
EKSPLORASI PENGALAMAN AFEKTIF PEJALAN KAKI TERHADAP ASPEK LINGKUNGAN BINAAN MELALUI METODE PHOTO-ELICITATION

¹Auliya Maula Alqadrie, ²Nurul Qalbi Kurniashally, ³Diah Astiningsih
^{1,2,3}Politeknik Negeri Pontianak, Pontianak
Email: aulyaalqadrie@polnep.ac.id

Informasi Naskah

Diterima: 8/6/2026; Disetujui terbit: 18/6/2026; Diterbitkan: 28/6/2026;
<http://journal.uib.ac.id/index.php/jad>

ABSTRAK

Aktivitas berjalan kaki di Indonesia masih tergolong rendah secara global meskipun aktivitas ini memiliki banyak manfaat untuk meningkatkan kualitas kehidupan perkotaan. Area pedestrian yang mewakili konteks lokal dan aspek psikologi pengguna penting untuk diperhatikan guna meningkatkan minat untuk berjalan kaki. Penelitian ini mengidentifikasi integrasi antara elemen fisik lingkungan binaan dan pengalaman afektif pejalan kaki melalui penilaian *walkability* secara objektif-subjektif. Menggunakan metode kualitatif eksploratif dengan metode *photo-elicitation*, responden dipilih secara *purposive sampling* untuk melakukan simulasi berjalan di koridor pedestrian Kota Bandung (Jalan Ganesha–Jalan Ir. H. Juanda). Hasil riset menyimpulkan lima aspek utama lingkungan binaan yang mengendalikan emosi pejalan kaki: 'daya tarik', 'keselamatan', 'fasilitas', 'kenyamanan', dan 'ruang'. Aspek 'daya tarik' menjadi faktor paling dominan yang memicu emosi positif melalui stimulasi multisensori (vegetasi hijau, fasad arsitektur, area komersial, dan lanskap penciuman kontras antara wangi bunga alami dan bau sampah). Sebaliknya, emosi negatif didominasi kerentanan aspek 'keselamatan' akibat gangguan kendaraan bermotor dan kurangnya pemeliharaan fasilitas. Temuan ini memperluas konsep desain *walkable environment* yang dapat digunakan sebagai acuan perencanaan pembangunan berorientasi pejalan kaki di kawasan urban tropis berkembang.

Kata kunci: lanskap penciuman, metode *photo-elicitation*, pejalan kaki, pengalaman afektif, *walkability*

ABSTRACT

Pedestrian activity in Indonesia remains low globally, although walking offers numerous benefits for enhancing the quality of urban life. Developing pedestrian areas that represent local contexts and user psychology is crucial for increasing the inclination to walk. This study identifies the integration of built environment physical elements and pedestrian affective experiences through an objective-subjective walkability assessment. Utilizing a qualitative exploratory approach with the photo-elicitation method, participants were selected via purposive sampling to conduct walking simulations along the pedestrian corridors of Bandung City (Ganesha Street–Ir. H. Juanda Street). The results conclude that five main built environment dimensions govern pedestrian emotions: 'attractiveness', 'safety', 'facilities', 'comfort', and 'space'. As the most dominant aspect, 'attractiveness' triggers positive emotions through multisensory stimulations (vegetation greening, architectural facades, commercial vibrancy, and contrasting urban smellscape between natural floral scents and waste odors). Conversely, negative emotions are highly driven by vulnerabilities in 'safety' due to traffic conflicts and poor maintenance. These findings expand the concept of walkable environment design, serving as a planning reference for pedestrian-oriented development in developing tropical urban contexts.

Keyword: *affective experience, pedestrian, photo-elicitation method, smellscape, walkability*

1. Pendahuluan

Aktivitas berjalan kaki merupakan moda transportasi yang menawarkan berbagai manfaat kesehatan, mulai dari peningkatan kesejahteraan subjektif hingga penurunan risiko penyakit kronis seperti stroke, obesitas dan juga stress (Bornioli et al., 2018a; Calvert, 2015; Ewing et al., 2003; Pikora et al., 2003). Selain manfaat kesehatan, lingkungan ramah pejalan kaki juga dapat menguatkan keterikatan hubungan antara masyarakat dengan berbagai hal seperti psikologis, emosional, sosial, dan spiritual (Calvert, 2015; Jeong et al., 2018). Meskipun demikian, tingkat aktivitas berjalan kaki di Indonesia masih tergolong rendah secara global, berada di urutan ke-31 dari 46 negara dengan rata-rata hanya 3.513 langkah per hari (Althoff et al., 2017). Tantangan ini menuntut adanya strategi perencanaan kota yang lebih komprehensif untuk meningkatkan minat masyarakat dalam menggunakan ruang publik secara aktif.

Sejauh ini, studi mengenai *walkability* di negara maju telah berkembang pesat, namun perhatian terhadap konteks negara berkembang masih terbatas (Habibian & Hosseinzadeh, 2018). Di Indonesia, beberapa kajian terbaru mulai mengeksplorasi hubungan karakter fisik koridor terhadap dinamika aktivitas publik di kota yang sedang berkembang (Hutagalung et al., 2026) serta menganalisis integrasi konektivitas ruang dan waktu terhadap kualitas lingkungan pejalan kaki di kawasan pendidikan (Azhar et al., 2026). Sering kali juga penelitian topik ini mengacu pada sejauh mana suatu lingkungan benar-benar ramah terhadap pejalan kaki (Jeong et al., 2018; Kari, 2016; Reyer et al., 2014). Namun, evaluasi teknis semata sering kali gagal menangkap aspek psikologis pengguna. Peneliti desain perkotaan mulai menekankan pentingnya kualitas desain yang lebih holistik seperti skala manusia, kompleksitas visual, dan transparansi yang memengaruhi persepsi pengguna (Ewing et al., 2006). Diperlukan juga penilaian berdasarkan pengalaman jalan kaki melibatkan faktor pengguna, sistem, lingkungan dan interaksi (Makino, 2018).

Dalam studi yang membahas pengukuran subyektif terkait dengan bidang transportasi, ada banyak saran mengenai pengalaman saat bepergian yang bersifat afektif yang mempengaruhi perilaku dan niat kedepannya (De Vos et al., 2018, 2016; de Vos & Witlox, 2017; Paez & Whalen, 2010; Gatersleben & Uzzell, 2007 dalam Bornioli et al., 2019). Pengalaman afektif dari saat berjalan kaki menghasilkan pengaruh penting untuk promosi transportasi umum dan menjadi suatu alasan seseorang memilih mode perjalanan tertentu (Gatersleben & Uzzell, 2007). Seiring dengan banyaknya penelitian yang menekankan pentingnya penilaian afektif ini, akan tetapi masih sedikit perhatian terhadap penelitian terkait karakter fisik dari lingkungan yang mempengaruhi perilaku berjalan kaki (Bornioli et al., 2018a). Maka dari itu, penting untuk menyoroti integrasi karakter fisik-spasial lingkungan binaan dengan respons afektif dan sensorik pejalan kaki, khususnya dalam konteks lokal negara berkembang.

Mengingat emosi pejalan kaki bersifat transien dan sulit diungkapkan secara verbal, studi ini menerapkan metode *photo-elicitation*. Penggunaan foto untuk "memecah kerangka" pandangan rutin responden memungkinkan mereka mendekonstruksi asumsi fenomenologis terhadap ruang harian mereka secara lebih reflektif (Harper, 2002). Penelitian ini dilakukan untuk mengisi celah integrasi karakter objektif-subjektif area pejalan kaki menggunakan metode *photo-elicitation* guna melihat hubungan antara stimulus fisik koridor urban di Kota Bandung dari sudut pandang penggunanya. Studi ini bertujuan mengidentifikasi elemen fisik lingkungan binaan apa saja yang paling berpengaruh terhadap pengalaman afektif pengguna. Hasil penelitian diharapkan menjadi rujukan perencanaan pembangunan berorientasi pejalan kaki yang mengintegrasikan standar kenyamanan fisik dan kesehatan mental masyarakat.

2. Kajian Pustaka

Kajian *walkability* saat ini bergeser dari ukuran teknis infrastruktur ke arah

pengalaman afektif dan persepsi sensorik pejalan kaki (Bornioli et al., 2019; Habibian & Hosseinzadeh, 2018). Tinjauan pustaka ini disusun secara sistematis untuk membedah pengaruh elemen lingkungan binaan, mekanisme psikologi lingkungan, serta peran metode *photo-elicitation* dalam menggali narasi spasial tersebut.

Walkability dan Karakter Lingkungan Binaan

Konsep *walkability* secara luas didefinisikan sebagai ukuran sejauh mana suatu area ramah terhadap pejalan kaki (Habibian & Hosseinzadeh, 2018). Secara teknis, *walkability* berkaitan dengan desain jaringan transportasi, kepadatan penduduk, dan keragaman penggunaan lahan (Habibian & Hosseinzadeh, 2018). Namun, aspek psikologis juga sangat penting; lingkungan yang memiliki *walkability* tinggi adalah lingkungan yang mampu memberikan kenyamanan fisik sekaligus ketenangan mental bagi penggunanya.

Elemen Lingkungan Binaan juga menjadi parameter penting khususnya mengenai elemen fisik jalan. Elemen ini dapat dikelompokkan ke dalam empat fitur utama: fungsional (lebar trotoar, permukaan jalan, desain simpang), keamanan (pencahayaan, fasilitas penyeberangan, pengawasan pasif), estetika (vegetasi, arsitektur, kebersihan), dan tujuan (ketersediaan fasilitas lokal seperti toko atau taman) (Pikora et al., 2003). Kualitas desain perkotaan yang lebih halus seperti skala manusia, penutupan visual (*enclosure*), transparansi, dan kompleksitas visual bangunan sangat menentukan apakah seseorang merasa tertarik untuk berjalan di sebuah jalur pedestrian (Ewing et al., 2006; Harper, 2002).

Pengalaman Afektif dan Persepsi Pejalan Kaki

Persepsi pejalan kaki di jalur pedestrian merupakan proses kompleks yang menghubungkan fitur fisik lingkungan dengan respons afektif manusia melalui mekanisme psikologi lingkungan (Bornioli et al., 2019). Berdasarkan *Restorative Environments Theories*, lingkungan binaan dapat memicu pemulihan stres (*Stress Recovery Theory*) dan pemulihan kelelahan perhatian (*Attention Restoration Theory*) melalui interaksi individu dengan elemen ruang (Bornioli et al., 2018b, 2019). Pengalaman afektif ini dicirikan oleh dimensi valensi (tingkat kesenangan atau *hedonic tone*) dan *arousal* (tingkat intensitas), di mana perasaan positif seperti ketenangan atau kegembiraan akan mendorong niat untuk terus berjalan (*approach*), sementara perasaan negatif seperti kecemasan memicu penghindaran (*avoidance*) (Bornioli et al., 2018b, 2019). Pengalaman sensorik pejalan kaki mencakup seluruh rentang kapasitas indra, di mana visual bangunan bersejarah dan identitas tempat dapat membangkitkan rasa bangga serta keterikatan tempat, sementara faktor negatif seperti kebisingan lalu lintas, bau asap kendaraan (polusi udara), serta kepadatan kerumunan meningkatkan beban kognitif dan menyebabkan stres (Bornioli et al., 2018a, 2019).

Metode Photo-Elicited

Metode *photo-elicitation* merupakan teknik wawancara yang menyisipkan foto ke dalam proses penelitian untuk memicu respons persepsi yang lebih dalam dan valid (Harper, 2002). Secara biologis, bagian otak yang memproses informasi visual memiliki akar evolusi yang lebih tua daripada pusat pemrosesan verbal, sehingga gambar mampu menyentuh elemen kesadaran manusia yang lebih dalam dan memicu memori laten yang sering kali sulit diungkapkan melalui kata-kata saja (Harper, 2002). Penggunaan metode ini dalam penelitian kualitatif sangat efektif untuk menangkap narasi pengalaman ruang yang bersifat transien (Bornioli et al., 2018b).

Dalam studi arsitektur dan lingkungan, foto berfungsi untuk "memecah kerangka" (*breaking frames*) pandangan rutin responden, memaksa mereka melihat rutinitas harian di jalur pedestrian dari perspektif baru yang lebih reflektif untuk mendekonstruksi asumsi fenomenologis mereka terhadap ruang tersebut (Harper, 2002). Metode ini memungkinkan peneliti menangkap narasi yang lebih "tebal" mengenai bagaimana pejalan kaki mengidentifikasi objek afektif, memori personal, dan koneksi simbolis dengan identitas kota mereka, sekaligus membantu mengatasi kelelahan wawancara konvensional (Bornioli et al., 2018b, 2019; Harper, 2002).

Tinjauan literatur di atas menegaskan bahwa *walkability* bukan sekadar persoalan teknis infrastruktur, melainkan hasil interaksi kompleks antara fitur lingkungan binaan dengan pengalaman afektif pejalan kaki yang bersifat subjektif (Bornioli et al., 2019; Ewing et al., 2006). Mengingat emosi manusia saat berjalan sering kali bersifat transien dan berada pada tingkat kesadaran laten yang sulit diungkapkan melalui wawancara verbal konvensional (Bornioli et al., 2018b; Harper, 2002), maka diperlukan pendekatan metodologis yang mampu menggali dimensi pengalaman tersebut secara lebih mendalam. Berangkat dari kerangka berpikir yang menempatkan persepsi sensorik sebagai mediator antara stimulus lingkungan dan niat perilaku (*walking intentions*), bab selanjutnya akan memaparkan desain penelitian kualitatif yang menggunakan metode *photo-elicitation*.

3. Metode Penelitian

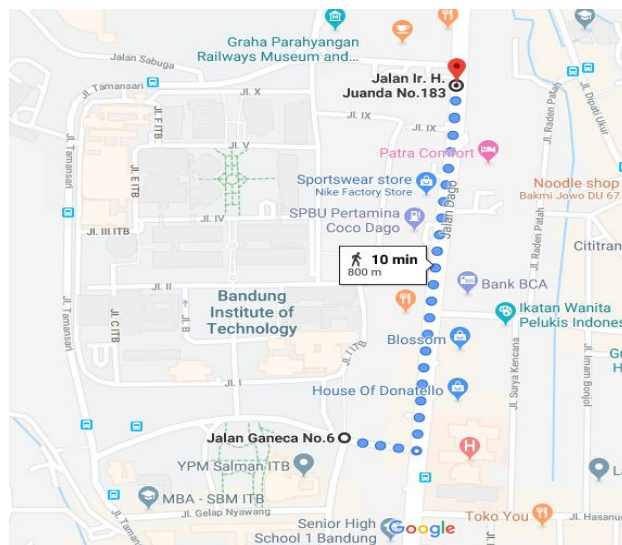
Penelitian ini dilakukan menggunakan pendekatan kualitatif eksploratif dengan menerapkan metode wawancara *photo-elicitation*. Untuk mengetahui pengalaman pedestrian terhadap kondisi fisik koridor, simulasi melibatkan 11 mahasiswa (4 laki-laki dan 7 perempuan) berusia 23 - 27 tahun. Strategi rekrutmen dilakukan menggunakan *purposive sampling* yang bertujuan untuk mengumpulkan keragaman pandangan dan pengalaman yang berkaitan dengan aktivitas berjalan kaki dan lingkungan pedestrian. Berdasarkan kriteria latar belakang geografis, responden mewakili asal domisili di dalam Pulau Jawa (Bekasi, Yogyakarta, Wonosobo, Malang, Bandung, Tangerang Selatan) serta luar Pulau Jawa (Medan dan Makassar). Kerangka *sampling* ini juga mencakup klasifikasi tingkat intensitas berjalan kaki (6 pejalan kaki rutin dan 5 pejalan kaki sedang, yang ditentukan berdasarkan frekuensi berjalan kurang atau lebih dari empat kali dalam seminggu dengan durasi 10–30 menit) guna memastikan seluruh spektrum perilaku dan persepsi sensorik pejalan kaki terwakili secara komprehensif.

Prosedur pengumpulan data primer dalam penelitian ini dirancang dengan mengintegrasikan karakteristik pengguna, data kuantitatif, dan kedalaman narasi kualitatif melalui dua tahapan pengambilan data sebagai bentuk interpretasi secara objektif-subjektif. Pada tahap awal, responden melakukan simulasi berjalan kaki secara mandiri menyusuri rute sepanjang Jalan Ganeca hingga Jalan Ir. H. Juanda, Kota Bandung dengan estimasi waktu tempuh ± 10 menit (Gambar 1). Sembari berjalan, responden menangkap elemen fisik koridor menggunakan kamera ponsel pribadi berdasarkan stimulus pertanyaan: "Hal-hal dari lingkungan yang menarik perhatian Anda selama berjalan dan membuat Anda merasa baik atau buruk selama berjalan".

Selain diminta untuk mengambil foto, responden juga mengisi instrumen kuesioner mandiri yang disusun sistematis ke dalam beberapa bagian. Bagian awal memetakan biodata demografi responden serta variabel perilaku sirkulasi pejalan kaki. Bagian pertama juga mencatat durasi sirkulasi serta menyediakan panduan stimulus *photo-elicitation* beserta peta rute perjalanan. Selanjutnya, bagian kedua mengkuantifikasi aspek afektif subjektif pejalan kaki melalui pengukuran skala emosi dasar (*hedonic tone*) dengan skala *likert* 5 tingkat, sekaligus menguji kualitas restoratif ruang berdasarkan komponen *Attention Restoration Theory* (ART) yang mencakup indikator *being away*, *scope*, *fascinating*, dan *compatibility*. Terakhir, bagian ketiga mengevaluasi kualitas perseptual pedestrian secara subjektif menggunakan teknik *semantic differential scale* (skor 1–5) untuk menilai aspek daya tarik serta kedalaman karakter koridor melalui aspek ketertarikan ruang.

Setelah proses simulasi dan pengisian lembar kuesioner selesai, prosedur selanjutnya adalah sesi wawancara dan pengumpulan data foto-foto digital yang telah diabadikan oleh responden di lapangan. Melalui metode ini, peneliti meminta responden menceritakan secara detail atmosfer ruang pada titik objek yang mereka potret, alasan emosional di balik pengambilan gambar, atau dekonstruksi persepsi sensorik spontan yang mereka rasakan di lapangan. Data teks jawaban kuesioner dan

dokumentasi foto kemudian dianalisis menggunakan metode analisis isi melalui *open coding* untuk mengategorikan data berdasarkan kata kunci yang berasal langsung dari jawaban responden.



Gambar 1. Jalur Simulasi Berjalan Kaki
Sumber: (Google Maps, 2019)

4. Hasil dan Pembahasan

Pada tahap pertama dalam analisis ini dilakukan *open coding* dari jawaban responden terkait pengalaman berjalan kaki. Di bawah ini contoh analisis jawaban responden no.1 dan 2.

Pengalaman Baik:

“Pedestriannya luas dan nyaman. Banyak pohon sehingga banyak teduhan-teduhan ketika jalan menyusuri pedestrian. Dan terdapat area istirahat berupa tempat duduk dengan jarak tertentu yang sangat membantu untuk duduk ketika lelah.” (Responden no. 1)

Pengalaman Buruk:

“Tidak suka karena street vendor mengambil hak pejalan kaki dengan mengambil sebagian bahu pedestrian path. Terkadang beberapa orang (gojek, pemuda-pemuda yang merokok) benar-benar mengambil semua jalur. Jadi pedestrian harus mengalah dengan jalan di jalan raya (menepi).” (Responden no. 2)

Berdasarkan kutipan komentar dari responden di atas menghasilkan beberapa aspek lingkungan binaan. Pada bagian pengalaman baik ditemukan kata kunci, “desain/ruang”, “kenyamanan”, dan “fasilitas”. Sedangkan aspek lingkungan binaan mengenai pengalaman buruk yang diidentifikasi dari kalimat di atas yaitu “ruang” dan “keselamatan”.

Berikut kompilasi data hasil analisis *open coding* terhadap hasil wawancara *photo-elicitation* yang disajikan pada Tabel 1 yang memperlihatkan adanya polarisasi yang jelas antara elemen fisik lingkungan binaan yang memicu pengalaman afektif positif (baik) dan negatif (buruk).

Table 1. Kategorisasi Aspek Lingkungan Binaan Hasil dari Pengalaman Afektif Berjalan Kaki

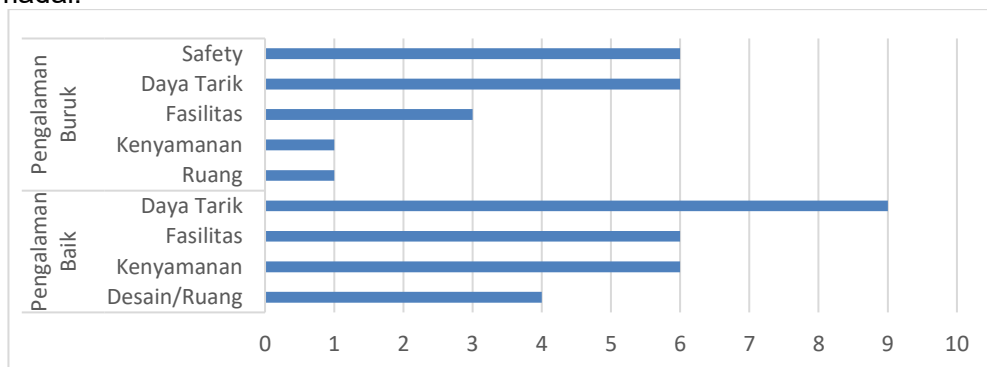
	%	Aspek Lingkungan	Total f	Total (Rutin)	Total (Jarang)
Pengalaman Baik		Desain/Ruang	4	1	3
		Kenyamanan	6	2	4
		Fasilitas	6	2	4
		Daya Tarik	9	4	5

Pengalaman Buruk	Ruang	1	0	1
	Kenyamanan	1	1	0
	Fasilitas	3	2	1
	Daya Tarik	6	2	4
	Keselamatan	6	3	3

Keterangan: *f* adalah frekuensi
 Sumber: (Data Penelitian, 2019)

Berdasarkan tabel di atas ditemukan perbedaan pola tendensi antara pengalaman afektif baik dan buruk pada pejalan kaki. Pada kategori pengalaman afektif baik, aspek daya tarik menjadi faktor yang paling dominan dirasakan oleh pejalan kaki dengan frekuensi pemunculan sebanyak 9 kali (36%). Hal ini mengindikasikan bahwa stimulus visual dan sensorik lingkungan, seperti kehadiran vegetasi yang rindang dan elemen estetika bangunan kuno di Kota Bandung, memiliki signifikansi tinggi dalam membangun emosi positif saat berjalan kaki. Menyusul di peringkat selanjutnya adalah aspek fasilitas dan kenyamanan yang masing-masing memiliki frekuensi 6 kali (24%). Ketersediaan ruang duduk (*street furniture*) dan kondisi peneduh alami terbukti berkontribusi langsung pada kenyamanan termal dan psikologis responden.

Sebaliknya, pada kategori pengalaman afektif buruk, keluhan pejalan kaki didominasi secara seimbang oleh aspek keselamatan dan penurunan daya tarik lingkungan dengan frekuensi masing-masing sebesar 6 kali (35,3%). Tingginya angka pada aspek keselamatan ini dipicu oleh konflik spasial antara pejalan kaki dan kendaraan bermotor, seperti hilangnya pembatas fisik (trotoar yang terputus) atau gangguan visual akibat parkir liar. Kurangnya rasa aman ini secara langsung mendegradasi minat berjalan kaki, meskipun jalur tersebut memiliki fasilitas fisik yang memadai.



Grafik 1. Perbandingan Pola Pertimbangan Berdasarkan Kategori
 Sumber: (Data Penelitian, 2019)

Visualisasi pada Grafik 1 mempertegas temuan bahwa aspek daya tarik memiliki dua sudut pandang penting dalam ruang publik. Di satu sisi, elemen daya tarik yang dikelola dengan baik (seperti koridor hijau) menjadi pemicu utama emosi positif terbesar bagi pejalan kaki. Namun di sisi lain, degradasi pada aspek yang sama (seperti tumpukan sampah atau visual kumuh) langsung menjadi pemicu pengalaman afektif buruk yang signifikan. Diagram tersebut juga memperlihatkan bahwa aspek keselamatan merupakan prasyarat mutlak; meskipun elemen fasilitas muncul dalam pengalaman baik, ketidakamanan fisik (aspek keselamatan pada pengalaman buruk) secara instan mampu membatalkan persepsi kenyamanan pejalan kaki secara keseluruhan.

Kuantifikasi frekuensi temuan pada matriks di atas memberikan gambaran umum mengenai kecenderungan preferensi afektif pejalan kaki. Namun, untuk memahami secara mendalam dinamika psikologis, atmosfer ruang, serta stimulus sensorik spesifik yang dirasakan di lapangan, diperlukan analisis kontekstual pada

setiap aspek lingkungan binaan. Melalui metode *photo-elicitation*, setiap visualisasi objek yang ditangkap oleh responden akan dibedah lebih lanjut berdasarkan lima kategori utama yang telah diidentifikasi, dimulai dari elemen yang paling dominan hingga elemen spasial pendukung.

Aspek Daya Tarik

Berdasarkan hasil analisis, aspek daya tarik (*attractiveness*) menjadi aspek lingkungan binaan yang memiliki frekuensi paling signifikan pada pengalaman baik dan buruk pedestrian. Temuan ini menegaskan bahwa jalur pedestrian tidak lagi sekedar dipandang sebagai infrastruktur sirkulasi linear yang kaku, melainkan sebuah ruang transisi yang dinamis di mana kualitas visual, estetika lingkungan, dan stimulasi sensorik non-visual mempengaruhi kondisi psikologis pengguna ruang. Kata atraktif menurut (KBBI, 2019) merupakan sesuatu yang mempunyai daya tarik; bersifat menyenangkan.

Hasil dari analisis data teks dan gambar pada kategori pengalaman baik, aspek atraktif digambarkan melalui beberapa kata kunci atau elemen lingkungan yang terdiri dari “taman hias”, “wangi”, “kedai kopi”, “cafe/tempat makan”, “penghijauan”, “fasad bangunan”, “toko swalayan”, “taman hotel”, “dekorasi kata-kata mutiara” dan “tugu”. Kemudian untuk kategori pengalaman tidak menyenangkan, aspek kurangnya daya tarik diwakilkan pada kata kunci “tempat sampah”, “gubuk”, “tiang kabel listrik”, “kursi meja kotor”, “*signage* tidak rapi”.

Dimensi afektif dari aspek daya tarik ini terkonfirmasi secara empiris melalui foto-foto yang didokumentasikan oleh responden melalui metode *photo-elicitation*. Sebagian besar responden mengaitkan emosi positif di atas dibuktikan dengan kehadiran vegetasi peneduh yang masif (Gambar 2) dan karakter fasad bangunan yang dinilai menarik dan berkarakter (Gambar 3).

Berikut ini contoh penjelasan pengalaman afektif menyenangkan yang dikaitkan dengan elemen penghijauan seperti banyaknya elemen vegetasi di sekitar jalur pedestrian:

“Hal yang paling menyenangkan ketika berjalan di sepanjang jalan dago adalah pohon-pohon yang berbaris dengan ukuran besar dan tinggi. Membuat pikiran relax dan menenangkan.” (Responden no. 7)

“Terdapat banyak pepohonan, sehingga terkesan asri, dan saya pribadi mau untuk berjalan lagi. Pikiran terasa fresh karena adanya rasa aman dan nyaman.” (Responden no. 11)



Gambar 2. Daya Tarik Penghijauan
Sumber: (Data Penelitian, 2019)

Beberapa responden juga berpendapat bahwa keberadaan bangunan seperti *Cafe*, fasad bangunan, rumah makan, toko swalayan, dan tugu menjadi tambahan ketertarikan untuk melalui jalan ini (Gambar 3).



Gambar 3. Daya Tarik Visual
Sumber: (Data Penelitian, 2019)

Hal menariknya yang ditemukan pada hasil analisis data adalah daya tarik ruang tidak hanya didominasi oleh indra penglihatan, melainkan juga indra penciuman (*smellscape*) (Gambar 4). Kualitas jenis bau ini memiliki perhatian tersendiri bagi responden baik dari nilai positif dan negatifnya. Hal ini terungkap dari penuturan partisipan yang mengabadikan area di sekitar vegetasi lokal:

“Suka karena setiap kali melewati jalan ini, wangi bunga kantil dari pohon besar tersebut.” (Responden no. 2)

“Kemudian, di jalur pedestrian tersebut juga terdapat polusi udara, berupa bau tak sedap dari kumpulan sampah yang tidak dikelola dengan baik.” (Responden no. 11)



Gambar 4. Daya Tarik Bau
Sumber: (Data Penelitian, 2019)

Kombinasi kebersihan lingkungan, penataan koridor yang rapi dan peletakan *street furniture* yang fungsional juga terbukti mempengaruhi kenyamanan dan daya tarik responden selama berjalan. Beberapa komentar refleksi dari pengalaman tersebut juga mempermasalahkan perawatan lingkungan di sekitar jalur pedestrian. Permasalahan ini terkait sampah tidak terurus ataupun fasilitas pedestrian yang tidak dirawat dengan bersih (Gambar 5).

“Tempat duduk yang tidak semua bisa digunakan karena ada yang kotor. Mungkin karena tidak semua pejalan kaki atau pengguna fasilitas umum ini memiliki rasa memiliki, jadi ada beberapa kursi dan meja kotor terkena bekas makanan atau minuman.” (Responden no. 7)

“Tiang kabel listrik yang membuat tidak nyaman dan mengganggu visual serta dapat membahayakan pejalan kaki.” (Responden no. 3)



Gambar 5. Daya Tarik Kebersihan
Sumber: (Data Penelitian, 2019)

Terdapat juga permasalahan terkait tata letak tiang listrik dan *signage* yang tidak rapi sehingga mengganggu pemandangan jalan. Akan tetapi, ada pula elemen letak dekorasi seperti kata-kata mutiara yang memiliki nilai daya tarik yang positif (Gambar 6). Kontras visual antara area koridor yang terpelihara dengan area yang terdegradasi ini menegaskan bahwa emosi pejalan kaki sangat sensitif terhadap konsistensi stimulus lingkungan yang mereka temui sepanjang jalur sirkulasi.



Gambar 6. Daya Tarik Tata Letak Fasilitas
Sumber: (Data Penelitian, 2019)

Secara teoretis, kemampuan koridor hijau dalam mereduksi kepenatan mental berkaitan erat dengan *Attention Restoration Theory* (ART) dan *Stress Recovery Theory* (SRT). Kehadiran pohon besar bertindak sebagai stimulator perhatian spontan yang mengistirahatkan kapasitas kognitif dari ketegangan kota, sehingga melahirkan perasaan rileks. Hal ini didukung oleh temuan (Bornioli et al., 2018a) yang menunjukkan bahwa berjalan di area dengan elemen alami memberikan manfaat afektif positif dan restorasi stres yang sebanding dengan taman kota.

Selain visual, evaluasi estetika juga melibatkan lanskap penciuman (*smellscape*), di mana aroma alami bunga dapat membangkitkan memori tempat (*place attachment*), sementara bau sampah bertindak sebagai *sensory stressor* instan. Hal ini selaras dengan kerangka estetika urban holistik (Makino, 2018), di mana kenyamanan psikologis tercipta melalui keterlibatan seluruh rentang kapasitas sensorik pejalan kaki, termasuk aroma dan suhu, serta diperkuat oleh teori *smellmarks* (Henshaw, 2013) mengenai aroma bunga kantil sebagai penanda lingkungan (*smellsmark*) yang menumbuhkan memori biografis dan rasa kedekatan emosional pengguna terhadap ruang publik tersebut.

Aspek Keselamatan

Aspek keselamatan (*safety*) mengonfirmasi dirinya sebagai prasyarat dasar dalam membentuk pengalaman afektif pejalan kaki. Berdasarkan hasil analisa, aspek ini menjadi pemicu emosi negatif (buruk) terbesar kedua dengan persentase mencapai 35,3%. Pada aspek ini terdapat beberapa kata kunci atau faktor lingkungan yang termasuk, yaitu “pengguna dengan kegiatan yang lain”, “kendaraan”, “tiang kabel listrik”, dan “pot di tengah jalan”. Temuan ini menunjukkan adanya korelasi linear negatif antara ancaman bahaya fisik eksternal dengan stabilitas emosional pejalan kaki.

Rasa tidak aman secara instan mendegradasi pengalaman berjalan menjadi sebuah aktivitas spasial yang merusak kenyamanan psikologis pejalan kaki secara keseluruhan. Melalui metode *photo-elicitation*, partisipan secara konsisten merekam titik-titik konflik ruang antara manusia dan kendaraan sebagai pemicu utama afeksi buruk. Responden mengungkapkan perasaan was-was, tegang, dan terintimidasi akibat tidak adanya pembatas fisik yang tegas antara jalur sirkulasi mereka dengan arus kendaraan bermotor yang pekat. Fenomena ini terekam jelas dari keluhan salah satu partisipan di lapangan (Gambar 7):

“Negatifnya karena jalur yang sangat luas, maka ada kegiatan pada pedestrian yang mengganggu, seperti bermain atau latihan skateboard di area pedestrian. Hal ini takut mencelakai orang yang berjalan.” (Responden no. 1)



Gambar 7. Pengguna Pedestrian untuk Kegiatan Skateboard
Sumber: (Data Penelitian, 2019)

Tata letak tiang listrik dan pot bunga di tengah jalur pedestrian dianggap mengganggu, sehingga membuat pengguna jalan merasa perlu lebih berhati-hati (Gambar 8).



Gambar 8. Tata Letak Tiang Listrik dan Pot Bunga yang Mengganggu
Sumber: (Data Penelitian, 2019)

Tingginya keluhan keselamatan ini memperkuat kerangka kerja (Pikora et al., 2003) yang menempatkan unsur keselamatan sebagai lapisan fondasi esensial paling bawah dalam hierarki kebutuhan pejalan kaki. Pejalan kaki membutuhkan "ruang defensif" berupa segregasi fisik yang jelas dari ancaman kendaraan. Ketika batas ini diinvasi, kapasitas mental terkuras untuk mempertahankan diri dari bahaya eksternal, sehingga mengeliminasi kemampuan untuk merasakan keindahan koridor.

Aspek Fasilitas

Pada aspek fasilitas yang didokumentasikan serta dikomentari hanya terdapat tiga elemen, yakni "meja kursi", "*guiding block*", dan "kondisi jalan" (Gambar 8). Pada

pengalaman baik sebagian besar menyatakan manfaat dari meja kursi yang ada sebagai tempat untuk beristirahat sejenak saat lelah berjalan kaki (Gambar 9). Terdapat juga komentar yang mengapresiasi keberadaan fasilitas *guiding block* pada jalur pedestrian (Gambar 9). Sedangkan pada pengalaman kurang menyenangkan, sebagian besar menyatakan keadaan fasilitas tiga elemen di atas yang tidak terawat dengan baik sehingga mengurangi kenyamanan berjalan kaki (Gambar 9).



Gambar 9. Kondisi Fasilitas di Jalur Pedestrian
Sumber: (Data Penelitian, 2019)

Pengalaman Baik:

"Jalannya nyaman soalnya fasilitas pedestriannya sudah lengkap, ada guiding block buat tunanetra, luas juga, jadi orang-orang tidak hanya berjalan kaki saja, tapi juga bisa pake skateboard, skuter, dan sebagainya." (Responden no. 9)

Pengalaman Buruk:

"Namun, juga terdapat bangku yang kurang layak seperti bolong dan terlihat sudah rapuh." (Responden no. 11)

Apresiasi responden terhadap kelengkapan fasilitas dan *guiding block* di lapangan mencerminkan komponen krusial pendorong minat dan fasilitas pedestrian secara teori bagi seluruh kelompok pengguna jalan (Ewing et al., 2006; Pikora et al., 2003). Kemudian, terkait temuan mengenai kerusakan bangku dan ketidakrapian elemen fisik trotoar juga mengonfirmasi bahwa penurunan kualitas objek fisik akibat kelalaian pemeliharaan terbukti bertindak sebagai faktor penghambat yang dapat meningkatkan beban kognitif serta mendegradasi pengalaman afektif pejalan kaki (Bornioli et al., 2019; Pikora et al., 2003).

Aspek Kenyamanan

Sebagian besar pengertian kenyamanan pada aspek ini lebih mengarah kepada kenyamanan termal yang diakibatkan oleh adanya banyak vegetasi sehingga suasana menjadi "teduh", "asri", dan "rindang" (Gambar 10). Kemudian untuk pengalaman kurang menyenangkan lebih ke arah kurangnya ketersediaan tempat teduh saat hujan.



Gambar 10. Aspek Kenyamanan yang diwakili oleh Pepohonan
Sumber: (Data Penelitian, 2019)

Penjelasan suasana teduh oleh responden adalah sebagai berikut:

"Saya merasa lebih baik karena ada vegetasi berupa pepohonan sehingga terasa lebih teduh." (Responden no. 9)

Konseptualisasi kenyamanan dalam studi ini sangat terkait dengan kenyamanan termal (*microclimate comfort*). Kanopi pohon besar bertindak sebagai perisai radiasi matahari dan menciptakan impresi suasana "asri". Sejalan dengan temuan (Koerniawan, 2017), keinginan seseorang untuk berjalan kaki memiliki ketergantungan linier terhadap stabilitas kenyamanan termal lingkungan tersebut. Keluhan muncul pada keterbatasan peneduh buatan (*arcade*) saat terjadi hujan ekstrem.

Aspek Ruang

Ruang yang dibahas pada aspek ini adalah dimensi yakni "lebar" jalur pedestrian (Gambar 11), kemudian alih fungsi ruang yang terjadi yang mengakibatkan berkurangnya jumlah ruang untuk berjalan kaki (Gambar 12). Pada bagian alih fungsi ruang terkait pada kata kunci sebagai berikut "PKL (Pedagang Kaki Lima)", "parkir motor", dan "tempat nongkrong merokok".

"Pedestriannya luas dan nyaman. Banyak pohon sehingga banyak teduhan-teduhan ketika jalan menyusuri pedestrian. Dan terdapat area istirahat berupa tempat duduk dengan jarak tertentu yang sangat membantu untuk duduk ketika lelah." (Responden no. 1)



Gambar 11. Keberadaan Jalur Pedestrian yang Lebar
Sumber: (Data Penelitian, 2019)

Berdasarkan pengalaman responden yang berjalan kaki di area ini juga merasakan mengecilnya ruang untuk berjalan dikarenakan berbagai faktor seperti "PKL", "parkir motor", dan "tempat nongkrong merokok" (Gambar 12). Okupasi ini memicu pengusuran hak ruang manusia, memosisikan pejalan kaki sebagai pihak yang "kalah secara spasial". Konflik ini mengonfirmasi teori (Kang, 2017) bahwa konsistensi penegakan fungsi ruang memegang kendali penuh dalam menentukan keputusan individu untuk berjalan kaki

"Tidak suka karena street vendor mengambil hak pejalan kaki dengan mengambil sebagian bahu pedestrian path. terkadang beberapa orang (gojek, pemuda2 yang merokok) benar2 mengambil semua jalur. Jadi pedestrian harus mengalah dengan jalan di jalan raya (menepi)." (Responden no. 2)



Gambar 12. Alih Fungsi Ruang Jalur Pedestrian
Sumber: (Data Penelitian, 2019)

Dari hasil analisis di atas, dapat disimpulkan bahwa terdapat lima aspek yang diperhatikan saat berjalan kaki yaitu aspek “keselamatan”, “daya tarik”, “fasilitas”, “kenyamanan”, dan “desain/ruang” yang ada di jalur pedestrian tersebut, berurutan sesuai tingkatan frekuensinya. Kemudian 12 elemen atau faktor lingkungan binaan yang mempengaruhi pengalaman terbagi menjadi “penghijauan”, “bau”, “bangunan” sekitar, “kebersihan”, “tata letak”, keberadaan “meja kursi”, “kondisi jalan”, “pengguna lain”, “kendaraan”, “keteduhan”, “dimensi” ruang, dan “fungsi” ruang.

Adapun aspek pertimbangan ini juga didukung oleh hasil penelitian lainnya. (Kang, 2017) mengemukakan bahwa desain jalan memiliki peran penting dalam menciptakan kota yang dapat menghasilkan peranan pada volume berjalan, pilihan berjalan dan berkelanjutan. Beberapa hasil penelitian juga menyatakan peranan desain memang menghasilkan peranan besar pada volume berjalan dan pilihan untuk berjalan. Kombinasi elemen ruang hijau dan pola akses jalan menjadi elemen penting yang menandakan pengalaman seseorang terhadap lingkungannya (Sarkar et al., 2015; Chiaradia, Hillier, Schwander, & Barnes, 2013; Cooper, Fone, & Chiaradia, 2014 dalam Kang, 2017). Dalam konteks termal, terdapat hubungan keinginan seseorang berada di ruang terbuka dengan kualitas kenyamanan termalnya (Koerniawan, 2017).

Hal yang menarik lainnya dari penelitian ini adalah penemuan aspek daya tarik yang memiliki peran paling signifikan dan melingkupi elemen yang menarik untuk dikaji lebih dalam. Adapun elemen yang termasuk dalam aspek daya tarik adalah penghijauan, bau, bangunan, kebersihan, dan tata letak furnitur jalan. Kelima faktor ini memiliki karakter yang pengalaman sensorial seperti rasa segar dari pepohonan, daya tarik desain bangunan yang dinikmati melalui indera visual. Kemudian, pengalaman indera penciuman dalam suasana berjalan kaki juga menarik dengan peristiwa lewatnya aroma harum bunga kantil. Ruang gerak pengguna jalan juga dirasakan penting dalam berjalan kaki.

5. Kesimpulan

Studi ini mengidentifikasi elemen fisik lingkungan binaan yang mempengaruhi pengalaman afektif pengguna melalui integrasi penilaian objektif dan subjektif. Melalui eksplorasi pada jalur pedestrian di Kota Bandung (Jalan Ganesha hingga Jalan Ir. H. Juanda), studi ini menyimpulkan bahwa keputusan individu untuk berjalan kaki tidak hanya dipengaruhi oleh infrastruktur teknis, tetapi secara mendalam dimediasi oleh stimulus emosional yang terbagi ke dalam lima aspek utama: keselamatan, daya tarik, fasilitas, kenyamanan, dan ruang. Selain itu, pengguna jalan juga lebih dominan mengekspresikan pengalaman afektif positifnya melalui aspek daya tarik koridor. Aspek tersebut salah satunya dikendalikan oleh keberadaan vegetasi penghijauan yang menumbuhkan rasa senang dan betah, elemen visual fasad bangunan, kehadiran area komersial (kafe dan *coffee shop*), hingga respons penciuman (*smellscape*) yang kontras antara stimulus positif wangi bunga kantil dan stimulus negatif bau sampah. Sebaliknya, untuk menjawab dimensi pengalaman afektif negatif,

responden secara signifikan lebih menekankan kerentanan aspek keselamatan akibat gangguan arus kendaraan bermotor, di samping penurunan kualitas fisik akibat masalah kebersihan dan ketidakrapian tata letak elemen jalan. Hasil penelitian ini secara praktis menggambarkan hubungan timbal balik antara elemen fisik lingkungan dan perspektif pengguna, sehingga dapat menjadi rujukan berharga untuk perencanaan *pedestrian-oriented development* ke depan.

Secara teoritis, penelitian ini memberikan kontribusi ilmiah penting terhadap pengembangan literatur *walkability* dan pengalaman afektif pejalan kaki, khususnya dalam konteks iklim tropis dan lanskap urban negara berkembang, Indonesia. Melalui pendekatan kualitatif-eksploratif, studi ini memperluas batasan kajian *walkability* konvensional yang selama ini didominasi oleh metrik fisik-spasial makro ke arah pemahaman mikro-fenomenologis yang membuktikan bahwa kualitas afektif berjalan kaki juga dikendalikan oleh stimulasi multisensori, termasuk aspek *smellscape*. Identifikasi komprehensif yang berhasil mengungkap lima aspek dan dua belas faktor lingkungan binaan ini menjadi model konseptual baru dalam memetakan interaksi resiprokal manusia-lingkungan. Kendati demikian, keterbatasan jumlah responden yang masih sedikit, serta proses eksplorasi pengalaman masih setahap dan cakupan ruang yang kecil menjadi batasan dalam studi ini. Untuk meningkatkan reliabilitas hasil penelitian, dibutuhkan penelitian serupa yang dapat mengklarifikasi hasil penelitian ini.

Daftar Pustaka

- Althoff, T., Sosič, R., Hicks, J. L., King, A. C., Delp, S. L., & Leskovec, J. (2017). Large-scale physical activity data reveal worldwide activity inequality. *Nature Publishing Group*. <https://doi.org/10.1038/nature23018>
- Bornioli, A., Parkhurst, G., & Morgan, P. L. (2018a). Psychological Wellbeing Benefits of Simulated Exposure to Five Urban Settings: an Experimental Study From the Pedestrian's Perspective. *Journal of Transport and Health*, 9(October 2017), 105–116. <https://doi.org/10.1016/j.jth.2018.02.003>
- Bornioli, A., Parkhurst, G., & Morgan, P. L. (2018b). The psychological wellbeing benefits of place engagement during walking in urban environments: A qualitative photo-elicitation study. *Health and Place*, 53(August), 228–236. <https://doi.org/10.1016/j.healthplace.2018.08.018>
- Bornioli, A., Parkhurst, G., & Morgan, P. L. (2019). *Affective experiences of built environments and the promotion of urban walking*. Elsevier. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2018.12.006>
- Calvert, T. (2015). *An exploration of the urban pedestrian experience, including how it is affected by the presence of motor traffic* (Number June) [Doctoral Thesis]. University of the West of England.
- Azhar, A. M., Pasaribu, R. P., & Eni, S. P. (2026). *PENGARUH KONEKTIVITAS RUANG TERHADAP TINGKAT WALKABILITY DI KAWASAN PENDIDIKAN*. 07(01), 73. <https://doi.org/10.37253/jad.v7i1.12146>
- Ewing, R., Handy, S., Brownson, R. C., Clemente, O., & Winston, E. (2006). Identifying and Measuring Urban Design Qualities Related to Walkability. *Journal of Physical Activity and Health*, 3(s1), S223–S240. <https://doi.org/10.1123/jpah.3.s1.s223>
- Ewing, R., Schmid, T., Killingsworth, R., Zlot, A., & Raudenbush, S. (2003). Relationship between urban sprawl and physical activity, obesity, and morbidity. *American Journal Of Health Promotion, Inc.*, 18(1), 47–57. https://doi.org/10.1007/978-0-387-73412-5_37
- Gatersleben, B., & Uzzell, D. (2007). Affective appraisals of the daily commute: Comparing perceptions of drivers, cyclists, walkers, and users of public transport. *Environment and Behavior*, 39(3), 416–431. <https://doi.org/10.1177/0013916506294032>
- Habibian, M., & Hosseinzadeh, A. (2018). Walkability index across trip purposes. *Sustainable Cities and Society*, 42(December 2017), 216–225. <https://doi.org/10.1016/j.scs.2018.07.005>

- Harper, D. (2002). Talking about pictures: A case for photo elicitation. *Visual Studies*, 17(1), 13–26. <https://doi.org/10.1080/14725860220137345>
- Henshaw, V. (2013). Urban Smellscapes: Understanding and designing city smell environments. In *Urban Smellscapes*. Routledge. <https://doi.org/10.4324/9780203072776>
- Hutagalung, T., Nareswari, A., & Manifesty, O. R. (2026). *HUBUNGAN KARAKTER FISIK DAN AKTIVITAS PADA RUANG PUBLIK KORIDOR YOS SUDARSO, WAMENA*. 07(01), 59. <https://doi.org/10.37253/jad.v7i1.11859>
- Jeong, D. Y., Kwahk, J., Han, S. H., Park, J., & Lee, M. (2018). A pedestrian experience framework to help identify impediments to walking by mobility-challenged pedestrians. *Journal of Transport & Health*, 10(February), 334–349. <https://doi.org/10.1016/j.jth.2018.06.001>
- Kang, C. (2017). Measuring the effects of street network configurations on walking in Seoul, Korea. *Cities*, 71(July), 30–40. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2017.07.005>
- Kari, S. (2016). Pedestrian Experience : Affordances and Habits in Utility Walking - Case Otaniemi Campus. In *Master's Thesis*. Aalto University.
- Koerniawan, M. D. (2017). *THE CLIMATE SENSITIVE DESIGN IN HOT-HUMID URBAN DESIGN*. 44(2), 137–142. <https://doi.org/10.9744/dimensi.44.2.137-142>
- Makino, K. (2018). An empirical research framework for the aesthetic appreciation of the urban environment. *City, Culture and Society*, 13(September 2016), 1–7. <https://doi.org/10.1016/j.ccs.2017.06.001>
- Pikora, T., Giles-Corti, B., Bull, F., Jamrozik, K., & Donovan, R. (2003). Developing a framework for assessment of the environmental determinants of walking and cycling. *Social Science & Medicine*, 56, 1693–1703.
- Reyer, M., Fina, S., Siedentop, S., & Schlicht, W. (2014). Walkability is only part of the story: Walking for transportation in Stuttgart, Germany. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 11(6), 5849–5865. <https://doi.org/10.3390/ijerph110605849>