

Studi Tingkat Kenyamanan Pedestrian (Jalur Pejalan Kaki) di Pusat Kota Bandung: Studi Kasus Jalan Asia Afrika

Dewa Saepurrahman^{1*)}, Arif Gustian²⁾, Santi Dwi Lestari³⁾, Ila Rahayu⁴⁾, Septian Nur Setiadi⁵⁾, Yogi Syarif Hidayat⁶⁾, Widiyo Subiantoro⁷⁾

^{1,2,3,4,5,6,7)} Program Studi Magister Teknik Sipil, Universitas Sangga Buana
Alamat: Jalan PHH Mustofa (Suci) No. 68, Bandung, Jawa Barat
Email: dewasaepurrahman1@gmail.com

Abstrak

Jalur pejalan kaki berperan vital sebagai dalam sistem transportasi perkotaan yang mendukung mobilitas aktif dan kualitas lingkungan. Studi ini bertujuan mengukur kenyamanan jalur pejalan kaki di Pusat Kota Bandung, dengan fokus pada kondisi fisiknya, fasilitas pendukung, keamanan, dan interaksi lingkungan. Metode yang digunakan meliputi observasi lapangan, survei pengguna, dan analisis deskriptif kuantitatif serta kualitatif. Hasil penelitian menunjukkan bahwa beberapa area memiliki tingkat kenyamanan rendah akibat desain jalur yang sempit, permukaan tidak rata, dan kurangnya perlindungan dari cuaca serta kendaraan bermotor. Rekomendasi perbaikan difokuskan pada peningkatan kualitas fisik jalur, penataan ulang ruang pejalan kaki, dan integrasi dengan ruang publik yang lebih inklusif. Penelitian ini diharapkan dapat menjadi dasar perumusan kebijakan pengembangan infrastruktur pedestrian yang lebih nyaman dan berkelanjutan.

Kata kunci: Kenyamanan Pedestrian, Jalur Pejalan Kaki, Infrastruktur Kota, Mobilitas Aktif, Kota Bandung

Abstract

Pedestrian pathways are crucial in urban transportation as they promote active mobility and enhance environmental quality. This study assesses the comfort of Bandung City's central pedestrian pathways, considering their physical state, supporting facilities, safety. This research investigates their interaction with the environment by employing field observations, user surveys, and quantitative and qualitative descriptive analyses. The findings reveal that several areas exhibit low levels of pedestrian comfort due to narrow pathways, uneven surfaces, and a lack of protection from weather conditions and motor vehicles. Recommendations for improvement focus on enhancing the physical quality of pedestrian routes, reorganizing pedestrian spaces, and integrating them with more inclusive public spaces. This study is expected to be a foundation for formulating policies to develop more comfortable and sustainable pedestrian infrastructure.

Keywords: Pedestrian Comfort, Walkways, Urban Infrastructure, Active Mobility, Bandung City



Copyright © 2025 The Author(s)

This is an open-access article under the [CC-NC-SA](https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/) license.

1. PENDAHULUAN

Latar Belakang

Bandung, kota metropolitan di Indonesia, menghadapi tantangan dalam menciptakan lingkungan yang ramah bagi pejalan kaki. Tingginya penggunaan kendaraan bermotor menyebabkan kemacetan lalu lintas dan polusi udara. Jalur pejalan kaki merupakan fasilitas infrastruktur fisik yang diperuntukkan bagi aktivitas pejalan kaki, menurut (Maxim et al., 2018) Namun, jalur ini belum berfungsi maksimal. Mampu memberikan lingkungan yang mendukung keamanan dan kenyamanan pejalan kaki, serta mampu menghubungkan

orang-orang ke berbagai tujuan secara simultan, dan mampu menyajikan daya tarik visual di sepanjang perjalanan. menurut (Southworth, 2005). Bandung merupakan destinasi wisata sejarah yang menonjol, sehingga keberadaan jalur pejalan kaki sangat penting untuk aksesibilitas pengunjung. Namun, infrastruktur pejalan kaki yang ada di beberapa area Kota Tua Bandung kurang memadai, sehingga menghambat pejalan kaki untuk berjalan dengan mudah (A. Wicaksono et al., 2019)

Di pusat kota Bandung, khususnya di Jalan Asia Afrika, pejalan kaki sering kali dihadapkan dengan berbagai tantangan yang mempengaruhi kenyamanan mereka, tingkat kepuasan pejalan

kaki terhadap trotoar di Kota Bandung masih tergolong rendah, yang menunjukkan perlunya perhatian lebih terhadap infrastruktur pedestrian. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk menilai kenyamanan pejalan kaki di sepanjang Jalan Asia Afrika dengan mempertimbangkan sejumlah faktor, termasuk kondisi kebersihan jalur pejalan kaki, kelengkapan fasilitas, keberadaan rambu, dan pencahayaan jalan (Tatik Rohmawati et al, 2018).



Gambar 1 Ruas Jalan Asia Afrika Kota Bandung (Sumber: Google Maps)

Jalan Asia Afrika dipilih sebagai lokasi studi karena merupakan salah satu kawasan ikonik di Bandung yang sering dikunjungi oleh wisatawan dan masyarakat lokal. Dengan banyaknya aktivitas ekonomi dan sosial yang terjadi di kawasan ini, Sangat penting untuk menjamin pejalan kaki dapat beraktivitas dengan nyaman dan aman. Taman Gajah dikembangkan sebagai kawasan Ruang Terbuka Hijau dan ruang publik yang berfungsi memenuhi kebutuhan interaksi sosial masyarakat. Agar ruang ini dapat diakses dengan baik, keberadaan prasarana transportasi kota, terutama jalur pejalan kaki, menjadi aspek penting. Perencanaan jalur pedestrian sebaiknya mempertimbangkan kenyamanan, keselamatan, dan kebutuhan pengguna secara langsung (Saraswati, 2020)

Jalur Pedestrian

Pengertian Jalur Pedestrian

Jalur pedestrian, dikenal juga sebagai *pedestrian way* istilah "pejalan kaki" berasal dari kata Latin *pedester*, yang berarti "berjalan kaki," yang selanjutnya berasal dari *pes*, *pedis* — bahasa Latin untuk "kaki". Dengan demikian, istilah ini merujuk pada **jalur yang diperuntukkan bagi pejalan kaki** (Maxim et al., 2018). Seiring **meningkatnya aktivitas urban**, keberadaan jalur pejalan kaki yang memadai menjadi **sangat penting untuk**

mendukung mobilitas. Jaringan pedestrian yang baik sangat esensial dalam menghubungkan pejalan kaki dengan berbagai moda transportasi lain. Sayangnya, **realitas di banyak pusat kota menunjukkan kondisi yang kurang ideal**. Banyak area trotoar **disalahgunakan** untuk kegiatan non-pejalan kaki seperti berjualan atau parkir liar. Hal ini secara langsung **mengurangi kenyamanan dan keamanan** pengguna, yang pada akhirnya **menurunkan minat masyarakat untuk berjalan kaki** (Nanda, 2024).

Menurut Utterman dalam (Maxim et al., 2018) Untuk mewujudkan jalur pedestrian yang berkualitas, ada beberapa kriteria penting yang harus dipenuhi: keamanan, kenyamanan, menyenangkan, dan daya tarik (Mauliani et al., 2013). Mengkaji tingkat keselamatan pejalan kaki di kalangan siswa sekolah menengah. Meskipun isu keselamatan sering menjadi perdebatan, hingga kini belum ada formula spesifik untuk mengatasi masalah ini. Siswa yang berjalan kaki ke sekolah lebih rentan terhadap risiko kecelakaan lalu lintas karena seringkali mengabaikan aspek-aspek keselamatan (Kamarudin et al., 2020).

Kota Tua di Jakarta merupakan kawasan bernilai sejarah tinggi yang diatur dalam Rencana Induk berdasarkan Peraturan Gubernur DKI Jakarta No. 36 Tahun 2014. Revitalisasi kawasan ini dilakukan untuk mempertahankan nilai-nilai historis melalui adaptasi fungsi ruang dan penerapan prinsip pelestarian. Selain peningkatan kualitas visual, revitalisasi juga bertujuan mendukung perbaikan kondisi ekonomi, sosial, dan lingkungan di kawasan tersebut (W. P. Wicaksono et al., 2024).

Jenis Jalur Pedestrian

Menurut Utermann (dalam Maxim et al., 2018), Di lingkungan ruang luar bangunan, jalur pejalan kaki dikembangkan dalam berbagai jenis yang dibedakan berdasarkan fungsi masing-masing, seperti akses utama, jalur penghubung, atau koridor servis:

Jenis Jalur Pejalan Kaki Berdasarkan Fungsi

1. Jalur Pejalan Kaki Terpisah (Sidewalk atau Trotoar): Jalur ini letaknya bersebelahan atau berdekatan dengan jalur kendaraan umum. Desain jalur ini harus dilengkapi dengan fasilitas yang menjamin keamanan

dari lalu lintas kendaraan bermotor serta memiliki permukaan yang rata untuk kenyamanan pejalan kaki. Jenis jalur pedestrian ini umumnya ditemukan di sepanjang tepi jalan raya.

2. Jalur penyeberangan orang untuk mengatasi interaksi langsung antara pejalan kaki dan kendaraan bermotor, jalur penyeberangan dirancang sebagai solusi yang aman dan terarah. Jalur ini meliputi berbagai bentuk, seperti zebra cross di permukaan jalan, jembatan penyeberangan orang (skyway) di atas permukaan, serta jalur penyeberangan orang dibawah tanah (subway) yang menghindari konflik arus lalu lintas.

3. Jalur Rekreatif

Jalur yang terpisah sepenuhnya dari lalu lintas kendaraan roda dua bermotor dan roda empat yang dirancang untuk menunjang kegiatan rekreasi atau aktivitas santai. Pejalan kaki dapat menikmati lingkungan sekitar dengan lebih tenang, bahkan berhenti untuk beristirahat pada fasilitas seperti bangku taman. Contoh dari jalur ini dapat ditemukan pada plaza di taman kota atau ruang publik terbuka lainnya.

4. Jalur Multiaktivitas (Mall Walkway)

Jenis jalur ini mengakomodasi berbagai aktivitas pejalan kaki seperti berbelanja, bersantai, hingga sekadar berjalan sambil menikmati suasana etalase. Jalur ini umumnya ditemukan di pusat perbelanjaan atau kawasan komersial yang dikenal sebagai mal.

5. Jalan Setapak (Footpath)

Merupakan jalur pejalan kaki yang berukuran relatif sempit, biasanya hanya cukup untuk satu orang dalam satu waktu. Jalan setapak sering digunakan di lingkungan perumahan, taman, atau kawasan alami sebagai akses pejalan kaki yang sederhana dan tidak terhubung langsung dengan jalan utama.

6. Gang Pejalan Kaki (Alleyway or Pathway)

Jalur ini biasanya berupa lorong sempit yang terbentuk di antara bangunan, terutama di kawasan dengan kepadatan tinggi. Karena dimensinya yang terbatas, jalur ini hanya dapat diakses oleh pejalan kaki dan tidak memungkinkan dilalui oleh kendaraan

bermotor. Fungsinya sering kali sebagai akses alternatif atau penghubung antarblok.

Kajian ini bertujuan untuk mengkaji perencanaan pengembangan jalur pejalan kaki yang aman, terkoneksi, dan inklusif demi mendukung aktivitas wisata di Kabupaten Pangandaran. (Adam et al., 2024).

Sebagai bagian dari upaya menciptakan kota yang berkelanjutan, keberadaan fasilitas pejalan kaki memegang peranan penting dalam mendukung Program Pengembangan Kota Hijau (P2KH). Dalam program ini, fasilitas pejalan kaki berkontribusi pada atribut transportasi hijau, sejalan dengan penyediaan angkutan umum dan upaya pengurangan kemacetan (Tanan et al., 2015).

Jenis Jalur Pejalan Kaki Berdasarkan Bentuk

1. Arkade atau Selasar

Merupakan jalur pejalan kaki yang dilengkapi dengan atap pelindung namun terbuka di salah satu sisinya, biasanya berada di sepanjang bangunan komersial atau fasilitas publik. Fasilitas ini memberikan perlindungan dari cuaca seperti panas matahari dan hujan, serta tetap memungkinkan sirkulasi udara dan interaksi visual dengan lingkungan sekitar.

2. Galeri (Gallery)

Galeri memiliki karakteristik yang serupa dengan arkade, namun umumnya berukuran lebih lebar dan dirancang untuk mendukung fungsi tambahan seperti kegiatan sosial, budaya, atau pameran. Galeri sering ditemukan pada bangunan publik atau ruang terbuka yang bersifat semi-indoor.

3. Jalur Pejalan Kaki Tidak Terlindungi (Open Walkway)

Kategori ini mencakup jalur pedestrian yang tidak memiliki pelindung atau atap, sehingga terbuka langsung terhadap kondisi cuaca. Jalur ini umum ditemukan di sepanjang trotoar jalan raya atau taman kota, dan memerlukan desain permukaan serta drainase yang baik untuk menjamin kenyamanan dan keselamatan pengguna.

2. METODE PENELITIAN

Studi ini menggunakan dua pendekatan utama dalam metode penelitiannya, yaitu survei kuesioner dan observasi lapangan.

Survei kuesioner dirancang untuk mengumpulkan data kuantitatif mengenai persepsi dan pengalaman pejalan kaki di Jalan Asia Afrika.

Kuesioner adalah alat ukur umum yang digunakan oleh peneliti untuk mengumpulkan data. Alat ini berfungsi sebagai serangkaian pertanyaan atau pernyataan yang dirancang untuk mengumpulkan informasi dari individu yang relevan dengan suatu penelitian. (Sugiyono, 2013).

Peneliti akan menggunakan kuesioner berskala Likert untuk mengukur tingkat kenyamanan jalur pejalan kaki. Kuesioner ini akan mencakup berbagai pernyataan terkait kenyamanan, kebersihan, fasilitas pendukung, rambu pejalan kaki, dan penerangan jalan. Skala Likert mengharuskan setiap variabel dipecah menjadi indikator-indikator spesifik agar dapat diukur secara sistematis. Indikator-indikasi inilah yang kemudian menjadi Indikator yang telah dirumuskan digunakan untuk menyusun item-item instrumen dalam bentuk pernyataan atau pertanyaan. Responden diminta memberikan penilaian terhadap setiap item menggunakan skala Likert dengan rentang respons dari sangat setuju hingga sangat tidak setuju (Muhammad Vino Fahlen & Weishaguna, 2022). Total kuesioner yang disebarkan akan didasarkan pada Penetapan jumlah responden mengikuti kriteria tertentu sesuai kebutuhan analisis, dengan teknik sampling non-probabilitas sebagai metode pemilihannya. , di mana pemilihan sampel ditentukan oleh peneliti atau berdasarkan pertimbangan pakar. Dalam penelitian ini, teknik pengambilan sampel yang digunakan adalah accidental systematic sampling, yaitu metode kombinasi antara pemilihan responden secara kebetulan (accidental) dan interval sistematis. Responden dipilih dari individu yang secara kebetulan berada atau mengunjungi lokasi studi, kemudian dipilih secara berkala sesuai interval yang telah ditentukan.

Untuk memperoleh data kualitatif yang lebih kaya tentang kondisi aktual di lokasi, peneliti melakukan observasi lapangan. Dengan melakukan pengamatan langsung terhadap Elemen-elemen yang memengaruhi persepsi kenyamanan pejalan kaki, seperti kondisi trotoar, keberadaan penyediaan tempat duduk dan tempat sampah merupakan bagian dari fasilitas pendukung, serta penerangan jalan.

Observasi ini juga mencakup analisis terhadap kepadatan pejalan kaki dan interaksi mereka dengan pengguna jalan lainnya, seperti pengendara sepeda motor dan mobil.

Data yang diperoleh dari survei kuesioner dan observasi lapangan kemudian dianalisis menggunakan metode statistik deskriptif untuk menggambarkan kondisi kenyamanan pejalan kaki di Jalan Asia Afrika.

Data yang telah diperoleh dianalisis menggunakan statistik deskriptif untuk mengidentifikasi hubungan antara variabel yang diteliti. Kualitas sebuah instrumen penelitian bergantung pada validitas dan reliabilitasnya. Validitas merujuk pada sejauh mana suatu instrumen mampu mengukur apa yang memang dimaksud untuk diukur, sedangkan reliabilitas mengacu pada konsistensi hasil yang diperoleh ketika pengukuran dilakukan berulang kali dalam kondisi yang serupa, yaitu seberapa stabil instrumen memberikan hasil yang sama ketika digunakan berulang kali, suatu pengukuran dianggap dapat dipercaya apabila menunjukkan keajegan hasil. Instrumen pengukuran disebut valid jika mampu merepresentasikan variabel yang diukur secara tepat sesuai kondisi nyata, dan reliabel apabila mampu memberikan hasil yang konsisten dari waktu ke waktu (Arikunto, 2010). Perangkat lunak SPSS digunakan guna memastikan ketepatan dan konsistensi data, dilakukan pengujian terhadap validitas dan reliabilitas instrumen penelitian. Oleh karena itu, uji coba dilakukan sebelum survei utama untuk mengidentifikasi dan memperbaiki potensi masalah dalam kuesioner. Selain itu, analisis terhadap data sekunder juga dilakukan untuk memperkuat temuan penelitian ini. Data sekunder yang diambil dari studi-studi sebelumnya akan digunakan untuk memberikan konteks tambahan dan mendukung analisis yang dilakukan (Rahman & Muktadir, 2021).

Instrumen Penelitian

Instrumen utama yang digunakan dalam penelitian ini adalah kuesioner skala Likert dengan lima tingkat penilaian (Sangat Setuju – Sangat Tidak Setuju). Setiap variabel kenyamanan pejalan kaki diukur berdasarkan indikator spesifik seperti lebar trotoar, kebersihan, fasilitas pendukung, rambu-rambu, dan penerangan jalan. Total terdapat 14 butir pertanyaan. Pengujian validitas dan reliabilitas dilakukan menggunakan SPSS, dengan hasil

bahwa seluruh instrumen valid ($r\text{-hitung} > r\text{-tabel}$) dan reliabel (Cronbach's Alpha = 0,939). Variabel yang diamati meliputi:

- Kenyamanan (lebar trotoar, permukaan trotoar, rasa aman)
- Kebersihan (kebersihan jalur, ketersediaan tempat sampah)
- Fasilitas Pendukung (bangku, toilet umum, aksesibilitas disabilitas)
- Rambu-rambu (petunjuk arah, rambu lalu lintas pedestrian)
- Penerangan Jalan (lampu jalan, pencahayaan malam)

Berikut data instrumen penelitian berupa pernyataan yang dituangkan dalam kuesioner.

Tabel 1: Pernyataan Kuesioner

Variabel	Pernyataan
Kenyamanan	1. Saya merasa nyaman saat berjalan di trotoar yang ada di kota Bandung. 2. Trotoar di kota Bandung cukup lebar untuk memungkinkan pejalan kaki bergerak dengan bebas. 3. Kondisi permukaan trotoar di kota Bandung aman untuk dilalui (tidak ada lubang, retakan, dll).
Kebersihan	4. Kebersihan trotoar di kota Bandung terjaga dengan baik. 5. Terdapat cukup tempat sampah di sepanjang jalur pejalan kaki.
Fasilitas Pendukung	6. Terdapat fasilitas pendukung yang memadai (seperti bangku, tempat berteduh) di sepanjang jalur pejalan kaki. 7. Fasilitas untuk pejalan kaki seperti toilet umum cukup tersedia dan terawat. 8. Terdapat fasilitas dan akses yang memadai untuk penyandang disabilitas di jalur pejalan kaki.
Rambu-Rambu	9. Saya merasa aman saat melintasi jalan dengan adanya rambu pejalan kaki yang memadai. 10. Rambu pejalan kaki di kota Bandung jelas dan mudah dipahami. 11. Rambu-rambu lalu lintas memberikan informasi yang cukup untuk keamanan pejalan kaki.
Penerangan Jalan	12. Penerangan jalan di jalur pejalan kaki sudah memadai. 13. Saya merasa aman berjalan di malam hari di area yang memiliki lampu jalan yang memadai. 14. Kondisi lampu jalan di sepanjang jalur pejalan kaki terawat dan berfungsi dengan baik.

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

Hasil survei menunjukkan bahwa sebagian besar responden merasa nyaman saat berjalan kaki di trotoar kota Bandung. Faktor utama kenyamanan antara lain adalah permukaan trotoar yang rata, lebar jalur yang memadai, serta lengkapnya fasilitas penunjang seperti tempat duduk dan penerangan jalan. Namun selain itu, minimnya rambu-rambu informasi dan keselamatan berkontribusi mengurangi tingkat kenyamanan.



Gambar 2 Trotoar Jalan Asia Afrika



Gambar 3 Rambu-rambu di Jalan Asia Afrika



Gambar 4 Fasilitas Pendukung Pedestrian di Jalan Asia Afrika

Validitas instrumen penelitian diuji untuk memastikan keabsahan pernyataan dalam kuesioner. Keputusan mengenai validitas instrumen didasarkan pada perbandingan antara nilai r hitung dan r tabel pada tingkat signifikansi 5%. Suatu item dinyatakan valid apabila nilai r hitung lebih besar dari r tabel.

Syarat validitas instrumen penelitian

1. Jika **nilai r hitung** \geq **r tabel**, instrumen dinyatakan **valid**.
2. Jika **nilai r hitung** \leq **r tabel**, instrumen dinyatakan **tidak valid**.

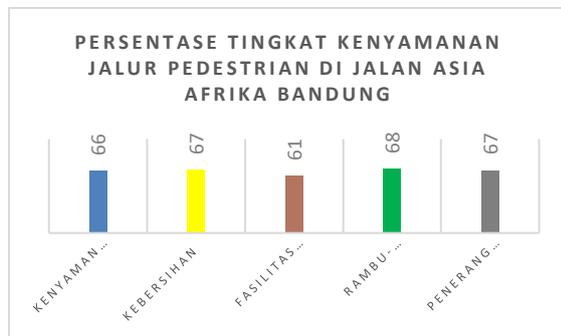
Tabel r adalah model tabel angka yang digunakan untuk menguji berbagai kemungkinan hasil validitas instrumen penelitian. Dalam penentuan nilai r tabel yang digunakan, peneliti mengambil nilai r tabel berdasarkan jumlah responden yang diteliti, yaitu sebanyak 36 responden. Dengan tingkat kesalahan 5%, nilai r tabel yang relevan adalah 0,329.

Tabel 4: Hasil Uji Reliabilitas

Reliability Statistics			
Cronbach's Alpha	Parameter	N of Items	Keterangan
0,939	0,6	14	Sangat Tinggi

Sumber: Data Hasil Pengolahan SPSS (2025)

Instrumen penelitian tersebut valid dan reliabel, sebagaimana dibuktikan oleh hasil uji validitas dan reliabilitas yang disajikan pada Tabel 4.



Grafik 1 : Hasil Kuisioner Tingkat Kualitas Kenyamanan trotoar di Jalan Asia Afrika Bandung

Hasil grafik menunjukkan bahwa tingkat kenyamanan jalur pedestrian di Jalan Asia Afrika Bandung belum sepenuhnya memenuhi harapan pengguna. Grafik 1 merepresentasikan persentase tingkat kepuasan responden terhadap lima aspek kenyamanan pejalan kaki, yaitu:

- Kenyamanan Umum: 66%
- Kebersihan Jalur: 67%
- Fasilitas Pendukung: 61%
- Kelengkapan Rambu-rambu: 68%
- Penerangan Jalan: 67%

Pemilihan grafik batang bertujuan untuk mempermudah visualisasi perbandingan antar aspek. Grafik ini membantu menyimpulkan bahwa meskipun rambu-rambu tergolong baik, masih diperlukan peningkatan pada fasilitas pendukung seperti tempat duduk, toilet umum, dan aksesibilitas untuk difabel. Nilai kepuasan terendah terdapat pada unsur fasilitas pendukung di jalur pedestrian di Jalan Asia Afrika dan nilai kepuasan tertinggi terdapat pada unsur kelengkapan rambu-rambu.

4. SIMPULAN

Kesimpulan dari penelitian ini menunjukkan bahwa tingkat kenyamanan pedestrian di Pusat Mengingat rendahnya kualitas jalur pejalan kaki di Kota Bandung, perlu segera dilakukan perbaikan fisik, penambahan fasilitas, dan penataan ruang yang memprioritaskan pejalan kaki. Temuan dari studi ini diharapkan dapat memberikan kontribusi sebagai acuan pada pemerintah kota dalam merancang lingkungan pada perkotaan yang lebih ramah dan adaptif terhadap kebutuhan pejalan kaki.

5. UCAPAN TERIMA KASIH

Dengan segala hormat, kami mengucapkan terima kasih yang tulus kepada para responden serta semua pihak yang telah berpartisipasi dan memberikan kontribusi dalam proses penelitian dan penulisan paper ini.

6. DAFTAR PUSTAKA

- Adam, K. A., Ermawati, A. D., Aji, E., Azis, J., & Wajdi, M. I. (2024). *Perencanaan Jalur Pedestrian yang Aman , Terkoneksi , dan Inklusif di Kabupaten Pangandaran*. 5(2).
- Arikunto, L. (2010). *Mau akses jurnal yang dilanggan UNY dari rumah ? Klik Disini !*
- Kamarudin, N. H., Marzuki, M., M.Z., R., & Mapjabil, J. (2020). Tahap keselamatan pejalan kaki untuk perjalanan ke sekolah. *Malaysian Journal of Society and Space*, 16(4), 17576. <https://doi.org/10.17576/geo-2020-1604-14>
- Mauliani, L., Purwantiasning, A. W., & Aqli, W. (2013). Kajian Jalur Pedestrian sebagai Ruang Terbuka pada Area Kampus (Lily Mauliani, Ari Widyati Purwantiasning, Wafirul Aqli). *Jurnal Arsitektur NALArs*, 12(May 2015), 1–9.
- Maxim, D., Mamujaja, A., Rompis, S. J. R., & Timboeleng, J. A. (2018). *Analisa Tingkat Kenyamanan Pejalan Kaki Di Kota Tomohon*. 8(2), 1132–1143.

- Muhammad Vino Fahlen, & Weishaguna. (2022). Studi Kinerja Walkability Jalur Pejalan Kaki. *Jurnal Riset Perencanaan Wilayah Dan Kota*, 69–75.
<https://doi.org/10.29313/jrpwk.v2i1.930>
- Nanda, Q. (2024). *Persepsi Pedestrian terhadap Kenyamanan Jalur Pejalan Kaki : Studi Kasus Pusat Kota Banda Aceh Pedestrian ' s Perception of Pedestry Comfort: A Case Study of Banda Aceh City Center*. 8, 38–52.
- Rahman, A., & Muktadir, M. G. (2021). SPSS: An Imperative Quantitative Data Analysis Tool for Social Science Research. *International Journal of Research and Innovation in Social Science*, 05(10), 300–302.
<https://doi.org/10.47772/ijriss.2021.51012>
- Saraswati, Z. F. (2020). Konsep Penataan Jalur Pejalan Kaki di Kawasan Taman Gajah, Kota Bandar Lampung. *Jurnal Arsitektur*, 10(2), 63.
<https://doi.org/10.36448/jaubl.v10i2.1420>
- Southworth, M. (2005). Designing the Walkable City. *Journal of Urban Planning and Development*, 131(4), 246–257.
[https://doi.org/10.1061/\(asce\)0733-9488\(2005\)131:4\(246\)](https://doi.org/10.1061/(asce)0733-9488(2005)131:4(246))
- Sugiyono, D. (2013). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan Tindakan*.
- Tanan, N., Jalan, P., Jembatan, D., Kementerian, B., Umum, P., Budi, G., & Jalan, S. P. (2015). Fasilitas Pejalan Kaki Dalam Mendukung Program Pengembangan Kota Hijau. *Jurnal HPJI*, 1(1), 17–28.
- Tatik Rohmawati et al. (2018). *JIPSi*. VIII(2).
- Wicaksono, A., Hadi Prabowo, A., & Purnomo, E. I. (2019). Analisis Kualitas Jalur Pedestrian Di Kawasan Kota Lama Bandung Berdasarkan Peqi. *Agora*, 17(1), 1–9.
- Wicaksono, W. P., Fatimah, T., & Prana, A. M. (2024). Studi Pengaruh Revitalisasi Pedestrian Terhadap Pengembangan Kota Tua Jakarta. *Jurnal Muara Sains, Teknologi, Kedokteran Dan Ilmu Kesehatan*, 8(1), 133–146.
<https://doi.org/10.24912/jmstkik.v8i1.24992>