

## 2. Ruang Perpindahan dan Pemberhentian Pejalan Kaki

### 2.1. Ruang dan Pergerakan Manusia

Manusia berkegiatan untuk memenuhi kebutuhan hidupnya. Dalam pemenuhan tersebut manusia menggerakkan anggota tubuhnya. Bagian-bagian yang memungkinkan manusia melakukan gerakan dan aktifitas fisik dapat disebut sebagai ruang. Ruang tidak lepas dari pergerakan yang dilakukan oleh manusia, seperti yang disampaikan oleh Tuan *“Movements such as the simple ability to kick one's legs and stretch one's arms are basic to the awareness of space. Space is experienced directly as having room in which to move.”* (Tuan: 1977:12)

Ruang merupakan bagian dari kehidupan manusia yang dipengaruhi oleh tubuh, indera dan juga budaya hidupnya. Dalam *Space and Place: the Perspective of Experience*, Yi Fu Tuan menggarisbawahi pula mengenai peran indera sebagai kepekaan manusia hingga membentuk ruang, baik yang terlihat maupun yang tidak terlihat oleh mata serta yang pengalaman ruang yang di dapat dari suara dapat mempengaruhi kesadaran seseorang terhadap ruang. *“The organization of human space is uniquely dependent on sight. Other senses expand and enrich visual space. Thus sound enlarges one's spatial awareness to include areas behind the head that cannot be seen. More important, sound dramatizes spatial experience.”* (Tuan: 1977:16)

Budaya tidak lepas dari kehidupan manusia, sehingga saat manusia bergerak dan berkegiatan budaya sangat mempengaruhi kesadaran keruangan seseorang. Budaya dipengaruhi oleh kebiasaan yang dilakukan terus menerus dan bisa jadi menurun ke generasi selanjutnya. Sehingga kadang budaya sekelompok orang dalam suatu daerah dapat sama dan mempengaruhi pola kesadaran keruangan mereka, baik dalam lingkup kecil maupun lingkup yang lebih besar. Budaya ini berawal dari pola perilaku manusia berdasarkan struktur dan kualitas tubuh manusia itu sendiri serta dibalik itu semua terdapat kualitas nilai-nilai yang mampu dipahami.

*The human being, by his mere presence, imposes a schema on space. Most of the time he is not aware of it. He notes its absence when he is lost. He marks its presence on those ritual occasions that lift life above the ordinary and so force him to an awareness of life's values, including those manifests in space. Cultures differ greatly in the elaboration of spatial schemata. In some cultures they are rudimentary; in others they can become a many-splendored frame that integrates nearly all departments of*

*life. Yet, despite the large outward differences, the vocabularies of spatial organization and value have certain common terms. These common terms are ultimately derived from the structure and values of the human body.*  
(Tuan: 1977:37)

Manusia dapat memahami dan memperoleh cara pandang ataupun pengalaman ruang yang berbeda, hal tersebut sangat dipengaruhi oleh kondisi tubuh masing-masing secara biologis. Secara biologis kondisi tubuh setiap manusia berbeda. Sehingga kebutuhan akan ruang masing-masing manusia pun berbeda, namun pemahaman seseorang terhadap ruang dapat juga menjadi serupa karena dipengaruhi oleh kebudayaan dalam kelompok masyarakat. *“Space is, of course, more than a complex and shifting viewpoint or feeling. It is a condition for biological survival. But the question of how much space a man needs to live comfortably has no simple answer. Space as resource is a cultural appraisal.”* (Tuan: 1977:57)

Manusia dan ruang saling mempengaruhi satu sama lain. Ruang yang paling dekat dengan manusia adalah ruang diri, sedangkan ruang di sekitar manusia terdapat ruang lingkung alam dan lingkung bangun. Masing-masing ruang tersebut mempengaruhi dan dipengaruhi oleh pergerakan manusia yang berada di dalam lingkup ruang tersebut.

## **2.2. Ruang Urban dan Pejalan Kaki**

Manusia dapat secara merasakan ruang kota ketika berjalan kaki. Pada saat itulah manusia dapat mengetahui kondisi ruang di sekitarnya. Pengalaman ruang yang dialaminya meliputi lingkung alam, lingkung bangun dan ruang yang tercipta dari makhluk hidup lainnya termasuk manusia lainnya. Pada saat berjalan inilah manusia dapat secara maksimal dan utuh memahami ruang kota.

*Transit station effectiveness is determined by the ability of the modal interface to the modal interface to accommodate pedestrian movement.*  
(Fruin on Public Transportation 1992: 213).

*The physical environments which people “use” include two general categories. The first consists of the physical space and related facilities which people use, ranging from the immediate environment (such as work station, a lounge chair, or a typing desk) through the intermediate (such as home, an office, a factory, a school, or a football stadium) to the general (such as a neighborhood a community, a city, or a highway system). The second category consists of the various aspects of the ambient environment, such as illumination, atmospheric conditions (including pollution), and noise.* (McCormick 1979: 5)

Meskipun berjalan tidak termasuk dalam bentuk transportasi namun berjalan kaki merupakan bentuk mendasar yang memungkinkan manusia berpindah. Pergerakan hampir tidak mungkin dilakukan tanpa adanya pergerakan perpindahan seseorang menggunakan anggota tubuhnya terutama kaki. *Walking is not usually considered a transportation mode. Perhaps this is because it does not employ vehicles or because it is such a fundamental means of movement. But walking is actually the most vital mode of*

*transportation upon which all societal activities depend. (Fruin on Public Transportation 1992: 212)*

Jarak tempuh yang mampu dilakukan oleh setiap manusia berbeda, apalagi bila terdapat perbedaan kelompok usia. Karena pergerakan manusia dengan berjalan kaki merupakan faktor penting dalam pengendalian kualitas hidup manusia dan lingkungannya maka ruang pergerakan ini sangat perlu mendapat perhatian. *The first cities were organized to concentrate the means of survival within a convenient walking distance. Even in mechanized society of today, walking is the primary means of internal movement within cities. (Fruin on Public Transportation 1992: 212)*

Tingkat kebutuhan manusia untuk dapat memahami ruang secara utuh dapat dipenuhi dengan berjalan kaki selain itu kondisi ruang tersebut tentu juga harus mendukung kehadiran manusia di daerah tersebut.

*It is the only means of attaining the necessary face to face interaction involved in all the commercial and cultural activities that comprise the urban milieu. With the exception of cycling, walking is the only means of human movement by which we can dramatically experience the sensory gradients of sight, sound, and smell that define a place. (Fruin on Public Transportation 1992: 212)*

### **2.3. Ruang Perpindahan dan Pemberhentian bagi Pejalan Kaki**

Kegiatan transportasi berupa jalan kaki menjadi tidak tergantikan dengan besarnya pengaruh perasaan yang diterima indera ketika berjalan kaki. *“Walking provides a versatile linkage between other transportation modes that would be impossible to duplicate.” (Fruin on Public Transportation 1992: 212)*

Jarak manusia berjalan dan ruang berhenti sangat bergantung pada nilai-nilai kenyamanan yang butuh dicapai oleh kelompok masyarakat tertentu dan hal ini tentu sangat berkaitan dengan sistem yang berlaku di suatu ruang kota. *“The practical range of human walking distance determines the effective service area, convenience and utility of transit systems.” (Fruin on Public Transportation 1992: 212)*

Wujud masalah transportasi di area urban termasuk pergerakan masa antara kerja dan rumah serta biaya atau pengorbanan yang terwujud pada pembuangan waktu dan pembuangan energi. Masalah tidak hanya terdapat pada ruang gerak tetapi juga ruang untuk berhenti. *(The Metropolitan Transportation Problem-revised ed. – Wilfred Owen)*

Ruang perpindahan dan ruang pemberhentian harus merupakan perhatian utama untuk memecahkan masalah transportasi, terutama hal kerawanan kecelakaan terhadap pejalan kaki. *There is a high pedestrian-accident exposure due to vehicles turning through crosswalks while people are crossing. (Fruin 1992: 236)*

Dalam menciptakan keamanan dan kenyamanan bagi pejalan kaki karakteristik dimensi tubuh dan cara gerak manusia juga perlu diperhatikan. *“Human body dimensions,*

*locomotion characteristics (both walking and using stairs), and behavioral preferences help to establish the requirements for accommodating pedestrians safely and conveniently.” (Fruin 1992: 213)*

Faktor kebiasaan dan budaya bergerak manusia, baik dalam ruang pribadinya, antar manusia dan lainnya perlu menjadi acuan. *“Human behavioral factors, including personal space preference and interactions with others, are important in understanding pedestrian requirements.” (Fruin 1992: 214)*

Karakteristik pergerakan manusia, dimensi tubuh manusia dan ruang diri manusia juga berguna untuk mengerti hubungan lalu lintas para pejalan kaki. *The characteristics of human movement, body dimensions, and personal space preferences are useful for understanding pedestrian traffic relationships. (Fruin 1992: 215)*

Karakter primer yang perlu untuk mengevaluasi fasilitas pejalan kaki adalah kecepatan berjalan, jarak berjalan, pola yang terjadi dan hubungan antar lalu lintas pejalan kaki. Kondisi ini merupakan ukuran kualitatif yang akan berbeda beda untuk mengasilkan tingkat kenyamanan pada masing-masing individu ataupun kelompok. *The primary characteristics needed to evaluate pedestrian facilities are walking speeds, walking distances, demand patterns, and traffic-flow relationships. The ability of pedestrians to select their own individual walking pace and speed is a qualitative measure of convenience. (Fruin 1992: 215)*

Kecepatan berjalan menurut Fruin dapat dipengaruhi oleh beberapa faktor seperti usia, jenis kelamin, kemampuan individual, faktor lingkungan dan tujuan bepergian. *Pedestrian speeds, in addition to being directly related to traffic density have been found to vary for a wide range of conditions, including individual age, sex, personal disabilities, environmental factors, and trip purpose. (Fruin 1992: 216)*

Pengukuran kecepatan berjalan kaki memang bervariasi. Penelitian yang sudah ada sebelumnya dilakukan oleh Fruin, ia menyatakan bahwa rata-rata kecepatan berjalan pejalan kaki adalah 270 ft/m atau 1,35 meter per detik. Untuk ukuran manusia dewasa barat dengan rata-rata tinggi badan 175 cm maka hal ini wajar. Namun menjadi tidak wajar bila tinggi badan rata-rata daerah tersebut sekitar 160cm seperti di Indonesia. *Normal walking speeds unimpeded by pedestrian crowding have been found to vary between 150 and 350ft/min (0.76 and 1.76m/s), with the average at about 270ft/m. (Fruin 1992: 216)*

Selain kondisi tubuh mempengaruhi kecepatan berjalan, usia juga mempengaruhi. Kecepatan berjalan anak-anak, manusia dewasa dan manusia lanjut usia tentu berbeda. Kondisi rentang usia penghuni lingkungan urban ini juga perlu diperhatikan dalam usaha pemenuhan hak atas keamanan dan kenyamanan bagi pejalan kaki. *Walking speeds*

*decline with age, particularly after age 65, but healthy older adults capable of increasing their walking speed by 40% for short distances. (Fruin 1992: 216)*

Kebiasaan berjalan kaki juga dipengaruhi oleh tujuan perjalanan dan juga latar lingkungan yang ada. Kondisi lingkungan yang dimaksud tentu berhubungan dengan kondisi lingkungan alami dan kondisi lingkungan buatan. *As with many other aspects of pedestrian behavior, human walking distances vary significantly according to trip purposes and environmental setting. (Fruin 1992: 217)*

Hubungan antar alur dan arus lalu lintas pejalan kaki juga harus menjadi perhatian utama. Di daerah yang belum mengutamakan alur pejalan kaki sebagai unsur penting di ruang kota, penelitian mengenai frekuensi arus dan diagram alur harus dibuat terlebih dahulu. *It is important for the transportation analyst to thoroughly understand the traffic patterns associated with any pedestrian facility. (Fruin 1992: 218)*

Menciptakan sebuah lingkungan yang mengutamakan pejalan kaki memberikan keuntungan yang sangat banyak bagi lingkungan itu sendiri, seperti pengurangan polusi udara, pengurangan kebisingan, dan pengurangan polusi visi serta mengurangi kecelakaan pejalan kaki dan masih banyak lagi peningkatan kualitas hidup. *There is much evidence of a growing awareness of pedestrian needs. The benefits of urban pedestrianization include reduced air, noise, and visual pollution and reduced pedestrian accidents and other improvements in the quality of life. (Fruin 1992: 236)*

Perlindungan terhadap pejalan kaki biasanya dengan memberikan pembatas antara ruang pejalan kaki dengan ruang kendaraan. Namun demikian kecelakaan tinggi sering terjadi di daerah persimpangan antara pejalan kaki dengan kendaraan. *The classic approach to pedestrian improvements is the separation of the pedestrian from the vehicle either by space or time. (Fruin 1992: 236)*

Hal – hal lain yang perlu diperhatikan adalah mengenai masyarakat yang memiliki anggota tubuh yang tidak lengkap terutama bagian kaki. Selain itu juga tidak dapat dipungkiri bila bepergian manusia cenderung membawa barang miliknya seperti tas, barang belanjaan dan sebagainya. Sehingga ruang-ruang yang terbentuk harus dapat mengakomodasi kebutuhan-kebutuhan tersebut.

*The physically impaired must be considered in the design of all pedestrian systems. (Fruin 1992: 239)*

*Passengers in transportation terminals are likely to be physically encumbered by baggage and subway users by parcels and even heavy winter clothing, a factor that should be considered in designing doorways, turnstiles, stairs, and other similar human interface features. (Fruin 1992: 240)*

*By recognizing these needs, designers can project themselves more easily into the problems of all users, creating designs with greater utility. On the other hand, design-imposed dysfunctions can limit the economic life and*

*viability of building and transportation systems by continual daily inconvenience. (Fruin 1992: 240)*

Dalam ruang urban, hubungan antara gerak manusia, ruang gerak manusia dan hubungan antara ruang dengan manusia menjadi tersisihkan dengan semakin banyaknya jumlah kendaraan bermotor yang beroperasi. Seiring dengan meluapnya penggunaan kendaraan pribadi perhatian pemerintah menjadi terarah pada pemenuhan kebutuhan kendaraan pribadi. Hal ini terlihat dari pembangunan sejumlah jalan secara besar besaran di sejumlah daerah untuk menanggulangi kemacetan yang mulai terjadi di beberapa daerah urban. Pembangunan jalan yang panjang dan lebar akhirnya hanya mengakomodasi masyarakat yang memiliki kendaraan pribadi. Semakin lama semakin banyak masyarakat yang memiliki kendaraan pribadi, kemudian jalan diperlebar dan diperbanyak lagi. Hingga pada titik tertentu, manusia hampir tidak diperhatikan lagi. Kondisi ini terlihat pada pembangunan beberapa ruas jalan, yang terbangun hanya jalan untuk kendaraan bermotor saja, sedangkan ruang untuk manusia berjalan kaki menjadi “hilang” dan ruang untuk berhenti manusia di ruang urban pun menjadi tidak ada lagi.

Suatu persimpangan jalan yang sebidang merupakan bagian yang sukar dan rumit dari suatu sistem jalan raya. Di sinilah terjadi sebagian besar pertemuan kendaraan dan pejalan kaki yang selalu menyebabkan keperlambatan, kecelakaan dan kemacetan. (C.Jotin Khisty and B.Kent Lall 2003 : 1)

Pertemuan antara pejalan kaki dengan kendaraan seringkali menghambat kelangsungan kegiatan lalu lintas terutama dalam hal kenyamanan dan keamanan berlalu-lintas. Ruang pertemuan antara kendaraan dan pejalan kaki perlu ada perantara yang dapat menjamin kelangsungan kegiatan berjalan baik.

Manusia harus bertarung dengan kendaraan bermotor dan berjuang mempertahankan hidupnya di jalanan. Berjalan di jalan kendaraan bermotor dan memberhentikan kendaraan pribadi maupun kendaraan umum di sembarang tempat. Hal ini kemudian menjadi awal timbulnya bahaya bagi pejalan kaki dan juga awal dari kondisi macet.

Budaya berjalan, berkendara, menghentikan kendaraan pribadi maupun umum juga mempengaruhi aktivitas di ruang urban. Budaya masyarakat Indonesia yang belum memperhatikan hukum sebagai salah satu unsur dalam kehidupan berbudaya juga menjadi pokok penting. Sebelum meledaknya penggunaan kendaraan pribadi di ruang urban, masyarakat terbiasa berjalan kaki dan menggunakan kendaraan umum. Pada saat jumlah kendaraan pribadi mendominasi jalan, pejalan kaki tentu juga perlu mendapat perhatian lebih agar tetap memperoleh hak atas keamanan dan kenyamanan ketika berpergian di lingkungan ruang urban.

## 2.4. Pejalan Kaki di Ruang Urban

Masyarakat yang tinggal di ruang urban berasal dari berbagai kelompok usia. Mulai dari bayi, balita (bawah lima tahun), kanak-kanak, remaja, pemuda, dewasa dan lanjut. Masyarakat yang melakukan kegiatan di ruang urban tidak lepas dari kegiatan berjalan kaki.

Erik. H. Erikson menegelompokkan manusia dalam beberapa tahap daur hidup yaitu bayi (*infancy*) usia 0-12 bulan, balita (*early childhood*) usia 1-3 tahun, balita (*play age*) usia 3-5 tahun, kanak-kanak (*shcool age*) usia 6-12 tahun, remaja (*adolescence*) usia 12-15 tahun, pemuda (*young childhood*) usia 15-18 tahun, dewasa (*adulthood*) usia 18-60 tahun dan tua (*old age*) usia diatas 60 tahun.

Kelompok usia bayi dan balita tidak secara mandiri melakukan kegiatan berjalan kaki di ruang urban. Keberadaan mereka bergerak di ruang urban mendapat pengawasan dan pendampingan dari orang yang lebih dewasa, terutama orang tua mereka. Sedangkan usia kanak-kanak, mulai sedikit demi sedikit aktif berkegiatan di ruang urban. Kelompok usia ini selain masih berada dalam pengawasan orang tua juga mendapat perhatian dari orang-orang dewasa di sekitarnya seperti guru, satpam, polisi, dan pengendara kendaraan bermotor. Bagi kelompok usia remaja, pemuda dan dewasa, ketiganya sudah dapat berinteraksi penuh terhadap ruang urban dan bertanggung jawab atas keamanan dan keselamatan dirinya. Bagi kelompok usia lanjut yang masih berkegiatan juga di lingkungan ruang urban, pergerakannya tidak secepat dan segefit saat usia lebih muda karena kondisi fisik tubuh yang mulai menurun.

Berdasarkan pengenalan kondisi fisik berbagai kelompok usia secara umum, kelompok usia kanak-kanak dan usia lanjut adalah kelompok yang secara fisik lemah di lingkungan ruang urban. Kondisi lemah ini dalam arti rendahnya factor keamanan dan kenyamanan yang diperoleh oleh dua kelompok usia ini.

Anak-anak belum dapat memperhatikan gerak dan ruang di lingkungan urban yang besar secara menyeluruh. Sedangkan para manula (manusia lanjut usia) kondisi fisiknya yang sudah menurun tidak lagi dapat secara penuh memperhatikan kondisi dan peristiwa yang terjadi disekitarnya. Tingkat bahaya yang dapat mempengaruhi keamanan kedua kelompok ini adalah hubungan mereka dengan alat transportasi, baik pada saat berjalan degnan arah sejajar dengan alat transportasi maupun dengan arah tegak lurus dengan laju alat transportasi (menyeberang jalan).

Pejalan kaki usia kanak-kanak dan usia lanjut sangat membutuhkan perhatian khusus, terutama berkaitan dengan kondisi fisik, perilaku dan taktik mereka dalam menghadapi kondisi ruang urban yang besar dan berbahaya.

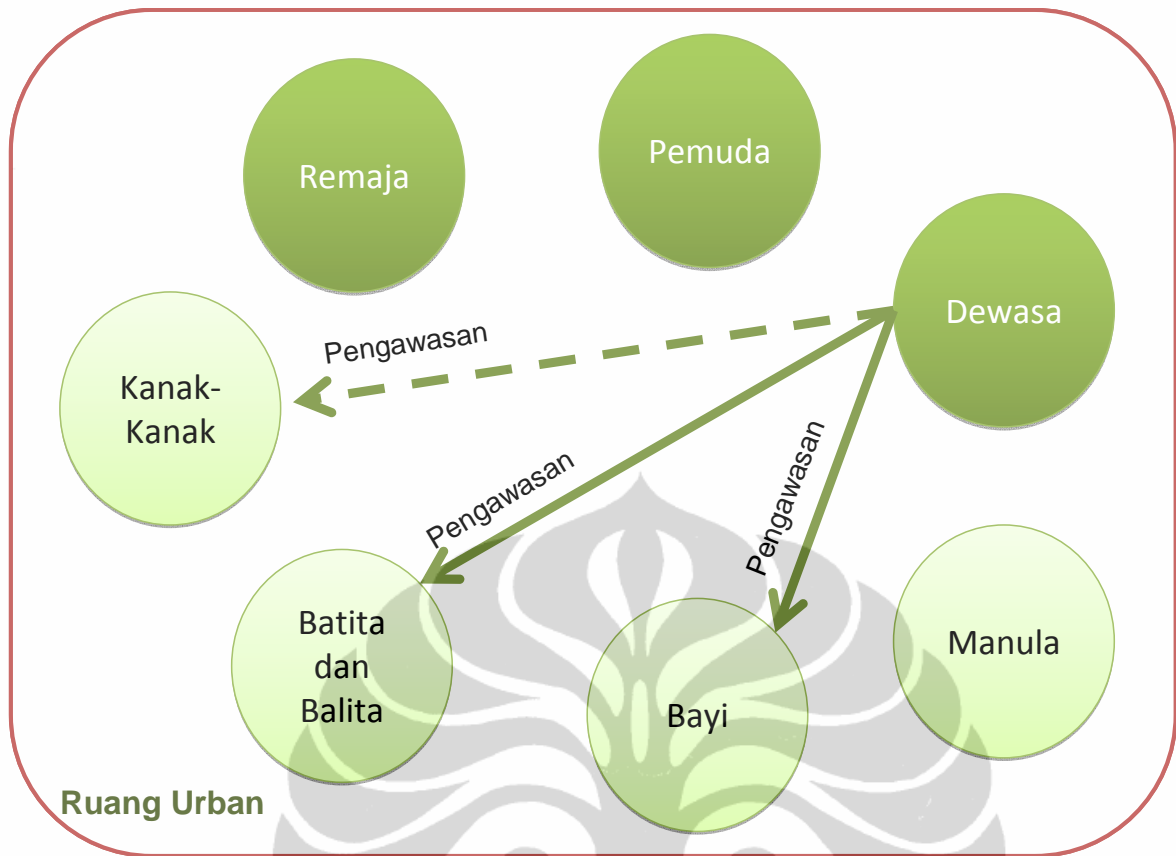


Diagram 3. Kelompok Manusia di Ruang Urban

## 2.5. Pejalan Kaki, Perilaku dan Taktik

Pejalan kaki memiliki latar belakang kehidupan yang berbeda-beda. Masing-masing memiliki cara berjalan dan berpindah yang unik. Perilaku pejalan kaki saat berjalan kaki dipengaruhi oleh pendidikan yang diterimanya, logika berpikir, kondisi fisik tubuh dan kondisi lingkungan sekitarnya. Perilaku atau habitus adalah gerak yang dipengaruhi oleh kondisi ruang, dan secara alami dilakukan oleh pelaku pada saat menghadapi situasi yang tidak sesuai dengan rencananya atau menghambat tujuannya.

*The habitus is a spontaneity without consciousness or opposed as much to the mechanical necessity of things without history in mechanistic theories as it is to the reflexive freedom of subjects 'without inertia' in rationalist theories. (Pierre Bourdieu: 1990)*

Peristiwa terjadinya laku pada saat tertentu merupakan hasil penggabungan dari kondisi situasi lingkungan dan pengalaman yang pernah dialami sebelumnya. Logika berpikir dan perasaan berperan di dalamnya. Percampuran antara logika menjaga keamanan dan kenyamanan disertai dengan dominasi antara perasaan takut atau berani dalam menghadapi situasi yang ada. Situasi yang dimaksud adalah situasi yang



menghambat terjadinya pergerakan tanpa hambatan, seperti melintasnya kendaraan bermotor di zebra cross saat pejalan kaki menyeberang atau berhentinya kendaraan bermotor di sisi jalan yang diperuntukkan bagi pejalan kaki dan sebagainya. Situasi-situasi tersebut merupakan sedikit dari berbagai situasi yang menghambat perjalanan kaki. Situasi itulah yang kemudian membentuk pengalaman-pengalaman ruang yang dialami oleh pejalan kaki, sehingga pejalan kaki memiliki pola dan karakter perilaku berjalan kaki yang unik.

*The habitus which, at moment, structures new experiences in accordance with the structures produced by past experiences, which are modified by the new experiences within the limits defined by their power of selection, brings about a unique integration, dominated by the earliest experiences, of the experiences statistically common to members of the same class. (Pierre Bourdieu: 1990)*

Pengetahuan mengenai kegiatan berjalan kaki, hanya dapat dilakukan dengan melakukan kegiatan itu secara nyata. Penjelasan mengenai perjalanan dapat dilakukan dengan menunjukkan jalur-jalur jejak perjalanan kaki dan trayek yang dilewatinya. Selain itu aksi dan reaksi pejalan kaki terhadap lingkungan sekitarnya juga dapat diceritakan dan hal ini adalah hal sangat menarik. Pejalan kaki berinteraksi penuh terhadap lingkungan berjalannya, kepekaannya terhadap udara, cuaca, suhu udara, suara, warna, pejalan kaki lainnya, bangunan, kendaraan dan sebagainya merupakan peristiwa-peristiwa yang sangat mempengaruhi kondisi perjalanan pejalan kaki.

*It is true that the operations of walking on can be traced on city maps in such a way as to transcribe their paths (here well-trodden, there very faint) and their trajectories (going this way and not that). But these thick or thin curves only refer, like words, to the absence of what has passed by. Surveys of routes miss what was: the act itself of passing by. The operation of walking, wandering, or "window shopping," that is, the activity of passers-by, is transformed into points that draw a totalizing and reversible line on the map. (Michel de Certeau: 1984)*

Kemungkinan-kemungkinan yang kemudian diolah oleh pejalan kaki sangat penting diketahui, mulai dari kemungkinan untuk melalui jalur atau trayek tertentu, ketidakmungkinan melalui jalur atau trayek tertentu, kepastian terhadap jalur atau trayek yang dilewati maupun apakah secara hukum dan sosial apakah suatu ruang boleh atau tidak untuk dilewati. Nilai-nilai ini yang menjadi sangat penting untuk diperhatikan dalam sebuah proses perjalanan kaki. Nilai dan situasi ini yang kemudian berhubungan dengan perilaku dan taktik pejalan kaki dalam perjalanannya.

*The modalities of pedestrian enunciation which a plane representation on a map brings out could be analyzed. They include the kinds of relationship this enunciation entertains with particular paths (or "state-ments") by according them a truth value ("alethic" modalities of the necessary, the impossible, the possible, or the contingent), an*

*epistemological value ("epistemic" modalities of the certain, the excluded, the plausible, or the questionable) or finally an ethical or legal value ("deontic" modalities of the obligatory, the forbidden, the permitted, or the optional). (Michel de Certeau: 1984)*

Ruang berjalan kaki di ruang urban selain dipengaruhi oleh kondisi dari dalam diri pejalan kaki dan dari lingkungan juga dipengaruhi oleh kebijakan-kebijakan yang diberlakukan oleh pemerintah atau pembentuk ruang kota. Pembuat kebijakan tata ruang kota membentuk ruang kota dengan kekuatan politik dan mengusahakan operasional kota berada dalam pengaturannya. Pengguna ruang, termasuk pejalan kaki salah satunya menggunakan ruang kota secara alamiah sesuai dengan perilaku dan kebutuhannya. Kedua sudut pandang ini kemudian dipertemukan melalui berbagai strategi ataupun taktik, baik dari pihak pembentuk ruang fisik maupun pengguna ruang.

*The relationships between the direction of a walk (le sens de la marche) and the meaning of words (le sens des mots) situate two sorts of apparently contrary movements, one extrovert (to walk is to go outside), the other introvert (a mobility under the stability of the signifier). Walking is in fact determined by semantic tropisms; it is attracted and repelled by nominations whose meaning is not clear, whereas the city, for its part, is transformed for many people into a "desert" in which the meaningless, indeed the terrifying, no longer takes the form of shadows but becomes, as in Genet's plays, an implacable light that produces this urban text without obscurities, which is created by a technocratic power everywhere and which puts the city-dweller under control (under the control of what? No one knows). (Michel de Certeau: 1984)*

Ketika ruang yang dibentuk oleh para pembentuk ruang fisik tidak sesuai dengan kebutuhan dan situasi yang terjadi pada saat perjalanan dilakukan, maka pelaku akan bereaksi melalui taktiknya. Ruang taktik pejalan kaki membentuk ruang lain yang sebelumnya tidak ada dan bahkan tidak terlihat.

*By contrast with a strategy (whose successive shapes introduce a certain play into this formal schema and whose link with a particular historical configuration of rationality should also be clarified), a tactic is a calculated action determined by the absence of a proper locus. No delimitation of an exteriority, then, provides it with the condition necessary for autonomy. The space of a tactic is the space of the other. (Michel de Certeau: 1984)*

*In short, a tactic is an art of the weak. (Michel de Certeau: 1984)*

Perilaku dan taktik pejalan kaki merupakan fokus utama dalam kegiatan berjalan kaki. Perhatian terhadap pejalan kaki usia kanak-kanak dan usia lanjut sangat penting dikaji berkaitan dengan kondisi fisik kedua kelompok tersebut terhadap kondisi fisik ruang urban.

Kajian teori taktik dari Michel de Certeau, perilaku dari Bordieu dan ruang pejalan kaki dari Fruin akan menjadi alat utama saya mengungkap pola dan karakter ruang perpindahan dan pemberhentian yang terbentuk selama proses aksi dan interaksi perjalanan kaki.