tersebut, ditemukan terdapat beberapa jenis pemanfaatan yang tidak sesuai dengan peruntukannya. Adapun pemanfaatan lain di atas trotoar ini adalah sebagai berikut:

a. Tempat Jualan

Gambar 1 di bawah merupakan tempat jualan yang berada di atas trotoar sehingga, Dengan adanya tempat jualan yang terdapat di atas pada jalur trotoar menimbulkan berkurangnya lebar efektif Trotoar.



Sumber: Penulis, 2025

Gambar 1. Tempat Jualan di Atas Permukaan Trotoar

Ketika trotoar digunakan untuk tujuan lain, seperti tempat berjualan atau kegiatan usaha lainnya, ruang yang tersedia untuk pejalan kaki sangat sempit. Hal ni menyebabkan pejalan kaki untuk berjalan di bagian jalan yang semestinya, yakni jalur kendaraan. Ruang yang terbatas juga mengurangi kenyamanan, terutama bagi mereka yang membawa barangatau yang berkebutuhan khusus.

b. Pedagang Kaki Lima

Pada Gambar 2 di bawah menunjukkan Aktivitas yang dilakukan pedagang kaki lima pada jalur trotoar ini mengakibatkan berkurangnya lebar efektif Trotoar, dikarenakan lapak dagangan pedagang kaki lima menutupi sebagian jalur pejalan kaki.



Sumber: Penulis, 2025

Gambar 2. Pedagang Kaki Lima

Trotoar yang digunakan sebagai tempat berjualan sering kali membuat kemacetan. Pedagang yang menggelar barang dagangannya di trotoar bias membuat pejalan kaki terpaksa berjalan kaki di tempat yang tidak semestinya. Hal ini menyebabkan kurangnya kenyamanan karena pejalan kaki merasa terhambat.

2. Jumlah Bentuk Alih Fungsi

Survei awal dilakukan dengan penyisiran sepanjang trotoar pada Jalan Pala. Trotoar yang disisir adalah bagian kiri dan kanan. Penyisiran dilakukan untuk mendapatkan jumlah frekuensi dari jenis alih fungsi trotoar yang terjadi. Berikut tabel hasil survei jumlah bentuk alih fungsi berdasarkan jenis alih fungsinya:

Tabel 1. Jumlah Bentuk Alih Fungsi

No	Bentuk Alih Fungsi	Jumlah		
		Kiri	Kanan	Total
1	Pedagang kaki Lima	10	12	22
2	Parkir	9	10	19
3	Atribut Reklame/Tiang Listrik	4	4	8
4	Rambu Lalu Lintas	0	1	1
Total		23	27	50

Sumber: Penulis, 2025

Dapat dijabarkan dari tabel hasil survei untuk trotoar berubah fungsi adalah:

- Jumlah total alih fungsi yang terjadi di sepanjang trotoar sebanyak 65 alih fungsi.
- Jumlah total alih fungsi yang paling banyak terjadi adalah jenis alih fungsi pedagang kaki lima sebanyak 22 alih fungsi yang terjadi.
- Jumlah alih fungsi yang paling sedikit terjadi adalah jenis alih fungsi rambu lalu lintas sebanyak 1 alih fungsi yang terjadi.

Dapat disimpulkan pedagang kaki lima mendominasi pada trotoar Jalan Pala sehingga membuat kurangnya faktor kenyamanan dan keamanan pada pejalan kaki, misalnya pejalan kaki merasa kurang nyaman karena ruang berjalan pada pejalan kaki berkurang.

3. Jenis Pedagang Kaki Lima Yang Berada di Sepanjang Trotoar.

Berdasarkan hasil penelitian dapat diketahui bahwa sebesar 68,2% atau sebanyak 15 pedagang kaki lima merupakan jenis pedagang pangan. Sisanya, sebesar 31,8% atau sebanyak 7 pedagang merupakan jenis pedagang lainnya. Disimpulkan pedagang kaki lima yang berada di sepanjang trotoar jalan Pala Kota Masohi didominasi oleh jenis pedagang kaki lima yang menjual panganan sebagai barang dagangannya dan membahayakan pejalan kaki yang melakukan aktivitas pada trotoar tersebut, dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 2. Jenis Pedagang Kaki Lima Yang Berada Di Sepanjang Trotoar.

No	Jenis Dagangan	Pedagang Kaki Lima	
		Jumlah	Persentase (%)
1	pangan	15	68,2
2	Sandang	0	0
3	Lain-lain	7	31,8
Total		22	100

Sumber: Penulis, 2025

Penggunaan trotoar untuk pedagang kaki lima lebih didominasi dengan jenis pedagang panganan yang menggunakan lebar trotoar lebih lebar dari jenis pedagang lainnya bahkan ada pula pedagang yang menggunakan seluruh lebar trotoar untuk tempat berdagangnya. Hal ini disebabkan para pedagang jenis panganan menggunakan lebar trotoar untuk memposisikan grobak atau alat pangolah panganan agar terlihat oleh calon pembelinya, di mana hal tersebut membutuhkan ruang yang lebar, sebagian besar atau seluruh bagian trotoar, serta para pedagang ini masih mengupayakan trotoar untuk menjadi tempat konsumsi barang dagangan bagi para pembelinya.

Berbeda dengan jenis pedagang lainnya yang hanya menggunakan sebagian trotoar untuk tempat dagangnya, sehingga pejalan kaki masih dapat melintas. Namun, tidak terkecuali pedagang jenis tambal ban yang menggunakan seluruh lebar trotoar untuk meletakkan alat kompresornya. Jadi, penggunaan trotoar lebih dipengaruhi oleh pedagang jenis panganan karena jenis dagangannya lebih



membutuhkan ruang yang lebih lebar sehingga sebagian pejalan kaki turun ke badan jalan agar dapat melanjutkan perjalannya.

Jadi dapat disimpulkan jenis dagangan pangan lebih mendominasi hal ini disebabkan karena membutuhkan ruang yang cukup lebar untuk dagangannya sehingga membuat pejalan kaki merasa tidak nyaman dan melewati jalan yang tidak seharusnya dilalui.

4. Tingkat Pelayanan Trotoar

a. Trotoar bagian kiri

Tata guna lahan yang digunakan di ruas jalan Pala sepanjang 180 m sangat beragam, yang meliputi sekolah, pertokoan, pasar, dan sebagainya. Volume pejalan kaki pada ruas jalan Pala dibagi menjadi 3 titik per segmen yaitu, segmen sebelah kiri titik 1 di depan SD N 4 Masohi, titik 2 di pangkalan ojek, titik 3 di samping SD N 6 Masohi. Untuk segmen sebelah dibagi menjadi 2 titik yaitu titik 1 di depan toko perabotan rumah, titik 2 di depan pangkas rambut. Volume yang dihitung setiap rentang waktu 15 menit dengan menggunakan aplikasi *Tally Counter*. Berdasarkan hasil pengamatan, diperoleh data seperti yang terdapat pada tabel 3.

Tabel 3. Tingkat Pelayanan Trotoar Bagian kiri

Titik lalu lalu titik titik	Gambar	Volumenya (orang/15 menit)	Ajar Pejalan Kaki (m²/15 menit)	Kapasitas maxima (orang/15 menit)	Volume arus pejalan kaki (orang/15 menit)	Volumenya titik Posisi	LOS
Titik 1		26	15,3	96	8	0	A
Titik 2		62	0,6	37	31	0,52	B
RATU RATA		44	7,9	73,5	19,5	0,28	B

Sumber: Penulis, 2025

Maka dapat disimpulkan pada titik ini pejalan kaki dapat berjalan dengan bebas dan nyaman karena tidak ada pedagang kaki lima yang berjualan sehingga pejalan kaki dapat berjalan dengan kecepatan relatif cepat tanpa menimbulkan gangguan antar pejalan kaki. Titik 2 (depan pangkas rambut) pada ruas jalan Pala volume yang didapat sebesar 62 dengan lebar trotoar 2,00 meter. Maka tingkat arus yang didapat sebesar 62, jalur pejalan kaki yang didapat pada titik ini adalah 0,6 didapat dari luas bebas hambatan dibagi 62 orang yang melewati titik tersebut.

Kecepatan rata-rata yang didapat yaitu 57 didapat dari panjang trotoar dibagi waktu 1 orang melintasi trotoar. Dan rasio/kapasitas sebesar 0,52 didapat dari volume arus dibagi luasan hambatan.

dengan LOS E (tingkat pelayanan E) maka dapat disimpulkan bahwa, pejalan kaki dapat berjalan dengan kecepatan yang sama, namun pergerakan akan relatif lambat dan tidak teratur ketika banyaknya pejalan kaki yang berbalik arah atau berhenti. Tingkat pelayanan E mulai tidak nyaman untuk dilalui tetapi masih merupakan ambang di bawah dari kapasitas rencana ruang pejalan kaki.

b. Trotoar bagian kanan

Tabel 4. Tingkat Pelayanan Trotoar Bagian Kanan

Titik lalu lalu titik titik	Gambar	Ajar Pejalan Kaki (m²/15 menit)	Kapasitas maxima (orang/15 menit)	Volume arus pejalan kaki (orang/15 menit)	Volumenya titik Posisi titik	Volumenya titik Posisi titik	LOS
Titik 1		2,3	96	21,3	0,38	C	
Titik 2		5,3	96	11	0	A	
Titik 3		5,4	96	9	0	A	
RATU RATA		3,7	96,0	13,7	0,1	0	

Sumber: Penulis, 2025

Dapat disimpulkan para pejalan kaki dapat bergerak dengan arus yang searah secara normal walaupun pada arah yang berlawanan akan terjadi persinggungan kecil, dan relatif lambat karena keterbatasan ruang antar pejalan kaki. dikarenakan terdapat pedagang kaki lima yang sudah mulai berjualan pada titik tersebut. Pada titik 2 (di pangkalan ojek) segmen bagian kiri, volume yang didapat sebesar 28 dengan lebar trotoar pada ruas ini 3,00 meter. Tingkat arus yang didapat pada titik 2 yaitu 11,3, kapasitas pejalan kaki yang didapat pada titik ini adalah 3,1 didapat dari luas bebas hambatan dibagi 28 orang yang melewati titik tersebut.

Kecepatan rata-rata yang didapat yaitu 11 didapat dari panjang trotoar dibagi waktu 1 orang melintasi trotoar dengan LOS A (tingkat pelayanan A) dapat disimpulkan pada titik ini pejalan kaki dapat berjalan dengan bebas dan nyaman karena tidak ada pedagang kaki lima yang berjualan sehingga pejalan kaki dapat berjalan dengan kecepatan relatif cepat tanpa menimbulkan gangguan antar pejalan kaki. Titik



3 (samping SD N 6 Masohi). volume yang didapat yaitu 28 dengan lebar trotoar 3,00 untuk tingkat arus yang didapat yaitu 9,3, kapasitas pejalan kaki yang didapat pada titik ini adalah 5,4 didapat dari luas bebas hambatan dibagi 28 orang yang melewati titik tersebut. Kemudian kecepatan rata-rata yang didapat yaitu 94 didapat dari panjang trotoar dibagi waktu 1 orang melintasi trotoar dengan LOS A (tingkat pelayanan A) dapat disimpulkan pada titik ini juga pejalan kaki dapat berjalan dengan bebas dan nyaman karena tidak ada pedagang kaki lima yang berjualan sehingga pejalan kaki dapat berjalan dengan kecepatan relatif cepat tanpa menimbulkan gangguan antar pejalan kaki.

Kesimpulan yang dapat diambil dari survey di atas adalah tingkat kenyamanan pejalan kaki pada trotoar kiri dan kanan termasuk kurang nyaman dikarenakan keterbatasan ruang. Hal ini menyebabkan pejalan kaki berjalan di bagian jalan yang tidak semestinya karena alih fungsi trotoar.

5. PENUTUP

Berdasarkan hasil penelitian mengenai “Analisis Pengaruh Alih Fungsi Trotoar Terhadap Pejalan kaki di Jalan Pala Kota Masohi”, maka kesimpulan dan saran yang didapat sebagai berikut:

5.1. Kesimpulan

Berdasarkan hasil survey yang telah dilakukan pada Jalan Pala, hasil penelitian dapat disimpulkan bahwa Alih fungsi trotoar di sepanjang Jalan Pala belum dapat dikatakan baik dari segi tingkat kenyamanan. Sebab, fungsi trotoar yang seharusnya menjadi jalur pejalan kaki digunakan untuk tempat berjualan pedagang kaki lima yang seharusnya tidak berjualan di atas trotoar sehingga dapat membahayakan pejalan kaki di jalan tersebut.

5.2. Saran

Saran Berdasarkan hasil penelitian tersebut ada beberapa saran yang dapat disampaikan yaitu sebagai berikut:

1. Untuk penelitian selanjutnya dapat difokuskan pada analisis efektivitas kebijakan pengaturan trotoar, seperti pembatasan penggunaan trotoar oleh pedagang kaki lima atau pengaturan zona tertentu untuk aktivitas tertentu. Ini dapat memberikan wawasan apakah kebijakan yang ada sudah efektif atau perlu penyesuaian.
2. Pedagang kaki lima sebaiknya memilih tempat berjualan di tempat yang seharunya guna memastikan keselamatan pengguna trotoar ataupun pembeli.

DAFTAR PUSTAKA

- Bakri, I., Asyik, B., & Utami, a. K. (2014). Alih fungsi trotoar menjadi tempat pedagang kaki lima Jalan Z.A. Pagar Alam Bandar Lampung. HCM .(2000). *Transportation Research Board* .
Kusumawati, Nuryanti, & Huda. (2019). *Impact of street vendors presence in pedestrian comfort and safety on a sidewalk*.
Suharto, Ign., Buana Girisuta, dan Y.I.P Arry Miryanti. 2003. *Perekayaan Metodelogi Penelitian*. Bandung: Andi Undang-undang angkutan lalu lintas .(2009). Undang- undang (UU) No. 22 Tahun 2009.
UU Nomor 22 Tahun 2009 pasal 45. (2009). Lalu lintas dan angkutan jalan.