

PENERAPAN KONSEP WALKABILITY JALUR PEJALAN KAKI DI AREA KAMPUS POLITEKNIK NEGERI LAMPUNG

Rahayu Putri Amalia, S.T., M.T.^{1*}, Fera Lestari, S.T., M.T.²

^{1,2}Teknologi Rekayasa Konstruksi Jalan dan Jembatan, Politeknik Negeri Lampung, Jl. Soekarno Hatta No.10, Rajabasa Raya, Kec. Rajabasa, Kota Bandar Lampung, Lampung

*Email: ayuputriamalia@polinela.ac.id

Abstrak

Peningkatan jumlah mahasiswa di Politeknik Negeri Lampung (Polinela) tidak diiringi dengan perbaikan kualitas jalur pejalan kaki di kampus. Observasi lapangan mencatat 237 pejalan kaki dan 690 kendaraan per jam pada jam sibuk, menunjukkan potensi konflik ruang. Dengan 3.115 mahasiswa baru pada tahun 2024 dan proyeksi pertumbuhan 30–35% dalam tiga tahun ke depan, diperlukan infrastruktur pedestrian yang lebih aman dan inklusif.

Penelitian ini bertujuan mengevaluasi tingkat walkability jalur pejalan kaki di Polinela. Metode yang digunakan adalah deskriptif kuantitatif melalui observasi kondisi fisik trotoar (lebar, permukaan, keterhubungan), pengukuran volume dan kecepatan berjalan, serta survei persepsi pengguna. Penilaian dilakukan menggunakan sembilan parameter walkability Asian Development Bank (ADB, 2011): konflik moda, ketersediaan jalur pejalan kaki, ketersediaan penyeberangan, keamanan penyeberangan, perilaku pengemudi, fasilitas pendukung, infrastruktur disabilitas, hambatan jalur, dan keamanan dari kejahatan.

Hasil analisis menunjukkan nilai Walkability Index sebesar 44,87, termasuk kategori “Not Walkable” (<50). Hal ini menunjukkan bahwa fasilitas pedestrian di kampus belum sesuai standar keselamatan dan kenyamanan (ADB, 2011; Permen PU No. 03/2014). Permasalahan utama mencakup lebar trotoar sempit dan terputus, ketiadaan ramp difabel dan guiding block, kurangnya pencahayaan, serta minimnya fasilitas penunjang.

Kata kunci walkability, jalur pejalan kaki, infrastruktur pedestrian,

Abstract

The increasing number of students at Politeknik Negeri Lampung (Polinela) has not been accompanied by improvements in pedestrian infrastructure within the campus. Field observations recorded 237 pedestrians and 690 vehicles per hour during peak hours, indicating potential space conflicts. With 3,115 new students in 2024 and a projected growth of 30–35% within the next three years, the demand for safer and more inclusive pedestrian facilities is becoming urgent.

This study aims to evaluate the walkability level of pedestrian paths in Polinela. A descriptive quantitative method was applied, including physical observation of sidewalks (width, surface, connectivity), measurement of pedestrian volume and walking speed, and user perception surveys. The assessment used nine walkability parameters developed by the Asian Development Bank (ADB, 2011): modal conflict, sidewalk availability, crossing availability, crossing safety, driver behavior, supporting facilities, disability infrastructure, obstacles along the path, and security from crime.

The analysis yielded a Walkability Index score of 44.87, which falls into the “Not Walkable” category (<50). This result indicates that the existing pedestrian facilities do not meet comfort and safety standards (ADB, 2011; Ministry of Public Works Regulation No. 03/2014). Key issues include narrow and discontinuous sidewalks, absence of ramps and tactile paving, lack of lighting, and limited supporting facilities.

Keywords: walkability, pedestrian path, pedestrian infrastructure.

1. PENDAHULUAN

Politeknik Negeri Lampung (Polinela) merupakan institusi pendidikan vokasi yang terus berkembang, baik dari segi jumlah mahasiswa maupun sarana prasarana kampus. Pada tahun ajaran

2024/2025 jumlah mahasiswa tercatat lebih dari 2.500 orang, dengan pertumbuhan rata-rata mahasiswa baru sekitar 3.000 orang setiap tahun. Pertumbuhan ini meningkatkan kebutuhan terhadap infrastruktur yang mendukung mobilitas pejalan kaki. Jalur pedestrian menjadi elemen penting, tidak hanya untuk mendukung keselamatan dan kenyamanan, tetapi juga sebagai bagian dari citra kampus modern, inklusif, dan berkelanjutan.

Namun, observasi awal menunjukkan bahwa jalur pejalan kaki di Polinela masih belum optimal. Banyak segmen jalur yang rusak, terputus, tidak terintegrasi, bahkan belum tersedia di zona vital kampus. Kondisi serupa juga ditemukan di berbagai kampus di Indonesia. Misalnya, penelitian Rahmatiani dkk. (2021) di kawasan pendidikan Jatinangor menunjukkan tingkat walkability rendah karena keterbatasan infrastruktur pendukung. Studi lain oleh Nugroho dkk. (2022) di Samarinda juga mengungkapkan rendahnya indeks walkability pada kawasan perdagangan. Hal ini menunjukkan bahwa isu keterbatasan fasilitas pedestrian masih menjadi masalah umum di Indonesia, khususnya di kawasan pendidikan tinggi.

Penelitian ini berbeda dengan studi sebelumnya karena fokus pada kawasan kampus vokasi dengan karakteristik pergerakan mahasiswa yang intensif. Selain itu, metode evaluasi yang digunakan mengadaptasi Global Walkability Index dari Asian Development Bank (ADB, 2011) dengan menambahkan survei persepsi pengguna, sehingga hasilnya dapat memberikan gambaran lebih komprehensif mengenai kondisi pedestrian.

Walkability sendiri merupakan indikator penting untuk menilai sejauh mana suatu lingkungan mendukung aktivitas berjalan kaki, mencakup aspek keamanan, kenyamanan, aksesibilitas, konektivitas, dan keberlanjutan (Krambeck, 2006; Leather et al., 2011). Oleh karena itu, penelitian ini bertujuan mengevaluasi tingkat walkability jalur pedestrian di kampus Polinela dan memberikan rekomendasi teknis untuk perencanaan pedestrian yang lebih aman, nyaman, dan inklusif.

2. METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan pendekatan deskriptif kuantitatif untuk menggambarkan kondisi eksisting jalur pejalan kaki di lingkungan kampus Politeknik Negeri Lampung. Analisis dilakukan berdasarkan sembilan parameter utama dari Global Walkability Index (ADB, 2011), yaitu konflik moda, ketersediaan jalur pejalan kaki, ketersediaan penyeberangan, keamanan penyeberangan, perilaku pengendara, fasilitas pendukung, infrastruktur disabilitas, hambatan jalur, serta keamanan dari kejahatan.

Penelitian dilaksanakan di area kampus Polinela yang terletak di Jalan Soekarno-Hatta, Rajabasa, Kota Bandar Lampung, dengan luas sekitar 35 hektar. Lokasi pengamatan difokuskan pada empat segmen jalur utama penghubung gedung-gedung vital kampus. Waktu pelaksanaan penelitian berlangsung selama tiga bulan, yaitu dari Oktober hingga Desember 2024.



Gambar 1. Lokasi Penelitian di Kampus Politeknik Negeri Lampung

Data yang dikumpulkan terdiri dari data primer dan sekunder. Data primer diperoleh melalui survei lapangan dengan bantuan alat seperti hand counter dan stopwatch, observasi terhadap kondisi fisik jalur pedestrian, wawancara singkat dengan pengguna jalur, dan dokumentasi visual. Sebanyak 150 responden diwawancarai dengan teknik purposive sampling, terdiri dari mahasiswa (60%), dosen (20%), staf teknis (10%), dan tenaga kependidikan (10%). Komposisi ini dipilih agar mewakili kelompok pengguna utama jalur pedestrian kampus secara proporsional. Sementara itu, data sekunder diperoleh dari dokumen rencana pengembangan kampus dan peta tata ruang lingkungan Polinela.

Instrumen penelitian meliputi formulir observasi jalur pedestrian, form survei responden, stopwatch untuk mengukur kecepatan berjalan kaki, hand counter untuk menghitung volume pejalan kaki, dan kamera digital untuk dokumentasi.

Berdasarkan riset yang telah dilakukan oleh Asian Development Bank (ADB) berkaitan dengan Walkability and Pedestrian Facilities in Asia Cities, parameter penelitian yang digunakan merupakan hasil modifikasi parameter dalam GWI. Rizky dan Athaya (2022) dalam penelitiannya yang mengukur index walkability di Kota Samarinda menggunakan parameter yang dikembangkan oleh ADB tersebut. Berikut parameternya (James Leather et al., 2011):

Tabel 1. Parameter Walkability oleh Asian Development Bank

No	Parameter	Ringkasan Deskripsi
1	Konflik Moda	Tingkat konflik pejalan kaki dengan moda lain (sepeda, motor, mobil).
2	Ketersediaan Jalur Pejalan Kaki	Ketersediaan dan kondisi jalur pejalan kaki.
3	Ketersediaan Penyeberangan	Ada/tidaknya fasilitas penyeberangan dan jaraknya.
4	Keamanan Penyeberangan	Waktu dan keamanan saat menyeberang di persimpangan atau jalan.
5	Perilaku Pengendara	Sikap pengendara bermotor terhadap pejalan kaki.
6	Fasilitas Pendukung	Ketersediaan kursi, lampu jalan, vegetasi, toilet umum, dll.
7	Infrastruktur Disabilitas	Ketersediaan ramp, guiding block, dan fasilitas untuk penyandang disabilitas.
8	Kendala atau Hambatan	Hambatan sementara/permanen yang mengurangi lebar dan kenyamanan jalur.
9	Keamanan dari Kejahatan	Rasa aman pejalan kaki dari potensi tindak kriminal di jalan.

Sumber: Leather et al, 2011

Dalam penelitian ini, peneliti merasakan langsung pengalaman berjalan kaki pada jalur pejalan kaki yang diukur nilai Index Walkability-nya dengan menggunakan kuesioner inventarisasi yang sudah disusun.

Tabel 2. Bobot Variabel Index Walkability

Nomor	Variabel	Bobot
1	Kendala atau hambatan dalam berjalan kaki	10
2	Keamanan penyeberangan	10
3	Permukaan jalur pejalan kaki	25
4	Fasilitas pendukung jalur pejalan kaki	10
5	Konflik di jalur pejalan kaki	15

6	Infrastruktur penunjang disabilitas	10
7	Kebersihan jalur pejalan kaki	10
8	Keamanan dari kejahatan	5
9	Perilaku pengendara kendaraan bermotor	5

Hasil penilaian dari masing-masing variabel kemudian dikalikan dengan bobot walkability yang bersumber dari Asian Development Bank (Leateher et al, 2011). Selanjutnya dilakukan perhitungan skor variabel dengan mengalikan skor penilaian variabel dengan bobotnya, kemudian dibagi jumlah segmen jalan yang diukur. Berikut rumusnya:

$$\text{Skor Variabel} = \frac{\sum(\text{Skor Penilaian Variabel}_n \times \text{Bobot Variabel}_x)}{\text{Jumlah Segmen}} \quad (1)$$

Lalu selanjutnya dilakukan perhitungan nilai index walkability-nya dengan menjumlahkan seluruh hasil skor variabel dibagi dengan jumlah bobot variabel. Rumusnya adalah sebagai berikut :

$$\text{Nilai Index Walkability} = \frac{\sum \text{Skor Variabel}}{\sum \text{Bobot Variabel}} \quad (2)$$

Semakin tinggi nilai index walkability maka semakin menggambarkan kemudahan aktivitas berjalan kaki pada jalur pejalan kaki tersebut. Skor tersebut dapat dikategorikan dalam 3 kategori sebagai berikut:

Tabel 3. Kategori Nilai Index Walkability

Skor	Keterangan	Rating
>70	Dalam melakukan kegiatan harian tidak membutuhkan kendaraan bermototr atau sebagian besar kegiatan dilakukan dengan berjalan kaki	<i>Highly Walkable</i>
50-70	Beberapa fasilitas dapat dijangkau dengan berjalan kaki	<i>Waiting to Walk</i>
<50	Sedikit fasilitas yang dapat dijangkau dengan berjalan kaki atau hampir seluruh	<i>Not Walkable</i>

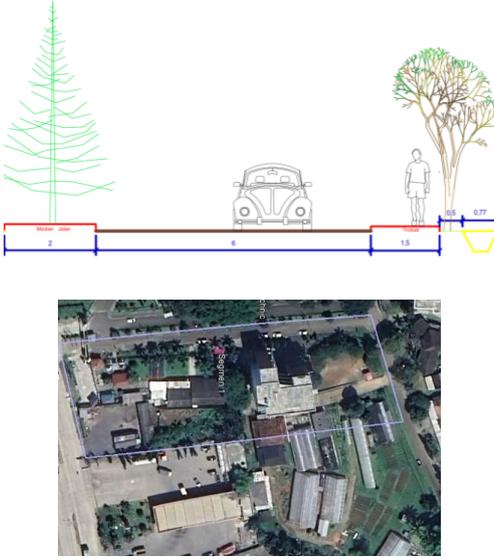
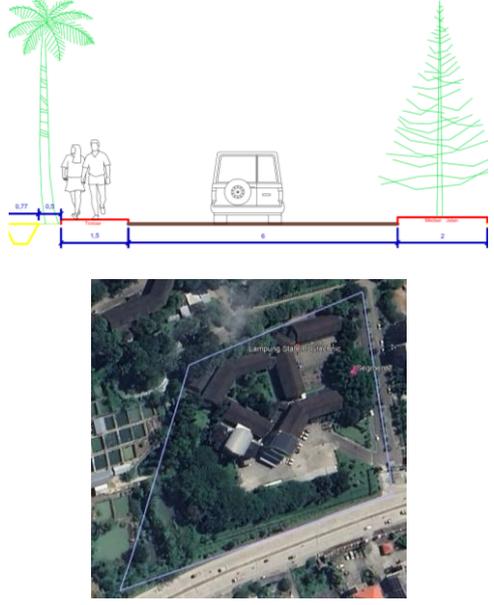
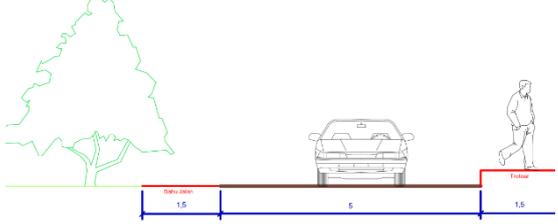
Sumber: Leather et al, 2011

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

3.1. Analisis Potensi dan Kendala

Penilaian kondisi eksisting jalur pejalan kaki di lingkungan kampus Politeknik Negeri Lampung dilakukan pada beberapa segmen jalur utama yang memiliki intensitas pergerakan tertinggi. Setiap segmen dianalisis berdasarkan potensi yang dapat mendukung kenyamanan dan keselamatan pejalan kaki, serta kendala atau hambatan yang ditemukan di lapangan. Analisis ini mencakup aspek fisik jalur seperti kelengkapan infrastruktur, konektivitas antarjalur, ketersediaan fasilitas penunjang, serta kondisi interaksi antara pejalan kaki dan kendaraan bermotor. Untuk memperjelas kondisi masing-masing segmen, berikut disajikan tabel deskriptif yang menggambarkan potensi dan kendala dari masing-masing lokasi pengamatan beserta dokumentasi visual dan ilustrasi penampang jalur:

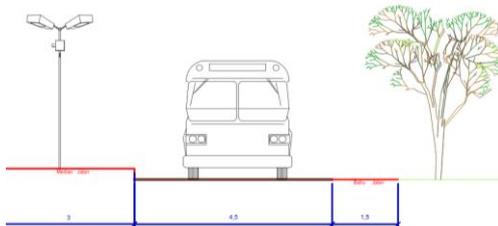
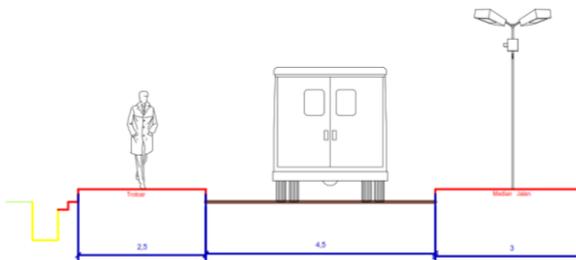
Tabel 3. Potensi dan Kendala di Setiap Segmen

Segmen	Potensi dan Kendala
	<p>Potensi:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Terdapat jalur khusus pejalan kaki dari luar area kampus ke gerbang utama - Terletak di pinggir jalan bypass - Tersedia ATM dan Kantin - Jalur pejalan kaki memiliki fasilitas kursi dan tempat sampah terbagi 3. <p>Kendala:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Terdapat beberapa kerusakan di jalur pejalan kaki - Tidak tersedia zebracross - Jalur pejalan kaki terputus - Penataan tempat sampah di beberapa titik menghalangi jalan. - Terdapat kemungkinan konflik antara kendaraan dan pejalan kaki.
	<p>Potensi :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Terdapat jalur khusus pejalan kaki dari luar area kampus ke gerbang utama. - Terdapat koridor ke arah gedung pembelajaran - Terdapat pelindung antar gedung - Terletak di pinggir jalan bypass - Penghijauan tertata rapi - Jalur pejalan kaki memiliki fasilitas kursi dan tempat sampah terbagi 3. <p>Kendala:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Terdapat beberapa kerusakan di jalur pejalan kaki - Tidak tersedia zebracross - Jalur pejalan kaki terputus - Terdapat kemungkinan konflik antara kendaraan dan pejalan kaki.
	<p>Potensi:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Banyak area pemberhentian seperti kantin, masjid, wifi corner, lapangan dan area berkumpul mahasiswa - Merupakan jalan yang banyak dilalui oleh mahasiswa dan dosen. - Terdapat gedung serbaguna - Terletak di area pembelajaran - Banyak penghijauan



Kendala:

- Mayoritas belum memiliki jalur khusus pejalan kaki
- Terdapat kemungkinan terjadinya konflik antara pengendara dan pejalan kaki
- Tidak ramah akses untuk pejalan kaki
- Terdapat beberapa kerusakan pada jalan aspal yang menyebabkan pengendara khususnya motor mengambil arah bahu jalan.



Potensi :

- Jalur pejalan kaki yang relatif mulus dan lebar.
- Banyak penghijauan
- Memiliki pemandangan perkebunan

Kendala:

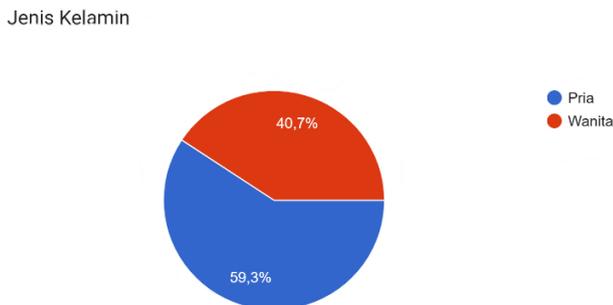
- Jalur pejalan kaki terputus pada akses-akses ke gedung seperti seed farm dan gedung perkuliahan bersama
- Tidak ada pelindung sinar matahari
- Tidak tersedia zebra cross
- Belum ada penerangan pada malam hari

3.2. Analisis Walkability

3.2.1. Karakteristik Pejalan Kaki

A. Berdasarkan Jenis Kelamin

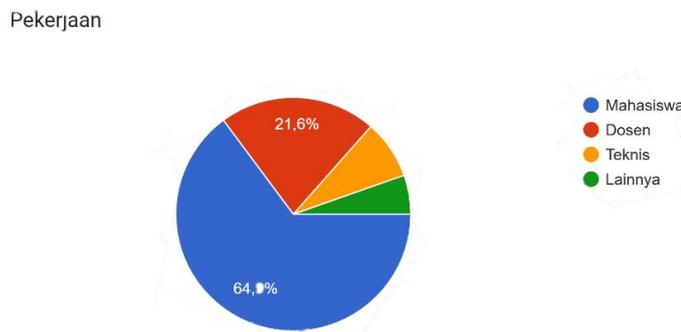
Dari data yang ditampilkan, 59,3% pejalan kaki di Polinela adalah pria, sedangkan 40,7% adalah wanita. Persentase ini menunjukkan bahwa jumlah pria yang beraktivitas dan berjalan kaki di kampus lebih tinggi dibandingkan wanita.



Gambar 2. Lokasi Penelitian di Kampus Politeknik Negeri Lampung

B. Berdasarkan Pekerjaan

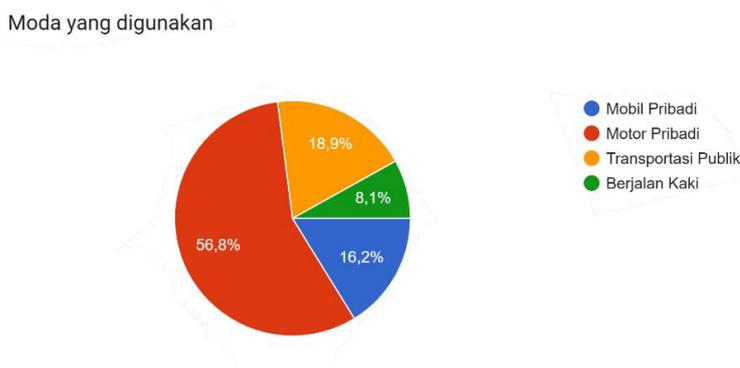
Diagram kedua menunjukkan bahwa mayoritas pejalan kaki adalah mahasiswa (64,9%), diikuti oleh dosen (21,6%), staf teknis (8,1%), dan pejalan kaki dari kelompok lainnya (5,4%). Data ini menggambarkan bahwa aktivitas berjalan kaki di kampus didominasi oleh mahasiswa, sementara dosen dan staf teknis memiliki peran yang lebih kecil.



Gambar 3. Diagram Karakteristik Perjalan Kaki Berdasarkan Pekerjaan

C. Berdasarkan Moda yang digunakan

Dari diagram ketiga, sebagian besar pejalan kaki menggunakan sepeda motor (56,8%) untuk datang ke kampus, diikuti oleh pengguna mobil pribadi (18,9%) dan transportasi publik (16,2%). Sementara itu, hanya 8,1% pejalan kaki yang berjalan kaki sepenuhnya tanpa menggunakan moda transportasi lain.



Gambar 4. Diagram Karakteristik Perjalan Kaki Berdasarkan Moda yang digunakan

3.2.2. Karakteristik Jalur Pejalan Kaki

Jalur pedestrian yang ada memiliki lebar 1,5–2,5 meter dengan panjang total sekitar 954 meter. Material yang digunakan adalah *cornblock*, namun sebagian jalur mengalami kerusakan dan tidak dilengkapi fasilitas penunjang, seperti ramp difabel, guiding block, dan peneduh. Kondisi jalur yang tidak kontinu menjadi salah satu faktor penghambat kenyamanan pengguna.

Tabel 4. Karakteristik Jalur Pejalan Kaki

Kondisi Jalur Pejalan Kaki	Segmen 1	Segmen 2	Segmen 3	Segmen 4
Lebar (meter)	1,5	1,5	-	2,5
Panjang (meter)	150	150	403	251
Tinggi (meter)	0,25	0,25	-	30
Jenis Material	<i>cornblock</i>	<i>cornblock</i>	-	<i>cornblock</i>
Hambatan Samping	Pot bunga	Pot bunga	PKL	-
Keberadaan lampu penerangan	ada	ada	-	-
Keberadaan tempat sampah	ada	ada	-	ada
Keberadaan tempat duduk	ada	ada	-	tidak ada
Keberadaan telepon umum	tidak ada	tidak ada	-	tidak ada
Keberadaan rambu	tidak ada	ada	-	tidak ada
Keberadaan pagar pengaman	tidak ada	tidak ada	-	tidak ada
Jalur Hijau	ada	ada	-	ada
Penyeberangan	tidak ada	tidak ada	-	tidak ada
Keberadaan ramp	tidak ada	tidak ada	-	tidak ada
Keberadaan jalur difabel	tidak ada	tidak ada	-	tidak ada
Keberadaan peneduh	tidak ada	tidak ada	-	tidak ada

3.2.3. Penilaian Index Walkability di Politeknik Negeri Lampung

Pada ruas jalan di Politeknik Negeri Lampung dibagi menjadi 4 segmen. Pembagian segmen ini dilakukan karena terdapat perbedaan karakteristik antar segmen jalur pejalan kaki. Berdasarkan hasil perhitungan yang telah dilakukan, dapat diketahui bahwa nilai index walkability pada ruas jalan di Politeknik Negeri Lampung adalah 44,87. Dimana nilai tersebut masukke dalam kategori skor <50 yang artinya Not Walkable atau tidak ramah bagi pejalan kaki.

Diambil contoh variabel Permukaan Jalur Pejalan Kaki (bobot = 25). Nilai rata-rata skor segmen = $(4 + 4 + 1 + 5) / 4 = 3,5$ dengan jumlah segmen 1. Sebagai ilustrasi, pada

variabel *Permukaan Jalur Pejalan Kaki* dengan bobot 25, skor rata-rata dari empat segmen adalah 3,5. Setelah dikalikan bobot, nilai variabel menjadi 87,5.

$$\text{Skor Variabel} = \frac{\sum(\text{Skor Penilaian Variabel}_n \times \text{Bobot Variabel}_x)}{\text{Jumlah Segmen}} = 3,5 \times 25 = 87,5$$

Langkah serupa dilakukan pada variabel lain (misalnya hambatan, keamanan penyeberangan, perilaku pengendara, dll.). Hasil semua variabel dijumlahkan, yaitu **4.487,5**. Kemudian dibagi dengan total bobot (100), sehingga diperoleh:

$$\text{Nilai Index Walkability} = \frac{\sum \text{Skor Variabel}}{\sum \text{Bobot Variabel}} = \frac{4487,5}{100} = 44,875$$

Tabel 5. Penilaian Index Walkability di Politeknik Negeri Lampung

No	Variabel	Bobot	Segmen				Nilai Variabel
			1	2	3	4	
1	Kendala atau hambatan dalam berjalan kaki	10	4	4	1	5	35
2	Keamanan penyeberangan	10	2,667	2,667	2,33	2,33	25
3	Permukaan jalur pejalan kaki	25	4	4	1	5	87,5
4	Fasilitas pendukung jalur pejalan kaki	10	2	2	1	1	15
5	Konflik di jalur pejalan kaki	15	5	5	1	5	60
6	Infrastruktur penunjang disabilitas	10	1	1	1	1	10
7	Kebersihan jalur pejalan kaki	10	4	4	4	5	42,5
8	Keamanan dari kejahatan	5	3	3	1	1	10
9	Perilaku pengendara kendaraan bermotor	5	3	3	3	3	15
Nilai Index Walkability							44,875

Proses serupa dilakukan pada delapan variabel lain sehingga total skor seluruh variabel mencapai 4.487,5. Setelah dibagi dengan total bobot (100), diperoleh indeks keseluruhan sebesar 44,875. Berdasarkan hasil perhitungan, nilai Index Walkability jalur pejalan kaki di Politeknik Negeri Lampung adalah 44,875. Nilai ini masuk dalam kategori “Not Walkable” (<50) menurut klasifikasi ADB (2011).

Jika dibandingkan dengan penelitian sejenis, nilai ini lebih rendah dibandingkan indeks walkability di kawasan pendidikan Jatinangor (Rahmatiani dkk., 2021) dengan skor rata-rata 53, atau di Kota Malang (Agustin dkk., 2017) dengan skor 56. Bahkan, indeks Polinela jauh tertinggal dibanding benchmark internasional, misalnya kampus di Singapura yang memiliki skor rata-rata >70 (ADB, 2011). Hal ini menegaskan bahwa jalur pedestrian di Polinela memerlukan peningkatan signifikan agar lebih ramah pejalan kaki.

KESIMPULAN

Hasil penelitian menunjukkan bahwa jalur pejalan kaki di Politeknik Negeri Lampung memiliki nilai Indeks Walkability sebesar 44,875, yang termasuk kategori “Not Walkable”. Hal ini menandakan bahwa infrastruktur pedestrian kampus masih jauh dari

standar keselamatan dan kenyamanan, terutama dalam aspek fasilitas penyeberangan, aksesibilitas disabilitas, dan kelengkapan fasilitas pendukung.

Temuan ini memberikan gambaran bahwa pertumbuhan jumlah mahasiswa tidak seimbang dengan kualitas fasilitas pedestrian yang tersedia. Kondisi tersebut berimplikasi pada tingginya potensi konflik ruang antara pejalan kaki dan kendaraan bermotor, serta rendahnya tingkat kenyamanan berjalan kaki di lingkungan kampus.

Untuk meningkatkan kualitas jalur pedestrian, diperlukan langkah perbaikan teknis, antara lain:

1. Menyediakan trotoar dengan lebar minimum 2,5 meter yang kontinu di seluruh segmen utama.
2. Menambahkan zebra cross, guiding block, dan ramp difabel pada titik-titik strategis.
3. Meningkatkan pencahayaan jalan dan rambu keselamatan untuk keamanan pada malam hari.
4. Menyediakan fasilitas pendukung seperti bangku, peneduh, dan tempat sampah di jalur yang ramai.

Penelitian ini memiliki keterbatasan pada cakupan lokasi (hanya empat segmen utama) dan waktu pengamatan yang terbatas pada tiga bulan. Oleh karena itu, penelitian lanjutan disarankan untuk mencakup lebih banyak segmen, melibatkan survei persepsi dalam skala lebih luas, serta melakukan perbandingan langsung dengan kampus lain di Indonesia sebagai benchmark.

DAFTAR PUSTAKA

- Safierra, S.S dkk. (2021). Penerapan Konsep Walkability Jalur Pejalan Kaki di Area Kampus Institut Sains dan Teknologi Nasional, Jl. Moh Kahfi, Jagakarsa. Institut Sains dan Teknologi Nasional.
- James Leather, dkk. (2011) Walkability and Pedestrian Facilities in Asian Cities State and Issues. Asian Development Bank.
- Holly Krambeck, dkk. (2006). The Global Walkability Index: Talk The Walk and Walk The Talk. United States of America.
- Chaerul Muchtar. (2010). Identifikasi Tingkat Kenyamanan Pejalan Kaki Studi Kasus Jalan Kedoya Raya, Arjuna Selatan. Jurnal PLANESA Vol 01.
- Vitalani Rahmatiani, dkk. (2021). Tingkat Walkability dan Kepuasan Pejalan Kaki di Kawasan Pendidikan Jatinagor dan Kawasan Perdagangan Sudirman. TATALOKA Vol 23 Nomor 3.
- Yenni Hafnizar, dkk. (2017). Pengaruh Kenyamanan Terhadap Penerapan Konsep Walkable di Kawasan Pusat Kota Lama. Jurnal Teknik Sipil. Universitas Syiah Kuala.
- Rizky Arif Nugroho, dkk. (2022). Nilai Index Walkability Jalur Pejalan Kaki di Kawasan Perdagangan dan Jasa Kota Samarinda. Jurnal Reksabumi.
- Imma Widyawati Agustin, dkk. (2017). Penerapan Konsep Walkability di Kawasan Alun-Alun Kota Malang. Jurnal Pengembangan Kota.
- Ferry Rusgiyanto, dkk. (2023). Analisis Walkability Fasilitas Pejalan Kaki Pada Kawasan Pusat Perbelanjaan dan Alun-Alun Kota Cimahi. Berkala FSTPT.