

# FAKTOR-FAKTOR YANG MEMENGARUHI MASYARAKAT KOTA YOGYAKARTA UNTUK BERJALAN KAKI DI JALUR PEDESTRIAN PASCA PENATAAN ULANG (KASUS: JL. JENDERAL SUDIRMAN, KOTA YOGYAKARTA)

Naufal Ferdian Novianto<sup>1</sup>

Departemen Arsitektur dan Perencanaan,  
Universitas Gadjah Mada  
Jl. Grafika No.2, Sendowo, Sinduadi,  
Kec. Mlati, Kab. Sleman, DI Yogyakarta 55281

Isti Hidayati

Departemen Arsitektur dan Perencanaan,  
Universitas Gadjah Mada  
Jl. Grafika No.2, Sendowo, Sinduadi,  
Kec. Mlati, Kab. Sleman, DI Yogyakarta 55281

## Abstract

Yogyakarta has been focusing its development towards a walkable city through pedestrian improvement projects implemented on Jenderal Sudirman Street. However, the pedestrian improvement project cannot increase pedestrian activity three years after its completion. Therefore, this research aims to identify the factors that influence the willingness of Yogyakarta inhabitants to use the pedestrian paths on Jenderal Sudirman Street after the improvement project. The analysis used a deductive quantitative approach, i.e., binary logistic regression of 150 questionnaires collected through convenience sampling. The study shows that providing lighting, shade, parking lots, and pedestrian path continuity significantly affects walking activities after the improvement project. Moreover, gender "female", car ownership "1 unit", and walking purpose "2 destinations" are users' (internal) factors that influence people's willingness to walk after an improvement project.

**Keywords:** factor, improvement project, Jenderal Sudirman Street, pedestrian, walkability

## Abstrak

Kota Yogyakarta mulai mengarahkan pembangunannya menuju konsep *walkable city*. Hal ini diwujudkan dengan proyek penataan ulang jalur pedestrian, salah satunya di Jalan Jenderal Sudirman. Namun, tiga tahun pasca penataan ulang tersebut, jalur pedestrian di Jalan Jenderal Sudirman belum mampu meningkatkan intensitas pejalan kaki. Maka dari itu, penelitian ini bertujuan untuk mengidentifikasi faktor-faktor yang memengaruhi masyarakat Yogyakarta untuk berjalan kaki di jalur pedestrian Jalan Jenderal Sudirman pasca penataan. Analisis dilakukan dengan menggunakan metode deduktif kuantitatif, yaitu regresi logistik biner terhadap 150 kuesioner yang dikumpulkan melalui *convenience sampling*. Hasil analisis menunjukkan bahwa faktor ketersediaan penerangan, peneduh, tempat parkir, dan kemenerusan jalan merupakan faktor lingkungan terbangun yang berpengaruh signifikan terhadap aktivitas berjalan kaki. Jenis kelamin "perempuan", kepemilikan mobil "1 unit", dan tujuan berjalan kaki "2 tujuan" merupakan tiga faktor individu pejalan kaki yang memengaruhi aktivitas berjalan kaki masyarakat di jalur pedestrian pasca penataan ulang.

**Kata Kunci:** faktor, Jalan Jenderal Sudirman, pedestrian, penataan ulang, *walkability*

## LATAR BELAKANG

Penataan ulang ataupun perbaikan jalur pedestrian dapat dilihat sebagai bagian dari upaya perwujudan transportasi yang berkelanjutan pada kota-kota di Indonesia. Sayangnya, tidak semua kasus penataan ulang berdampak positif terhadap peningkatan kemauan masyarakat untuk berjalan kaki. Penataan ulang jalur pedestrian di Jalan Ir. H. Juanda, Kota Sukabumi hanya dapat menarik satu hingga tiga pejalan kaki per hari (Saputra & Ramadhan, 2022),

---

<sup>1</sup> Corresponding author: [naufalferdian@mail.ugm.ac.id](mailto:naufalferdian@mail.ugm.ac.id)

sementara perbaikan jalur pedestrian di Jalan Sudirman-Thamrin, Jakarta, mampu meningkatkan intensitas pejalan kaki hingga 38,98% dan pengguna transportasi publik hingga 15,41% (Mulyadi dkk., 2022). Kurniawati (2019) bahkan mengklaim bahwa perbaikan jalur pejalan kaki di Jakarta dapat meningkatkan penggunaan jalur pedestrian sebesar 50%.

Di Kota Yogyakarta, penataan jalur pedestrian diarahkan pada penguatan nilai budaya dan sejarah, di samping upaya untuk mengimplementasikan transportasi yang berkelanjutan. Proyek penataan ulang jalur pedestrian dilakukan pada jalan-jalan utama di Kota Yogyakarta, termasuk di koridor Jalan Jenderal Sudirman yang mulai ditata ulang sejak tahun 2019. Penataan ulang tersebut bertujuan untuk mengembalikan fungsi jalur pedestrian, memperbaiki visual kawasan, serta sebagai alternatif aktivitas yang selama ini hanya berpusat di Jalan Malioboro. Sayangnya, pasca penataan ulang hingga saat ini, jalur pedestrian di Jalan Sudirman belum mampu meningkatkan intensitas pejalan kaki ataupun aktivitas sosial-ekonomi. Padahal, jalur pedestrian di Jalan Sudirman pasca penataan ulang seharusnya mengalami peningkatan kenyamanan, keamanan, dan konektivitas berjalan kaki.



Sumber : suarajogja.id (2021); Dokumentasi Pribadi (2023)

Gambar 1. Kondisi jalur pedestrian sebelum (kiri) dan sesudah (kanan) penataan ulang

Berdasarkan latar belakang tersebut, penelitian ini bertujuan untuk mengidentifikasi faktor-faktor yang memengaruhi masyarakat untuk berjalan kaki di jalur pedestrian pasca penataan ulang dari sisi (1) lingkungan terbangun dan (2) pejalan kaki. Temuan penelitian ini dapat digunakan sebagai bahan pertimbangan dalam penataan jalur pedestrian yang dapat merepresentasikan hidupnya suatu kawasan melalui aktivitas dan interaksi penggunaannya. Penataan ulang ataupun perbaikan jalur pedestrian bukan hanya dirancang sebagai daya tarik visual, tetapi juga mampu mendorong aktivitas berjalan, berinteraksi, dan meningkatkan nilai *sense of place* kawasan (fungsional).

## TINJAUAN PUSTAKA

Area yang ramah pejalan kaki (memiliki potensi yang tinggi terhadap bangkitan jalan kaki atau *walkability*) tidak selalu memiliki korelasi positif dengan intensitas pejalan kaki (realisasi penggunaan jalur pedestrian atau *walking activities*) (Tifandira dan Safitri, 2018; Sofiassalam, 2020; Mungkasa, 2021; Shandy, 2021). Pada kota-kota di Indonesia, sering ditemui jalur pedestrian yang nyaman untuk berjalan kaki, tetapi terkesan sepi (Saputra dan Ramadan, 2022). Intensitas pejalan kaki dipengaruhi secara langsung oleh kemauan berjalan

kaki (*willingness to walk*) (Rahman et al., 2015; Kurniawati, 2019). Secara umum, terdapat dua faktor yang memengaruhi seseorang untuk berjalan kaki, yaitu faktor lingkungan terbangun dan faktor individu pejalan kaki (Tabel 1). Faktor lingkungan terbangun meliputi kelayakan, kenyamanan, keamanan, konektivitas, dan daya tarik lingkungan pejalan kaki (Southworth, 2005; Rahman dkk., 2015; Sofiassalam, 2020; Mulyadi dkk, 2022). Sementara itu, faktor pengguna atau pejalan kaki meliputi jenis kelamin, usia, penghasilan, kepemilikan kendaraan, tujuan perjalanan, adanya teman berjalan kaki, dan jarak tempuh berjalan kaki (Frank dan Pivo, 1994; Kurniawati, 2019; Sukor dan Fisal, 2020). Kementerian Pekerjaan Umum melalui Permen PUPR No. 3 Tahun 2014 juga menyebutkan bahwa kondisi permukaan jalan, keamanan, penerangan, kemenerusan jalan, ketersediaan fasilitas, ketersediaan peneduh, ketersediaan fasilitas khusus bagi difabel, dan adanya ruang beraktivitas menjadi syarat terbangunnya jalur pedestrian yang ideal.

Tabel 1. Faktor-faktor yang dapat memengaruhi keinginan berjalan kaki

Faktor	Variabel	Penjelasan	Sumber
Lingkungan terbangun	Kelayakan	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kemenerusan (<i>continuity</i>) jalur pedestrian (contoh: permukaan jalan datar, tidak licin, tidak terdapat benjolan, lubang, ataupun genangan air)</li> <li>• Lebar minimal 1,5 meter</li> <li>• Terdapat penerangan di tiap sisi jalur pedestrian</li> <li>• Terdapat fasilitas khusus untuk difabel (seperti <i>guiding blocks</i>, pegangan tangan, ataupun sinyal suara)</li> </ul>	Southworth (2005); Lampiran Permen PUPR No. 3 Tahun 2014
	Kenyamanan	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Terdapat peneduh (seperti pohon atau atap)</li> <li>• Tidak terdapat penghalang seperti tiang, pembatas jalan, lahan parkir ilegal, dan PKL</li> <li>• Bersih dan bebas polusi</li> <li>• Ketersediaan fasilitas pendukung (kursi, tempat sampah)</li> </ul>	Sofiassalam (2020); Mulyadi dkk, (2022); Lampiran Permen PUPR No. 3 Tahun 2014
	Keamanan	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Terdapat pembatas antara jalur pejalan kaki dengan jalur kendaraan bermotor</li> <li>• Tersedianya jalur penyeberangan</li> </ul>	Jackiewicz (2000); Sofiassalam (2020); Mulyadi dkk, (2022); Lampiran Permen PUPR No. 3 Tahun 2014
	Konektivitas	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Keterhubungan dengan transportasi publik</li> <li>• Tersedianya tempat parkir</li> </ul>	Lampiran Permen PUPR No. 3 Tahun 2014
	Daya tarik lingkungan pejalan kaki	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Keindahan visual</li> <li>• Keberadaan atraksi atau fasilitas yang memberikan pengalaman bagi pejalan kaki</li> <li>• Terdapat ruang untuk aktivitas sosial</li> <li>• Terdapat <i>spatial enclosure</i> yang memberikan rasa keakraban</li> <li>• Terdapat papan penunjuk jalan untuk mempermudah navigasi dan rekognisi spasial</li> </ul>	Southworth (2005); Rahman dkk, (2015)

Faktor	Variabel	Penjelasan	Sumber
Pengguna atau pejalan kaki	Jenis kelamin	<ul style="list-style-type: none"> <li>Perempuan memiliki kecenderungan untuk berjalan kaki lebih lama dan lebih jauh.</li> </ul>	Frank & Pivo.1994
	Usia	<ul style="list-style-type: none"> <li>Semakin tua, keinginan untuk berjalan kaki cenderung lebih rendah.</li> </ul>	Corpuz, Hay, & Merom. 2005, dalam Sukor dan Faisal. 2020
	Penghasilan	<ul style="list-style-type: none"> <li>Seseorang dengan penghasilan tinggi cenderung memiliki keinginan berjalan kaki yang rendah</li> </ul>	Corpuz, Hay, & Merom. 2005, dalam Sukor dan Faisal. 2020
	Kepemilikan kendaraan	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kepemilikan kendaraan bermotor umumnya berkorelasi negatif dengan keinginan untuk berjalan kaki</li> </ul>	Corpuz, Hay, & Merom. 2005, dalam Sukor dan Faisal, 2020
	Tujuan perjalanan	<ul style="list-style-type: none"> <li>Adanya tujuan yang jelas cenderung mendorong seseorang untuk berjalan kaki.</li> </ul>	Kurniawati, 2019
	Teman berjalan kaki	<ul style="list-style-type: none"> <li>Pejalan kaki yang "berkelompok" cenderung berjalan kaki lebih lama dibandingkan "individu"</li> </ul>	Kurniawati, 2019
	Jarak tempuh berjalan kaki	<ul style="list-style-type: none"> <li>Jarak dan waktu tempuh berjalan kaki berbanding lurus dengan keinginan untuk berjalan kaki.</li> </ul>	Kurniawati, 2019; Sukor dan Faisal, 2018

## DATA DAN METODE

Penelitian ini menggunakan data dari 150 kuesioner yang dikumpulkan secara *online* dengan teknik *convenience sampling* untuk mempermudah proses pengumpulan data. Kriteria responden adalah seluruh pengguna Jalan Jenderal Sudirman. Dari 150 kuesioner, 54% merupakan responden perempuan dan 46% adalah responden laki-laki dengan rentang usia dari 20 hingga 63 tahun. Sebagian besar (65%) merupakan responden dengan usia  $\leq 25$  tahun. Kondisi tersebut sesuai dengan hasil observasi awal (bulan April) yang menemukan bahwa mayoritas pejalan kaki di Jalan Sudirman berada pada rentang usia tersebut.

Pada kuesioner, responden diminta untuk melakukan penilaian terhadap faktor lingkungan terbangun pasca penataan ulang melalui skala Likert dan mengisi data terkait aspek pejalan kaki sesuai dengan hasil deduksi teori tentang faktor-faktor yang memengaruhi masyarakat untuk berjalan kaki (Tabel 1). Penggunaan skala Likert bertujuan untuk menilai kemauan berjalan kaki masyarakat pada kondisi sebelum dan sesudah penataan ulang (responden dapat melihat foto kondisi jalur pedestrian sebelum dan sesudah penataan ulang yang dilampirkan pada kuesioner). Sebagai contoh, pada variabel kemenerusan, responden diminta untuk menilai tingkat kemauan berjalan kaki (skala Likert 1 hingga 5; 1 menunjukkan sangat tidak mau dan 5 menunjukkan sangat mau berjalan kaki) dengan kondisi permukaan jalan yang sudah meningkat pasca penataan ulang. Pada tahap analisis, penilaian skala Likert tersebut disederhanakan menjadi dua kategori, yaitu mau (1) dan selain mau (0) berjalan kaki. Responden juga diminta untuk mengisi apakah mereka pernah (1) atau tidak pernah (0) berjalan kaki di jalur pedestrian pasca penataan ulang. Analisis data kuesioner dilakukan menggunakan metode regresi logistik biner dengan bantuan *software* SPSS pada tingkat kepercayaan 95%. Hasil regresi logistik biner tersebut diverifikasi dengan melakukan wawancara terhadap Sub Koordinator Kelompok Substansi Pemeliharaan Jalan

dan Jembatan, DPUPKP Kota Yogyakarta dan perencana jalur pedestrian sekaligus untuk memperdalam dan mengidentifikasi argumen di balik hasil regresi tersebut.

## HASIL DAN PEMBAHASAN

Berdasarkan hasil analisis regresi logistik biner, terdapat tujuh variabel (dari seluruh variabel di Tabel 1) yang berpengaruh signifikan ( $\alpha \leq 0.05$ ) terhadap aktivitas berjalan kaki, yaitu empat variabel lingkungan terbangun (meliputi ketersediaan penerangan, peneduh, tempat parkir, kemenerusan/*continuity*) dan tiga variabel pengguna jalur pedestrian (meliputi jenis kelamin “perempuan”, kepemilikan mobil, dan tujuan berjalan kaki). Terdapat empat variabel yang berpengaruh positif terhadap aktivitas berjalan kaki di Jalan Jenderal Sudirman, yaitu tersedianya penerangan, peneduh, tempat parkir, dan jenis kelamin “perempuan”. Sementara itu, variabel yang berpengaruh secara negatif adalah kemenerusan (*continuity*), kepemilikan mobil (1 unit), dan tujuan berjalan kaki (2 tujuan). Pengaruh positif dan negatif tersebut diperoleh berdasarkan nilai B pada uji parsial sebagai bagian dari analisis regresi logistik biner (Tabel 2). Variabel lain seperti keindahan visual, keamanan, konektivitas dengan transportasi publik, ataupun kelengkapan fasilitas untuk difabel tercatat tidak berpengaruh terhadap aktivitas berjalan kaki. Hal ini sesuai dengan hasil wawancara dengan perencana jalur pedestrian yang mengonfirmasi bahwa tujuan utama penataan ulang jalur pedestrian di Jalan Jendral Sudirman, Yogyakarta, adalah untuk beautifikasi, sehingga intensitas pejalan kaki pasca penataan ulang tidak banyak bertambah.

Tabel 2. Hasil analisis regresi logistik biner

		Uji Parsial					
		B	S.E.	Wald	df	Sig.	Exp(B)
Step 1 <sup>a</sup>	Penerangan	4,912	2,201	4,979	1	0,026	135,931
	Peneduh	4,415	1,849	5,703	1	0,017	82,668
	Kemenerusan	-2,597	1,243	4,366	1	0,037	0,074
	Tempat parkir	3,897	1,336	8,507	1	0,004	49,274
	Jenis kelamin (P)	1,003	0,482	4,336	1	0,037	2,727
	Mobil (1 Unit)	-3,633	1,367	7,065	1	0,008	0,026
	Tujuan (2 Tujuan)	-1,900	0,671	8,021	1	0,005	0,150
	<i>Constant</i>	4,226	1,826	5,353	1	0,021	68,428

Lebih lanjut, hasil analisis regresi logistik biner tersebut (Tabel 2) dapat disusun menjadi model persamaan faktor-faktor yang memengaruhi masyarakat Yogyakarta untuk berjalan kaki di jalur pedestrian Jalan Jenderal Sudirman pasca penataan ulang sebagai berikut:

$$\text{Berjalan kaki} = 4,226 + 4,912 \text{ Penerangan}_1 + 4,415 \text{ Peneduh}_1 - 2,597 \text{ Kemenerusan}_1 + 3,897 \text{ Tempat Parkir}_1 + 1,003 \text{ Jenis Kelamin}_1 - 3,633 \text{ Mobil}_1 - 1,9 \text{ Tujuan}_1 \quad (1)$$

Persamaan tersebut memiliki dua interpretasi yang menarik. Pertama, variabel kemenerusan (*continuity*) cenderung menurunkan aktivitas berjalan kaki masyarakat (berkorelasi negatif). Kondisi ini disebabkan karena hilangnya keberadaan PKL (sebagai embrio aktivitas) di Jalan Jendral Sudirman pasca penataan ulang. Kios PKL yang seharusnya mengganggu kemenerusan jalan ternyata justru meningkatkan aktivitas berjalan kaki di jalur pedestrian tersebut. Terlebih, Kota Yogyakarta identik dengan adanya PKL, seperti yang ada di Kawasan Malioboro. Adanya PKL ini menjadi pendorong aktivitas sosial dan ekonomi di

jalur pedestrian sehingga membuat jalur pedestrian menjadi hidup (Ardhyasa, 2023). Adanya lahan parkir liar juga tidak menurunkan aktivitas berjalan kaki masyarakat. Lahan parkir liar ini bahkan memfasilitasi masyarakat untuk berjalan kaki karena tidak tersedianya kantong parkir khusus bagi pejalan kaki di sepanjang Jalan Jenderal Sudirman. Sebagai catatan, berdasarkan hasil kuesioner, responden cenderung mau berjalan kaki di jalur pedestrian di Jalan Jenderal Sudirman karena secara kemenerusan sudah baik, namun tidak didukung dengan daya tarik (aktivitas).

Kedua, tujuan berjalan kaki dengan “2 tujuan” juga memiliki korelasi negatif terhadap aktivitas berjalan kaki. Hal ini disebabkan karena pilihan tujuan berjalan kaki pada kuesioner seperti olahraga, sekolah, belanja, dan bekerja dapat dilakukan di area Jalan Jenderal Sudirman namun tidak terfasilitasi dengan berjalan kaki. Hal ini juga terkait dengan terbatasnya fasilitas parkir di jalan tersebut sehingga memicu masyarakat untuk menggunakan kendaraan bermotor. Hasil observasi juga menemukan bahwa hampir seluruh pengguna jalan yang menuju area perkantoran, sekolah, rumah sakit, jasa, dan perdagangan menggunakan kendaraan bermotor. Hal ini juga disebabkan karena di setiap area tersebut menyediakan lahan parkir bagi kendaraan bermotor, sehingga pengunjung lebih memilih untuk menggunakan kendaraan bermotor yang lebih praktis. Adanya tujuan berjalan kaki ini justru menurunkan kegiatan berjalan kaki di jalur pedestrian karena sebagian besar areanya merupakan area ramah kendaraan bermotor dan aktivitas masyarakat mayoritas berada di dalam gedung.

## KESIMPULAN

Penelitian ini bertujuan untuk mengidentifikasi faktor-faktor yang memengaruhi masyarakat Yogyakarta untuk berjalan kaki di jalur pedestrian Jalan Jenderal Sudirman pasca penataan ulang. Hasil olah data dengan menggunakan metode regresi logistik biner menyimpulkan bahwa terdapat empat variabel lingkungan terbangun dan tiga variabel pengguna jalur pedestrian yang berpengaruh signifikan terhadap aktivitas berjalan kaki di jalur pedestrian Jalan Jenderal Sudirman pasca penataan ulang. Variabel lingkungan terbangun meliputi ketersediaan penerangan, ketersediaan peneduh, kemenerusan jalur pedestrian, dan ketersediaan tempat parkir. Sedangkan variabel dari faktor pengguna jalur pedestrian mencakup jenis kelamin “perempuan”, kepemilikan mobil “1 unit”, dan tujuan berjalan kaki “2 tujuan”. Ketujuh variabel tersebut berpengaruh signifikan dengan tingkat pengaruh yang berbeda-beda (positif atau negatif) mengacu pada nilai B pada uji parsial. Variabel tersedianya penerangan, peneduh, tempat parkir, dan jenis kelamin “perempuan” memiliki pengaruh positif, sedangkan variabel yang berpengaruh secara negatif adalah kemenerusan (*continuity*), kepemilikan mobil, dan tujuan berjalan kaki. Faktor-faktor tersebut secara langsung tidak berkaitan dengan hasil penataan ulang yang berfokus pada pelebaran jalan, perbaikan permukaan jalan, penambahan *signage* dan *storyline*, maupun fasilitas lain seperti kursi, wastafel, dan *charging station*.

Berdasarkan hasil temuan ini, dapat diberikan rekomendasi bahwa penataan ulang jalur pedestrian seharusnya fokus pada pemenuhan kebutuhan pejalan kaki, bukan hanya pada upaya beautifikasi ataupun keindahan visual. Pada kasus Jalan Jenderal Sudirman, perbaikan jalur pedestrian dapat berfokus pada: 1) penerangan, 2) peneduh, 3) tempat parkir, dan 4) fasilitas khusus bagi perempuan. Di sisi lain, penelitian ini memiliki keterbatasan pada aspek

pengumpulan data sehingga diharapkan penelitian selanjutnya dapat menggunakan metode wawancara secara luring dan menambah variasi variabel penelitian (penelitian ini baru menggunakan 48,4% variabel yang menyebabkan masyarakat berjalan kaki di jalur pedestrian).

## DAFTAR PUSTAKA

- Frank, L. D. dan Pivo, G. 1991. Impacts of Mixed Use and Density on Utilization of Three Modes of Travel: Single-Occupant Vehicle, Transit, and Walking. *Transportation Research Record Journal of the Transportation Research Board*, hal. 44-52. [https://www.researchgate.net/publication/235358160\\_Impacts\\_of\\_Mixed\\_Used\\_and\\_Density\\_on\\_Utilization\\_of\\_Three\\_Modes\\_of\\_Travel\\_Single\\_Occupant\\_Vehicle\\_Transit\\_Walking](https://www.researchgate.net/publication/235358160_Impacts_of_Mixed_Used_and_Density_on_Utilization_of_Three_Modes_of_Travel_Single_Occupant_Vehicle_Transit_Walking).
- Jaskiewicz, F. 2000. Pedestrian Level of Service Based on Trip Quality. *Transportation Research Circular: Urban Street Symposium*, hal. 1-14. [https://onlinepubs.trb.org/onlinepubs/circulars/ec019/Ec019\\_g1.pdf](https://onlinepubs.trb.org/onlinepubs/circulars/ec019/Ec019_g1.pdf).
- Kurniawati, W. 2019. Analisis Kelayakan Berjalan dan Faktor yang Memengaruhi Minat Berjalan Kaki di Jakarta. *Jurnal Kebijakan Ekonomi*, vol. 14(1), hal. 79-104. <https://scholarhub.ui.ac.id/jke/vol14/iss1/5>
- Mulyadi, A. M., Sihombing, A.V.R., Hendrawan, H., Vitriana, A., dan Nugroho, A. 2022. Walkability and Importance Assessment of Pedestrian Facilities on Central Business District in Capital City of Indonesia. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, vol. 16, hal. 1-13. <https://doi.org/10.1016/j.trip.2022.100695>.
- Mungkasa, O. 2021. Merengkuh Kota Ramah Pejalan Kaki dan Pesepeda: Pembelajaran Mancanegara dan Agenda Ke Depan. Diakses di [https://www.researchgate.net/publication/355444206\\_Merengkuh\\_Kota\\_Ramah\\_Pejalan\\_Kaki\\_dan\\_Pesepeda\\_Pembelajaran\\_Mancanegara\\_dan\\_Agenda\\_Ke\\_Depan](https://www.researchgate.net/publication/355444206_Merengkuh_Kota_Ramah_Pejalan_Kaki_dan_Pesepeda_Pembelajaran_Mancanegara_dan_Agenda_Ke_Depan) (Diakses: 13 Juli 2023).
- Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat. 2014. Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat No. 3 Tahun 2014 tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan, dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki Di Kawasan Perkotaan. Jakarta.
- Rahman, N. A., Shamsuddin, S., dan Ghani, I. 2015. What Makes People Use the Street?: Towards a Liveable Urban Environment in Kuala Lumpur City Centre. *Procedia-Social and Behavioral Sciences*, vol. 170, hal. 624–632. <https://doi.org/10.1016/j.sbspro.2015.01.064>
- Saputra, I. dan Ramadhan, I. K. 2022. Peningkatan Kualitas Fisik Jalur Pedestrian dan Pengaruhnya Terhadap Aktivitas Sosial Ekonomi Di Jl. Ir. H. Juanda Kota Sukabumi. FTSP series: Seminar Nasional dan Desemenasi Tugas Akhir, hal. 443–459. <https://eproceeding.itenas.ac.id/index.php/ftsp/article/view/835/706>
- Shandy, T. F. 2021. Dampak Revitalisasi Jalur Pedestrian Terhadap Aksesibilitas Dan Ruang Parkir Jalan Kemang Raya. Tangerang Selatan: Universitas Pembangunan Jaya, Fakultas Teknologi dan Desain. Diakses di <http://eprints.upj.ac.id/id/eprint/2041/> (Diakses: 12 Juli 2023).
- Sofiassalam, N. 2020. Evaluasi Kritis Jalur Pejalan Kaki Jalan Suroto Kotabaru Yogyakarta Pascarevitalisasi Berlandaskan Teori Walkability. Yogyakarta: Universitas Gadjah Mada, Fakultas Teknik.

- Southworth, M. 2005. Designing the Walkable City. *Journal of Urban Planning and Development*, hal. 246–257.  
[https://www.academia.edu/30207723/Designing\\_the\\_Walkable\\_City](https://www.academia.edu/30207723/Designing_the_Walkable_City)
- Sukor, N.S.A. dan Fisal, S.F.M. 2018. Factors Influencing the Willingness to Walk to The Bus Stop in Penang Island. *Journal of The Malaysian Institute of Planners*, vol. 16(1), hal. 193-204. <https://www.researchgate.net/publication/326630964>
- Tifandira, A.P. dan Safitri, R. 2018. Pengaruh Fasilitas dan Desain Jalur Pejalan Kaki Terhadap Minat Berjalan Kaki Masyarakat Pada Kawasan Central Bussiness District (CBD) Bintaro Jaya. *Seminar Nasional Teknologi*, hal. 340-345.  
<http://p2m.upj.ac.id/userfiles/files/59-116-1-SM.pdf>