

BAB IV DATA DAN ANALISA DATA

4.1 METODE PENGUMPULAN DATA

Jenis data yang dikumpulkan pada penelitian ini terdiri dari data primer dan data sekunder. Pengumpulan data dilakukan dengan cara sebagai berikut:

4.1.1 Perolehan Data Primer

1) Melalui Observasi;

Dilakukan untuk melihat kondisi sebenarnya mengenai fisik lingkungan atau gambaran mengenai batas-batas wilayah penelitian dengan merujuk pada Rencana Tata Ruang Kota Pekanbaru, Tataran Transportasi Lokal, serta karakteristik pergerakan masyarakat untuk melakukan perjalanan rutin dan tanggapan/respon mereka terhadap aspek-aspek pengembangan kawasan serta kecenderungan yang terjadi dilapangan.

2) Wawancara mendalam (*in-depth interview*)

Wawancara dilakukan dengan menggunakan/berdasarkan suatu *interview guide* yang sudah disusun sebelumnya. Wawancara ditujukan kepada tokoh-tokoh yang mengetahui kondisi kawasan, aparat pemerintah daerah, anggota legislatif, lembaga perencana yang terkait, termasuk lembaga yang membuat keputusan guna memperoleh penjelasan yang lebih mendalam mengenai masalah yang diteliti. Teknik wawancara ini sering disebut sebagai teknik wawancara mendalam pada orang-orang yang dianggap banyak mengetahui tentang permasalahan (Singarimbun dan Effendi, 1989), dimana dalam hal ini yang berhubungan dengan masalah pengembangan kawasan yang berorientasi pada sistem transit.

Ada beberapa pertimbangan untuk menentukan narasumber sebagai sumber informasi antara lain:

1. Keakuratan dan validitas informasi yang diperoleh. Berdasarkan hal ini maka jumlah narasumber sangat tergantung pada hasil yang dikehendaki. Bila mereka yang menjadi narasumber adalah orang-orang yang benar-benar menguasai masalah yang diteliti, maka informasi tersebut dijadikan bahan analisis.
2. Jumlah narasumber sangat bergantung pada pencapaian tujuan penelitian, artinya bila masalah-masalah dalam penelitian yang diajukan sudah terjawab

dari sumber yang ada, maka jumlah tersebut adalah jumlah yang tepat.

3. Peneliti diberi kewenangan dalam menentukan siapa saja yang menjadi narasumber, tidak terpengaruh jabatan seseorang. Bisa saja peneliti membuang informasi yang dianggap tidak layak.

Tabel 4.1 Narasumber penelitian

No	Narasumber
1	Anggota DPRD Kota Pekanbaru
2	Kepala Dinas Perhubungan
3	Kepala Dinas Tata Ruang
4	Kepala Bappeda Kota pekanbaru
5	Tokoh Masyarakat

3) Wawancara dengan kuisisioner

Digunakan untuk memperoleh gambaran secara umum tentang respon dan pola pergerakan dan kondisi masyarakat terhadap perkembangan kawasan. Teknik wawancara kuisisioner ini menggunakan serangkaian daftar pertanyaan yang telah direncanakan dan disusun sebelumnya (Koentjaraningrat, 1974).

Teknik penyebaran pertanyaan kuesioner ini adalah dengan bertanya pada masyarakat pengguna jalan disekitar kawasan Sudirman, yaitu warga melakukan aktivitas di Plaza Sukaramai, Mal Pekanbaru, Jalan Pangeran Hidayat, warga yang berada di kompleks Mesjid Agung An-nur, dan depan Rumah Sakit Umum Daerah Arifin Ahmad Pekanbaru.

Untuk menentukan jumlah responden dipilih terkait dengan penelitian ini, digunakan teknik *random sampling* dimana terdapat keterwakilan dari kesemua aspek yang mau diteliti.

4.1.2 Perolehan Data Sekunder

Data sekunder diperoleh dari studi literatur, makalah-makalah, penelitian yang pernah dilakukan sebelumnya, data-data statistik serta data-data lainnya yang menunjang penelitian. Data Sekunder merupakan data primer yang sudah diolah lebih lanjut dan disajikan oleh pihak pengumpul data primer atau pihak lain misalnya dalam bentuk tabel-tabel atau diagram-diagram. Data ini digunakan untuk mendukung informasi primer yang diperoleh baik dari dokumen, maupun dari observasi langsung ke lapangan (Umar, 1999). Data sekunder yang dibutuhkan guna menjawab pertanyaan penelitian ini berupa:

1. Eksisting rute angkutan umum
2. Data titik transit
3. Jumlah dan kondisi angkutan umum
4. Demografis daerah

4.2 METODE ANALISA

Analisa data adalah proses penyederhanaan data ke dalam bentuk yang lebih mudah dibaca dan diinterpretasikan. Dalam penelitian ini teknik analisis statistik yang digunakan untuk melihat pola pergerakan penduduk berdasarkan pola perilaku pergerakan dengan menganalisis hubungan dan pengaruh dari tiap variabel menggunakan program *SPSS for windows*. Analisis data yang digunakan adalah analisis statistik dasar (*elementary statistic analysis*), meliputi deskripsi dan proporsi (persen). Untuk menganalisis data penelitian ini, maka dilakukan dengan langkah-langkah sebagai berikut (Miles, Matthew dan Huberman, Michael, 1992):

- 1) Pengumpulan informasi melalui wawancara, kuisisioner maupun observasi langsung.
- 2) Reduksi. Langkah ini adalah untuk memilih informasi mana yang sesuai dan tidak sesuai dengan masalah penelitian.
- 3) Penyajian. Setelah informasi dipilih maka disajikan bisa dalam bentuk tabel, ataupun uraian penjelasan.
- 4) Tahap akhir, adalah menarik kesimpulan.

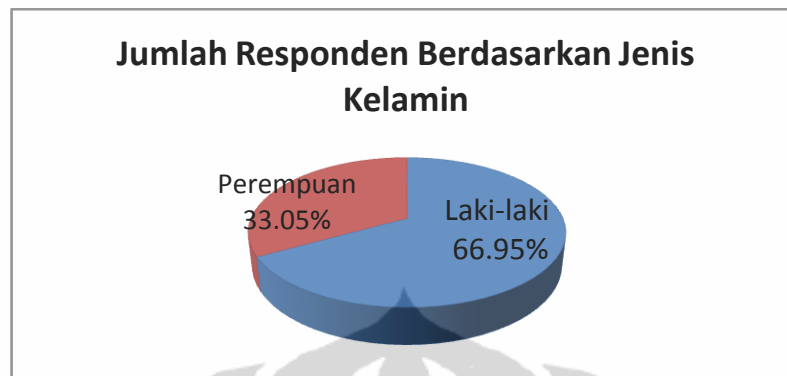
Kuisisioner yang diajukan kepada narasumber semata-mata sebagai bahan kajian yang mendasar untuk membuat kesimpulan. Bagaimanapun pendapat banyak orang merupakan hal penting meskipun tidak dijamin validitasnya. Semakin banyak informasi, maka diharapkan akan menghasilkan data yang sudah tersaring dengan ketat dan lebih akurat.

4.3 DATA DAN ANALISA DATA

4.3.1 Karakteristik responden

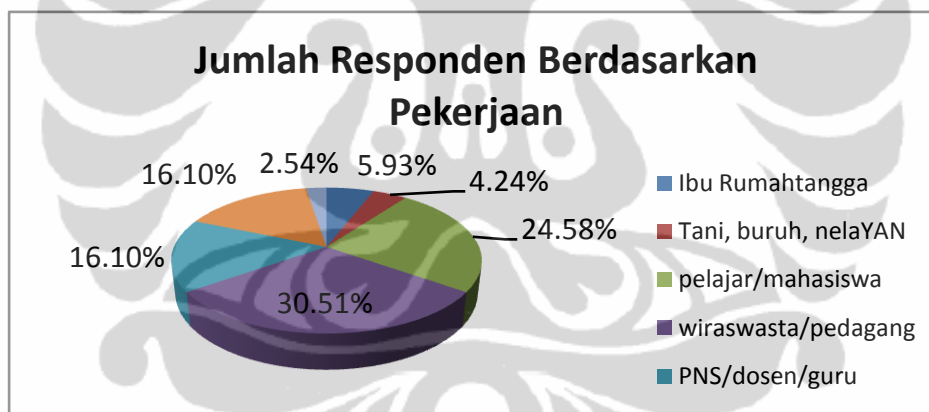
Jumlah responden pada penelitian ini sebanyak 118 orang, yang terdiri dari 79 orang laki-laki (66.95%) dan 39 orang perempuan (33.05%) (Gambar 4.1). Pengumpulan informasi dari responden dilakukan dengan teknik wawancara

terstruktur dalam format kuisioner wawancara yang dilaksanakan di kawasan Sudirman Kota Pekanbaru mulai tanggal 21 April sampai 4 Mei 2009.



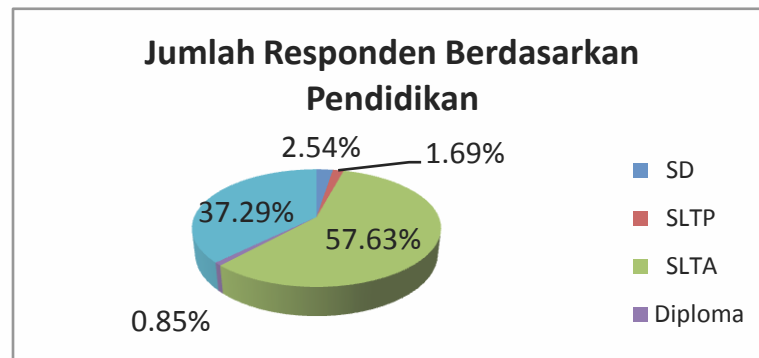
Gambar 4.1 Presentase jumlah responden berdasarkan jenis kelamin

Berdasarkan jenis pekerjaan, sebagian besar responden bekerja sebagai wiraswasta/pedagang sebanyak 36 orang (30.51%), pelajar/mahasiswa 29 orang (24.58%), PNS/dosen/guru 19 orang (16.10%), Pegawai swasta 19 orang (16.10%) dan sebagian kecil adalah ibu rumah tangga (7 orang atau 5.93%), tani/buruh/nelayan 5 orang dan TNI/Polri 3 orang (2.54%) (Gambar 4.2).



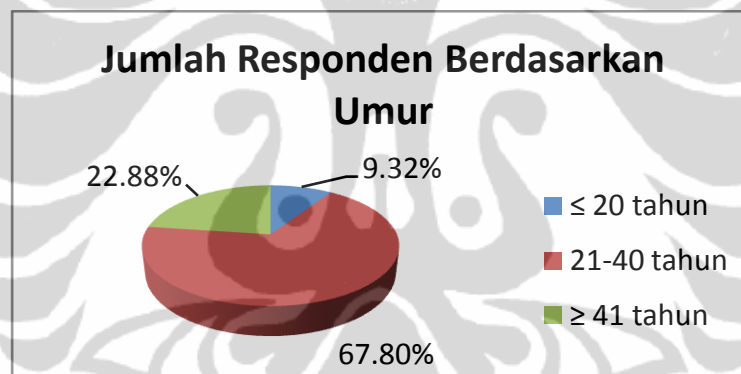
Gambar 4.2 Jumlah responden responden berdasarkan pekerjaan

Berdasarkan tingkat pendidikan, sebagian besar responden pada penelitian ini berpendidikan SLTA sebanyak 58 orang (57.63%), 44 orang Sarjana (37.29%), 3 orang SD (2.54%), 2 orang SLTP (1.69%) dan Diploma sebanyak 1 orang (0.85%), (Gambar 4.3).



Gambar 4.3 Jumlah responden berdasarkan pekerjaan

Tingkat umur dapat mempengaruhi cara berpikir, bertindak dan emosional seseorang. Umur responden berkisar antara 17 – 70 tahun dengan rata-rata 33.19 tahun. Sebagian besar responden berumur antara 21-40 tahun sebanyak 80 orang (68%), diatas 40 tahun 27 orang (22.88%) dan dibawah 21 tahun sebanyak 11 orang (9.32%). Dengan demikian umur responden sebagian besar masih termasuk pada kategori umur produktif. Untuk lebih jelasnya seperti gambar 4.4 berikut ini:



Gambar 4.4 Jumlah responden responden berdasarkan kategori umur

4.3.2 Penggunaan Moda di *Plan Area*

Jenis moda yang digunakan responden sebagian besar adalah sepeda motor sebanyak 64 orang (54.24%), angkutan umum 25 orang (21.19%), mobil pribadi 23 orang (19.49%) dan sebagian kecil responden jalan kaki (6 orang atau 5.08%). Tingginya angka penggunaan sepeda motor disebabkan oleh aksesibilitas penggunaan moda ini, dimana pengguna bisa langsung di layani dengan sistem *door to door service*⁵. Selain itu mudahnya syarat-syarat untuk memperoleh kredit dari dealer sepeda motor juga menjadi penyumbang banyaknya pengguna moda

⁵ Wawancara dengan pengguna sepeda motor

ini. Terkadang banyak orang yang menggunakan sepeda motor sekaligus menjadikannya sebagai mata pencaharian (tukang ojek).

Tabel 4.2 Distribusi penggunaan moda

Jenis Moda	n	%
Angkutan umum	25	21.19
Mobil pribadi	23	19.49
Sepeda motor	64	54.24
Sepeda	0	0.00
Jalan kaki	6	5.08
Total	118	100

Dari hasil dapat dilihat bahwa penggunaan kendaraan pribadi di Kota Pekanbaru sangat tinggi (sepeda motor 64 orang atau 54.24% dan mobil pribadi 23 orang atau 19.49%). Adapun alasan orang untuk menggunakan kendaraan pribadi adalah berhubungan dengan waktu (lebih cepat), kenyamanan, keamanan, lebih murah dan tidak ada pilihan moda yang lain (*captive*). Sebagian besar responden menyatakan bahwa penggunaan kendaraan pribadi sebagai alat transportasi berhubungan dengan waktu (lebih cepat) sebanyak 77 orang (49.68%). Alasan lainnya yaitu lebih nyaman sebanyak 30 orang (19.35%), lebih aman 29 orang (18.71%) dan tidak ada pilihan sebanyak 4 orang (2.58%). Tingginya penggunaan kendaraan pribadi berhubungan dengan tingkat sosial ekonomi masyarakat.

Demikian halnya dengan penggunaan angkutan umum ke *plan area* sebanyak 23 orang (21.19%). Ada beberapa alasan responden menggunakan angkutan umum. Sebagian besar responden menyatakan bahwa penggunaan angkutan umum sebagai alat transportasi disebabkan karena tidak ada pilihan (*captive*) sebanyak 21 orang (70%). Alasan lainnya yaitu lebih murah sebanyak 8 orang (26.67%) dan kurangnya tempat parkir 1 orang (3.33%). Dari data ini menunjukkan bahwa di Pekanbaru variasi jenis angkutan masih sedikit dan ketersediaan parkir masih mencukupi. Hal ini dapat dilihat dari jumlah responden yang menggunakan alasan parkir.

4.3.2.1 Penggunaan Moda Berdasarkan Umur

Responden yang menggunakan angkutan umum sebagian besar berumur antara 21 – 40 tahun (17 orang atau 4.00%), lebih dari 40 tahun (7 orang atau

28.00%) dan kurang dari 21 tahun (1 orang atau 9.32%). Sedangkan responden yang menggunakan mobil pribadi sebagian besar berumur antara lebih dari 40 tahun (12 orang atau 52.17%) dan antara 21 – 40 tahun (11 orang atau 47.83%). Responden yang menggunakan sepeda motor sebagian besar berumur antara 21 – 40 tahun sebanyak 48 orang (75%), sebagian kecil berumur kurang dari 21 tahun (10 orang atau 15.63%) dan lebih dari 40 tahun (6 orang atau 9.38%). Demikian juga untuk responden yang berjalan kaki. Sebagian besar responden berumur antara 21 – 40 tahun (4 orang atau 66.67%) dan lebih dari 40 tahun (2 orang atau 33.33%).

Tabel 4.3 Distribusi penggunaan moda berdasarkan kategori umur

Umur (tahun)	Angkutan Umum		Mobil Pribadi		Sepeda Motor		Sepeda		Jalan Kaki		Total	
	n	%	n	%	n	%	n	%	n	%	n	%
≤ 20	1	4.00	0	0.00	10	15.63	0	0.00	0	0.00	11	9.32
21 - 40	17	68.00	11	47.83	48	75.00	0	0.00	4	66.67	80	67.80
≥ 41	7	28.00	12	52.17	6	9.38	0	0.00	2	33.33	27	22.88
Total	25	100.00	23	100.00	64	100.00	0	0.00	6	100.00	118	100.00

4.3.2.2 Penggunaan Moda Berdasarkan Jenis Kelamin

Berdasarkan Tabel 4.4 dapat dilihat bahwa sebagian besar responden perempuan (17 orang atau 68%) yang menggunakan angkutan umum dan laki-laki (8 orang atau 32%). Sedangkan responden yang menggunakan mobil pribadi, sebagian besar berjenis kelamin laki-laki (17 orang atau 73.91%) dan perempuan (6 orang atau 26.09%). Demikian juga responden yang menggunakan sepeda motor sebagian besar berjenis kelamin laki-laki (50 orang atau 78.13%) dan perempuan (14 orang atau 21.88%). Sedangkan responden yang menggunakan sepeda adalah laki-laki (4 orang atau 66.67%) dan perempuan (2 orang atau 33.33%).

Tabel 4.4 Distribusi penggunaan moda berdasarkan jenis kelamin

Jenis Kelamin	Angkutan Umum		Mobil Pribadi		Sepeda Motor		Sepeda		Jalan Kaki		Total	
	n	%	n	%	n	%	n	%	n	%	n	%
Perempuan	17	68.00	6	26.09	14	21.88	0	00.00	2	33.33	39	33.05
Laki-laki	8	32.00	17	73.91	50	78.13	0	00.00	4	66.67	79	66.95
Total	25	100.00	23	100.00	64	100.00	0	00.00	6	100.00	118	100.00

4.3.2.3 Penggunaan Moda Berdasarkan Tingkat Pendidikan

Responden yang menggunakan angkutan umum berpendidikan SMU sebanyak 16 orang (64%), Sarjana 8 orang (32%) dan SD 1 orang (4%). Sedangkan responden yang menggunakan mobil pribadi sebagian besar berpendidikan Sarjana sebanyak 18 orang (78.26%), SMU 4 orang (17.39%) dan SD 1 orang (4.35%). Responden yang menggunakan sepeda motor sebagian besar berpendidikan SMU sebanyak 43 orang (67.19%), Sarjana 18 orang (78.26%) dan Diploma (1.56%). Sedangkan tingkat pendidikan responden yang berjalan kaki adalah Sarjana (5 orang atau 83.33%) dan SD (1 orang atau 16.67%).

Tabel 4.5 Distribusi pengguna moda berdasarkan tingkat pendidikan

Tingkat Pendidikan	Angkutan Umum		Mobil Pribadi		Sepeda Motor		Sepeda		Jalan Kaki		Total	
	n	%	n	%	n	%	n	%	n	%	n	%
SD	1	4.00	1	4.35	0	0.00	0	0.00	1	16.67	3	2.54
SMP	0	0.00	0	0.00	2	3.13	0	0.00	0	0.00	2	1.69
SMU	16	64.00	4	17.39	43	67.19	0	0.00	0	0.00	63	53.39
Diploma	0	0.00	0	0.00	1	1.56	0	0.00	0	0.00	1	0.85
Sarjana	8	32.00	18	78.26	18	28.13	0	0.00	5	83.33	49	41.53
Total	25	100.00	23	100.00	64	100.00	0	0.00	6	100.00	118	100.00

4.3.2.4 Penggunaan Moda Berdasarkan Jenis Pekerjaan

Responden pada penelitian ini yang menggunakan angkutan umum berprofesi sebagai pelajar/mahasiswa dan PNS/dosen/guru masing-masing sebanyak 5 orang (20%), ibu rumah tangga, tani/buruh/nelayan dan wiraswasta/pedagang masing-masing 4 orang (16%) serta pegawai swasta 3 orang (12%). Sedangkan yang menggunakan mobil pribadi sebagian besar adalah responden yang bekerja sebagai PNS/dosen/guru sebanyak 10 orang (43.48), wiraswasta/pedagang dan pegawai swasta masing-masing 6 orang (26.09%) dan TNI/POLRI 1 orang (4.35%). Responden yang menggunakan sepeda motor berprofesi sebagai pelajar/mahasiswa 24 orang (37.50%), wiraswasta/pedagang 22 orang (34.38%). Sedangkan yang berjalan kaki sebagai wiraswasta/pedagang 4 orang (66.67%) dan pegawai swasta 2 orang (33.33%).

Tabel 4.6 Distribusi penggunaan moda berdasarkan jenis pekerjaan

Jenis Pekerjaan	Angkutan Umum		Mobil Pribadi		Sepeda motor		Sepeda		Jalan Kaki		Total	
	n	%	n	%	n	%	n	%	n	%	n	%
Ibu rumah tangga	4	16.00	0	0.00	3	4.69	0	0.00	0	0.00	7	5.93
Tani, buruh, nelayan	4	16.00	0	0.00	1	1.56	0	0.00	0	0.00	5	4.24
Pelajar/mahasiswa	5	20.00	0	0.00	24	37.50	0	0.00	0	0.00	29	24.58
Wiraswasta/pedagang	4	16.00	6	26.09	22	34.38	0	0.00	4	66.67	36	30.51
PNS/dosen/guru	5	20.00	10	43.48	4	6.25	0	0.00	0	0.00	19	16.10
Pegawai swasta	3	12.00	6	26.09	8	12.50	0	0.00	2	33.33	19	16.10
TNI/Polri	0	0.00	1	4.35	2	3.13	0	0.00	0	0.00	3	2.54
Total	25	100.00	23	100.00	64	100.00	0	0.00	6	100.00	118	100.00

4.3.3 Aktivitas di *Plan area*

Berdasarkan hasil observasi di lapangan, pergerakan orang dan kendaraan di kawasan Sudirman memiliki berbagai tujuan dalam menggunakan fasilitas transportasi. Tujuan tersebut antara lain untuk berobat, belanja, makan, bekerja, berdagang, mengunjungi sanak keluarga serta berlibur atau menghabiskan akhir minggu. Sebagian besar responden pada penelitian ini melakukan aktivitas belanja sebanyak 53 orang (35.33%), jalan-jalan sebanyak 28 orang (18.67%), lainnya sebanyak 20 orang (13.33) dan sebagian kecil untuk berobat sebanyak 5 orang (3.33%). Bervariasinya aktivitas responden di Kawasan Sudirman ini disebabkan karena Kawasan Sudirman merupakan pusat Kawasan bisnis dan komersil utama di Pekanbaru, dimana pada kawasan ini terdapat mal, kantor, mesjid, gereja, rumah sakit, bank, rumah makan dan lain sebagainya.

Tabel 4.7 Aktivitas masyarakat di Kawasan Sudirman

Aktivitas	n	%
Ibadah	12	8.00
Berobat	5	3.33
Belanja	53	35.33
Jalan-jalan	28	18.67
Makan	18	12.00
Menabung	14	9.33
Lainnya	20	13.33
Total	150	100

Tujuan pergerakan orang yang beragam pada kawasan serta lamanya waktu yang dihabiskan di kawasan memberikan kesempatan munculnya fasilitas untuk mewadahi kebutuhan mereka seperti fasilitas tunggu, tempat makan,

telekomunikasi, istirahat, dan penjual kebutuhan sehari-hari. Selain itu, keberadaan orang yang memiliki tujuan berlibur (*weekend*) memungkinkan tumbuhnya fasilitas rileksasi, hiburan, makan/minum, serta komersial yang terjangkau untuk semua kalangan masyarakat.

4.3.3.1 Aktivitas di *Plan area* Berdasarkan Jenis Moda yang Digunakan

Responden yang melakukan aktivitas ibadah sebanyak 6 orang menggunakan mobil pribadi (50%), sepeda motor 5 orang (41.67%) dan jalan kaki 1 orang (8.33%). Aktivitas berobat sebanyak 4 orang (80%) menggunakan sepeda motor dan angkutan umum 1 orang (20%). Sedangkan untuk berbelanja sebagian besar responden menggunakan sepeda motor (24 orang (45.28%) dan angkutan umum sebanyak 17 orang (32.08). Responden yang melakukan aktivitas jalan-jalan sebagian besar menggunakan sepeda motor (20 orang atau 71.43%), sedangkan untuk aktivitas makan yang menggunakan sepeda motor 7 orang (38.89%) dan mobil pribadi (6 orang atau 33.33%), untuk aktivitas menabung sebagian besar menggunakan sepeda motor sebanyak 10 orang (71.43%) dan lainnya menggunakan sepeda motor 15 orang (75%).

Tabel 4.8 Distribusi aktivitas di *Plan area* berdasarkan penggunaan moda

No	Jenis Aktivitas	Angkutan Umum		Mobil Pribadi		Sepeda motor		Sepeda		Jalan Kaki		Total	
		n	%	n	%	n	%	n	%	n	%	n	%
1	Ibadah	0	0.00	6	50.00	5	41.67	0	0.00	1	8.33	12	100
2	Berobat	1	20.00	0	0.00	4	80.00	0	0.00	0	0.00	5	100
3	Belanja	17	32.08	9	16.98	24	45.28	0	0.00	3	5.66	53	100
4	Jalan-jalan	6	21.43	1	3.57	20	71.43	0	0.00	1	3.57	28	100
5	makan	3	16.67	6	33.33	7	38.89	0	0.00	2	11.11	18	100
6	Menabung	1	7.14	2	14.29	10	71.43	0	0.00	1	7.14	14	100
7	Lain-lain	1	5.00	3	15.00	15	75.00	0	0.00	1	5.00	20	100
Total		29	19.33	27	18.00	85	56.67	0	0.00	9	6.00	150	100

4.3.3.2 Aktivitas di *Plan Area* Berdasarkan Pengguna Moda dan Jenis Kelamin

Responden yang beribadah sebanyak 6 orang menggunakan mobil pribadi yang terdiri dari 5 laki-laki (45.45%) dan 1 perempuan (100%), sepeda motor 5 orang laki-laki (45.45%) dan jalan kaki 1 orang laki-laki (9.09%). Aktivitas berobat sebanyak 4 responden laki-laki (80%) menggunakan sepeda motor dan

angkutan umum 1 orang laki-laki (20%). Sedangkan untuk berbelanja sebagian besar responden menggunakan sepeda motor 24 orang yang terdiri dari 18 laki-laki (56.25%) dan 6 orang perempuan (28.57%) serta menggunakan angkutan umum sebanyak 17 orang yang terdiri dari 5 laki-laki (15.63%) dan 12 perempuan (56.25%).

Tabel 4.9 Distribusi aktivitas di *Plan area* berdasarkan moda dan jenis kelamin

Jenis Moda	JK	Distri-busi	Aktivitas di <i>Plan area</i>						
			Ibadah	Berobat	Belanja	Jalan-jalan	makan	Mena-bung	Lain-lain
Angkutan Umum	Laki-laki	n	0	1	5	2	0	0	1
		%	0.00	20.00	15.63	11.11	0.00	0.00	5.88
	Perempuan	n	0	0	12	4	3	1	0
		%	0.00	0.00	57.14	40.00	30.00	33.33	0.00
Mobil pribadi	Laki-laki	n	5	0	7	1	3	1	3
		%	45.45	0.00	21.88	5.56	37.50	9.09	17.65
	Perempuan	n	1	0	2	0	3	1	0
		%	100.00	0.00	9.52	0.00	30.00	33.33	0.00
Sepeda motor	Laki-laki	n	5	4	18	15	5	9	12
		%	45.45	80.00	56.25	83.33	62.50	81.82	70.59
	Perempuan	n	0	0	6	5	2	1	3
		%	0.00	0.00	28.57	50.00	20.00	33.33	100.00
Sepeda	laki-laki	n	0	0	0	0	0	0	0
		%	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	Perempuan	n	0	0	0	0	0	0	0
		%	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Jalan Kaki	laki-laki	n	1	0	2	0	0	1	1
		%	9.09	0.00	6.25	0.00	0.00	9.09	5.88
	Perempuan	n	0	0	1	1	2	0	0
		%	0.00	0.00	4.76	10.00	20.00	0.00	0.00
Total	laki-laki	n	11	5	32	18	8	11	17
		%	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00
	Perempuan	n	1	0	21	10	10	3	3
		%	100.00	0.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00

Untuk aktivitas jalan-jalan sebagian besar responden menggunakan sepeda motor sebanyak 20 orang yang terdiri dari 15 laki-laki (83.33%) dan perempuan 5 orang (50%). Untuk jenis aktivitas makan menggunakan sepeda motor 7 orang yang terdiri 5 laki-laki (62.50%) dan 2 perempuan (20%), pengguna mobil pribadi sebanyak 6 orang yang terdiri dari 3 laki-laki (37.50%) dan 3 perempuan (30%). Sedangkan untuk aktivitas menabung sebagian besar menggunakan sepeda motor

sebanyak 10 orang yang terdiri dari 9 laki-laki (81.82%) dan 1 perempuan (33.33%) serta lainnya menggunakan sepeda motor sebanyak 15 orang (75%) yang terdiri dari 12 laki-laki (70.59%) dan 3 perempuan (100%).

4.3.3.3 Aktivitas di *Plan Area* Berdasarkan Pengguna Moda dan Tingkat Pendidikan

Jenis aktivitas responden di *plan area* beribadah yang menggunakan mobil pribadi dengan tingkat pendidikan Sarjana (33.33%), SMU dan SD (8.33%); menggunakan sepeda motor dengan tingkat pendidikan SMU (25%) dan Sarjana (16.67%), sedangkan responden yang jalan kaki dengan tingkat pendidikan SD (8.33%). Untuk berobat yang menggunakan angkutan umum dengan pendidikan SMU sebanyak 20%, menggunakan sepeda motor dengan tingkat pendidikan SMU dan Sarjana (40%). Sedangkan untuk aktivitas belanja sebagian besar responden menggunakan sepeda motor dengan tingkat pendidikan SMU (22.64%), Sarjana (7.55%) dan SD (1.89%); yang menggunakan mobil pribadi dengan tingkat pendidikan Sarjana (9.43%) dan SMU (7.55%); tingkat pendidikan responden yang menggunakan sepeda motor SMU (33.96%), Sarjana (7.55%), SMP dan Diploma (1.89%). Responden yang beraktivitas jalan-jalan di *plan area* dengan tingkat pendidikan SMU dan Sarjana yang menggunakan angkutan umum sebesar (10.71%); mobil pribadi dengan tingkat pendidikan Sarjana 3.57%; tingkat pendidikan yang menggunakan sepeda motor sebanyak 50% SMU dan 21.43% Sarjana, responden dengan tingkat pendidikan SMU yang jalan kaki sebesar (3.57%).

Tingkat pendidikan responden yang melakukan aktivitas makan menggunakan angkutan umum sebanyak 16.67% (SMU), menggunakan mobil pribadi sebesar (33.33%) berpendidikan Sarjana, menggunakan sepeda motor berpendidikan SMU (27.78%) dan Sarjana (11.11%) serta jalan kaki berpendidikan SMU (11.11%). Sedangkan aktivitas menabung yang menggunakan angkutan umum, berpendidikan Sarjana (7.14%), menggunakan mobil pribadi (SD dan Sarjana 7.14%); menggunakan sepeda motor berpendidikan Sarjana (4.86%) dan SMU (28.57%) serta jalan kaki berpendidikan SMU (7.14%). Data selengkapnya dapat dilihat Tabel 4.10.

Tabel 4.10 Distribusi aktivitas di *plan area* berdasarkan moda dan tingkat pendidikan

Jenis Moda	Pendidikan	Aktivitas di <i>Plan area</i>						
		Ibadah	Berobat	Belanja	Jalan-jalan	Makan	Menabung	Lain-lain
Angkutan Umum	SD	0.00	0	1.89	0	0	0	0
	SMP	0.00	0	0	0	0	0	0
	SMU	0.00	20	22.64	10.71	16.67	0	0
	Diploma	0.00	0	0	0	0	0	0
	Sarjana	0.00	0	7.55	10.71	0	7.14	5.00
Mobil pribadi	SD	8.33	0	0	0	0	7.14	0
	SMP	0.00	0	0	0	0	0	0
	SMU	8.33	0	7.55	0	0	0	0
	Diploma	0.00	0	0	0	0	0	0
	Sarjana	33.33	0	9.43	3.57	33.33	7.14	15.00
Sepeda motor	SD	0.00	0	0	0	0	0	0
	SMP	0.00	0	1.89	0	0	0	5.00
	SMU	25.00	40	33.96	50.00	27.78	28.57	60.00
	Diploma	0.00	0	1.89	0	0	0	5.00
	Sarjana	16.67	40	7.55	21.43	11.11	42.86	5.00
Sepeda	SD	0.00	0	0	0	0	0	0
	SMP	0.00	0	0	0	0	0	0
	SMU	0.00	0	0	0	0	0	0
	Diploma	0.00	0	0	0	0	0	0
	Sarjana	0.00	0	0	0	0	0	0
Jalan Kaki	SD	8.33	0	0	0	0	0	0
	SMP	0.00	0	0	0	0	0	0
	SMU	0.00	0	5.66	3.57	11.11	7.14	5.00
	Diploma	0.00	0	0	0	0	0	0
	Sarjana	0.00	0	0	0	0	0	0
Total	SD	16.67	0	1.89	0	0	7.14	0
	SMP	0.00	0	1.89	0	0	0	5.00
	SMU	33.33	60	69.81	64.29	55.56	35.71	65.00
	Diploma	0.00	0	1.89	0	0	0	5.00
	Sarjana	50.00	40	24.53	35.71	44.44	57.14	25.00

4.3.3.4 Aktivitas di *Plan Area* Berdasarkan Pengguna Moda dan Pekerjaan

Jenis aktivitas responden di *plan area* beribadah yang menggunakan mobil pribadi bekerja sebagai wiraswasta/pedagang, PNS/dosen/guru dan pegawai swasta (16.67%); menggunakan sepeda motor dengan pekerjaan wiraswasta/pedagang (25%), pegawai swasta dan tani/buruh/nelayan (8.33%);

jalan kaki dengan pekerjaan wiraswasta/pedagang (8.33%). Aktivitas berobat yang menggunakan angkutan umum dengan pekerjaan wiraswasta/pedagang (20%); menggunakan sepeda motor (wiraswasta/pedagang 60% dan pegawai swasta 20%). Sedangkan untuk aktivitas belanja sebagian besar responden menggunakan angkutan umum adalah IRT (7.55%), tani/buruh/nelayan, PNS/dosen/guru dan pegawai swasta (5.66%), pelajar/mahasiswa dan wiraswasta/pedagang (3.77%); menggunakan mobil pribadi dengan pekerjaan PNS/dosen/guru (9.43%), wiraswasta/pedagang (3.77%), pegawai swasta dan TNI (1.89%); menggunakan sepeda motor dengan pekerjaan pelajar/mahasiswa (24.53%), wiraswasta/pedagang (11.32%) dan pegawai swasta (7.55%); jalan kaki wiraswasta/pedagang (3.77%).

Aktivitas jalan-jalan di *plan area*, sebagian besar responden menggunakan angkutan umum adalah pelajar/mahasiswa (7.14%), IRT, tani/buruh/nelayan, wiraswasta/pedagang dan PNS/dosen/guru (3.57%); menggunakan mobil pribadi dengan pekerjaan wiraswasta/pedagang (3.57%); pengguna sepeda motor pelajar/mahasiswa (32.14%), wiraswasta/pedagang (14.29%), IRT, PNS/dosen/guru dan pegawai swasta (7.14%) serta berjalan kaki pegawai swasta (3.57%). Aktivitas makan di *plan area* yang menggunakan angkutan umum adalah IRT, pelajar/mahasiswa dan pegawai swasta (5.56%); menggunakan mobil pribadi dengan pekerjaan PNS/dosen/guru (22.22%) dan pegawai swasta (11.11%); pengguna sepeda motor pelajar/mahasiswa (16.67%), wiraswasta/pedagang, PNS/dosen/guru, pegawai swasta dan TNI/Polri (5.56%) serta yang jalan kaki pegawai swasta (3.57%).

Aktivitas menabung di *plan area* yang menggunakan angkutan umum adalah PNS/dosen/guru (7.14%); menggunakan mobil pribadi PNS/dosen/guru (14.29%); menggunakan sepeda motor dengan pekerjaan wiraswasta/pedagang, (42.86%), PNS/dosen/guru (14.29%), pelajar/mahasiswa dan pegawai swasta (7.14%) serta yang jalan kaki wiraswasta/pedagang (7.14%).

Tabel 4.11 Distribusi aktivitas di *plan area* berdasarkan moda dan pekerjaan

Jenis Moda	Pekerjaan	Aktivitas di <i>Plan area</i>						
		Ibadah	Berobat	Belanja	Jalan-jalan	Makan	Menabung	Lain-lain
Angkutan Umum	IRT	0.00	0.00	7.55	3.57	5.56	0.00	0.00
	Tani, buruh, nelayan	0.00	0.00	5.66	3.57	0.00	0.00	0.00
	Pelajar/mahasiswa	0.00	0.00	3.77	7.14	5.56	0.00	0.00
	Wiraswasta/pedagang	0.00	20.00	3.77	3.57	0.00	0.00	5.00
	PNS/Dosen/guru	0.00	0.00	5.66	3.57	0.00	7.14	0.00
	Pegawai swasta	0.00	0.00	5.66	0.00	5.56	0.00	0.00
	TNI/Polri	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Mobil pribadi	IRT	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	Tani, buruh, nelayan	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	Pelajar/mahasiswa	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	Wiraswasta/pedagang	16.67	0.00	3.77	3.57	0.00	0.00	10.00
	PNS/Dosen/guru	16.67	0.00	9.43	0.00	22.22	14.29	0.00
	Pegawai swasta	16.67	0.00	1.89	0.00	11.11	0.00	5.00
	TNI/Polri	0.00	0.00	1.89	0.00	0.00	0.00	0.00
Sepeda motor	IRT	0.00	0.00	1.89	7.14	0.00	0.00	0.00
	Tani, buruh, nelayan	8.33	0.00	0.00	3.57	0.00	0.00	0.00
	Pelajar/mahasiswa	0.00	0.00	24.53	32.14	16.67	7.14	45.00
	Wiraswasta/pedagang	25.00	60.00	11.32	14.29	5.56	42.86	25.00
	PNS/Dosen/guru	0.00	0.00	0.00	7.14	5.56	14.29	0.00
	Pegawai swasta	8.33	20.00	7.55	7.14	5.56	7.14	5.00
	TNI/Polri	0.00	0.00	0.00	0.00	5.56	0.00	0.00
Sepeda	IRT	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	Tani, buruh, nelayan	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	Pelajar/mahasiswa	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	Wiraswasta/pedagang	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	PNS/Dosen/guru	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	Pegawai swasta	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	TNI/Polri	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Jalan Kaki	IRT	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	Tani, buruh, nelayan	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	Pelajar/mahasiswa	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	Wiraswasta/pedagang	8.33	0.00	3.77	0.00	0.00	7.14	5.00
	PNS/Dosen/guru	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	Pegawai swasta	0.00	0.00	1.89	3.57	11.11	0.00	0.00
	TNI/Polri	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Total	IRT	0.00	0.00	9.43	10.71	5.56	0.00	0.00
	Tani, buruh, nelayan	8.33	0.00	5.66	7.14	0.00	0.00	0.00
	Pelajar/mahasiswa	0.00	0.00	28.30	39.29	22.22	7.14	45.00
	Wiraswasta/pedagang	50.00	80.00	22.64	21.43	5.56	50.00	45.00
	PNS/Dosen/guru	16.67	0.00	15.09	10.71	27.78	35.71	5.00
	Pegawai swasta	25.00	20.00	16.98	10.71	33.33	7.14	5.00
	TNI/Polri	0.00	0.00	1.89	0.00	5.56	0.00	0.00

4.3.3.5 Aktivitas di *Plan Area* Berdasarkan Pengguna Moda dan Umur

Kisaran umur responden yang melakukan aktivitas ibadah dengan menggunakan mobil pribadi yang berumur lebih dari 40 tahun (41.67%) dan antara 21-40 tahun (8.33%); menggunakan sepeda motor sebanyak 33.33% berumur antara 21-40 tahun dan lebih dari 40 tahun (8.33%), jalan kaki lebih dari 40 tahun (8.33%). Sebagian besar responden yang berobat ke *plan area* berumur antara 20 – 40 tahun (80%) yang terdiri dari 60% responden menggunakan sepeda motor dan 20% menggunakan angkutan umum. Sebagian kecil responden (20%) berumur lebih dari 40 tahun dengan menggunakan sepeda motor. Responden yang melakukan aktivitas belanja sebagian besar berumur antara 21 – 40 tahun yang terdiri dari 18.87% menggunakan angkutan umum, mobil pribadi 5.66%, sepeda motor (37.74%) dan jalan kaki 5.66%. Sedangkan responden yang berumur kurang dari 21 tahun 1.89% yang menggunakan angkutan umum dan sepeda motor (5.66%). Jumlah responden yang berumur lebih dari 40 tahun sebanyak 24.53% yang terdiri dari 11.32% menggunakan angkutan umum, 11.3% menggunakan mobil pribadi dan 1.89% menggunakan sepeda motor.

Responden yang melakukan perjalanan untuk tujuan jalan-jalan, sebagian besar berumur antara 21 –40 tahun sebanyak 82.14% yang terdiri dari 17.86% menggunakan angkutan umum, sepeda motor (60,71%) dan jalan kaki sebanyak 3.57%. Responden lainnya berumur lebih dari 40 tahun (3.57% menggunakan angkutan umum), mobil pribadi dan sepeda motor (3.57%). Sedangkan yang berumur kurang dari 21 tahun sebanyak 7.14% yang menggunakan sepeda motor.

Demikian juga untuk aktivitas makan, dimana sebagian besar responden berumur antara 21 – 40 tahun (77.78%) menggunakan angkutan umum (11.11%), mobil pribadi dan sepeda motor (masing-masing 27.78%), berjalan kaki (11.11%). Secara umum responden yang melakukan aktivitas menabung berumur antara 21 – 40 tahun (78.57%) yang terdiri dari 7.14% menggunakan angkutan umum, mobil pribadi (7.14%), sepeda motor (57.14%) dan jalan kaki (7.14%). Demikian juga aktivitas lainnya sebagian besar berumur antara 21-40 tahun (50%) yang terdiri dari angkutan umum (5%), mobil pribadi (10%), sepeda motor (35%) serta

sebagian kecil berumur kurang dari 21 tahun dengan menggunakan sepeda motor (30%).

Tabel 4.12 Distribusi aktivitas di *plan area* berdasarkan moda dan umur

Jenis Moda	Umur	Aktivitas di <i>Plan area</i>						
		Ibadah	Berobat	Belanja	Jalan-jalan	Makan	Menabung	Lain-lain
Angkutan Umum	≤ 20	0.00	0.00	1.89	0.00	5.56	0.00	0.00
	21 - 40	0.00	20.00	18.87	17.86	11.11	7.14	5.00
	≥ 41	0.00	0.00	11.32	3.57	0.00	0.00	0.00
Mobil Pribadi	≤ 20	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	21 - 40	8.33	0.00	5.66	0.00	27.78	7.14	10.00
	≥ 41	41.67	0.00	11.32	3.57	5.56	7.14	5.00
Sepeda motor	≤ 20	0.00	0.00	5.66	7.14	11.11	0.00	30.00
	21 - 40	33.33	60.00	37.74	60.71	27.78	57.14	35.00
	≥ 41	8.33	20.00	1.89	3.57	0.00	14.29	10.00
Sepeda	≤ 20	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	21 - 40	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	≥ 41	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Jalan Kaki	≤ 20	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	21 - 40	0.00	0.00	5.66	3.57	11.11	7.14	0.00
	≥ 41	8.33	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	5.00
Total	≤ 20	0.00	0.00	7.55	7.14	16.67	0.00	30.00
	21 - 40	41.67	80.00	67.92	82.14	77.78	78.57	50.00
	≥ 41	58.33	20.00	24.53	10.71	5.56	21.43	20.00

4.3.4 Tujuan Perjalanan di *Plan Area*

Secara umum tujuan perjalanan responden pada penelitian ini adalah Mal Pekanbaru sebanyak 42 orang (26.42%), Pasaraya (Plaza Sukaramai) sebanyak 40 orang (25.16%), lainnya (pertokoan Jalan Sudirman, pusat grosir Jalan Agussalim dan pusat spanduk Jalan Pangeran Hidayat) sebanyak 22 orang (13.84%), bank (17 orang atau 10.69%), rumah ibadah (14 orang atau 8.81%), rumah makan (9 orang atau 5.66%), (pasar buah (7 orang atau 4.40%), Rumah Sakit Umum Daerah (RSUD) Arifin Ahmad sebanyak 6 orang (3.77%). Sedangkan tujuan perjalanan responden yang paling sedikit adalah hotel/penginapan sebanyak 2 orang (1.26%).

Tabel 4.13 Tujuan perjalanan di *Plan area*

Lokasi	n	%
Pasar Sukaramai	40	25.16
Mal Pekan baru	42	26.42
Pasar Buah	7	4.40
Bank	17	10.69
Rumah Ibadah	14	8.81
RSUD	6	3.77
Hotel/penginapan	2	1.26
Rumah makan	9	5.66
Lainnya	22	13.84
Total	159	100.00

4.3.4.1 Tujuan Perjalanan di *Plan Area* Berdasarkan Jenis Moda

Secara umum tujuan perjalanan responden pada penelitian ini adalah Mal Pekanbaru sebanyak 42 orang (26.42%) yang terdiri 23 orang (54.76%) menggunakan sepeda motor, 12 orang (28.57%) menggunakan angkutan umum, mobil (5 orang atau 11.90%) dan jalan kaki 2 orang (4.76%). Tujuan perjalanan responden terbanyak kedua adalah Pasaraya sebanyak 40 orang (25.16%) yang terdiri 18 orang (45%) menggunakan sepeda motor, 15 orang (37.5%) menggunakan angkutan umum, mobil (4 orang atau 10%) dan jalan kaki 3 orang (7.50%). Sedangkan tujuan perjalanan responden yang paling sedikit adalah hotel/penginapan sebanyak 2 orang (1.26%) dengan menggunakan angkutan umum dan sepeda motor.

Tabel 4.14 Distribusi tujuan perjalanan di *plan area* berdasarkan jenis moda

No	Lokasi	Angkutan umum		Mobil		Sepeda motor		Sepeda		Jalan kaki		Total	
		n	%	n	%	n	%	n	%	n	%	n	%
1	Pasaraya	15	37.50	4	10.00	18	45.00	0	0.00	3	7.50	40	25.16
2	Mal Pekanbaru	12	28.57	5	11.90	23	54.76	0	0.00	2	4.76	42	26.42
3	Pasar Buah	2	28.57	1	14.29	4	57.14	0	0.00	0	0.00	7	4.40
4	Bank	1	5.88	4	23.53	11	64.71	0	0.00	1	5.88	17	10.69
5	Rumah ibadah	0	0.00	6	42.86	7	50.00	0	0.00	1	7.14	14	8.81
6	RSUD	1	16.67	1	16.67	4	66.67	0	0.00	0	0.00	6	3.77
7	Hotel/penginaan	1	50.00	0	0.00	1	50.00	0	0.00	0	0.00	2	1.26
8	Rumah makan	1	11.11	3	33.33	3	33.33	0	0.00	2	22.22	9	5.66
9	Lain-lain	4	18.18	4	18.18	14	63.64	0	0.00	0	0.00	22	13.84
Total		37	23.27	28	17.61	85	53.46	0	0.00	9	5.66	159	100.00

4.3.4.2 Tujuan Perjalanan di *Plan Area* Berdasarkan Pengguna Moda dan Jenis Kelamin

Tabel 4.15 menunjukkan tujuan perjalanan responden di *plan area* berdasarkan jenis kelamin dan jenis moda yang digunakan. Secara umum tujuan perjalanan responden pada penelitian ini adalah Mal Pekanbaru sebanyak 42 orang yang terdiri 26 laki-laki (61.9%) dan perempuan sebanyak 16 orang (38.1%). Jumlah responden laki-laki yang menggunakan angkutan umum sebanyak 15.38%, mobil pribadi (11.54%), sepeda motor (73.08%) dan 1.5% berjalan kaki. Sedangkan responden perempuan yang menggunakan angkutan umum adalah sebanyak 8 orang (50%), mobil pribadi (2 orang atau 12.50%), sepeda motor (4 orang atau 25%) dan jalan kaki 2 orang (12.5%).

Tabel 4.15 Tujuan perjalanan di *plan area* berdasarkan moda dan jenis kelamin

Jenis Moda	Jenis Kelamin	Distri-busi	Lokasi di <i>Plan area</i>								
			Pasa- raya	Mal P.baru	Pasar Buah	Bank	Rumah ibadah	RSUD	Hotel	Rumah makan	Lain- lain
Angkutan umum	laki-laki	n	3	4	0	0	0	1	0	0	1
		%	13.04	15.38	0.00	0.00	0.00	16.67	0.00	0.00	6.67
	Perempuan	n	12	8	2	1	0	0	0	1	3
		%	70.59	50.00	40.00	33.33	0.00	0.00	0.00	25.00	42.86
Mobil pribadi	laki-laki	n	4	3	0	3	5	1	1	1	4
		%	17.39	11.54	0.00	21.43	38.46	16.67	50.00	20.00	26.67
	Perempuan	n	0	2	1	1	1	0	0	2	0
		%	0.00	12.50	20.00	33.33	100.00	0.00	0.00	50.00	0.00
Sepeda motor	laki-laki	n	13	19	2	10	7	4	1	2	10
		%	56.52	73.08	100.00	71.43	53.85	66.67	50.00	40.00	66.67
	Perempuan	n	5	4	2	1	0	0	0	1	4
		%	29.41	25.00	40.00	33.33	0.00	0.00	0.00	25.00	57.14
Sepeda	laki-laki	n	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		%	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	Perempuan	n	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		%	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Jalan kaki	laki-laki	n	3	0	0	1	1	0	0	2	0
		%	13.04	0.00	0.00	7.14	7.69	0.00	0.00	40.00	0.00
	Perempuan	n	0	2	0	0	0	0	0	0	0
		%	0.00	12.50	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Total	laki-laki	n	23	26	2	14	13	6	2	5	15
		%	57.50	61.90	28.57	82.35	92.86	100.00	100.00	55.56	68.18
	Perempuan	n	17	16	5	3	1	0	0	4	7
		%	42.50	38.10	71.43	17.65	7.14	0.00	0.00	44.44	31.82
Total			40	42	7	17	14	6	2	9	22

Tujuan perjalanan responden terbanyak kedua adalah Pasaraya sebanyak 40 orang yang terdiri dari 23 laki-laki (57.50%) dan perempuan 17 orang (42.5%). Jumlah responden laki-laki yang menggunakan angkutan umum 3 orang (13.04%), mobil pribadi (4 orang atau 17.39%), sepeda motor (13 orang atau 56.5%) dan jalan kaki 3 orang (13.04%). Responden perempuan yang menggunakan angkutan umum (12 orang atau 70.59%) dan sepeda motor (5 orang atau 29.41%). Sedangkan tujuan perjalanan responden yang paling sedikit adalah hotel/penginapan sebanyak 2 orang (1.26%) dengan menggunakan angkutan umum dan sepeda motor. Data selengkapnya lihat Tabel 4.15.

4.3.4.3 Tujuan Perjalanan di *Plan Area* Berdasarkan Pengguna Moda dan Tingkat Pendidikan

Tabel 4.16 menunjukkan tujuan perjalanan, jenis moda yang digunakan dan tingkat pendidikan. Sebagian besar tujuan perjalanan responden pada penelitian ini adalah Mal Pekanbaru dengan tingkat pendidikan SMU (61.90%) yang terdiri dari 19.05% menggunakan angkutan umum, mobil pribadi (2.38%), sepeda motor (35.71%) dan jalan kaki (4.76%) dan Sarjana sebanyak 38.10% terdiri 9.52% menggunakan angkutan umum dan mobil pribadi serta menggunakan sepeda motor (19.05%). Tujuan perjalanan terbanyak kedua adalah Pasaraya dengan tingkat pendidikan SMU (75%) yang terdiri dari responden yang menggunakan angkutan umum (25%), mobil pribadi (5%), sepeda motor (37.5%), dan jalan kaki (7.5%); Sarjana (17.50%) yang terdiri dari 10% menggunakan angkutan umum, mobil pribadi (5%) dan sepeda motor (2.50%); responden dengan tingkat pendidikan SD (2.50%) menggunakan angkutan umum (2.50%) dan SMP menggunakan sepeda motor. Data selengkapnya lihat Tabel 4.16.

Tabel 4.16 Distribusi Tujuan Perjalanan berdasarkan moda dan tingkat pendidikan

Jenis Moda	Pendidikan	Lokasi di <i>Plan area</i>								
		Pasaraya	Mal P.baru	Pasar Buah	Bank	Rumah ibadah	RSUD	Hotel	Rumah makan	Lain-lain
Angkutan Umum	SD	2.50	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	4.55
	SMP	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	SMU	25.00	19.05	28.57	0.00	0.00	16.67	0.00	11.11	9.09
	Diploma	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	Sarjana	10.00	9.52	0.00	5.88	0.00	0.00	50.00	0.00	4.55
Mobil pribadi	SD	0.00	0.00	0.00	5.88	7.14	0.00	0.00	0.00	0.00
	SMP	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	SMU	5.00	2.38	0.00	0.00	7.14	0.00	0.00	0.00	4.55
	Diploma	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	Sarjana	5.00	9.52	14.29	17.65	28.57	16.67	0.00	33.33	13.64
Sepeda motor	SD	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	SMP	2.50	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	SMU	37.50	35.71	28.57	29.41	35.71	33.33	50.00	11.11	0.00
	Diploma	2.50	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	Sarjana	2.50	19.05	28.57	35.29	14.29	33.33		22.22	0.00
Sepeda	SD	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	SMP	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	SMU	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	4.55
	Diploma	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	54.55
	Sarjana	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	4.55
Jalan Kaki	SD	0.00	0.00	0.00	0.00	7.14	0.00	0.00	0.00	0.00
	SMP	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	SMU	7.50	4.76	0.00	5.88	0.00	0.00	0.00	22.22	0.00
	Diploma	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	Sarjana	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Total	SD	2.50	0.00	0.00	5.88	14.29	0.00	0.00	0.00	4.55
	SMP	2.50	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	SMU	75.00	61.90	57.14	35.29	42.86	50.00	50.00	44.44	18.18
	Diploma	2.50	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	54.55
	Sarjana	17.50	38.10	42.86	58.82	42.86	50.00	50.00	55.56	22.73

4.3.4.4 Tujuan Perjalanan di *Plan Area* Berdasarkan Pengguna Moda dan Pekerjaan

Responden dengan tujuan perjalanan Mal Pekanbaru yang paling banyak menggunakan angkutan umum adalah pegawai swasta (7.14%), menggunakan mobil pribadi wiraswasta/pedagang dan PNS/guru/dosen (4.76%); menggunakan sepeda motor adalah pelajar/mahasiswa (19.05%) sedangkan jalan kaki adalah pegawai swasta (4.76%).

Tabel 4.17 Distribusi tujuan perjalanan berdasarkan moda dan pekerjaan

Jenis Moda	Pekerjaan	Lokasi di <i>Plan area</i>								
		Pasaraya	Mal P.baru	Pasar Buah	Bank	Rumah ibadah	RSUD	Hotel	Rumah makan	Lain-lain
Angkutan Umum	Ibu rumah tangga	10.00	4.76	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	4.55
	Tani, buruh, nelayan	5.00	4.76	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	4.55
	Pelajar/mahasiswa	5.00	4.76	28.57	0.00	0.00	0.00	0.00	11.11	0.00
	Wirawasta/pedagang	5.00	4.76	0.00	0.00	0.00	16.67	50.00	0.00	0.00
	PNS/dosen/guru	5.00	2.38	0.00	5.88	0.00	0.00	0.00	0.00	4.55
	Pegawai swasta	7.50	7.14	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	4.55
	TNI/Polri	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Mobil pribadi	Ibu rumah tangga	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	Tani, buruh, nelayan	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	Pelajar/mahasiswa	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	Wirawasta/pedagang	0.00	4.76	0.00	11.76	21.43	0.00	0.00	0.00	4.55
	PNS/dosen/guru	2.50	4.76	14.29	11.76	7.14	16.67	0.00	33.33	9.09
	Pegawai swasta	5.00	0.00	0.00	0.00	14.29	0.00	0.00	0.00	4.55
	TNI/Polri	2.50	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Sepeda motor	Ibu rumah tangga	2.50	4.76	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	Tani, buruh, nelayan	0.00	4.76	0.00	0.00	7.14	0.00	0.00	0.00	0.00
	Pelajar/mahasiswa	30.00	19.05	0.00	11.76	14.29	0.00	50.00	0.00	40.91
	Wirawasta/pedagang	12.50	11.90	42.86	35.29	21.43	50.00	0.00	0.00	18.18
	PNS/dosen/guru	0.00	4.76	0.00	11.76	0.00	0.00	0.00	11.11	0.00
	Pegawai swasta	0.00	11.90	14.29	0.00	7.14	16.67	0.00	11.11	0.00
	TNI/Polri	0.00	0.00	0.00	5.88	0.00	0.00	0.00	11.11	0.00
sepeda	Ibu rumah tangga	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	Tani, buruh, nelayan	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	Pelajar/mahasiswa	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	Wirawasta/pedagang	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	PNS/dosen/guru	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	Pegawai swasta	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	TNI/Polri	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Jalan Kaki	Ibu rumah tangga	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	Tani, buruh, nelayan	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	4.55
	Pelajar/mahasiswa	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	Wirawasta/pedagang	7.50	0.00	0.00	5.88	7.14	0.00	0.00	0.00	0.00
	PNS/dosen/guru	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	Pegawai swasta	0.00	4.76	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	22.22	0.00
	TNI/Polri	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Total	Ibu rumah tangga	12.50	9.52	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	4.55
	Tani, buruh, nelayan	5.00	9.52	0.00	0.00	7.14	0.00	0.00	0.00	9.09
	Pelajar/mahasiswa	35.00	23.81	28.57	11.76	14.29	0.00	50.00	11.11	40.91
	Wirawasta/pedagang	25.00	21.43	42.86	52.94	50.00	66.67	50.00	0.00	22.73
	PNS/dosen/guru	7.50	11.90	14.29	29.41	7.14	16.67	0.00	44.44	13.64
	Pegawai swasta	12.50	23.81	14.29	0.00	21.43	16.67	0.00	33.33	9.09
	TNI/Polri	2.50	0.00	0.00	5.88	0.00	0.00	0.00	11.11	0.00

Tujuan perjalanan responden untuk Pasaraya yang paling banyak menggunakan angkutan umum adalah IRT (10%), menggunakan mobil pribadi adalah pegawai swasta (7.5%), menggunakan sepeda motor adalah pelajar/mahasiswa (30%) dan jalan kaki adalah wiraswata/pedagang (7.5%). Data selengkapnya dapat dilihat dari Tabel 4.17.

4.3.4.5 Tujuan Perjalanan di *Plan Area* Berdasarkan Pengguna Moda dan Umur

Responden dengan tujuan perjalanan Mal Pekanbaru yang menggunakan angkutan umum berumur antara 21-40 tahun (21.43%), lebih dari 40 tahun sebanyak 7.14%. demikian juga responden yang menggunakan mobil pribadi sebagian besar berumur antara 21-40 tahun (9.52%) dan lebih dari 40 tahun sebanyak 2.38%. Responden yang menggunakan sepeda motor berumur antara 21-40 tahun (50%), kurang 21 tahun dan lebih dari 40 tahun (2.38%). Sedangkan responden yang jalan kaki (4.76%) berumur antara 21-40 tahun.

Tabel 4.18 Distribusi Tujuan Perjalanan di *plan area* berdasarkan moda dan umur

Jenis moda	Umur (tahun)	Lokasi di <i>Plan area</i>								
		Pasaraya	Mal P.baru	Pasar Buah	Bank	Rumah ibadah	RSUD	Hotel	Rumah makan	Lain-lain
Kendaraan Umum	≤ 20	0.00	0.00	14.29	0.00	0.00	0.00	0.00	11.11	0.00
	21 - 40	27.50	21.43	14.29	5.88	0.00	16.67	50.00	0.00	13.64
	≥ 41	10.00	7.14	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	4.55
Mobil Pribadi	≤ 20	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	21 - 40	5.00	9.52	14.29	11.76	7.14	0.00	0.00	22.22	4.55
	≥ 41	5.00	2.38	0.00	11.76	35.71	16.67	0.00	11.11	13.64
Sepeda motor	≤ 20	10.00	2.38	0.00	0.00	7.14	0.00	0.00	0.00	31.82
	21 - 40	32.50	50.00	42.86	52.94	35.71	50.00	50.00	33.33	22.73
	≥ 41	2.50	2.38	14.29	11.76	7.14	16.67	0.00	0.00	9.09
Sepeda	≤ 20	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	21 - 40	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	≥ 41	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Jalan Kaki	≤ 20	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	21 - 40	5.00	4.76	0.00	5.88	0.00	0.00	0.00	22.22	0.00
	≥ 41	2.50	0.00	0.00	0.00	7.14	0.00	0.00	0.00	0.00
Total	≤ 20	10.00	2.38	14.29	0.00	7.14	0.00	0.00	11.11	31.82
	21 - 40	70.00	85.71	71.43	76.47	42.86	66.67	100.00	77.78	40.91
	≥ 41	20.00	11.90	14.29	23.53	50.00	33.33	0.00	11.11	27.27

Sebagian besar responden dengan tujuan perjalanan Pasaraya yang menggunakan angkutan umum berumur antara 21-40 tahun (27.5%) dan berumur lebih dari 40 tahun sebanyak 10%. Responden yang menggunakan mobil pribadi berumur antara 21-40 tahun dan lebih dari 40 tahun sebanyak 10%. Responden yang menggunakan sepeda motor sebagian besar berumur antara 21-40 tahun (32.5%), kurang dari 21 tahun (10%) dan lebih dari 40 tahun sebanyak 2.5%. Sedangkan responden yang jalan kaki berumur antara 21-40 tahun (5%) dan lebih dari 40 tahun sebanyak 2.5%. Data selengkapnya dapat dilihat dari Tabel 4.18.

4.3.5 Lama Beraktivitas di *Plan Area*

Lama beraktivitas responden di *plan area* bervariasi, waktu tersingkat yang dihabiskan responden 10 menit dan waktu terlama 480 menit dengan rata-rata 89.62 menit. Lama beraktivitas responden di *plan area* di kelompokkan menjadi 3 kategori yaitu kurang dari 30 menit, 30 – 60 menit dan di atas 60 menit. Sebagian besar responden melakukan aktivitas di *plan area* dengan durasi waktu di atas 60 menit (56 orang atau 47.46%), dibawah 30 menit sebanyak 33 orang (27.97%) dan selama 30 – 60 menit sebanyak 29 orang.

Tabel 4.19 Lama aktivitas responden di *plan area*

No	Lama (menit)	n	%
1	< 30	33	27.97
2	30 - 60	29	24.58
3	>60	56	47.46
total		118	100

4.3.5.1 Lama di *Plan Area* Berdasarkan Jenis Kelamin

Sebagian responden melakukan aktivitas di *plan area* dengan durasi waktu di atas 60 menit (56 orang atau 47.46%) yang terdiri dari 32 orang laki-laki (57.14%) dan 24 orang perempuan (42.86%). Sedangkan responden yang melakukan aktivitas dibawah 30 menit sebanyak 33 orang (27.97%) yang terdiri dari 26 orang laki-laki (78.79%) dan 7 orang perempuan (21.21%). Responden yang melakukan aktivitas di *plan area* selama 30 – 60 menit sebanyak 29 orang yang terdiri dari 21 laki-laki (72.41%) dan 8 perempuan (27.59%).

Tabel 4.20 Distribusi lama di *plan* berdasarkan jenis kelamin

Jenis Kelamin	< 30 menit		30 - 60 menit		> 60 menit		> 60 menit	
	n	%	n	%	n	%	n	%
Laki-laki	26	78.79	21	72.41	32	57.14	79	66.95
Perempuan	7	21.21	8	27.59	24	42.86	39	33.05
Total	33	27.97	29	24.58	56	47.46	118	100.00

4.3.5.2 Lama di *Plan Area* Berdasarkan Tingkat Pendidikan

Pada penelitian ini responden yang menghabiskan waktu di *plan area* kurang dari 30 menit sebagian besar berpendidikan SMU 18 orang (54.55%), Sarjana 12 orang (36.36%), SMP 2 orang (6.06%) dan SD 1 orang (3.03%). Responden yang menghabiskan waktu antara 30 – 60 menit di *plan area* dengan tingkat pendidikan Sarjana 15 orang (51.72%), SMU 11 orang (37.93%), SD 2 orang (6.90%) dan Diploma 1 orang (3.45%). Responden yang menghabiskan waktu di atas 60 menit dengan tingkat pendidikan SMU 39 orang (69.64%) dan Sarjana 17 orang (30.36%).

Tabel 4.21 Distribusi lama di *plan area* berdasarkan tingkat pendidikan

Tingkat pendidikan	< 30 menit		30 - 60 menit		> 60 menit	
	n	%	n	%	n	%
SD	1	3.03	2	6.90	0	0.00
SMP	2	6.06	0	0.00	0	0.00
SMU	18	54.55	11	37.93	39	69.64
Diploma	0	0.00	1	3.45	0	0.00
Sarjana	12	36.36	15	51.72	17	30.36
Total	33	100.00	29	100.00	56	100.00

4.3.5.3 Lama di *Plan Area* Berdasarkan Pekerjaan

Pada penelitian ini responden yang menghabiskan waktu di *plan area* kurang dari 30 menit sebagian besar bekerja sebagai wiraswasta/pedagang 12 orang (36.36%), pelajar/mahasiswa 8 orang (24.24%), PNS/guru/dosen 7 orang (21.21%), pegawai swasta 4 orang (12.12%) dan TNI/Polri 2 orang (6.06%). Responden yang melakukan aktivitas antara 30 – 60 menit pada umumnya bekerja sebagai wiraswasta/pedagang 11 orang (37.93%), pegawai swasta 6 orang (20.69%). Responden yang menghabiskan waktu di atas 60 menit dengan pekerjaan sebagai pelajar/mahasiswa 17 orang (30.36%) dan wiraswasta 13 orang (23.21%). Data selengkapnya dapat dilihat dari Tabel 4.21.

Tabel 4.22 Distribusi lama di *plan area* berdasarkan pekerjaan

Jenis Pekerjaan	< 30 menit		30 - 60 menit		> 60 menit	
	n	%	n	%	n	%
Ibu Rumahtangga	0	0.00	1	3.45	6	10.71
Tani, buruh, nelayan	0	0.00	1	3.45	4	7.14
Pelajar/mahasiswa	8	24.24	4	13.79	17	30.36
Wiraswasta/pedagang	12	36.36	11	37.93	13	23.21
PNS/dosen/guru	7	21.21	5	17.24	7	12.50
Pegawai swasta	4	12.12	6	20.69	9	16.07
TNI/Polri	2	6.06	1	3.45	0	0.00
Total	33	100.00	29	100.00	56	100.00

4.3.5.4 Lama di *Plan Area* Berdasarkan Kategori umur

Responden yang menghabiskan waktu di *plan area* kurang dari 30 menit sebagian besar berumur antara 21 – 40 tahun (25 orang atau 75.76%), lebih dari 40 tahun serta kurang dari 21 tahun dengan jumlah yang sama sebanyak 4 orang (12.12%). Demikian halnya dengan responden yang melakukan aktivitas antara 30 – 60 menit pada umumnya berumur antara 21 – 40 tahun (19 orang atau 65.52%), lebih dari 40 tahun 9 orang (31.03%) dan kurang dari 21 tahun sebanyak 1 orang (3.45%). Responden yang menghabiskan waktu di atas 60 menit pada umumnya juga berumur antara 21 – 40 tahun (36 orang atau 64.29%), lebih dari 40 tahun 14 orang (25%) dan kurang dari 21 tahun sebanyak 6 orang (10.71%).

Tabel 4.23 Distribusi lama di *plan* berdasarkan kategori umur

Umur (tahun)	< 30 menit		30 - 60 menit		> 60 menit		Total	
	n	%	n	%	n	%	n	%
≤ 20	4	12.12	1	3.45	6	10.71	11	9.32
21 - 40	25	75.76	19	65.52	36	64.29	80	67.80
≥ 41	4	12.12	9	31.03	14	25.00	27	22.88
Total	33	27.97	29	24.58	56	47.46	118	100.00

4.3.6 Frekuensi Perjalanan ke *Plan Area*

Frekuensi perjalanan responden ke *plan area* adalah tujuh kali seminggu, lima kali seminggu, tiga kali seminggu, sekali seminggu dan tidak menentu. Frekuensi perjalanan responden ke *plan area* sebagian besar tidak menentu/tidak tetap sebanyak 71 orang (60.17%) dan sekali seminggu sebanyak 28 orang (23.27%). Sedangkan responden yang frekuensi perjalanan 3 kali seminggu

sebanyak 8 orang (6.78%), 5 kali seminggu sebanyak 6 orang (5.08%) dan 7 kali seminggu sebanyak 5 orang atau 4.24%.

Tabel 4.24 Frekuensi perjalanan responden ke *plan area*

Frekuensi perjalanan (kali)	n	%
7 x seminggu	5	4.24
5 x seminggu	6	5.08
3 x seminggu	8	6.78
1 x seminggu	28	23.73
Tidak menentu	71	60.17
Total	118	100

4.3.6.1 Frekuensi ke *Plan Area* Berdasarkan Moda

Responden dengan rekuensi perjalanan 7 kali seminggu ke *plan area* berjalan kaki sebanyak 3 orang (60%) dan menggunakan sepeda motor 2 orang (40%). Frekuensi perjalanan 5 kali seminggu dengan menggunakan sepeda motor sebanyak 4 orang (66.67%) dan mobi pribadi 2 orang (33.33%). Sedangkan yang mengunjungi *plan area* 3 kali seminggu menggunakan sepeda motor sebanyak 5 orang (62.50%) an berjalan kaki 2 orang (25%) serta dengan mobil pribadi 1 orang (12.5%). Frekuensi perjalanan ke *plan area* sekali seminggu jumlah penggunaan moda terbanyak menggunakan sepeda motor (13 orang atau 46.43%), mobil pribadi 9 orang (32.14%) dan angkutan umum 6 orang (21.43%). Sedangkan frekuensi perjalanan ke *plan area* yang tidak menentu menyebar keseluruhan pengguna moda, dengan pengguna moda sepeda motor mendominasi sebanyak 40 orang 56.34%, sedangkan pengguna jalan kaki paling sedikit yaitu 1 orang (1.41%). Sedangkan pengguna sepeda tidak ada.

Tabel 4.25 Distribusi Frekuensi ke *plan area* berdasarkan moda

Jenis Kendaraan	7 x Seminggu		5 x Seminggu		3 x Seminggu		Sekali Seminggu		Tidak menentu		Total	
	n	%	n	%	n	%	n	%	n	%	n	%
Angkutan Umum	0	0.00	0	0.00	0	0.00	6	21.43	19	26.76	25	21.19
Mobil pribadi	0	0.00	2	33.33	1	12.50	9	32.14	11	15.49	23	19.49
Sepeda motor	2	40.00	4	66.67	5	62.50	13	46.43	40	56.34	64	54.24
Sepeda	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00
Jalan Kaki	3	60.00	0	0.00	2	25.00	0	0.00	1	1.41	6	5.08
total	5	100	6	100.	8	100	28	100	71	100	118	100

4.3.6.2 Frekuensi ke *Plan Area* Berdasarkan Jenis Kelamin

Pada penelitian ini sebagian besar responden melakukan perjalanan ke *plan area* dengan frekuensi tidak menentu (terdiri dari 50 laki-laki atau 63.29% dan 21 perempuan atau 53.85%). Frekuensi perjalanan sekali seminggu terdiri dari 15 laki-laki (18.99%) dan 13 perempuan (33.33%). Sedangkan frekuensi 7 kali seminggu mengunjungi *plan area* berjenis kelamin laki-laki sebanyak 5 orang (6.33%), 5 kali seminggu laki-laki sebanyak 4 orang (5.06%) dan perempuan 2 orang (5.13%), serta 3 kali seminggu terdiri dari 5 laki-laki (6.33%) dan perempuan 3 orang (7.69%).

Tabel 4.26 Distribusi frekuensi ke *plan area* berdasarkan jenis kelamin

frekuensi	Laki-laki		Perempuan		Total	
	n	%	n	%	n	%
7 x Seminggu	5	6.33	0	0.00	5	4.24
5 x Seminggu	4	5.06	2	5.13	6	5.08
3 x Seminggu	5	6.33	3	7.69	8	6.78
Sekali Seminggu	15	18.99	13	33.33	28	23.73
tidak menentu	50	63.29	21	53.85	71	60.17
total	79	100.00	39	100.00	118	100.00

4.3.6.3 Frekuensi ke *Plan Area* Berdasarkan Pendidikan

Responden dengan frekuensi perjalanan 7 kali seminggu mengunjungi *plan area* berpendidikan SMU sebanyak 3 orang (60%), 5 kali seminggu berpendidikan SMU dan Sarjana masing-masing 3 orang (20%). Demikian halnya dengan yang mengunjungi *plan area* 3 kali seminggu berpendidikan SMU sebanyak 6 orang (75% dan Sarjana 2 orang (25%), perjalanan sekali seminggu sebagian besar juga berpendidikan SMU yaitu sebanyak 14 orang (50%), Sarjana 12 orang (42.86%) dan SD 2 orang (7.14%). Sedangkan responden dengan perjalanan yang tidak menentu menyebar hampir pada seluruh tingkat pendidikan, dengan jumlah terbanyak didominasi oleh pendidikan SMU sebanyak 42 orang (59.15%), pendidikan Sarjana sebanyak 26 orang (36.62%), SMP sebanyak 2 orang (2.82%) dan Diploma 1 orang atau 1.41% .

Tabel 4.27 Distribusi frekuensi ke *plan area* berdasarkan pendidikan

Tingkat Pendidikan	7 x		5 x		3 x		Sekali		tidak		Total	
	Seminggu		Seminggu		Seminggu		Seminggu		menentu			
	n	%	n	%	n	%	n	%	n	%	n	%
SD	1	20.00	0	0.00	0	0.00	2	7.14	0	0.00	3	2.54
SMP	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	2	2.82	2	1.69
SMU	3	60.00	3	50.00	6	75.00	14	50.00	42	59.15	68	57.63
Diploma	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	1	1.41	1	0.85
Sarjana	1	20.00	3	50.00	2	25.00	12	42.86	26	36.62	44	37.29
Total	5	100.00	6	100.00	8	100.00	28	100.00	71	100.00	118	100.00

4.3.6.4 Frekuensi ke *Plan Area* Berdasarkan Pekerjaan

Adapun responden yang frekuensi 7 kali seminggu hanyalah pedagang sebanyak 5 orang (10%), 5 kali seminggu pelajar/mahasiswa dan pedagang masing-masing sebanyak 2 orang (33.33%) serta pegawai swasta dan TNI Polri masing-masing sebanyak 1 orang (16.67%). Sedangkan yang mengunjungi *plan area* 3 kali seminggu terdiri dari pelajar/mahasiswa dan pedagang sebanyak 3 orang (37.50%) dan PNS/dosen/guru serta pegawai swasta masing-masing 1 orang (12.50%). Frekuensi ke *plan area* yang sekali seminggu terbanyak adalah pedagang sebanyak 7 orang atau 25%, pelajar/mahasiswa dan pegawai swasta masing-masing 6 orang (21.43%), IRT 4 orang (14.29%), selanjutnya PNS/dosen/guru 3 orang (10.71%) serta 2 orang (7.14%) tani/buruh/nelayan. Sedangkan untuk yang tidak menentu menyebar pada seluruh jenis pekerjaan, namun jumlah terbanyak didominasi oleh pedagang/ wiraswasta dan pelajar/mahasiswa masing-masing 19 orang (26.76%) dan 18 orang (25.35%).

Tabel 4.28 Distribusi frekuensi ke *plan area* berdasarkan pekerjaan

Pekerjaan	7 x		5 x		3 x		Sekali		tidak		total	
	Seminggu		Seminggu		Seminggu		Seminggu		menentu			
	n	%	n	%	n	%	n	%	n	%	n	%
Ibu Rumah Tangga	0	0.00	0	0.00	0	0.00	4	14.29	3	4.23	7	5.93
Tani, buruh, nelayan	0	0.00	0	0.00	0	0.00	2	7.14	3	4.23	5	4.24
Pelajar/mahasiswa	0	0.00	2	33.33	3	37.50	6	21.43	18	25.35	29	24.58
Wiraswasta/pedagang	5	100.00	2	33.33	3	37.50	7	25.00	19	26.76	36	30.51
PNS/dosen/guru	0	0.00	0	0.00	1	12.50	3	10.71	14	19.72	18	15.25
Pegawai swasta	0	0.00	1	16.67	1	12.50	6	21.43	12	16.90	20	16.95
TNI/POLRI	0	0.00	1	16.67	0	0.00	0	0.00	2	2.82	3	2.54
Total	5	100.00	6	100.00	8	100.00	28	100.00	71	100.00	118	100.00

4.3.7 Tanggapan Terhadap Pengembangan Kawasan

Tanggapan responden pada penelitian meliputi tanggapan terhadap elastisitas ongkos angkutan umum terhadap waktu perjalanan, elastisitas tarif parkir terhadap jarak lokasi parkir dan pedestrian.

4.3.7.1 Elastisitas Ongkos Angkutan Umum

Berdasarkan wawancara mendalam dilokasi, sebanyak 76 orang (64.98%) responden memilih perjalanan lebih cepat walaupun ongkos lebih mahal. Hal ini disebabkan karena responden lebih memilih cepat sampai ke tujuan dan menghindari berlama-lama diangkut guna menghindari cuaca yang panas dikota Pekanbaru. Sedangkan responden yang memilih ongkos turun walaupun perjalanan lebih lama sebanyak 42 orang (35.02%).

Tabel 4.29 Elastisitas waktu dan tarif angkutan umum

Item	n	%
Ongkos turun tapi perjalanan lebih lama	42	35.59
Ongkos naik tapi perjalanan lebih cepat	76	64.41
Total	118	100

4.3.7.1.1 Elastisitas Ongkos Angkutan Umum Berdasarkan Pengguna Moda

Pilihan responden terhadap perbandingan ongkos angkutan umum dengan kecepatan tempuh berdasarkan penggunaan moda ke *plan area* menunjukkan bahwa kebanyakan responden lebih memilih perjalanan lebih cepat ketempat tujuan walaupun ongkos angkutan naik/lebih mahal sebesar 64,41%, dengan jenis moda sepeda motor sebanyak 41 orang (53.95%) dan mobil pribadi sebesar 22 orang (28.95%), angkutan umum 12 orang (15.79%) dan jalan kaki 1 orang (1.32%). Sedangkan responden yang memilih sebaliknya (ongkos angkutan turun namun perjalanan lebih lama) didominasi pengguna sepeda motor sebanyak 23 orang atau 54.76%, pengguna angkutan umum sebesar 13 orang atau 30.95%, dan pejalan kaki 5 orang (11.90%) serta mobil pribadi 1 orang (2.38%). Hal ini menggambarkan bahwa ongkos mahal bukan jadi persoalan utama bagi rata-rata pengguna moda, akan tetapi kecepatan angkutan yang menjadi prioritas utama.

Tabel 4.30 Distribusi elastisitas ongkos angkutan umum terhadap moda

Moda	Ongkos turun tapi perjalanan lebih lama		Ongkos naik tapi perjalanan lebih cepat		Total	
	n	%	n	%	n	%
Angkutan Umum	13	30.95	12	15.79	25	21.19
Mobil Pribadi	1	2.38	22	28.95	23	19.49
Sepeda motor	23	54.76	41	53.95	64	54.24
Sepeda	0	0.00	0	0.00	0	0.00
Jalan kaki	5	11.90	1	1.32	6	5.08
Total	42	35.59	76	64.41	118	100.00

4.3.7.1.2 Elastisitas Ongkos Angkutan Umum Berdasarkan Jenis Kelamin

Berdasarkan wawancara mendalam dilokasi, sebanyak 76 orang (64.98%) responden memilih perjalanan lebih cepat walaupun ongkos lebih mahal, terdiri dari laki-laki sebanyak 50 orang (63,29%) dan perempuan sebanyak 26 orang (66.67%). Hal ini disebabkan karena responden lebih memilih cepat sampai ketempat tujuan dan menghindari berlama-lama diangkutan guna menghindari cuaca yang panas dikota Pekanbaru. Sedangkan responden yang memilih ongkos turun walaupun perjalanan lebih lama sebanyak 42 orang (35.02%), terdiri dari laki-laki 29 orang (36.71%) dan perempuan 13 orang (33.33%).

Tabel 4.31 Distribusi elastisitas ongkos terhadap jenis kelamin

Item	Laki-laki		Perempuan		Total	
	n	%	n	%	n	%
Ongkos turun tapi perjalanan lebih lama	29	36.71	13	33.33	42	35.59
Ongkos naik tapi perjalanan lebih cepat	50	63.29	26	66.67	76	64.41
Total	79	100.00	39	100.00	118	100.00

4.3.7.1.3 Elastisitas Ongkos Angkutan Umum terhadap Tingkat Pendidikan

Dari Tabel 4.31 dapat dilihat bahwa sebagian besar responden yang memilih perjalanan lebih cepat namun ongkos lebih mahal berpendidikan SMU 37 orang (54.41%), dan Sarjana 37 orang (84.09%), SD 1 orang (33.33%) dan Diploma 1 orang atau 100%,). Sedangkan responden yang memilih ongkos lebih murah (turun) namun perjalanan lebih lama berpendidikan SMU 31 orang (45.59%), Sarjana 7 orang atau 15.91%), SMP 2 orang atau 100% dan SD 2 orang atau 66.67%.

Tabel 4.32 Distribusi elastisitas angkutan umum terhadap tingkat pendidikan

Item	SD		SMP		SMU		Diploma		Sarjana	
	n	%	n	%	n	%	n	%	n	%
Ongkos turun tapi perjalanan lebih lama	2	66.67	2	100.00	31	45.59	0	0.00	7	15.91
Ongkos naik tapi perjalanan lebih cepat	1	33.33	0	0.00	37	54.41	1	100.00	37	84.09
Total	3	2.54	2	2.00	68	57.63	1	0.85	44	37.29

4.3.7.1.4 Elastisitas Angkutan Umum terhadap Pekerjaan

Berdasarkan wawancara mendalam dilokasi, kebanyakan responden ibu rumah tangga lebih memilih perjalanan lebih cepat walaupun ongkosnya naik sebesar 9,21%, sedangkan pelajar/mahasiswa 18.42%, wiraswasta/pedagang 30.26%, PNS/dosen/guru sebesar 17.11%, pegawai swasta 21.05% serta TNI/Polri sebesar 3.95%. Sedangkan responden yang memilih ongkos turun walaupun perjalanan lebih lama, kategori petani/buruh/nelayan sebesar 11.90%, pelajar/mahasiswa 35.71%, wiraswasta/pedagang 30.95%, PNS/dosen/guru (14.29%) serta pegawai swasta 7.14%. berdasarkan Tabel 4.32 dapat dilihat bahwa mayoritas responden lebih memilih perjalanan lebih cepat mengingat mereka ingin sampai ketempat tujuan tepat waktu, bagi pedagang sampai ketempat tujuan lebih cepat akan memberikan keuntungan bagi mereka untuk berjualan lebih awal. Demikian juga dengan pegawai swasta, bila terlambat sampai ketujuan akan berpengaruh kepada kinerja mereka di kantor atau tempat kerja.

Tabel 4.33 Distribusi Elastisitas ongkos angkutan umum terhadap pekerjaan

Pekerjaan	Ongkos turun tapi perjalanan lebih lama		Ongkos naik tapi perjalanan lebih cepat		Total	
	n	%	n	%	n	%
Ibu Rumah Tangga	0	0.00	7	9.21	7	5.93
Tani, buruh, nelayan	5	11.90	0	0.00	5	4.24
Pelajar/mahasiswa	15	35.71	14	18.42	29	24.58
Wiraswasta/pedagang	13	30.95	23	30.26	36	30.51
PNS/dosen/guru	6	14.29	13	17.11	19	16.10
Pegawai swasta	3	7.14	16	21.05	19	16.10
TNI/POLRI	0	0.00	3	3.95	3	2.54
Total	42	100.00	76	100.00	118	100.00

4.3.7.1.5 Elastisitas Ongkos Angkutan Umum terhadap Umur

Pilihan responden terhadap perbandingan ongkos angkutan umum dengan kecepatan tempuh berdasarkan kriteria umur ke *Plan area* menunjukkan bahwa sebagian besar responden umur antara 21 – 40 tahun lebih memilih perjalanan lebih cepat ketempat tujuan walaupun ongkos angkutan naik/lebih mahal sebesar 58 orang (76.32%), umur lebih dari 40 tahun sebanyak 14 orang (18.42%) dan kurang dari 21 tahun sebanyak 4 orang (5.26%). Responden yang menyatakan mau perjalanan lebih lama namun ongkos lebih murah sebanyak 22 orang atau 52.38% berumur antara 21 – 40 tahun, 13 orang (30.95%) berumur diatas 40 tahun dan 7 orang (16.67%) berumur dibawah 21 tahun.

Tabel 4.34 Distribusi elastisitas ongkos angkutan umum terhadap umur

Umur (tahun)	Ongkos turun tapi perjalanan lebih lama		Ongkos naik tapi perjalanan lebih cepat		Total	
	n	%	n	%	n	%
≤ 20	7	16.67	4	5.26	11	9.32
21 - 40	22	52.38	58	76.32	80	67.80
≥ 41	13	30.95	14	18.42	27	22.88
Total	42	100.00	76	100.00	118	100.00

4.3.7.2 Elastisitas Tarif Terhadap Jarak Lokasi Parkir

Responden memilih parkir lebih dekat ke lokasi tujuan walaupun tarif parkir lebih mahal sebanyak 78 orang (66.10%). Hal ini disebabkan responden malas berjalan terlalu jauh dan lebih suka turun dari kendaraan langsung ke tujuan. Sedangkan responden yang memilih tarif parkir lebih murah namun berjalan lebih jauh menuju ke tempat tujuan perjalanan sebesar 40 orang (33.90%).

Tabel 4.35 Elastisitas tarif terhadap jarak lokasi parkir

Item	n	%
Tarif turun tapi perjalanan lebih jauh	40	33.90
Tarif naik tapi perjalanan lebih dekat	78	66.10
Total	118	100

4.3.7.2.1 Elastisitas Tarif dan Jarak Lokasi Parkir Berdasarkan Pengguna Moda

Responden lebih memilih perjalanan lebih dekat ketempat tujuan walaupun tarif parkir naik/lebih mahal sebesar 66,11% dengan jenis moda sepeda motor sebanyak 45 orang (57.69%), mobil pribadi 23 orang (29.49%), angkutan umum 9 orang (11.54%) dan 1 orang pejalan kaki (1.28%). Sedangkan responden yang memilih tarif parkir lebih murah/turun namun jarak antara parkir dengan tujuan lebih jauh didominasi pengguna sepeda motor sebanyak 19 orang (47.50%) dan pengguna angkutan umum sebanyak 16 orang (40%) dan 5 pejalan kaki (12.50%). Data ini menjelaskan bahwa responden yang menggunakan angkutan mobil pribadi tidak menyukai berjalan kaki dari tempat parkir ketujuan perjalanan, mereka lebih menyukai tempat yang dekat walaupun tarif parkir yang dibebankan lebih mahal. Hal ini menggambarkan bahwa tarif parkir mahal bukan jadi persoalan utama bagi rata-rata pengguna moda angkutan, akan tetapi jarak antara lokasi parkir dengan tujuan perjalanan menjadi prioritas utama.

Tabel 4.36 Distribusi elastisitas parkir terhadap moda

Moda	Tarif Parkir Turun tapi jarak parkir ke tujuan lebih jauh		Tarif Parkir naik tapi jarak parkir ke tujuan lebih dekat		Total	
	n	%	n	%	n	%
Angkutan Umum	16	40.00	9	11.54	25	21.19
Mobil Pribadi	0	0.00	23	29.49	23	19.49
Sepeda motor	19	47.50	45	57.69	64	54.24
Sepeda	0	0.00	0	0.00	0	0.00
Jalan kaki	5	12.50	1	1.28	6	5.08
Total	40	33.89	78	66.11	118	100.00

4.3.7.2.2 Elastisitas Tarif dan Jarak Lokasi Parkir Berdasarkan Jenis Kelamin

Responden memilih parkir lebih dekat ke lokasi tujuan walaupun tarif parkir lebih mahal sebanyak 78 orang (66.11%), terdiri dari laki-laki sebanyak 55 orang (69,62%) dan perempuan sebanyak 23 orang (30.38%). Hal ini disebabkan responden malas berjalan terlalu jauh dan lebih suka turun dari kendaraan lalu langsung ketujuan. Sedangkan responden yang memilih tarif parkir lebih murah namun berjalan lebih jauh menuju ke tempat tujuan perjalanan sebesar 40 orang

(33.90%), terdiri dari laki-laki 24 orang (30.38%) dan perempuan 16 orang (41.03%).

Tabel 4.37 Distribusi elastisitas parkir terhadap jenis kelamin

Item	Laki-laki		Perempuan		Total	
	n	%	n	%	n	%
Tarif Parkir Turun tapi jarak parkir ke tujuan lebih jauh	24	30.38	16	41.03	40	33.90
Tarif Parkir naik tapi jarak parkir ke tujuan lebih dekat	55	69.62	23	58.97	78	66.10
Total	79	100.00	39	100.00	118	100.00

4.3.7.2.3 Elastisitas Tarif dan Jarak Lokasi Parkir Berdasarkan Tingkat Pendidikan

Dilihat dari perbandingan tarif dengan jarak lokasi parkir, sebagian besar responden yang memilih perjalanan lebih cepat namun ongkos lebih mahal dengan tingkat pendidikan SMU 37 orang (54.41%), SD 1 orang (33.33%), Diploma 1 orang (100%), dan Sarjana 37 orang (84.09%). Sedangkan responden yang memilih tarif lebih murah (turun) namun perjalanan lebih lama berpendidikan SD 2 orang (66.67%), SMP 2 orang (100%), SMU 31 orang (45.59%) dan Sarjana 7 orang (15.91%).

Tabel 4.38 Distribusi Elastisitas Parkir terhadap pendidikan

Item	SD		SMP		SMU		Diploma		Sarjana	
	n	%	n	%	n	%	n	%	n	%
Tarif Parkir Turun tapi jarak parkir ke tujuan lebih jauh	2	66.67	1	50.00	31	45.59	0	0.00	6	13.64
Tarif Parkir naik tapi jarak parkir ke tujuan lebih dekat	1	33.33	1	50.00	37	54.41	1	100.00	38	86.36
Total	3	2.54	2	1.69	68	57.63	1	0.85	44	37.29

4.3.7.2.4 Elastisitas Tarif dan Jarak Lokasi Parkir Berdasarkan Pekerjaan

Pilihan responden terhadap perbandingan tarif parkir dengan jarak lokasi parkir menunjukkan hasil, bahwa kebanyakan responden lebih memilih perjalanan lebih dekat ketempat tujuan walaupun tarif parkir naik/lebih mahal sebesar 66,11% dengan jenis pekerjaan wiraswasta/pedagang sebesar 23 orang (29.49%) dan pelajar/mahasiswa sebesar 17 orang (21.79%). Sedangkan responden yang memilih tarif parkir turun namun perjalanan lebih jauh wiraswasta sebanyak 13

orang (32.50%) dan pelajar 30%. Hal ini menggambarkan bahwa lokasi parkir dekat tujuan perjalanan menjadi pilihan utama dari mayoritas responden. Hal ini diperkuat dengan kondisi iklim Pekanbaru yang tropis membuat orang semakin malas berjalan kaki disebabkan panasnya sinar matahari.

Tabel 4.39 Distribusi elastisitas parkir terhadap pekerjaan

Pekerjaan	Tarif Parkir Turun tapi jarak parkir ke tujuan lebih jauh		Tarif Parkir naik tapi jarak parkir ke tujuan lebih dekat		Total	
	n	%	n	%	n	%
Ibu Rumah Tangga	2	5.00	5	6.41	7	5.93
Tani, buruh, nelayan	4	10.00	1	1.28	5	4.24
Pelajar/mahasiswa	12	30.00	17	21.79	29	24.58
Wiraswasta/pedagang	13	32.50	23	29.49	36	30.51
PNS/dosen/guru	5	12.50	14	17.95	19	16.10
Pegawai swasta	3	7.50	16	20.51	19	16.10
TNI/POLRI	1	2.50	2	2.56	3	2.54
Total	40	33.89	78	66.11	118	100.00

4.3.7.2.5 Elastisitas Tarif dan Jarak Lokasi Parkir Berdasarkan Umur

Pilihan responden terhadap perbandingan tarif parkir dengan jarak lokasi parkir dengan tujuan perjalanan berdasarkan kriteria umur ke *Plan area* menunjukkan bahwa sebagian besar responden berumur antara 21 – 40 tahun lebih memilih jarak ke lokasi parkir lebih dekat walaupun tarif parkir mahal sebanyak 57 orang (73.08%) dan yang menyatakan mau berjalan lebih jauh namun tarif parkir turun sebesar 23 orang (57.50%). Demikian juga untuk responden yang berumur di atas 40 tahun dimana mereka memilih jarak ke lokasi parkir lebih dekat walaupun tarif parkir mahal sebanyak 16 orang (20.51%) dan yang menyatakan mau berjalan lebih jauh namun tarif parkir turun sebesar 11 orang (27.50%). Sedangkan responden yang berumur dibawah 20 tahun rata-rata berimbang antara yang setuju terhadap dua pilihan ini.

Tabel 4.40 Distribusi elastisitas parkir terhadap umur

Umur (tahun)	Tarif Parkir Turun tapi jarak parkir ke tujuan lebih jauh		Tarif Parkir naik tapi jarak parkir ke tujuan lebih dekat		Total	
	n	%	n	%	n	%
≤ 20	6	15.00	5	6.41	11	9.32
21 - 40	23	57.50	57	73.08	80	67.80
≥ 41	11	27.50	16	20.51	27	22.88
Total	40	33.90	78	66.10	118	100

4.3.7.3 Kemampuan Berjalan Kaki dan Pertimbangan Kondisi Pedestrian

Tanggapan responden pada penelitian meliputi tanggapan tentang kemampuan berjalan kaki yang meliputi karakteristik menurut jenis kelamin, tingkat pendidikan dan jenis pekerjaan. Selain itu lama kemampuan berjalan kaki, baik itu pada kondisi *eksisting* maupun bila pedestrian telah dilakukan pengembangan atau perbaikan.

4.3.7.3.1 Jarak dan Waktu yang Ditempuh Berjalan Kaki

Jumlah responden yang berjalan kaki pada penelitian ini sebanyak 29 orang. Adapun jarak rata-rata yang ditempuh responden adalah 514.48 meter dengan jarak tempuh terpendek 30 meter dan jarak terjauh 2100 meter dengan rata-rata waktu tempuh 19.31 menit. Jarak tempuh rata-rata per menit adalah 25.06 m/menit.

Tabel 4.41 Distribusi jarak dan waktu berjalan kaki

Item	n	Minimum	Maksimum	Mean \pm SD
Jarak (meter)	29	30	2100	514.48 \pm 510.38
Waktu (menit)	29	4	60	19.31 \pm 15.01
Jarak/waktu (m/menit)	29	6	60	25.06 11.54

Berdasarkan jenis kelamin jumlah responden yang berjalan kaki pada terdiri dari 18 orang perempuan (62.07%) dan 11 orang laki-laki (37.93%). Sedangkan berdasarkan tingkat pendidikan, sebagian besar responden yang berjalan kaki berpendidikan SMU sebanyak 20 orang (68.97%), Sarjana 7 orang (24.14%) dan SD 2 orang (6.90%). Pada penelitian ini sebagian besar responden yang berjalan kaki bekerja sebagai wiraswasta 9 orang (31.03%), pelajar/mahasiswa 6 orang (20.69%), PNS/dosen/guru 4 orang (13.79%), Pegawai swasta 4 orang (13.79%), Ibu rumah tangga 3 orang (10.34%) dan tani, buruh, nelayan sebanyak 3 orang (10.34%).

4.3.7.3.2 Kesiediaan Jalan Kaki jika Pedestrian Nyaman Berdasarkan Pengguna Moda

Responden ditanyai dengan pertanyaan bila Kawasan Sudirman dirancang pedestrian yang nyaman (lebar dan teduh), maka mayoritas responden menyatakan bersedia berjalan kaki sebanyak 91 orang (77.12%), dengan sebaran 96% penggunaan angkutan umum bersedia, 57% pengguna sepeda motor mau

berjalan kaki dan 100% pejalan kaki mau berjalan kaki. Sedangkan yang tidak bersedia berjalan kaki mayoritas didominasi oleh pengguna kendaraan pribadi (82.61%).

Tabel 4.42 Distribusi kesediaan jalan kaki jika pedestrian nyaman berdasarkan pengguna moda

Pilihan	Angkutan Umum		Mobil Pribadi		Sepeda motor		Sepeda		Jalan Kaki		Total	
	n	%	n	%	n	%	n	%	n	%	n	%
Tidak	1	4.00	19	82.61	7	10.94	0	0.00	0	0.00	27	22.88
Ya	24	96.00	4	17.39	57	89.06	0	0.00	6	100.00	91	77.12
Total	25	100.00	23	100.00	64	100.00	0	0.00	6	100.00	118	100.00

Kesanggupan responden berjalan kaki jika pedestrian nyaman di kelompokkan menjadi kurang dari 5 menit, 5 – 10 menit dan lebih dari 10 menit. Sebagian besar responden menyatakan bersedia berjalan kaki selama 5 – 10 menit sebanyak 50 orang (54.95%), kurang dari 5 menit sebanyak 22 orang (24.18%) dan lebih dari 10 menit sebanyak 19 orang (20.88%). Lamanya waktu berjalan di *plan area* yang disanggupi oleh responden berdasarkan kategori moda yang digunakan ke *plan area* 5-10 menit sebanyak 50 orang (54.95%), sedangkan dibawah 5 menit 22 orang (24.18%) dan diatas 10 menit sebanyak 19 orang (20.88%). Sebagian besar responden yang bersedia jalan kaki adalah pengguna sepeda motor (5 – 10 menit sebanyak 35 orang atau 61.40%), di bawah 5 menit sebanyak 12 orang atau 21.05% dan lebih dari 10 menit sebanyak 10 orang atau 17.54%).

Tabel 4.43 Lama kesediaan berjalan kaki berdasarkan pengguna moda

Waktu (menit)	Angkutan umum		Mobi Pribadi		Sepeda motor		Sepeda		Jalan kaki		Total	
	n	%	n	%	n	%	n	%	n	%	n	%
< 5	6	25.00	3	75.00	12	21.05	0	0.00	1	16.67	22	24.18
5-10	13	54.17	1	25.00	35	61.40	0	0.00	1	16.67	50	54.95
>10	5	20.83	0	0.00	10	17.54	0	0.00	4	66.67	19	20.88
Total	24	26.37	4	4.40	57	62.64	0	0.00	6	6.59	91	100

4.3.7.3.3 Kebersediaan Jalan Kaki jika Pedestrian Nyaman Berdasarkan Jenis Kelamin

Jika Kawasan Sudirman dirancang pedestrian yang nyaman (lebar dan teduh), maka mayoritas responden menyatakan bersedia berjalan kaki (91 orang 77.12%), yang terdiri dari 74.68% laki-laki dan 82.05% perempuan. Sedangkan 27 orang (22.88%) yang terdiri dari 20 laki-laki (25.32%) dan 7 orang perempuan (17.95%) tidak bersedia jalan kaki.

Tabel 4.44 Distribusi kesediaan jalan kaki jika pedestrian nyaman berdasarkan jenis kelamin

Pilihan	Laki-laki		Perempuan		Total	
	n	%	n	%	n	%
Tidak	20	25.32	7	17.95	27	22.88
Ya	59	74.68	32	82.05	91	77.12
Total	79	66.95	39	33.05	118	100

Sebagian besar responden laki-laki menyatakan berjalan kaki sebanyak 59 orang dimana rata-rata mereka bersedia jalan selama 5 – 10 menit (33 orang atau 55.93%), diatas 10 menit (14 orang atau 23.73%) dan dibawah 5 menit (12 orang atau 20.34%). Demikian halnya dengan responden perempuan, dimana mereka bersedia jalan kaki 5 -10 menit sebanyak 17 orang (53.13%), dibawah 5 menit sebanyak 10 menit (31.25%) dan di atas 10 menit 5 orang (15.63%).

Tabel 4.45 Distribusi lama kesediaan berjalan kaki berdasarkan jenis kelamin

Waktu (menit)	Laki-laki		Perempuan		Total	
	n	%	n	%	n	%
< 5	12	20.34	10	31.25	22	24.18
5-10	33	55.93	17	53.13	50	54.95
>10	14	23.73	5	15.63	19	20.88
Total	59	100.00	32	100.00	91	100.00

4.3.7.3.4 Kebersediaan Jalan Kaki jika Pedestrian Nyaman Berdasarkan Tingkat Pendidikan

Responden ditanyai dengan pertanyaan bila Kawasan Sudirman dirancang pedestrian yang nyaman (lebar dan teduh), maka mayoritas responden menyatakan bersedia berjalan kaki (77.12%), dengan sebaran 100% tingkat pendidikan SD, SMP dan diploma bersedia, 86.76% berpendidikan SMU serta 59.09% Sarjana bersedia berjalan kaki. Sedangkan yang tidak bersedia berjalan kaki pendidikan SMU 13.23% dan sarjana 40.91%.

Tabel 4.46 Distribusi kesediaan jalan kaki jika pedestrian nyaman berdasarkan tingkat pendidikan

Pilihan	SD		SMP		SMU		Diploma		Sarjana		Total	
	n	%	n	%	n	%	n	%	n	%	n	%
Tidak	0	0.00	0	0.00	9	13.24	0	0.00	18	40.91	27	22.88
Ya	3	100.00	2	100.00	59	86.77	1	100	26	59.09	91	77.12
Total	3	2.54	2	1.69	68	57.63	1	0.85	44	37.29	118	100.00

Berdasarkan tingkat pendidikan, responden dengan tingkat pendidikan SD sebagian besar mampu berjalan dibawah 5 menit (66.67%), SMP berjalan selama 5-10 menit sebesar 100% demikian juga untuk responden berpendidikan SMU (54.24%), sedangkan Diploma memilih berjalan kaki dibawah 5 menit (100%) dan Sarjana 5-10 menit sebanyak 57.69%. Sedangkan pendidikan SD tidak ada yang mau jalan diatas 10 menit begitu juga dengan pendidikan Diploma dan SMP.

Tabel 4.47 Distribusi lama kesediaan berjalan kaki berdasarkan tingkat pendidikan

Waktu (menit)	SD		SMP		SMU		Diploma		Sarjana		Total	
	n	%	n	%	n	%	n	%	n	%	n	%
< 5	2	66.67	0	0.00	11	18.64	1	100.00	8	30.77	22	24.18
5-10	1	33.33	2	100.00	32	54.24	0	0.00	15	57.69	50	54.95
>10	0	0.00	0	0.00	16	27.12	0	0.00	3	11.54	19	20.88
Total	3	100.00	2	100.00	59	100.00	1	100.00	26	100.00	91	100.00

4.3.7.3.5 Kebersediaan Jalan kaki jika Pedestrian Nyaman Berdasarkan Pekerjaan

Jika kawasan Sudirman dirancang pedestrian yang nyaman (lebar dan teduh), maka mayoritas responden bersedia jalan kaki (77.12%), dengan pekerjaan mahasiswa 30.70% dan wiraswasta 29.67%. Sedangkan yang tidak bersedia berjalan kaki mayoritas didominasi oleh PNSdosen/guru sebesar 37.04% serta pedagang/wiraswasta 33.33%.

Tabel 4.48 Distribusi kesediaan jalan kaki jika pedestrian nyaman berdasarkan pekerjaan

Pekerjaan	Tidak		Ya		Total	
	n	%	n	%	n	%
Ibu Rumah Tangga	0	0.00	7	7.69	7	5.93
Tani, buruh, nelayan	0	0.00	5	5.49	5	4.24
Pelajar/mahasiswa	1	3.70	28	30.77	29	24.58
Wiraswasta/pedagang	9	33.33	27	29.67	36	30.51
PNS/dosen/guru	10	37.04	9	9.89	19	16.10
Pegawai swasta	5	18.52	14	15.38	19	16.10
TNI/POLRI	2	7.41	1	1.10	3	2.54
Total	27	100.00	91	100.00	118	100.00

Lamanya waktu berjalan di *plan area* yang disanggupi oleh responden berdasarkan kategori pekerjaan, dibawah 5 menit didominasi oleh wiraswasta/atau pedagang sebanyak 9 orang atau 40.91% sedangkan 5-10 menit didominasi oleh pelajar/mahasiswa sebanyak 17 orang atau 34%, dan diatas 10 menit didominasi oleh pelajar/mahasiswa sebanyak 7 orang atau 36.84%.

Tabel 4.49 Distribusi lama kesediaan berjalan kaki berdasarkan Pekerjaan

Pekerjaan	< 5 Menit		5-10 menit		> 10 Menit		Total	
	n	%	n	%	n	%	n	%
Ibu Rumah Tangga	2	9.09	4	8.00	1	5.26	7	7.69
Tani, buruh, nelayan	1	4.55	2	4.00	2	10.53	5	5.49
Pelajar/mahasiswa	4	18.18	17	34.00	7	36.84	28	30.77
Wiraswasta/pedagang	9	40.91	13	26.00	5	26.32	27	29.67
PNS/dosen/guru	1	4.55	6	12.00	2	10.53	9	9.89
Pegawai swasta	5	22.73	7	14.00	2	10.53	14	15.38
TNI/POLRI	0	0.00	1	2.00	0	0.00	1	1.10
Total	22	100.00	50	100.00	19	100.00	91	100.00

4.3.7.3.6 Kebersediaan Jalan Kaki jika Pedestrian Nyaman Berdasarkan Umur

Sebagian besar responden yang berumur 21-40 tahun menyatakan setuju berjalan kaki jika pedestrian nyaman (lebar dan teduh) sebanyak 65 orang (71.43%), sedangkan yang tidak bersedia sebanyak 15 orang (55.56%). Demikian juga halnya dengan responden yang berumur di atas 40 tahun. Sebagian besar (16 orang atau 17.58%) menyatakan bersedia jalan kaki sedangkan sebanyak 11 orang (40.74%) tidak bersedia. Sedangkan untuk responden yang berumur dibawah 21

tahun sebagian besar juga menyatakan bersedia jalan kaki (10 orang atau 10.99%) dan 1 orang tidak bersedia (3.70%).

Tabel 4.50 Distribusi kesediaan jalan kaki jika pedestrian nyaman berdasarkan umur

Umur (tahun)	Tidak		Ya		Total	
	n	%	n	%	n	%
≤ 20	1	3.70	10	10.99	11	9.32
21 - 40	15	55.56	65	71.43	80	67.80
≥ 41	11	40.74	16	17.58	27	22.88
Total	27	100.00	91	100.00	118	100.00

Lama kesanggupan responden berjalan kaki, sebagian besar berumur antara 21 – 40 tahun (kurang dari 5 menit sebanyak 11 orang atau 50%; 5 – 10 menit sebanyak 38 orang atau 76% dan diatas 10 menit sebanyak 16 orang atau 84.21%).

Tabel 4.51 Distribusi lama kesediaan berjalan kaki berdasarkan Umur

Umur (tahun)	< 5 Menit		5-10 menit		> 10 Menit		total	
	n	%	n	%	n	%	n	%
≤ 20	4	18.18	6	12.00	0	0.00	10	10.99
21 - 40	11	50.00	38	76.00	16	84.21	65	71.43
≥ 41	7	31.82	6	12.00	3	15.79	16	17.58
Total	22	100.00	50	100.00	19	100.00	91	100.00

4.3.7.3.7 Alasan Tidak Bersedia Jalan Kaki Berdasarkan Pengguna Moda

Alasan ketidakbersediaan responden yang ditanyai untuk berjalan kaki dikawasan Sudirman dikategorikan dalam dua alasan, yaitu waktu yang diperlukan untuk berjalan kaki lebih lama dan kurangnya jaminan keamanan. Jawaban responden dikelompokkan menurut jenis moda yang digunakan sebagai berikut: 55.56% responden menyatakan alasan menolak berjalan kaki karena waktu yang diperlukan akan lebih lama, sedangkan 44.44% responden mengatakan kurangnya jaminan keamanan menjadi alasan tidak adanya minat berjalan kaki.

Berdasarkan penggunaan moda, 57.89% pengguna mobil pribadi mengatakan waktu yang lama menjadi alasan kurangnya minat berjalan kaki dan 42.86% pengguna sepeda motor mengatakan alasan yang sama. Sedangkan

42.11% pengguna mobi pribadi serta 57.14% pengguna sepeda motor mengatakan jaminan keamanan sebagai alasan tidak mau berjalan kaki.

Tabel 4.52 Distribusi alasan tidak bersedia jalan kaki berdasarkan penggunaan moda

Pilihan	Angkutan Umum		Mobil Pribadi		Sepeda motor		Sepeda		Jalan Kaki		Total	
	n	%	n	%	n	%	n	%	n	%	n	%
Waktu lebih lama	1	100.00	11	57.89	3	42.86	0	0.00	0	0.00	15	55.56
Jaminan Keamanan	0	0.00	8	42.11	4	57.14	0	0.00	0	0.00	12	44.44
Total	1	100.00	19	100.00	7	100.00	0	0.00	0	0.00	27	100.00

4.3.7.3.8 Alasan Tidak Bersedia Jalan Kaki Berdasarkan Jenis Kelamin

Respoden laki-laki sebanyak 14 orang atau 70% mengatakan waktu yang lama menjadi alasan kurangnya minat berjalan kaki dan 14.29% perempuan mengatakan alasan yang sama. Sedangkan 30% Laki-laki serta 85.71% perempuan mengatakan jaminan keamanan sebagai alasan tidak mau berjalan kaki.

Tabel 4.53 Distribusi alasan tidak bersedia jalan kaki berdasarkan jenis kelamin

Pilihan	Laki-laki		Perempuan		Total	
	n	%	n	%	n	%
Waktu lebih lama	14	70.00	1	14.29	15	55.56
Jaminan Keamanan	6	30.00	6	85.71	12	44.44
Total	20	100.00	7	100.00	27	100.00

4.3.7.3.9 Alasan Tidak Bersedia Jalan Kaki Berdasarkan Tingkat Pendidikan

Responden berpendidikan SMU (55.560%) mengatakan waktu yang lama menjadi alasan kurangnya minat berjalan kaki dan 55.56% responden dengan pendidikan sarjana mengatakan alasan yang sama. Sedangkan 44.44% responden dengan pendidikan SMU serta 44.44% responden dengan kategori pendidikan sarjana mengatakan jaminan keamanan sebagai alasan tidak mau berjalan kaki.

Tabel 4.54 Distribusi alasan tidak bersedia jalan kaki berdasarkan tingkat pendidikan

Pilihan	SD		SMP		SMU		Diploma		Sarjana		Total	
	n	%	n	%	n	%	n	%	n	%	n	%
Waktu lebih lama	0	0.00	0	0.00	5	55.56	0	0.00	10	55.56	15	55.56
Jaminan Keamanan	0	0.00	0	0.00	4	44.44	0	0.00	8	44.44	12	44.44
Total	0	0.00	0	0.00	9	100.00	0	0.00	18	100.00	27	100.00

4.3.7.3.10 Alasan Tidak Bersedia Jalan Kaki Berdasarkan Pekerjaan

Sebanyak 55.56% responden menyatakan alasan menolak berjalan kaki karena waktu yang diperlukan akan lebih lama dengan pekerjaan 46.67% PNS/guru/dosen, 26.67% wiraswasta/pedagang, 20% Pegawai swasta dan 6.67% TNI/Polri. Sedangkan 44.44% responden mengatakan kurangnya jaminan keamanan menjadi alasan tidak adanya minat berjalan kaki dan waktu yang lama sebanyak 41.67% responden dengan pekerjaan pedagang, 25% PNS/guru. Data selengkapnya Tabel 4.54.

Tabel 4.55 Distribusi alasan tidak bersedia dengan kategori pekerjaan

Pekerjaan	Waktu lebih lama		Jaminan Keamanan		Total	
	n	%	n	%	n	%
Ibu Rumah Tangga	0	0.00	0	0.00	0	0.00
Tani, buruh, nelayan	0	0.00	0	0.00	0	0.00
Pelajar/mahasiswa	0	0.00	1	8.33	1	3.70
Wiraswasta/pedagang	4	26.67	5	41.67	9	33.33
PNS/dosen/guru	7	46.67	3	25.00	10	37.04
Pegawai swasta	3	20.00	2	16.67	5	18.52
TNI/POLRI	1	6.67	1	8.33	2	7.41
Total	15	55.56	12	44.44	27	100

4.3.7.3.11 Distribusi Alasan Tidak Bersedia Jalan Kaki dengan Kategori Umur

Sebagian besar responden yang menolak berjalan kaki karena alasan waktu yang diperlukan akan lebih lama berumur diatas 40 tahu sebanyak 8 orang (53.33%) dan sisanya sebanyak 7 orang (46.67%) berumur antara 21-40 tahun. sedangkan 44.44% responden yang mengatakan kurangnya jaminan keamanan menjadi alasan tidak adanya minat berjalan kaki berumur antara 66.67%, lebih dari 40 tahun (25%) dan kurang dari 20 tahun (8.33%).

Tabel 4.56 Distribusi alasan tidak bersedia dengan kategori umur

Umur (tahun)	Waktu lebih lama		Jaminan Keamanan		Total	
	n	%	n	%	n	%
≤ 20	0	0.00	1	8.33	1	3.70
21 - 40	7	46.67	8	66.67	15	55.56
≥ 41	8	53.33	3	25.00	11	40.74
Total	15	100.00	12	100.00	27	100.00

4.4 Kriteria Lokal Hasil Wawancara

Setelah wawancara dengan kuisisioner terhadap warga yang melakukan aktivitas di kawasan Sudirman terlaksana, lalu data yang didapat diolah dengan bantuan program statistik SPSS maka didapat kriteria lokal yang akan menjadi dasar perencanaan pengembangan kawasan yang berbasis transit dengan hasil sebagai berikut:

- 1 Jumlah responden pada penelitian ini sebanyak 118 orang, yang terdiri dari 79 laki-laki (66.95%) dan 39 perempuan (33.05%). Sebagian besar responden berumur antara 21-40 tahun sebanyak 80 orang (68%) dengan rata-rata umur 33.19 tahun. Sebagian besar responden bekerja sebagai wiraswasta/pedagang sebanyak 36 orang (30.51%) dengan tingkat pendidikan SLTA sebanyak 58 orang (57.63%).
- 2 Jenis moda yang digunakan responden sebagian besar adalah sepeda motor sebanyak 64 orang (54.24%), angkutan umum sebanyak 25 orang (21.19%) dan mobil pribadi sebanyak 23 orang (19.49%) dan sebagian kecil responden jalan kaki (6 orang atau 5.08%). Tingginya angka penggunaan kendaraan pribadi disebabkan oleh aksesibilitas penggunaan moda ini, dimana pengguna bisa langsung di layani dengan system door to door service. Alasan penggunaan kendaraan pribadi adalah berhubungan dengan waktu (lebih cepat), kenyamanan, keamanan, lebih murah dan tidak ada pilihan moda yang lain (*captive*).
- 3 Tujuan perjalanan responden sebagian besar adalah Mal Pekanbaru sebanyak 42 orang (26.42%) dan Pasaraya (Plaza Sukaramai) sebanyak 40 orang (25.16%). Sebagian besar responden melakukan aktivitas belanja sebanyak 53 orang (35.33%) dan jalan-jalan sebanyak 28 orang (18.67%). Bervariasinya aktivitas responden di Kawasan Sudirman ini disebabkan karena Kawasan Sudirman merupakan pusat Kawasan bisnis dan komersil utama di Pekanbaru.
- 4 Lama beraktivitas responden di *plan area* bervariasi antara 10 menit sampai 480 menit dengan rata-rata 89.62 menit. Sebagian besar responden melakukan aktivitas di *plan area* dengan durasi waktu di atas 60 menit (56 orang atau 47.46%), dibawah 30 menit sebanyak 33 orang (27.97%) dan selama 30 – 60 menit sebanyak 29 orang.

- 5 Frekuensi perjalanan responden ke *plan area* sebagian besar tidak menentu/tidak tetap sebanyak 71 orang (60.17%) dan sekali seminggu sebanyak 28 orang (23.27%). Sedangkan responden yang frekuensi perjalanan 3 kali seminggu sebanyak 8 orang (6.78%), 5 kali seminggu sebanyak 6 orang (5.08%) dan 7 kali seminggu sebanyak 5 orang atau 4.24%.
- 6 Tanggapan responden terhadap elastisitas ongkos angkutan umum, sebanyak 76 orang (64.98%) responden memilih perjalanan lebih cepat walaupun ongkos lebih mahal. Hal ini disebabkan karena responden lebih memilih cepat sampai ke tujuan dan menghindari berlama-lama diangkutan guna menghindari cuaca yang panas dikota Pekanbaru. Sedangkan responden yang memilih ongkos turun walaupun perjalanan lebih lama sebanyak 42 orang (35.02%).
- 7 Tanggapan responden terhadap elastisitas parkir terhadap jarak lokasi parkir, sebanyak 78 orang (66.10%) responden memilih parkir lebih dekat ke lokasi tujuan walaupun tarif parkir lebih mahal. Hal ini disebabkan responden malas berjalan terlalu jauh dan lebih suka turun dari kendaraan langsung ke tujuan. Sedangkan responden yang memilih tarif parkir lebih murah namun berjalan lebih jauh menuju ke tempat tujuan perjalanan sebesar 40 orang (33.90%).
- 8 Jumlah responden yang berjalan kaki pada penelitian ini sebanyak 29 orang. Adapun jarak rata-rata yang ditempuh responden adalah 514.48 m dengan jarak tempuh terpendek 30 m dan jarak terjauh 2100 m dengan rata-rata waktu tempuh 19.31 menit. Jarak tempuh rata-rata per menit adalah 25.06 m/menit.
- 9 Jika Kawasan Sudirman dirancang pedestrian yang nyaman (lebar dan teduh), maka mayoritas responden menyatakan bersedia berjalan kaki sebanyak 91 orang (77.12%). Sebagian besar responden menyatakan bersedia berjalan kaki selama 5 – 10 menit sebanyak 50 orang (54.95%), kurang dari 5 menit sebanyak 22 orang (24.18%) dan lebih dari 10 menit sebanyak 19 orang (20.88%). Sedangkan sebanyak 27 orang (22.88%) menyatakan tidak bersedia berjalan kaki dengan alasan waktu yang diperlukan akan lebih lama (55.56%) dan responden mengatakan kurangnya jaminan keamanan (44.44%). Responden yang tidak bersedia berjalan kaki mayoritas didominasi oleh pengguna kendaraan pribadi (82.61%).

4.5 Konsep Perencanaan Kawasan

Konsep perencanaan dibutuhkan untuk menentukan arah perencanaan kawasan Sudirman Kota Pekanbaru yang berbasis *transit* dengan mempertimbangkan kondisi daerah. Perencanaan pengembangan ini lebih mempertimbangkan kondisi sosial daerah dimana terdapat perbedaan dengan konsep-konsep TOD yang telah direncanakan pada daerah lain. Perencanaan yang akan diperhitungkan meliputi kondisi *land use* kawasan, tata massa bangunan, konsep sirkulasi dan parkir, konsep pedestrian dan juga konsep ruang terbuka hijau.

Adanya pengembangan kawasan yang berbasis transit akan meningkatkan kualitas kawasan Sudirman menjadi lebih potensial, ditunjang dengan pertumbuhan ekonomi dan berkembangnya perdagangan serta perkembangan jasa pelayanan masyarakat sehingga mampu meningkatkan pendapatan daerah Kota Pekanbaru.

Tujuan perencanaan kawasan sudirman ini dengan mengoptimalkan peran dan fungsi kawasan sebagai kawasan berbasis transit yang didukung kegiatan komersial perdagangan dan jasa yang nyaman dan aman serta menjadi salah satu tujuan wisata hiburan, wisata belanja serta wisata kuliner bagi warga Pekanbaru dan sekitarnya.

4.5.1 Konsep Perencanaan *Land Use*

Land use kawasan ini seperti telah dijelaskan dalam bab sebelumnya diperuntukkan sebagai pengembangan kawasan campuran antara kawasan pemukiman, kawasan komersial, perdagangan dan perkantoran. Kondisi pusat-pusat komersial yang ada sekarang terletak pada *core* utama kawasan yaitu sepanjang jalan Sudirman dan pemukiman penduduk berada pada wilayah sekunder. Hal ini dapat dilihat banyaknya pergerakan orang ke Jalan Sudirman guna melakukan aktivitas belanja, jalan-jalan dan lain sebagainya. Selain itu area publik (fasilitas sosial dan fasilitas umum) berada *mix* dalam kawasan. Hal utama yang menjadi pembeda dengan pengembangan sistem TOD, pada kawasan ini titik transit tidak terpusat pada satu titik akan tetapi menyebar hampir disepanjang Jalan Sudirman sehingga perlu penataan dan penentuan titik-titik transit sehingga arah dan jalur sirkulasi kendaraan atau angkutan umum bisa tertata dengan baik.

Selain itu kemampuan berjalan kaki warga Pekanbaru yang hanya 25 m/menit sangat berbeda sekali dengan rata-rata kemampuan berjalan masyarakat eropa 80 m/menit (Untermann, 1984). Untuk itu perlu penataan lokasi halte dan jalur angkutan umum sehingga bisa mengakomodasi semua pergerakan warga di kawasan.

Arah pengembangan selanjutnya tata guna lahan harus menciptakan kawasan permukiman padat penduduk dengan arah pengembangan vertikal, yang berfungsi sebagai kawasan campuran antara pemukiman dengan kawasan perdagangan. Dengan demikian fungsi lahan yang ada bisa dioptimalkan, semakin membuat tingkat kepadatan yang cukup tinggi pada kawasan sehingga mampu menaikkan mutu. Selain itu pengembangan *land use* kawasan juga diperlukan meninjau analisis pasar, tapak serta sirkulasi antarmoda.

4.5.2 Konsep Tata Bangunan

Kondisi beberapa bangunan pada kawasan sudah tertata dengan baik dan sudah mengarah pada konsep TOD. Pintu-pintu masuk bangunan komersial secara umum menghadap atau berorientasi ke plaza, taman maupun jalur pejalan kaki. Beberapa bangunan pusat komersial juga menyediakan fasilitas parkir *off-street* dan juga parkir dibadan jalan (*on-street parking*). Untuk mendapatkan tata bangunan yang baik memerlukan orientasi bangunan yang jelas, seperti bangunan-bangunan di *plan area* khususnya di area Jalan Sudirman menjadi pusat orientasi bagi kawasan. Bangunan dikawasan diatur agar memiliki kepadatan yang tinggi, menjaga ruang publik yang berhubungan dengan ruang seni publik dan ruang-ruang *private*. Fungsi bangunan-bangunan komersial, tempat bersosialisasi diposisikan dekat dengan area transit. Serta bangunan-bangunan didorong untuk memiliki fungsi beragam sehingga menjadi fungsi yang saling berkaitan antara bangunan yang ada di kawasan. Untuk menghidupkan kawasan dan menciptakan kenyamanan pejalan kaki, sisi muka bangunan menghadap ke jalur pejalan kaki dan dibuat transparan sehingga bisa dimanfaatkan sebagai sarana *window shopping* sehingga mampu menarik perhatian untuk berjalan kaki di kawasan.

Pengembangan kedepan diharapkan pembangunan gedung bertingkat (vertikal) pada kawasan dengan pola *mix use*, pada satu gedung terdapat beberapa fungsi bangunan, seperti pada lantai dasar dibangun pusat retail, perkantoran dan

komersial sedangkan lantai atas dibangun hunian tempat tinggal. Dengan hal ini maka fungsi bangunan secara kompak dapat tercapai.

4.5.3 Konsep Perencanaan Sirkulasi dan Parkir

Konsep perencanaan dalam sistem sirkulasi dan parkir pada kawasan ini membagi dan memisahkan zona parkir kendaraan dengan ruas jalan, bertujuan untuk menghindari penumpukan kendaraan didalam kawasan dan mengatasi kemacetan pada kawasan. Sistem sirkulasi kendaraan pada kawasan dirancang untuk menciptakan kelancaran sirkulasi didalam kawasan. Sirkulasi kendaraan dibuat dengan meminimalisir keberadaan kendaraan pribadi pada kawasan dan memperbaiki layanan sistem angkutan umum. Pembatasan kendaraan pribadi ini akan mampu menaikkan mutu kawasan dan menghidupkan kondisi kawasan sebagai daerah tujuan perjalanan dengan mengoptimalkan fungsi pejalan kaki dan sepeda (*non motorized*).

Konsep perencanaan parkir bertujuan menata kawasan dari kondisi kendaraan yang tidak bergerak (*stop*) yang merupakan penentu kelancaran sistem sirkulasi. Dengan demikian penyediaan parkir harus sesuai dengan kebutuhan dan memiliki kapasitas yang cukup serta sistem yang tepat yang bertujuan terjadinya penurunan penggunaan parkir pada badan jalan (*on-street parking*) di dalam kawasan. Selain itu majemen parkir juga perlu diatur sehingga bisa mengurangi pengurangi volume kendaraan yang memasuki kawasan.

Pengembangan kawasan Sudirman membutuhkan perbaikan pada elemen sirkulasi dan perparkiran. Khusus untuk parkir, mengingat banyaknya ruko disepanjang ruas jalan Sudirman dan jalan-jalan lain dalam kawasan maka memerlukan manajemen yang baik. Pembatasan parkir pada badan jalan dikawasan merupakan bagian dari manajemen parkir guna mengurangi kepadatan kendaraan di kawasan, selain itu pengaturan biaya parkir serta denda bagi setiap pelanggar aturan parkir akan menambah baiknya pengelolaan parkir dikawasan.

Manajemen parkir pada kawasan Sudirman memerlukan integrasi dengan lingkungan sekitarnya, mengingat banyaknya faktor pendukung yang tersebar diluar kawasan yang direncanakan sebagai pertimbangan dan juga solusi permasalahan. Melihat fungsi bangunan dikawasan yang banyak memperuntukan sebagai komersial maka membutuhkan sarana parkir yang lebih besar pula. Untuk

itu dengan keterbatasan lahan diperlukan penataan dan pembangunan gedung parkir yang baru dengan mempertimbangkan kebutuhan sarana ruang parkir. Pembangunan gedung *off-street parking* bisa dioptimalkan pada beberapa lahan pemerintah yang ada didalam maupun dekat kawasan, sehingga memungkinkan penataan dan pengelolaan jalur pejalan kaki menuju kawasan. Lahan yang ada seperti pembangunan gedung parkir di lokasi Mesjid Agung-Annur yang memiliki lokasi luas dan nyaman untuk dibuat gedung serta akses yang memungkinkan untuk berjalan kaki ke area terdekat.



Gambar 4.5 Manajemen parkir pada kawasan

Selain itu pembangunan gedung bisa juga dirancang pada area dermaga pelabuhan Pelita Pantai yang lokasinya masih memungkinkan untuk berjalan kaki menuju kawasan terdekat, sedangkan untuk menghubungkan lokasi parkir ini dengan keseluruhan *plan area* maka diperlukan pengaturan sirkulasi angkutan umum yang baik.

Pembangunan gedung parkir di dermaga Pelita Pantai ini juga akan mampu mengembangkan fungsi pelabuhan ini sebagai tempat pariwisata baru dengan pengembangan *water-front city*. Pembangunan gedung parkir pada kompleks mesjid Agung Annur (1) dan kawasan dermaga Pelita Pantai(2) (Gambar 4.5) akan mampu batasi jumlah kendaraan pribadi yang masuk ke kawasan. Selain itu pengaktifan lokasi parkir pada instansi pemerintah/perkantoran diluar jam kerja atau hari libur juga akan mampu

mengurangi jumlah kendaraan yang masuk secara langsung ke kawasan Sudirman. Untuk mengatasi permasalahan perparkiran terutama untuk parkir yang tidak lama di *plan area* bisa dengan pengembangan “kantong parkir” pada tanah-tanah instansi pemerintah yang ada dalam kawasan.

4.5.1.1 Sirkulasi Kendaraan Pribadi

Manajemen akses menuju ke kawasan yang selama ini belum berfungsi secara optimal diperlukan guna mengurangi kepadatan arus lalu lintas yang terpusat di ruas jalan-jalan tertentu. Berdasarkan data penelitian kebanyakan warga ke *plan area* menggunakan kendaraan pribadi, (54.24% menggunakan sepeda motor) dan (19.49% menggunakan mobil pribadi), hal ini menyebabkan penumbang kemacetan pada kawasan. Jalan yang cukup padat dilewati oleh kendaraan pribadi menuju kawasan adalah ruas Jalan Sudirman yang merupakan akses utama masyarakat dari beberapa kecamatan disekitar *plan area*. Beberapa kecamatan dengan jumlah penduduk cukup padat melalui ruas jalan ini untuk sampai ke *plan area*, seperti Kecamatan Tampan, kecamatan Bukit Raya dan kecamatan Marpoyan Damai. Selain itu lebarnya ruas jalan sudirman ini menjadi akses utama ke kawasan oleh warga yang berasal dari luar daerah sebelah selatan kawasan, seperti dari kabupaten Kampar (Siak Hulu, Teratak Buluh) bahkan yang dari kabupaten Rokan Hulu dan provinsi Sumatera Barat. Selain ruas Jalan Sudirman, ruas Jalan Hangtuah juga cukup padat dilalui oleh warga terutama pada *peak-hour*, karena ruas jalan ini menghubungkan pemukiman warga dari *suburban* dengan pusat kota. Ruas jalan Hangtuah ini menjadi jalur utama yang dilewati bagi para pekerja/pegawai pemerintah maupun swasta untuk perjalanan rutin menuju tempat kerja.

Besarnya pergerakan ke kawasan menggunakan kendaraan pribadi mengakibatkan semakin kecilnya daya tampung (kapasitas) jalan yang ada. Untuk itu diperlukan upaya membatasi penggunaan kendaraan pribadi ke kawasan. Upaya ini dapat ditempuh dengan meningkatkan biaya parkir dikawasan dan juga memperbaiki kualitas angkutan umum, hasil wawancara mengatakan bila layanan angkutan umum diperbaiki dengan kecepatan waktu tempuh yang terjadual maka masyarakat mau menggunakan angkutan umum. Selain itu restrukturisasi tempat parkir diatas dapat mempengaruhi pengguna angkutan pribadi untuk pindah

keangkutan umum, karena mayoritas pengguna kendaraan pribadi di *plan area* memilih lokasi parkir dekat dengan tujuan (66.10%), sehingga bila parkir dibuat agak jauh dengan tujuan pergerakan dan pembatasan jumlah parkir pada pusat komersial dan sumber tarikan pergerakan dapat mempengaruhi pengguna angkutan pribadi untuk pindah ke moda angkutan umum. Implikasinya akan membantu mengurangi jumlah kendaraan pribadi yang langsung menuju kawasan, lalu akan memperbaiki mutu kawasan.

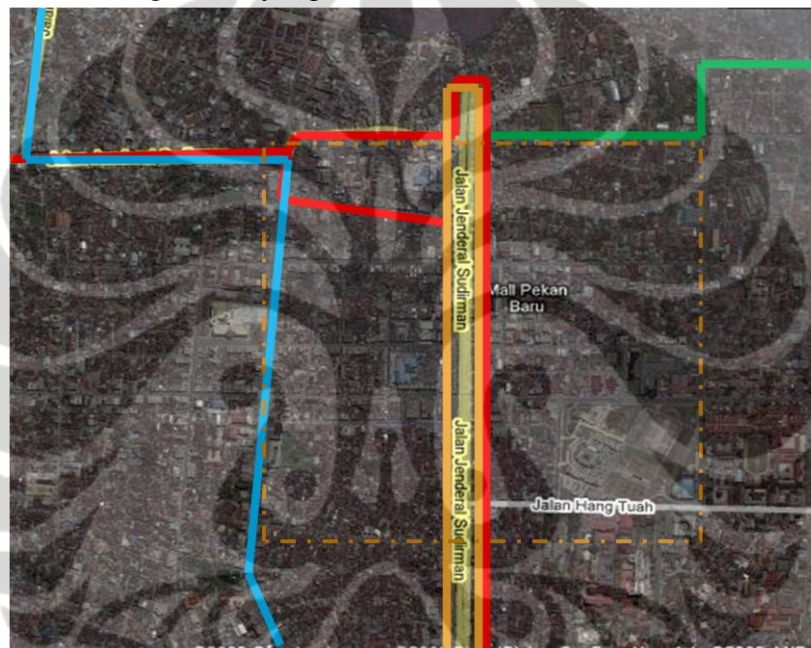
4.5.1.2 Sirkulasi Angkutan Umum

Konsep utama perencanaan TOD ini memberikan kemudahan pada layanan angkutan umum untuk dapat masuk kedalam kawasan sehingga secara perlahan membatasi penggunaan kendaraan pribadi. Pada kawasan kondisi eksisting menunjukkan beberapa ruas jalan dilewati oleh angkutan umum, baik itu oplet maupun bus kota. Ruas jalan itu antara lain jalan Sudirman dilewati hampir semua moda angkutan umum, untuk bus kota semuanya melintasi jalan ini lalu memutar balik pada *U-turn* Sudirman ujung lalu kembali sejalur semula. Sedangkan angkutan kota (oplet) yang melintasi kawasan ini kebanyakan melintasi jalan Sudirman, jalan Tanjung Datuk, jalan HOS Cokroaminoto dan juga Jalan Ahmad Yani.

Banyaknya jumlah trayek yang melintasi ruas jalan Sudirman menambah kepadatan arus lalu lintas diruas jalan ini. Konsep pelaksanaan Trans Metro Pekanbaru dirancang sebagai alternatif angkutan umum massal yang mampu mengoptimalkan pelayanan angkutan umum bagi masyarakat kota Pekanbaru dan mengurangi ketergantungan akan pelayanan angkutan kota yang kecil (oplet) sehingga mampu memperbaiki mutu layanan. Dalam pengoperasiannya sepanjang rute yang dilalui TMP Pekanbaru tidak akan dilewati oleh angkutan umum kecil (oplet) sehingga nantinya oplet hanya berfungsi sebagai angkutan warga dari jalur utama ke pemukiman-pemukiman (*feeder*) bagi bus TMP⁶. Untuk meningkatkan mutu kawasan Sudirman maka dilalui oleh beberapa rute bus TMP, antara lain rute 1. (warna coklat muda) dari perumahan Pandau Permai Siak Hulu menuju Pelita Pantai Sudirman. Rute 4 (warna hijau) merupakan trayek dari pelabuhan

⁶ Wawancara dengan Kepala seksi manajemen rekayasa lalu lintas dinas perhubungan Kota pekanbaru

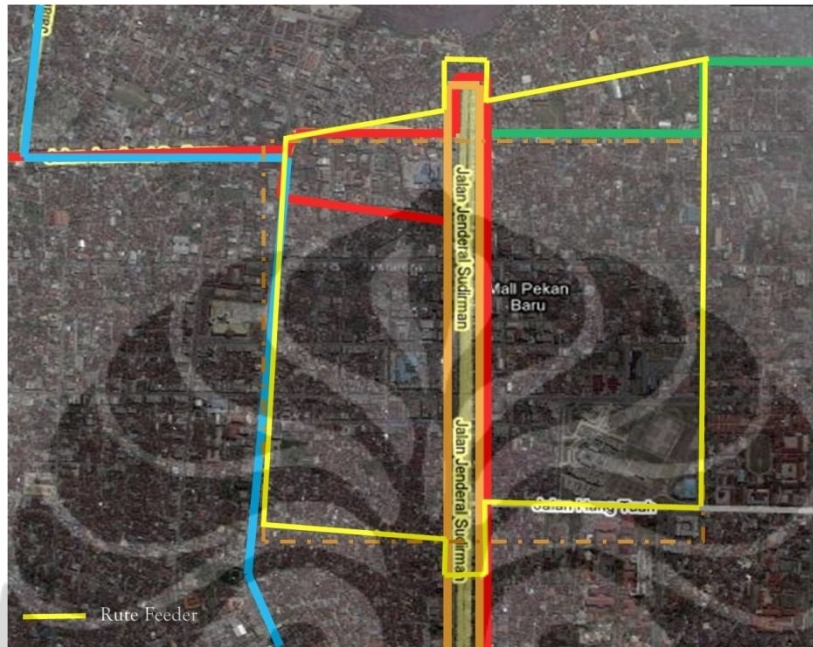
Sungai Duku – Jalan Sisingamangaraja – Jalan Hangtuh - Jalan Pattimura – Jalan Sudirman – jalan Setia Budi dan kembali ke Pelabuhan Sungai Duku. Rute 5 (warna merah) dari terminal Antar Kota Antar Provinsi (AKAP) Bandaraya Payung Sekaki – Pasar Wisata (Pasar Bawah) – Pelita Pantai – Kulim – kembali ke bundaran air mancur depan walikota - Jalan Sam Ratulangi dan kembali ke terminal AKAP. Sedangkan rute 3 (biru) dari kampus Universitas Islam Negeri (UIN) Sultan Syarif Qasim Panam – Pasar Wisata (Pasar Senapelan) – Simpang Bingung (Kampus Universitas Lancang Kuning) Rumbai – kembali ke kampus UIN Susqa Panam dengan rute yang sama.



Gambar 4.6 Ruas jalan yang dilalui angkutan umum

Penyebaran beberapa rute SAUM TMP di *plan area* ini secara keseluruhan belum mampu mengenuhi kebutuhan pergerakan warga dalam kawasan untuk itu perlu restrukturisasi sirkulasi angkutan dan juga pengaturan halte bus. Berdasarkan wawancara dan hasil olahan data minimnya kemampuan berjalan kaki warga (25 meter/menit) mengakibatkan perlunya pengaturan sirkulasi angkutan umum yang baik guna mewadahi pergerakan di *plan area* serta menghambat penggunaan kendaraan pribadi oleh warga. Sirkulasi angkutan umum itu diperlukan untuk mewadahi pergerakan warga antara pinggiran kawasan (ruas Jalan Ahmad Yani dan Jalan Sultan Sarif Qasim) yang menuju *core area* Jalan Sudirman yang jaraknya mencapai 600-700 meter dan juga pergerakan

dari ujung selatan (Jalan pangeran Hidayat dan Jalan Hangtuah) ke utara (dermaga pelita Pantai) yang jaraknya mencapai 1240 meter. Untuk itu dibutuhkan angkutan sirkular (*feeder*) mengisi jarak jangkauan ini agar pergerakan warga bisa terpenuhi oleh sistem angkutan umum yang ada.

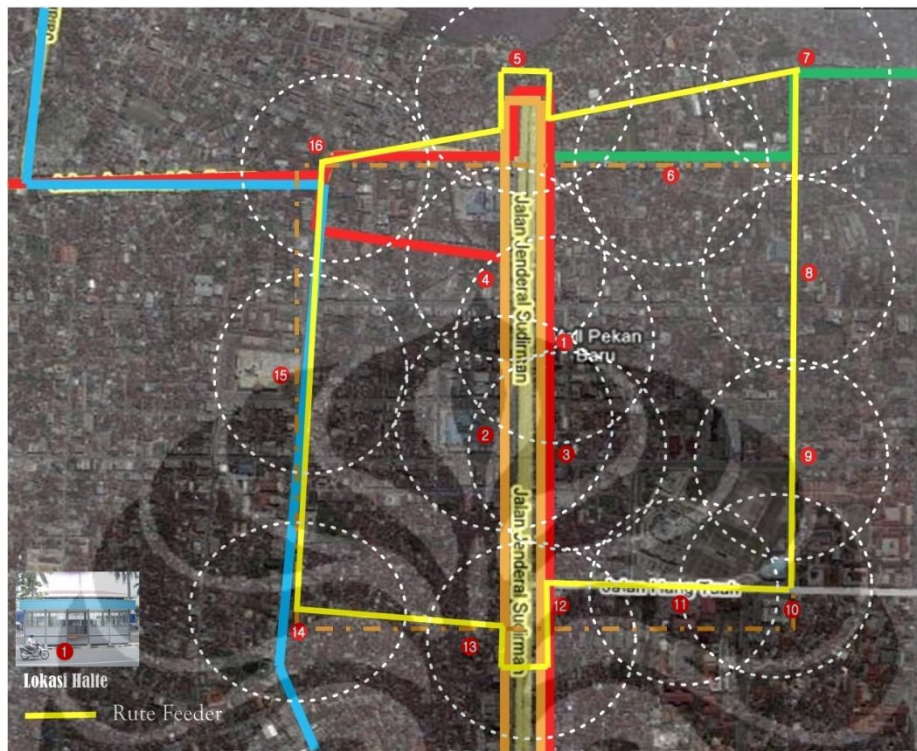


Gambar 4.7 Ruas jalan yang dilalui angkutan umum

Rute *feeder* ini dari dermaga pelita pantai menuju Jalan Tanjung Datuk melewati Jalan Sultan Syarif Qasim (Pasar Limapuluh) lalu Jalan Hangtuah dan masuk Jalan Sudirman memutar pada *U turn* Jalan Sudirman depan Plaza Telkom lalu masuk Jalan Pangeran Hidayat dan Jalan Ahmad Yani (Pasar Wisata/Pasar Senapelan) lalu masuk Jalan Juanda dan kembali ke Dermaga Pelita Pantai, lihat (Gambar 4.7). Dengan penambahan rute feeder ini akan mampu mengurangi jarak dan waktu berjalan kaki warga yang akan melakukan perjalanan dari titik asal ke tujuan perjalanan di kawasan yang melebihi jarak perjalanan kaki. Hal ini diharapkan mampu menciptakan rasa aman dan nyaman bagi warga dalam melakukan perjalanan.

Pengoperasian feeder ini terintegrasi secara langsung dengan SAUM TMP, sehingga setiap warga yang menggunakan feeder ini secara langsung nantinya bisa terlayani dengan baik. Dalam artian bila pengguna feeder ini pada satu titik bus stop ingin pindah menggunakan SAUM TMP maka mereka secara langsung bisa naik dan berganti moda. Selain itu pengelolaan angkutan

pengumpulan ini tidak menimbulkan masalah baru bagi pengoperasian SAUM TMP



Gambar 4.8 Halte SAUM TMP pada *plan area*

Banyaknya pusat tarikan pada kawasan Sudirman menyebabkan terjadinya penyebaran titik transit, untuk itu perlu dikelola menjadi titik simpul pemberhentian bus (*halte*) sehingga bisa sebagai tempat menaikkan dan menurunkan penumpang. Hal yang perlu menjadi pertimbangan adalah pusat tarikan dan juga jarak antara halte satu dengan yang lainnya sehingga posisi halte benar-benar dalam jarak yang ideal dan masih dalam jangkauan berjalan kaki.⁷ Radius lingkaran (garis putih) pada Gambar 4.8 menunjukkan bahwa jarak kemampuan berjalan kaki warga, untuk itu halte perlu direncanakan sesuai dengan kondisi dan kriteria warga setempat sehingga perencanaan ini bisa diimplementasikan dengan baik.

4.5.1.3 Sirkulasi jalur Pedestrian/Pejalan Kaki

Perencanaan pedestrian dalam TOD merupakan hal utama, karena dalam prinsip perencanaannya mengutamakan penggunaan *non-motorized*. Kenyamanan

⁷ Jarak ideal 250-300 meter, sesuai dengan kemampuan berjalan kaki warga hasil kajian di Kawasan Sudirman Kota Pekanbaru

dan keamanan pejalan kaki harus menjadi prioritas utama di pengembangan kota berbasis sistem transit. Konsep perencanaan jalur pedestrian harus mempertimbangkan efektifitas jarak dan waktu yang ditempuh. Manusia memiliki batas toleransi maksimal dalam jarak berjalan, ketika jarak yang harus ditempuh melebihi batasan tersebut, orang merasa enggan untuk berjalan menuju tempat tujuannya. Pada kawasan Sudirman aspek jarak juga menjadi pertimbangan orang dalam melakukan perjalanan, sebanyak 55.56% warga menyatakan waktu berjalan kaki terlalu lama yang membuat mereka kurang suka melakukan perjalanan kaki di *plan area*. Namun agar orang yang berada di kawasan untuk berjalan dari satu titik ke titik lainnya meningkat, diperlukan penyesuaian desain jalur pedestrian yang baik. Hal ini sejalan dengan hasil wawancara dengan warga dimana bila dirancang pedestrian yang nyaman maka terdapat jumlah yang signifikan tingkat pelaku pejalan kaki (77.12%), bahkan pengguna sepeda motor mau berjalan kaki (89%) hal ini menunjukkan bahwa faktor kenyamanan menjadi prioritas utama di kawasan. Manusia yang bergerak memiliki perasaan lelah dan bosan, terutama bila tempat yang dituju terlihat ketika ia bergerak serta jarak yang harus ditempuh cukup jauh. Pengalih perhatian sangat diperlukan untuk menghilangkan perasaan lelah dan bosan tersebut. Pengalih perhatian ini dapat berupa plaza atau aktivitas yang berlangsung di suatu area. Kehadiran plaza dan perubahan aktivitas yang ditemui selama bergerak, mampu mengaburkan jarak sebenarnya yang telah ditempuh seseorang sehingga perjalanan panjang terasa sesaat dan menarik.

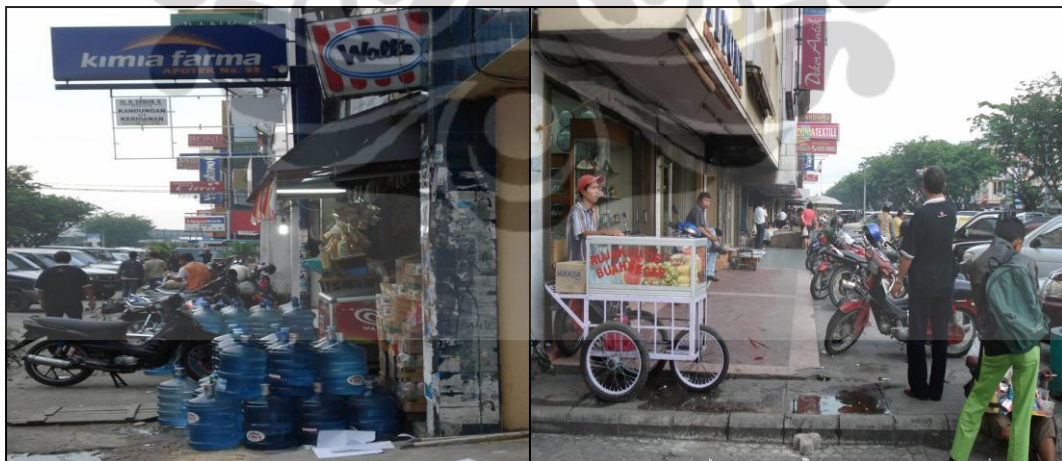
Kondisi fisik jalur pedestrian dirancang agar aman dan nyaman untuk dilalui. Perasaan nyaman diciptakan dengan menempatkan pohon peneduh di sepanjang jalur pedestrian, penggunaan bahan penutup jalan yang sesuai untuk jalur pedestrian, dan tersedianya tempat duduk untuk beristirahat. Sedangkan perasaan aman diperoleh melalui pemisahan antara jalur pedestrian dengan jalan kendaraan oleh pagar tanaman serta kemudahan akses visual ke berbagai arah sehingga segala aktivitas di jalur pedestrian dapat terlihat. Selain itu, penggunaan *ramp* pada jalur pedestrian yang memiliki perbedaan ketinggian dengan jalur kendaraan memberikan kemudahan bergerak (perasaan nyaman) bagi pejalan kaki yang memiliki keterbatasan fisik. Selain itu faktor penerangan jalur pedestrian juga bagian terpenting dalam pembangunan kawasan berbasis transit.

Kemudahan dalam melintasi jalan kendaraan juga diperhatikan dalam konsep perancangan jalur pedestrian melalui penggunaan material yang sesuai bagi pejalan kaki sebagai penutup jalan. Penggunaan material yang cocok bagi pejalan kaki pada jalan kendaraan, dapat mengurangi kecepatan kendaraan yang melewatinya sehingga memberikan perasaan aman bagi penyeberang jalan.

Selanjutnya prioritas jalur pedestrian yang mesti dibangun pada *plan area* meliputi :

a. Pedestrian Jalan Sudirman

Pada Kawasan Sudirman masih banyak yang belum mempertimbangkan pengguna jalur pedestrian dalam perencanaan sistem lalu lintasnya. Khusus pada ruas Jalan Sudirman memang luas pedestriannya cukup lebar dibangun berkisar antara (3,2 - 5 meter), namun banyak salah dalam penggunaannya. Pedestrian yang lebar masih menampung pedagang kaki lima berjualan dan juga tempat parkir bagi kendaraan bermotor. Perencanaan pedestrian pada sisi Jalan Sudirman ini terutama menghubungkan antara titik pemberhentian bus (*halte*) sehingga keberadaan pedestrian ini menunjang keberadaan halte dan juga rute angkutan umum yang ada. Hal ini sejalan dengan banyaknya pusat tarikan pergerakan orang pada ruas Jalan Sudirman yang mengakibatkan tingginya tingkat pergerakan. selayaknya jalur pedestrian ini mengutamakan keutamaan bagi pejalan kaki dikawasan ini.



Gambar 4.9 Pedestrian yang salah dalam penggunaannya



Gambar 4.10 Pedestrian Jalan Sudirman

Kondisi pedestrian yang ada belum optimal (Gambar 4.10), masih belum mampu mengakomodir keinginan pejalan kaki dalam melakukan perjalanan. Kondisi pedestrian yang ada masih banyak digunakan untuk parkir kendaraan bermotor dan juga kondisinya banyak berlubang serta masih terkena sinar matahari secara langsung.



Gambar 4.11 Pedestrian yang nyaman

Dari wawancara di lokasi bahwa sejumlah pengguna kendaraan pribadi mau berjalan kaki dikawasan Sudirman (77%), hal ini mengindikasikan bahwa kemungkinan untuk mengoptimalkan kawasan bisa terlaksana asalkan jalur pedestrian dibangun dengan nyaman, bebas dari sinar matahari langsung

(Gambar 4.11, sehingga pergerakan orang untuk berjalan kaki bisa lebih leluasa. Pedestrian yang lebar dilengkapi dengan tempat duduk sebagai tempat beristirahat bagi para pejalan kaki akan lebih menarik minat untuk berjalan kaki (Gambar 4.12). selain itu pedestrian dapat digunakan sebagai sarana hiburan *temporary* bagi musisi jalanan yang akan menambah “hidupnya” suasana pedestrian (Gambar 4.13). Kondisi pedestrian yang seperti ini semakin menambah minat pejalan kaki karena dapat mengaburkan jarak dan waktu tempuh perjalanan.



Gambar 4.12 Pedestrian yang Lebar



Gambar 4.13 Pemanfaatan pedestrian sebagai sarana hiburan

b. Pedestrian Jalan Pangeran Hidayat

Sepanjang Jalan Pangeran Hidayat yang menghubungkan ruas Jalan Sudirman dengan ruas Jalan Ahmad Yani terdapat berbagai jenis usaha percetakan dan sablon serta usaha konveksi lainnya, selain itu pada ujung jalan kedua sisinya direncanakan halte sebagai tempat menaikkan dan menurunkan penumpang angkutan umum (lihat Gambar 4.14). Hal ini mengakibatkan cukup besarnya pergerakan orang ke jalan ini untuk memesan berbagai jenis barang konveksi dan souvenir. Kondisi eksisting ruas jalan belum mengakomodir para pejalan kaki karena belum adanya pedestrian bagi para pejalan kaki.



Gambar 4.14 Kondisi eksisting pedestrian

Untuk menghidupkan fungsi kawasan maka kawasan ini perlu direncanakan pedestrian yang mampu memfasilitasi aktivitas para pekerja seni seperti (Gambar 4.15). Perencanaan pedestrian dibuat agak lebar sehingga para pekerja seni juga dapat memamer hasil karyanya selain di ruko-ruko dan etalase juga secara langsung jalur pejalan kaki. Selain itu diperlukan sarana parkir *on street* guna untuk mewadahi kendaraan yang parkir sementara untuk pemesanan dan pembelian souvenir atau alat advertising lainnya.



Gambar 4.15 Rencana pedestrian untuk Jalan Pangeran Hidayat

c. Pedestrian Jalan Hangtuh

Ruas Jalan Hangtuh ini sebagai jalur penghubung antara kompleks Mesjid Agung Annur, Rumah Sakit Umum Daerah (RSUD) Arifin Ahmad dan Gereja HKBP dengan Plaza Sukaramai atau Jalan Sudirman. Pada kompleks mesjid Agung Annur ini direncanakan pembangunan gedung parkir, sehingga ruas jalan Hangtuh ini akan terjadi bangkitan pergerakan pejalan kaki karena banyaknya orang yang akan menuju Plaza Sukaramai. Apalagi jarak antara kompleks Mesjid Agung ini dengan Plaza Sukaramai diperkirakan hanya 250 meter yang memungkinkan dalam jarak berjalan kaki. Untuk itu perencanaan pedestrian jalan ini perlu mempertimbangkan lebar jalur yang cukup dan juga campuran fungsi sebagai jalur pejalan kaki dan tempat makan pinggir jalan (Gambar 4.16). Pusat jajanan pinggir jalan ini (Cikapundung) akan membuat jalur pedestrian semakin padat dikunjungi oleh para pejalan kaki. Perencanaan jalur pedestrian yang *mix* ini akan mampu menarik minat orang untuk mengunjungi kawasan dan juga mampu menambah nilai ekonomis kawasan.



Gambar 4.16 Rencana Pedestrian untuk Jalan Hangtuh

d. Pedestrian Jalan Imam Bonjol

Jalan Imam Bonjol yang menghubungkan Plaza Sukaramai dengan Pasar Senapelan (Pasar Kodim) dengan jarak lokasi lebih kurang 300 meter. Ruas jalan ini terkadang sangat ramai dilalui baik itu oleh orang maupun kendaraan (Gambar 4.17) yang bergerak dari dan kearah dua pusat tarikan pergerakan ini.



Gambar 4.17 Kondisi Pedestrian Jalan Imam Bonjol

Untuk meningkat fungsi kawasan ini perlu pembatasan pergerakan kendaraan pada ruas jalan ini sehingga kawasan ini tidak macet dan bebas polusi. Perencanaan jalur pejalan kaki diupayakan menciptakan suasana yang nyaman bagi para pejalan kaki untuk bergerak dari Plaza Sukaramai ke Pasar Senapelan

atau arah sebaliknya. Jalur pejalan kaki dibuat lebar dan pada sisi kiri maupun kanan dilengkapi dengan pertokoan yang dilengkapi dengan dinding transparan yang bisa menarik perhatian para pejalan kaki untuk melihat-lihat atau berbelanja di jalur pedestrian ini (Gambar 4.18).



Gambar 4.18 Rencana Pedestrian untuk Jalan Imam Bonjol

e. Jembatan Penyeberangan

Sebagai penghubung antara kawasan sebelah Barat dan kawasan sebelah Timur Jalan Sudirman saat ini terhubung dengan dua jembatan penyeberangan (Gambar 4.19), yang letaknya cukup berjauhan dan kapasitasnya masih kecil.



Gambar 4.19 Kondisi eksisting jembatan penyeberangan

Untuk itu perlu perencanaan jembatan penyeberangan yang aspek aksesibilitas, kenyamanan, keamanan serta keindahan sehingga menjadikan daya tarik bagi masyarakat untuk berjalan kaki. Selain itu jembatan penyeberangan

juga perlu didesain dengan nyaman dan dilengkapi dengan tempat berjualan bagi pedagang yang akan menambah daya tarik untuk melakukan *shopping window* bagi pengguna jalan. Semakin menarik perencanaan jembatan penyeberangan ini membuat jarak yang sedemikian jauh antara dua bangunan ini menjadi relatif tidak terasa oleh para pejalan kaki. Selain itu pembangunan jembatan ini akan menjadi ruang baru bagi para pedagang di kawasan untuk berjualan (area komersial) baru (Gambar 4.20).



Gambar 4.20 Rencana jembatan penyeberangan Jalan Sudirman

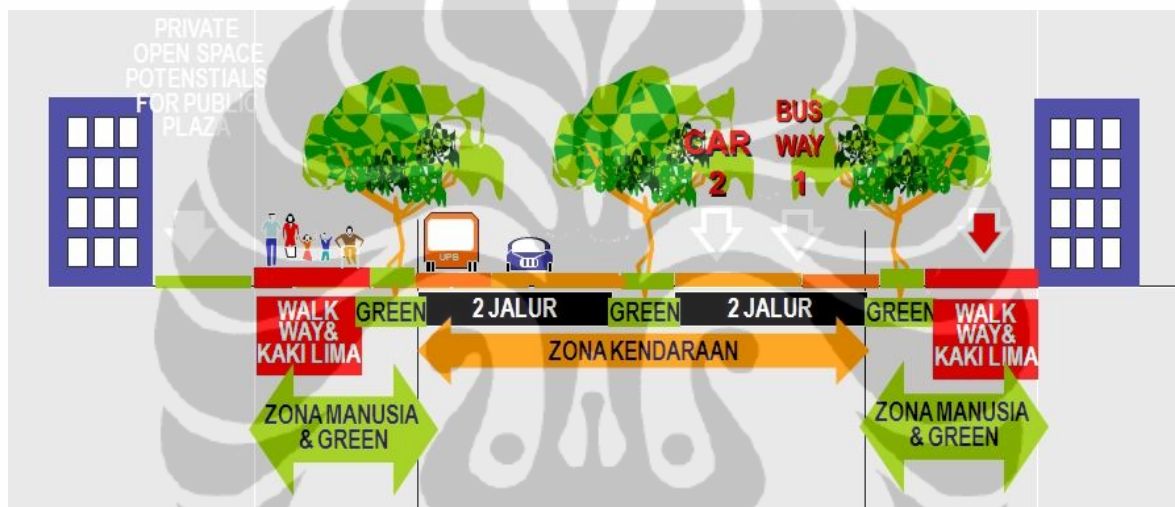
4.5.4 Konsep Perencanaan Ruang Terbuka

Plan area dilengkapi dengan ruas terbuka yang hijau yang sekaligus berfungsi sebagai sarana peribadatan bagi salah satu agama yang ada di Pekanbaru, ruang terbuka hijau ini lebih dikenal dengan kompleks mesjid Agung An-nur. Komplek ini dirancang dengan menggunakan elemen gerbang sebagai tanda bahwa tempat tersebut milik publik namun tetap memiliki tingkat kontrol tertentu yaitu dengan dipagari tembok dan pagar teralis, sehingga tidak semua aktivitas dapat berlangsung di area tersebut. Selain itu pada kawasan ini juga dilengkapi dengan berbagai jenis tanaman hijau yang menambah asri kawasan ini serta sebagai tempat bercengkerama keluarga pada sore dan malam hari. Ruang terbuka ini diharapkan menjadi solusi terhadap kurangnya hutan kota yang ada di pekanbaru. Pengadaan ruang terbuka hijau pada kawasan untuk meningkatkan kualitas kehidupan pada kawasan dengan menyediakan lingkungan yang aman,

nyaman, sehat dan menarik serta berwawasan ekologis melalui penciptaan berbagai jenis ruang terbuka dan pola tata hijau

Kawasan Mesjid Agung An-nur juga dilengkapi dengan fasilitas internet gratis yang memberikan daya tarik kepada warga untuk dapat bersantai sekaligus berselancar dalam maya untuk mencari informasi atau hanya sekedar menyalurkan hobi atau menghabiskan waktu.

Pepohonan hijau yang ada sekarang tersebar di ruas Jalan Sudirman kurang optimal karena hanya meneduhi pada sisi median jalan. Sedangkan pada sisi jalur pejalan kaki belum ada pepohonan hijau yang melindungi pejalan kaki.



Gambar 4.21 Rencana jalur hijau Jalan Sudirman

4.5.5 Konsep Perencanaan Sarana Pendukung

Pengembangan kawasan Pelita Pantai ini menjadi lokasi gedung parkir sebagai penunjang fungsi *plan area* akan menambah fungsi dari area pelabuhan ini. Hal ini bisa dikembangkan berdasarkan wawancara dengan warga dimana mereka bersedia berjalan kaki dari *plan area* ketempat parkir ini karena jaraknya masih dalam jangkauan berjalan kaki (10 menit perjalanan). Dimana sebelumnya dermaga sebagai “*river front development*” dengan fungsi sebagai kawasan pelabuhan transportasi sungai yang dapat menghubungkan kawasan Sudirman dengan beberapa Kabupaten tetangga (Kabupaten Siak, Bengkalis dan Kampar) sehingga mampu menghidupkan fungsi angkutan sungai dan memperbaiki koneksi intermoda yang ada di Kota Pekanbaru.



Gambar 4.22 Kondisi Dermaga Pelita Pantai

Pemanfaatan fungsi pelabuhan ini juga akan meningkatkan perekonomian masyarakat sekitar kawasan baik yang bekerja sebagai nelayan pedagang dan juga yang bergerak dibidang jasa. Selain itu pelabuhan ini bisa menjadi daerah wisata baru bagi masyarakat Kota pekanbaru.



Gambar 4.23 Pengembangan Dermaga Pelita Pantai

Selain hal diatas pengembangan wisata kuliner di pinggiran sungai Siak ini juga akan menambah fungsi kawasan menjadikan sebagai tujuan wisata baru bagi warga di Kota Pekanbaru. Pengembangan ini dimungkinkan karena masih kurangnya tempat wisata di Kota Pekanbaru⁸. Kondisi saat ini kawasan ini menunjukkan banyak orang mengunjungi kawasan ini untuk makan siang dan makan malam dengan menikmati suasana Sungai Siak (Gambar 4.24).



Gambar 4.24 Wisata kuliner tepi Sungai Siak

Kondisi eksisting ini bisa ditata dengan baik sehingga menambah indahnya kondisi tepian air ini guna menarik minat pengunjung ke kawasan ini. Dengan pengembangan kawasan ini diharapkan mutu kawasan akan semakin baik dengan meningkatnya nilai ekonomis kawasan ini.



Gambar 4.25 Pengembangan wisata kuliner tepi Sungai Siak

⁸Wawancara dengan warga menunjukkan kebanyakan warga Pekanbaru ke mal dan pusat perbelanjaan selain untuk berbelanja(35%) mereka juga memanfaatkan fungsi mal sebagai tempat jalan-jalan atau rekreasi (18.67%), hal ini dikarenakan kurangnya tempat hiburan dan tempat wisata di Pekanbaru