

Sikap Pengguna terhadap *Pedestrian Friendly* Jalur Pedestrian Jalan Gajah Mada di Kota Pontianak

Achmad Eko Yanuar & Aryasa Bijak Utama

*Program Studi Desain Kawasan Binaan, Jurusan Arsitektur, Politeknik Negeri Pontianak,
Jalan Ahmad Yani Pontianak 78124
Alamat Korespondensi: E-mail - aeyanuar@gmail.com*

Abstract: *The trade and service area in a city is the lifeblood of a city's growth and also as a tourist attraction in a city if it is well organized in terms of facilities and infrastructure because it provides convenience in transactions as well as a means of recreation. One of the main means of the trade area is the pedestrian path in the area. Likewise with the pedestrian path in the corridor area of Jalan Gadjah Mada which is the main trading area of Pontianak city where the condition of the pedestrian path does not seem to provide maximum hospitality and comfort or pedestrian friendly for the community. This is evidenced by the lack of people to use the pedestrian path. This research approach uses descriptive research methods that aim to provide a systematic, factual, quantitative and qualitative description of the facts and characteristics of a particular population or area. Based on the above, the results to be achieved from this research are to be able to describe how the attitude of the community, especially users of the pedestrian path on Jalan Gadjah Mada towards the pedestrian friendly path, which will be written in the form of a scientific journal and complete the teaching materials for the City Design Concept Theory course. At the same time, it is hoped that it can provide input for local governments and consultants in planning and designing pedestrian pathways for road corridors in the future.*

Keywords: *Attitude, Pedestrian Path, Pedestrian Friendly*

Kenyamanan dalam pemanfaatan jalur pejalan kaki untuk saat ini menjadi tren baik didunia maupun di kota kota di Indonesia. Terutama pada kawasan perdagangan pada suatu kota tidak hanya jalur distribusi barang saja yang perlu difasilitasi tetapi juga dengan konsumen yang melaksanakan transaksi dengan pedagang perlu diberi kenyamanan dalam melaksanakan kegiatannya. Tidak terkecuali pada jalur pedestrian pada kawasan perdagangan tersebut.

Menurut Meyers (2009) *pedestrian friendly* adalah area atau lingkungan yang dirancang untuk mendorong dan mendukung lalu lintas pejalan kaki. Adapun keramahan ini tidak hanya untuk bagi pejalan kaki, tetapi juga bagi kaum defabel, dan lainnya agar dapat berjalan lancar, aman, nyaman dan

tidak mengganggu kelancaran lalu lintas kendaraan serta menghindari kecelakaan dan konflik antara pejalan kaki dan kendaraan.

Ada upaya dari pemerintah kota Pontianak untuk melakukan penataan pada kawasan perdagangan di sekitar jalan Gadjah Mada yaitu dengan dengan adanya Rencana Tata Bangunan dan Lingkungan Kawasan Strategis Ekonomi Kota - I Kota Pontianak dengan salah satunya menata jalur pedestrian pada koridor pada jalan Gadjah Mada. Upaya ini diharapkan dapat memperbaiki jalur pedestrian agar dapat dinikmati oleh masyarakat pengguna jalur pedestrian dengan penampilan yang lebih menarik dan fungsional dengan harapan agar lebih nyaman dan aman digunakan. Namun upaya tersebut belum sepenuhnya diimplemen-

tasikan dimana untuk implementasi terdapat adanya kendala-kendala. (Oktaviani, 2021).

Dari hasil pengamatan upaya penataan dan perbaikan yang dilakukan oleh pemerintah sampai saat ini ternyata terdapat permasalahan jalur pedestrian pada koridor jalan Gajah Mada ini tidak dapat dinikmati oleh penggunaannya secara maksimal dan terkesan tidak ramah dikarenakan terdapat pengguna jalan lain yang dan pemilik pertokoan di jalan gadjah mada serta pedagang pedagang temporal yang menggunakan juga jalur pedestrian tersebut.

Dari fenomena di atas diyakini memberikan sikap ketidaksetujuan terhadap kondisi yang ada saat ini oleh pengguna jalur pedestrian yang menganggap bawa jalur pedestrian di koridor Jalan Gajah Mada Ini masih belum memberikan keramahan (*pedestrian friendly*) bagi pejalan kaki. Hal ini yang akan menjadi pembahasan dalam penelitian ini mengenai permasalahan di atas.

Sikap. Menurut Notoadmodjo (2012) sikap adalah bagaimana pendapat atau penilaian orang atau responden terhadap hal yang terkait dengan kesehatan, sehat, sakit dan factor risiko kesehatan.

Sedangkan menurut Alport (dalam Simamora, 2004) menyatakan bahwa sikap adalah predisposisi yang dipelajari untuk berespon terhadap suatu obyek atau kelas obyek dalam suasana menyenangkan atau tidak menyenangkan secara konsisten

Menurut Simamora (2004) dilihat dari karakteristiknya berdasarkan obyek dibedakan menjadi dua yaitu: Pertama, Sikap terhadap obyek fisik, yaitu perhatian seseorang terhadap obyek fisik misalnya terhadap barang, tempat dan sebagainya. Kedua, sikap terhadap obyek imajiner seperti konsep dan ide. Lebih lanjut menjelaskan bahwa sikap terhadap obyek seseorang

membentuk sikap melalui uji proses integrasi informasi yaitu seseorang mengkombinasikan beberapa pengetahuan, arti, kepercayaan tentang suatu obyek untuk membentuk evaluasi menyeluruh. Kepercayaan tersebut dapat dibentuk melalui proses intrepertasi atau diaktifkan dari ingatan.

Jalur Pedestrian. Menurut Rahman (dalam Sanjaya, 2014) Pedestrian adalah suatu kegiatan perpindahan atau pergerakan manusia dari satu tempat ke tempat lain dengan berjalan kaki, atau dengan kata lain pedestrian adalah orang yang berjalan di jalan yang disediakan.

Adapun jalur pedestrian menurut Anggraini (2009) merupakan sebuah sarana untuk melakukan kegiatan, terutama untuk melakukan aktivitas di kawasan perdagangan dimana pejalan kaki memerlukan ruang yang cukup untuk dapat melihat-lihat, sebelum menentukan untuk memasuki salah satu pertokoan di kawasan perdagangan tersebut.

Sedangkan menurut Permen PU no 03 /PRT/M/2014 jalur pejalan kaki atau jaringan pejalan kaki adalah ruas pejalan kaki, baik yang terintegrasi maupun terpisah dengan jalan, yang diperuntukkan untuk prasarana dan sarana pejalan kaki serta menghubungkan pusat pusat kegiatan dana atau fasilitas pergantian moda.

Pedestrian Friendly. Menurut Meyers (2009) *pedestrian friendly* adalah area atau lingkungan yang dirancang untuk mendorong dan mendukung lalu lintas pejalan kaki. Sedangkan menurut State Hawaii Departemen of Transport (2013) adalah tempat yang disukai orang untuk berjalan-jalan, bertemu orang lain, dan menjalankan bisnis sehari-hari mereka.

Adapun karakteristik *pedestrian Friendly* menurut *Institut for Local Geverment* (2021): Jalan sempit dengan

penyeberangan pejalan kaki bertanda yang memperlambat dan menyiagakan pengendaraan. Lansekap di sepanjang trotoar. Parkir paralel yang ditempatkan secara strategis yang melindungi pejalan kaki dari lalu lintas jalan.

Taman, jalan setapak, trotoar, dan jalan setapak yang saling berhubungan. Menurut Meyers (2009) dalam perencanaan *Pedestrian Friendly* harus memperhatikan:

- *Site Palning*, Penempatan bangunan pada lingkungan;
- Sirkulasi, menghubungkan ruang;
- Massa bangunan. kesan kepadatan massa bangunan;
- Proporsi, Keseimbangan lingkungan;
- Material, Penggunaan bahan bangunan;
- Irama yang mengulang;
- Tingkat ketertutupan dan bukaan suatu lingkungan; dan
- Pemanfaatan detail pada bangunan dan lingkungan.

Sedangkan menurut menurut Golson (2014) perencanaan *pedestrian Friendly* yaitu: Buat sirkulasi pejalan kaki berbutir halus; Orientasikan bangunan ke jalan; Mengatur penggunaan untuk mendukung aktivitas publik; Tempatkan parkir di belakang atau di bawah gedung; Tangani skala manusia dengan detail bangunan dan lansekap. Berikan akses pejalan kaki yang jelas dan berkelanjutan. Bangun jalan yang lengkap.

Tujuan Penelitian. Untuk mengetahui sejauh mana sikap pengguna terhadap *pedestrian friendly* jalur pedestrian jalan Gajah Mada di Kota Pontianak.

Manfaat Penelitian. 1) Memberikan informasi kepada pemerintah kota tentang permasalahan yang terjadi pada wilayah penelitian sehingga diharapkan dapat

menjadi masukan untuk perbaikan kedepan; dan 2) Memberikan masukan yang bermanfaat bagi mahasiswa dan penentu kebijakan khususnya dalam perencanaan dibidang perancangan kota untuk lebih mampu mengakomodasikan kebutuhan manusia yang selalu berubah dan atau berkembang.

METODE

Menggunakan metode deskriptif dengan untuk membuat deskripsi secara sistematis, faktual dan akurat mengenai fakta fakta sikap dari populasi atau daerah tertentu (Suryabrata, 2018).

Adapun tahapan penelitian sebagai berikut:

- Menentukan sampel penelitian;
- Memilih teknik pengumpulan data;
- Menentukan instrumentasi penelitian;
- Memilih teknik analisis; dan
- Merumuskan interpretasi hasil penelitian.

Pada penelitian ini digunakan pengambilan *sample Quota Sampling*, yaitu teknik pengambilan sampling berdasarkan quota tertentu yaitu berjumlah 76 orang. Ukuran Sampel minimal 100 adalah ukuran minimal jumlah sampel (Saptutyningasih, 2020). Hal ini dikarenakan kondisi Pandemi covid 19 sehingga untuk mendapatkan sampel terbatas.

Karakteristik sampel yaitu pengguna jalur pedestrian pada jalan Gajah Mada dimana memiliki usia minimal 15 Tahun dan telah beraktivitas di lokasi tersebut minimal satu tahun. Hal ini dikarenakan dengan harapan sampel memiliki nalar dan pengalaman untuk memberikan pendapat.

Variabel Penelitian. Model pendekatan analisis sikap menggunakan analisis Fishbein dimana terdapat dua

variabel yaitu variabel Keyakinan dan Evaluasi.

Pada penelitian ini yang dijadikan sebagai variabel Keyakinan tentang *Pedestrian Friendly* jalur pedestrian secara umum. Dimana dalam perumusan variable menggunakan rumusan dari berbagai sumber tentang konsep *Pedestrian Friendly*.

Sebagai variabel Evaluasi pengguna jalur pedestrian terhadap koridor jalan Gajah Mada, dimana perumusan dari variabel ini, menggunakan rumusan dari berbagai sumber tentang konsep *Pedestrian Friendly* terhadap Kawasan penelitian jalur pedestrian di jalan Gajah Mada.

Adapun tipe skala pengukuran yang dipakai adalah: Pertama. Skala Likert dimana biasa digunakan untuk mengukur persepsi, sikap, dan argument seseorang atas suatu fenomena sosial (Saptutyningasih, 2020). 1) dan Skala Penilaian (Rating) Skala ini digunakan untuk mengintrepertasikan angka-angka yang didapat dari hasil analisis Fishbein agar dapat mengukur sikap obyek penelitian.

Uji validitas menggunakan teknik *Alpha Cronbach* dimana dengan nilai 0,60 sampai dengan 0.70 sering digunakan sebagai nilai realibilitas dalam suatu penelitian. (Hairs dalam Iskandar, 2008). Dalam proses pelaksanaan penghitungan menggunakan SPSS.

Analisa statistik deskriptif ini menggunakan pengukuran mean, median, modus, deviasi, varian, range dan model Fishbein. Dimana untuk mengintrepertasikan hasil analisis dengan menggunakan skala rating. Dalam proses pelaksanaan penghitungan menggunakan SPSS.

HASIL

Dalam penelitian ini untuk studi kasus

Tabel 1. Variabel Keyakinan dan Variabel Evaluasi *Pedestrian Friendly*

SUB VARIABEL	INDIKATOR
Kondisi jalur pejalan kaki	<ul style="list-style-type: none"> • Tipe • Lebar • Kondis • Hambatan • Konektivitas • Aksesibilitas
Keamanan jalur pejalan kaki	<ul style="list-style-type: none"> • Keamanan siang hari • Keamanan malam hari
Penataan parkir	<ul style="list-style-type: none"> • Jenis • Fasilitas • Kebutuhan • Aksesibilitas
Penataan Massa Bangunan	<ul style="list-style-type: none"> • Tata Massa Bangunan • Proporsi • Orientasi • Irama • Material • Detail
Kelengkapan Sarana Prasarana jalan	<ul style="list-style-type: none"> • Street furniture • penanda • Tansportasi massal • Rambu Lalu Lintas • Penyeberangan • Taman publik • Fasilitas disabilitas
Kondisi jalur pejalan kaki	<ul style="list-style-type: none"> • Tipe • Lebar • Kondis • Hambatan • Konektivitas • Aksesibilitas

amatannya mengambil lokasi di jalur pedestrian jalan Gajah Mada Pontianak dengan batas disebelah utara adalah jalan Sy. Agus Salim dan disebelah selatan jalan Pahlawan. Dengan panjang jalan kurang lebih 1.489 m. Lokasi jalan Gajah Mada yang merupakan jalan Arteri Sekunder Pontianak dimana berdasarkan RTRW Tata Guna lahan adalah wilayah perdagangan dan jasa skala kota dimana direncanakan untuk memiliki

jalur pejalan kaki yang cukup memadai. Terdapat jenis fungsi bangunan pada jalan Gajah Mada dimana yang mendominasi adalah perdagangan dan jasa (80,01%) selanjutnya adalah Pendidikan (1,01%), permukiman (0,96%), peribadatan (0,9%) dan lainnya (17%).

Dalam pelaksanaan kegiatan amatan ini dibagi menjadi lima bahasan yaitu: **Pertama.** Kondisi Sirkulasi. Jalan Gajah Mada merupakan jalan Arteri sekunder yang dilalui oleh kendaraan dari dalam kota. Namun untuk kendaraan berat tidak boleh melintasi jalan ini, adapun berbagai jalan lokal dan lingkungan bermuara pada jalan Gajah Mada. Jalan Gajah Mada terdiri dari dua lajur yang dibatasi oleh pulau jalan yang berfungsi jalur hijau. Adapun jalur pedestrian berada disisi kanan dan kiri jalan. Dimana lebar jalur pedestrian bervariasi. Untuk sisi sebelah Timur lebih lebar dikarenakan menggunakan parit yang ditutup sebagai jalur pedestrian dan parkir (*offstreet*). Sementara sisi barat lebih sempit dikarenakan menggunakan daerah milik jalan eksisting dan parkir menggunakan badan jalan (*onstreet*).

Kedua. Kondisi Keamanan Jalur Pedestrian. Pada sisi kanan kiri jalan Gajah Mada sudah terdapat jalur pedestrian namun lebar dan kondisi jalur pedestrian beragam dan letaknya kebanyakan adalah pada diatas parit yang ditutup beton atau besi namun kondisi kurang tertutup rapi dan kuat sehingga mengakibatkan kurangnya keamanan dari pejalan kaki. Untuk jalur defabel hanya terdapat disisi sebelah barat bagian utara jalan namun kondisi masih kurang tertata dengan rapi. Adapun untuk penyeberangan jalan terdapat zebra cross di sekitar perempatan jalan Gajah Mada. Sementara pada selatan dekat dengan Pasa Flamboyan terdapat zebra cross yang dilengkapi tombol penyeberangan.

Ketiga. Kondisi Parkir. Parkir yang terdapat pada jalan Gajah Mada terletak disisi barat dan timur jalan Gajah Mada. Dimana pada sisi timur banyak menggunakan parit yang ditutup beton atau besi sementara pada sisi barat jalan menggunakan badan jalan.

Keempat. Kondisi Tata Bangunan. Bangunan memiliki rata-rata 3 sampai empat lantai dengan tampilan fasade bangunan cukup beragam namun sebagian besar menunjukkan Langgam modern mengikuti perkembangan dari Kawasan tersebut. Adapun Pola dan Tekstur bangunan cenderung sedang kearah kasar memperlihatkan kesan yang kuat dan tidak monoton. Bahan bangunan rata rata menggunakan beton dan batako penutup plesteran dan kaca, sebagian kecil yang masih mempertahankan menggunakan kayu dan simpai.

Kelima. Kondisi Kelengkapan Sarana Prasarana. Kondisi *Street Furniture* dan Penanda sangat minim yang terdapat di jalan Gajah Mada hanya di bagian Utara jalan yang cukup tertata dan memiliki keseragaman. *Signage* yang terdapat pada jalur pedestrian cukup beragam, tidak ada keseragaman baik letak ukuran maupun penulisan sehingga terlihat kurang tertata dan rapi. Baik itu papan nama jalan, toko, billboard dan rambu lalu lintas.

Karakteristik Responden. Gambaran umum responden yang mendapatkan kuisioner sebanyak 76 responden dengan identitas dan latar belakang sesuai yang tertera tabel 2.

Analisis Validitas. Dari analisa validitas ternyata valid jika nilai $\text{sig} < 0,05$ atau nilai r hitung (*pearson correlation*) $> r$ tabel (nilai r tabel dengan $n = 50$ adalah 0,279). Jadi dari hasil analisis semua item

valid karena nilai signifikansi $< 0,05$ dan r hitung $> 0,226$.

Tabel. 2 Karakteristik Responden

No	Karakteristik	Jumlah (Orang)	Prosentase (%)
1	Umur		
	15 - 18 tahun	1	1.3
	19 - 35 tahun	71	93.4
2	Suku		
	Melayu/Jawa	61	80.3
	Dayak	4	5.3
	China	2	2.6
3	Agama		
	Islam	71	93.4
	Katolik/Protestan	5	6.6
4	Jenis Kelamin		
	Pria	58	76.3
	Wanita	18	23.7
5	Pendidikan		
	SD/SMP/SMA	68	89.5
	D3/S2/S2/S3	8	10.5
6	Pekerjaan		
	Pelajar	57	75.0
	PNS	2	2.6
	Swasta	8	10.5
	Wiraswasta	6	7.9
	Tidak Bekerja	3	3.9
7	Lama Tinggal		
	1 - 5 tahun	74	97.4
	5 - 10 tahun	2	2.6

Sumber: analisis data

Analisis Uji Realibilitas. Berdasar analisa uji realibilitas Variabel dikatakan reliable jika nilai cronbach's alpha $> 0,6$. Berdasarkan hasil analisa SPSS rata rata Cronbach alpha adalah > 958 . Sementara semua variabel sudah reliabel karena nilai cronbach's alpha sudah $> 0,6$.

Analisis Fishbein. Analisis sikap pengguna pedestrian jalan Gajah Mada dilakukan setelah penilaian terhadap evaluasi atas variabel keyakinan responden dilakukan. Sikap pengguna jalur pedestrian terhadap atribut *pedestrian friendly* digambarkan dengan symbol Ao, yang menunjukkan sikap responden dan hasil perkalian antara setiap nilai keyakinan (ei) dengan nilai perasaan (bi). Sikap Pengguna dapat dilihat dari tabel 3.

Berdasarkan dari hasil perhitungan Fishbein dari tabel 4 maka diketahui responden pengguna terhadap *pedestrian friendly* jalur pedestrian jalan Gajah Mada adalah Nemiliki nilai keseluruhan adalah 440,01 yang dikategorikan Netral. Sikap netral ini menurut Widhiarso (2010) mengemukakan bahwa beberapa ahli telah meneliti mengapa responden memilih kategori netral ini ada tiga kemungkinan yaitu (1) mereka tidak memiliki sikap atau pendapat, (2) mereka ingin memberikan penilaian secara seimbang, atau (3) mereka belum memberikan sikap atau pendapat yang jelas. Namun berdasarkan hasil amatan dilapangan hal ini terjadi dikarenakan belum seluruhnya jalan gajah mada ditata sesuai dengan Rancangan perencanaan RTBL.

SIMPULAN DAN SARAN

Simpulan

Berdasarkan hasil yang telah dapat dirumuskan beberapa temuan yaitu: 1) Jalan Gajah Mada merupakan jalur utama perdagangan dan jasa kota Pontianak yang memiliki tingkat aktifitas yang tinggi sebagai pusa pergerakan dan aktivitas warganya; 2) kondisi Jalur pedestrian terdapat di kedua sisi jalan dengan memiliki lebar yang berbeda, namun kenyamanan pada pengguna jalur pedestrian mengalami berbagai hambatan baik oleh street furniture, signage dan parkir kendaraan. Serta kondisi jalur itu sendiri.

Parkir roda dua dan empat telah tersedia baik *on street* maupun *off street*, namun kedisiplinan dalam perletakan parkir kurang tertata bahkan ada yang menggunakan jalur pedestrian.

Kondisi Tata Bangunan beragam dengan rata rata tinggi 3 - 4 lantai, bergaya modern dan memiliki tekstur sedang cenderung kasar.

Tabel 3. Nilai Sikap Responden Terhadap Atribut *Pedestrian friendly* jalan Gajah Mada

Variabel	Atribut	Nilai Keyakinan	Nilai Perasaan	Sikap Konsumen
1.Kondisi jalur Pejalan kaki	Banyaknya Arah jalur	3.84	3.46	13,30
	Tingkat kelebaran	4.30	3.70	15,91
	Tingkat pemeliharaan	4.36	3.67	15,99
	Tingkat Desain	4.34	3.62	15,71
	Banyaknya Penghalang jalur	3.54	3.08	10,90
	Tingkat Keterhubungan	3.97	3.41	13,54
	Tingkat aksesibilitas	4.21	3.61	15,18
	Tingkat Perasaan aman	4.61	3.66	16,85
	Pencahayaan yang cukup	4.39	3.83	16,83
	Kemudahan Jalur yang terlihat	4.47	3.71	16,60
3. Penataan Parkir	Keberagaman Jenis parkir tersedia	4.03	3.58	14,41
	Ketersediaan Fasilitas parkir	3.79	3.26	12,37
	Kecukupan Kebutuhan parker	3.93	3.46	13,61
	Kemudahan Aksesibilitas Parkir	4.17	3.46	14,43
	Tingkat Kepejalan bangunan/ setback	3.76	3.22	12,13
4.Penataan Massa Bangunan	Keberagaman Pola Tata massa bangunan	3.71	3.47	12,89
	Tingkat Proporsi lingkungan	3.93	3.45	13,59
	Orientasi bangunan	4.05	3.71	15,04
	Tingkat Irama bangunan	3.83	3.63	13,91
	Skala Detail Visual fasade	4.03	3.55	14,30
5. Kelengkapan Sarana Prasarana jalan	ketersediaan street furniture	4.38	3.83	16,78
	ketersediaan penanda	4.38	3.89	17,07
	ketersediaan transportasi massal	4.39	3.91	17,17
	kemudahan transportasi massal	3.84	3.29	12,64
	ketersediaan Rambu Lalu Lintas	3.88	3.34	12,97

ketersediaan Penyeberangan kemudahan	4.33	3.57	15,44
penyeberangan ketersediaan Taman publik	4.34	3.53	15,31
ketersediaan fasilitas disabilitas	4.39	3.37	14,80
kemudahan penggunaan fasilitas disabilitas	4.36	3.46	15,07
	4.49	3.42	15,35
Σei.bi	4.14	3.54	440.1

Sumber: analisis data

Tabel 4. Skala Kategori Sikap Fishbein

No	Interval	Kategori
1	30.00 - 174.00	Sangat Negatif
2	174.01 - 318.00	Negatif
3	318.01 - 462.00	Netral
4	462.01 - 606.00	Positif
5	606.01 - 750.00	Sangat Positif

Sumber: olah data

Kondisi sarana dan Prasarana Jalan seperti zebra cross, lampu penyeberangan, street furniture termasuk minim namun signage cukup banyak tapi tidak seragam dan tertata rapi.

Secara Keseluruhan responden menyatakan netral terhadap kondisi jalur *pedestrian friendly* jalur pedestrian jalan Gajah Mada dimana dimungkinkan karena belum seluruh jalan gajah mada ditata sesuai dengan RTBL.

Saran

Adapun saran yang diberikan adalah untuk memberikan kenyamanan dan keamanan bagi pengguna jalur pedestrian pada jalan Gajah Mada perlu penataan menyeluruh pada jalur pedestrian dan kelengkapan sarana prasarana lainnya yang merupakan kawasan perdagangan utama kota Pontianak.

Penataan jalur pedestrian dengan konsep *pedestrian friendly* perlu dikaji lebih

lanjut untuk memberikan manfaat yang lebih besar terutama bagi kawasan perdagangan diperkotaan yang dapat menambah kelancaran usaha sekaligus wisata bagi warganya.

DAFTAR PUSTAKA

- Anggraeni, Naniek. 2009. *Pedestrian Ways Dalam Perancangan Kota*. Klaten: Yayasan Humaniora.
- Golson, Jordan, 2014. <https://www.wired.com/2014/09/7-simple-ways-make-every-city-friendlier-pedestrians>. Diakses 2 April 2021
- Institut for Local Government, *Characteristics of Pedestrian-Friendly Streets*, <https://www.ca-ilg.org> diakses 1 April 2021.
- Melinda, Agnes, Ananto Yudono, Ihsan. 2014, *The Development Direction Of Pedestrian-Friendly Tamalanrea Higher Education District*, Jurnal Penelitian. Jakarta: Universitas Indonesia
- Meyers, 2009, *Pedestrian Scale Design Guidelines Manual*, Ohio: Meyers Associates.
- Notoatmodjo S, 2012, *Promosi Kesehatan dan Perilaku Kesehatan*, Jakarta: PT Rineka Cipta.
- Novianti dkk, 2021, *Faktor-Faktor yang Berpengaruh Terhadap Implementasi Kebijakan Rencana Tata Bangunan Dan Lingkungan Kota Pontianak*, JeLast Jurnal Untan, Vol.8 No. 1.
- Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 03/PRT/M/2014, *Tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan*.
- Peraturan Daerah Kota Pontianak Nomor 2 Tahun 2013, *Tentang RTRW Kota Pontianak 2013-2033*.
- Sanjaya, Riyan., Soedarsono, Mudiyono, Rachmat., 2017, *Analisis Fungsi dan Kenyamanan Jalur Pedestrian Kawasan Di Kota Pangkalan Bun*, Jurnal Unissula. Vol 1, No 1.
- Saptutiningsih, Indah, dkk, 2020, *Penelitian Kualitatif Metode dan Alat Analisis*, Sleman, Gosyen Publishing.
- Simamora, Bilson, 2004, *Panduan Riset perilaku Konsumen*. Jakarta: Gramedia Pustaka Utama.
- Syarlianti, dkk, 2015, *Tinjauan Konsep Pedestrian friendly di Lingkungan Fakultas Teknik Universitas Sriwijaya.*, Jurnal Atrium, UKDW, vol.1, no 2.
- State Hawaii Departemen Of Transport, 2013, *Pedestrian friendly Street*, State Hawaii Departemen Of Transport, Tbox Toolbox section 2.
- Suryabrata, Sumadi, 2018, *Metodologi Penelitian*. Jakarta: Raja Grafindo Persada.
- Widhiarso, W. 2010. *Pengembangan Skala Psikologi: Lima Kategori Respon ataukah Empat Kategori Respon?* Fakultas Psikologi UGM. Yogyakarta.