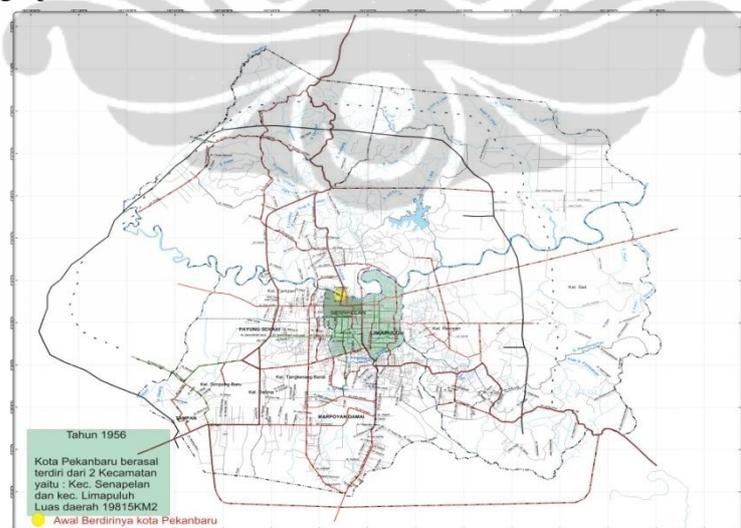


BAB III TINJAUAN DAERAH STUDI

3.1 SEJARAH KOTA PEKANBARU

Sejarah kota Pekanbaru dimulai dari berkembangnya sebuah *kebatinan* (suku) Senapelan. Pada awalnya perkembangannya dimulai ditepian Sungai Siak dengan daerah Pekanbaru Kota sekarang, Tampan, Palas dan sampai ke kuala Tapung. Pada tanggal 23 Juni 1784 Senapelan diganti dengan Pekan “Baharu” atau dalam bahasa Indonesia lebih dikenal dengan Pekan Baru. Sebagai daerah bahari pelabuhan Pekanbaru sangat ramai dan menjadi pusat perdagangan pedagang-pedagang yang datang dari Selat Malaka dan pedagang-pedagang yang datang dari Minangkabau dan Petapahan. Pesatnya perkembangan kota Pekanbaru ini sebagai pusat perdagangan membuat kota ini banyak dikunjungi oleh para pedagang dari luar daerah. Sarana transportasi yang digunakan pada waktu itu menggunakan transportasi air. Data statistik menunjukkan pada perkembangan awal ini (tahun 1950) jumlah penduduk kota Pekanbaru sekitar 16413 jiwa.

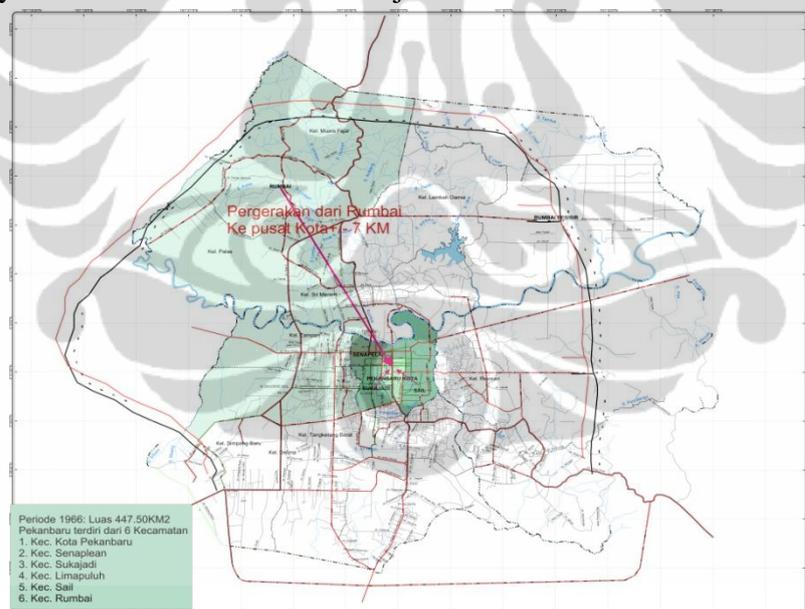
Kemudian pada zaman penjajahan Jepang terjadi perluasan kota Pekanbaru kearah timur. Jalan yang mulai dirintis Jalan Asia (sekarang Jalan Sudirman), serta jalan-jalan penghubungnya yaitu diantaranya sekarang bernama Jalan Ir.Juanda, Jalan Setia Budhi, Jalan Hasanuddin, Jalan Teuku Umar, Jalan HOS. Cokroaminoto, Jalan Gatot Soebroto, Jalan Imam Bonjol dan sebagian Jalan Sisingamangraja.



Gambar 3.1 Pekanbaru periode awal terdiri dari 2 Kecamatan

Pembukaan jalan ini membawa dampak kepada perkembangan sistem transportasi, dimana pada awalnya hanya menggunakan sarana angkutan air (sungai) namun dengan pembukaan jalan ini mengakibatkan pemanfaatan sarana angkutan darat baik itu dengan mobil, sepeda dan juga angkutan bendi. Pada perkembangan ini Pekanbaru terdiri dari 2 wilayah kecamatan, yaitu Kecamatan Senapelan dan Kecamatan Limapuluh¹ dengan luas wilayah 19815 km².

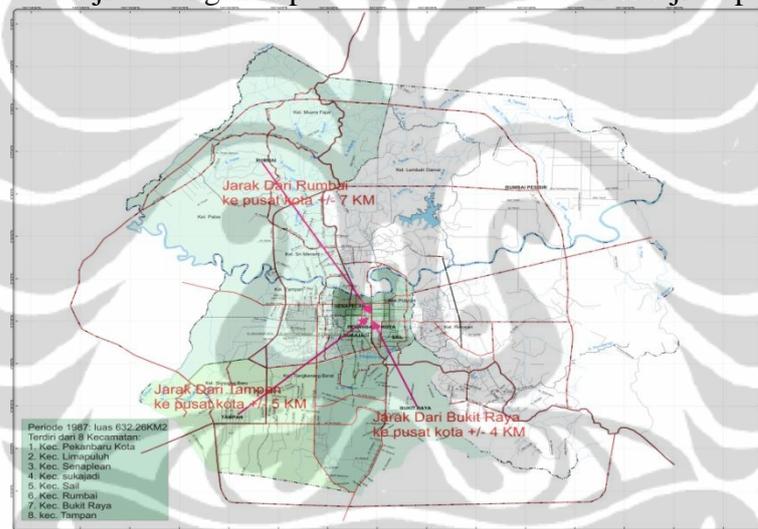
Perkembangan selanjutnya pada tahun 1966 wilayah administratif Kota Pekanbaru disempurnakan lagi dengan semakin padatnya jumlah penduduk. Wilayah Pekanbaru dibagi menjadi 6 wilayah kecamatan, yaitu: Kecamatan Pekanbaru Kota, Kecamatan Limapuluh, Kecamatan Sukajadi, Kecamatan Senapelan, Kecamatan Sail dan Kecamatan Rumbai. Dengan bergabungnya Kecamatan Rumbai yang tadinya diluar wilayah maka menambah luas wilayah Kotamadya Pekanbaru. Dengan ketetapan walikota Pekanbaru tanggal 24 Juli 1965 maka disusunlah keberadaan perangkat pemerintahan seluruh wilayah administrasi. Secara langsung dengan masuknya Kecamatan Rumbai ini maka luas wilayah Pekanbaru bertambah menjadi 62.96 km².



Gambar 3.2 Pekanbaru periode kedua terdiri dari 6 Kecamatan

¹ Pembentukan daerah administratif dalam SK Gubernur Daerah Tingkat I Riau tanggal 5 April 1960 Nomor 24 /3/1960.

Jumlah penduduk kota Pekanbaru tahun 1965 mencapai 82500 jiwa, tahun-tahun berikutnya jumlah penduduk Pekanbaru mengalami peningkatan yang cukup pesat pada Tahun 1970 jumlah penduduk sudah mencapai 132068 jiwa atau naik 12%. Perkembangan periode ini pertama kalinya dilakukan penyusunan rencana induk (masterplan) Kota Pekanbaru yang tertuang dalam Peraturan daerah No. 3 tahun 1973. Dalam kedudukannya sebagai ibu kota Provinsi Riau dan ditambah lagi potensi yang dimilikinya, Pekanbaru sebagai pusat pemerintahan, pusat pendidikan, pusat perdagangan dan juga pusat industri. Apalagi sejak ditetapkan Pekanbaru sebagai daerah tujuan wisata maka kota ini menjadi pintu gerbang masuknya wisatawan ke Riau. Dengan banyaknya orang berdatangan dan menetap di Pekanbaru maka terjadi lonjakan jumlah penduduk mencapai 397400 jiwa dengan kepadatan rata-rata sebesar 890 jiwa per kilometer.

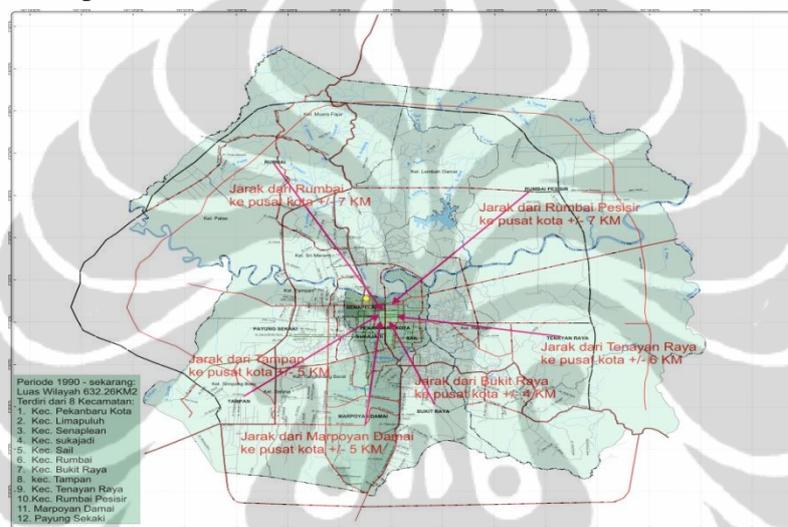


Gambar 3.3 Pekanbaru periode ketiga terdiri dari 8 Kecamatan

Periode ini terjadi perluasan wilayah kota menjadi 447.50 km². setelah diadakan pengukuran ulang maka didapat luas daerah sebenarnya menjadi 632.26 km². Seiring dengan penambahan luas wilayah, maka jumlah kecamatan bertambah dari 6 menjadi 8 kecamatan. Dua kecamatan tambahan yaitu Kecamatan Bukit Raya dan Kecamatan Tampan. Jumlah desa yang sebelumnya 33 desa bertambah menjadi 45 desa. Dari luas lahan yang ada ini belum semuanya tergarap. Luas lahan yang terbangun baru sekitar 12% dari keseluruhan lahan. Panjang jalan seluruhnya lebih kurang 202970 km terdiri dari jalan yang telah

diaspal sepanjang 145077 km, jalan tanah lebih kurang 47695 km serta jalan minyak lebih kurang 10198 km. alat angkutan umum dalam kota yang ada terdiri dari 90 buah taksi, 470 oplet, 75 bajai, 145 bus dan beberapa jenis angkutan barang lainnya.

Perkembangan kota Pekanbaru bertambah menggeliat selama orde baru. Dari data statistik kota Pekanbaru sektor perdagangan menunjukkan paling dominan dalam penyumbang Produk Domestik Regional Bruto (PDRD) kotamadya hampir 39.17%. Hal ini disebabkan semakin meningkatkan sarana dan prasarana transportasi daerah.



Gambar 3.4 Pekanbaru masa orde baru sampai sekarang terdiri dari 12 Kecamatan

Periode akhir ini terjadi perkembangan jumlah penduduk pada daerah-daerah Pekanbaru, namun secara luas wilayah Pekanbaru tidak mengalami peningkatan, hal ini mengakibatkan tingginya kepadatan penduduk. Mengingat tingginya kepadatan penduduk maka dimekarkan beberapa kecamatan yang ada. Seperti Kecamatan Rumbai dibagi dua menjadi Kecamatan Rumbai dan Rumbai Pesisir. Selanjutnya Kecamatan Sail dan Bukit Raya menjadi Kecamatan Sail, Kecamatan Bukit Raya dan Kecamatan Tenayan Raya. Lalu Kecamatan Tampan dimekarkan menjadi Kecamatan Marpoyan Damai dan Kecamatan Payung Sekaki.

Pertumbuhan dan perkembangan Kotamadya Pekanbaru masa ini relatif lebih cepat, hal ini disebabkan banyaknya urbanisasi dan migrasi dari daerah lain

yang masuk ke Pekanbaru untuk mencari nafkah. Perkembangan yang cukup jelas dengan dikembangkannya kawasan Payung Sekaki yang semula lahan rawan banjir menjadi pusat retail baru Mal Setra Komersial Arengka, terminal bus Bandaraya Payung Sekaki. Dengan semakin pesatnya perkembangan ini maka menyebabkan tingginya pola pergerakan orang disetiap kawasan ini.

3.2 KONDISI MAKRO

Sebelum dijelaskan kondisi mikro kawasan/ *plan area* terlebih dahulu dibahas karakteristik Kota Pekanbaru, yang meliputi letak geografis, geologi, demografis, kondisi perekonomian serta kondisi sistem transportasi yang ada sehingga menjadi gambaran umum yang juga terjadi pada *plan area*.

3.2.1 Kondisi Fisik Dasar Kota Pekanbaru

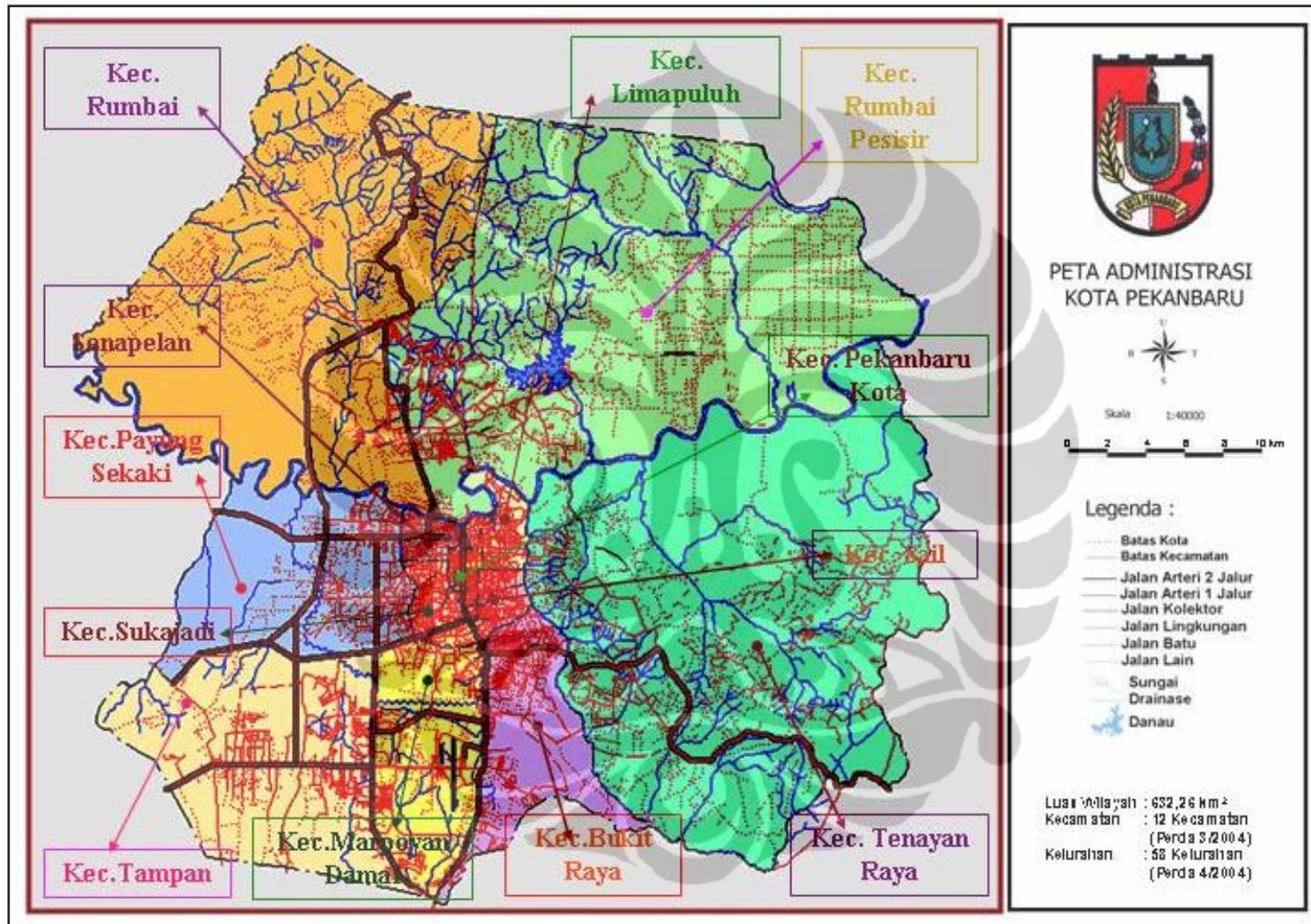
3.2.1.1 Letak Geografis dan Administratif

Kota Pekanbaru sebagai ibukota Provinsi terletak di bagian tengah Provinsi Riau, dengan letak geografis antara 101°14' - 101°34' Bujur Timur dan 0°25' - 0°45' Lintang Utara. Berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 19 tahun 1987 tanggal 7 September 1987 Daerah Kota Pekanbaru diperluas dari ± 446.50 km², terdiri dari 8 kecamatan dan 45 kelurahan/desa. Dari hasil pengukuran/pematokan di lapangan oleh Badan Pertanahan Nasional Provinsi Riau, maka ditetapkan luas wilayah Kota Pekanbaru adalah 632.26 km².

Dengan meningkatnya kegiatan pembangunan menyebabkan meningkatnya kegiatan penduduk di segala bidang yang pada akhirnya meningkatkan pula tuntutan dan kebutuhan masyarakat terhadap penyediaan fasilitas dan utilitas perkotaan serta kebutuhan lainnya. Untuk lebih terciptanya tertib pemerintahan dan pembinaan wilayah yang cukup luas, maka dibentuklah kecamatan baru dengan Peraturan Daerah Kota Pekanbaru No. 3 Tahun 2003 menjadi 12 kecamatan, sedangkan kelurahan/desa dengan Peraturan Daerah Kota Pekanbaru No. 4 Tahun 2003 menjadi 58 kelurahan/desa. Secara administratif Kota Pekanbaru berbatasan langsung dengan :

- a. Sebelah Utara : Kabupaten Siak dan Kabupaten Kampar
- b. Sebelah Selatan : Kabupaten Kampar dan Kabupaten Palalawan
- c. Sebelah Timur : Kabupaten Siak dan Kabupaten Palalawan
- d. Sebelah Barat : Kabupaten Kampar

Universitas Indonesia



Gambar 3.5 Pembagian wilayah 12 kecamatan di Kota Pekanbaru

Luas wilayah Kota Pekanbaru mencakup 632.26 km² atau hanya 0.67% dari total luas wilayah Provinsi Riau. Secara administratif, wilayah Kota Pekanbaru terdiri dari 12 wilayah kecamatan dan 58 desa/kelurahan. Kecamatan-kecamatan yang terlingkup dalam wilayah Kota Pekanbaru tersebut dapat disajikan pada Tabel 3.1 berikut:

Tabel 3.1 Daftar nama Kecamatan di Kota Pekanbaru

No	Kecamatan	Luas Area	
		km ²	%
1	Tampan	59.81	9.46%
2	Payung Sekaki	43.24	6.84%
3	Bukit Raya	22.05	3.49%
4	Marpoyan Damai	29.74	4.70%
5	Tenayan Raya	171.27	27.09%
6	Lima Puluh	4.04	0.64%
7	Sail	3.26	0.52%
8	Pekanbaru Kota	2.26	0.36%
9	Sukajadi	3.76	0.59%
10	Senapelan	6.65	1.05%
11	Rumbai	128.85	20.38%
12	Rumbai Pesisir	157.33	24.88%
	Jumlah	632.26	100.00%

Sumber : Kota Pekanbaru dalam Angka, 2005

3.2.1.2 Geologi

Kota Pekanbaru keadaannya relatif datar dengan kondisi sebagai berikut :

a. Struktur Tanah di wilayah Kota Pekanbaru

Pada umumnya struktur tanah di wilayah Kota Pekanbaru terdiri dari jenis *aluvial* dengan pasir

b. Struktur Tanah di wilayah pinggiran Kota Pekanbaru

Pada umumnya struktur tanah di wilayah pinggiran kota terdiri dari jenis tanah organosol dan humus yang merupakan rawa-rawa yang bersifat asam dan sangat korosif untuk besi.

3.2.1.3 Klimatologi dan Hidrologi

a. Curah Hujan

Curah hujan di kota pekanbaru berkisar antara 38.6 – 435 mm. Musim hujan jatuh pada bulan Januari sampai dengan April dan September sampai dengan Desember, sedangkan musim kemarau jatuh pada bulan Mei sampai dengan Agustus

Tabel 3.2 Curah hujan di Kota Pekanbaru per bulan (Tahun 2001 – 2005)

Bulan	Curah Hujan				
	2001	2002	2003	2004	2005
Januari	325.8	180.6	413.8	288	96.8
Pebruari	130.7	26.5	271.8	228	38.6
Maret	195.6	380.1	509.9	205.5	173.5
April	399.4	345.8	332.2	409.5	327
Mei	250.9	303.6	189.9	165.3	187.7
Juni	188.8	99.1	237.7	150.3	70
Juli	96.6	161.4	144.4	695.5	435
Agustus	107.5	133.8	114.9	67.8	433.3
September	143.5	282.6	356.3	240.9	211.9
Oktober	145.2	143.2	222	622	382.5
Nopember	203.9	276	480.5	310.6	407.4
Desember	282.7	560.8	446.3	293.3	377.6
TOTAL	2470.6	2893.5	3719.7	3676.7	3141.3

Sumber : Kota Pekanbaru dalam Angka, 2006

a. Temperatur dan Kelembaban Udara

Menurut catatan Stasiun Meteorologi Sultan Syarif Kasim II Pekanbaru, suhu udara rata-rata di Pekanbaru pada tahun 2006 menunjukkan angka $27,8^{\circ}\text{C}$ dengan suhu maksimum 35.60°C dan suhu minimum 20.20°C , serta kelembaban udara tercatat 46-100%.

3.2.1.4 Sungai

Provinsi Riau banyak memiliki sungai besar yang dapat dimanfaatkan sebagai sarana transportasi baik orang dan barang sampai jauh ke pedalaman. Kota Pekanbaru sendiri dibelah oleh Sungai Siak yang mengalir dari barat ke timur. Sungai Siak mempunyai beberapa anak sungai antara lain : Sungai Umban Sari, Air Hitam, Sibam, Setukul, Pengambang, Ukai, Sago, Senapelan, Mintan dan Tampan. Sungai Siak juga dijadikan jalur perhubungan lalu lintas perekonomian rakyat pedalaman ke kota serta dari daerah lainnya.

3.2.2 Kondisi Demografi

Penduduk Kota Pekanbaru Tahun 2005 adalah sebesar 720197 jiwa. Kepadatan rata-rata penduduk di Kota Pekanbaru adalah 1139 jiwa/km^2 . Penyebaran penduduk di tingkat kecamatan menunjukkan distribusi yang belum merata dimana terdapat kecamatan dengan tingkat kepadatan penduduk yang jauh lebih tinggi dibandingkan kecamatan yang lain. Kecamatan dengan tingkat

Universitas Indonesia

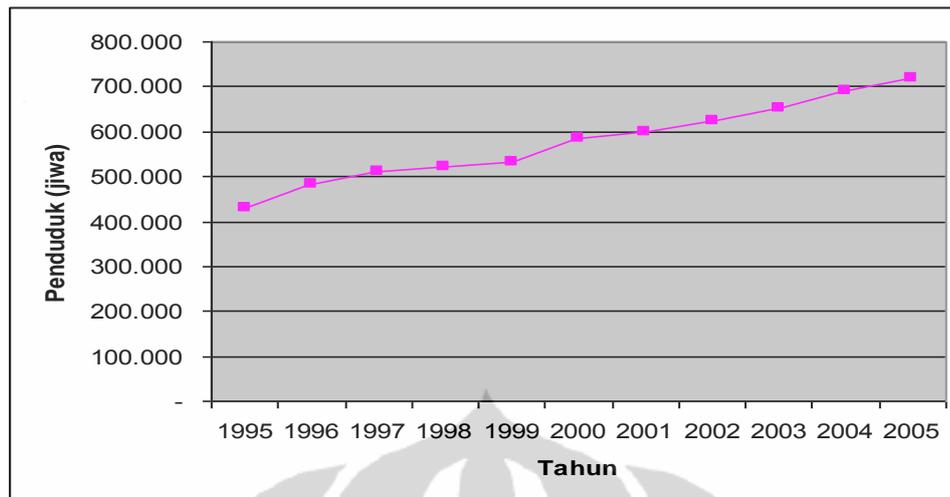
kepadatan tertinggi adalah Kecamatan Sukajadi yang mencapai 13653 jiwa/km², kemudian diikuti Kecamatan Pekanbaru Kota dengan kepadatan 13.299 jiwa/km² dan Kecamatan Lima Puluh dengan kepadatan 10.594 jiwa/km². Ketiga kecamatan ini mempunyai kepadatan jauh di atas kepadatan rata-rata. Untuk lebih jelasnya tingkat kepadatan penduduk di Kota Pekanbaru dapat dilihat pada Tabel 3.3 berikut:

Tabel 3.3 Penyebaran dan kepadatan penduduk di Kota Pekanbaru tahun 2005

No	Kecamatan	Luas Area		Penduduk (jiwa)	Kepadatan (jiwa/km ²)
		km ²	%		
1	Tampan	59,81	9,46%	83.172	1.391
2	Payung Sekaki	43,24	6,84%	67.959	1.572
3	Bukit Raya	22,05	3,49%	76.264	3.459
4	Marpoyan Damai	29,74	4,70%	111.854	3.761
5	Tenayan Raya	171,27	27,09%	90.321	527
6	Lima Puluh	4,04	0,64%	42.800	10.594
7	Sail	3,26	0,52%	22.357	6.858
8	Pekanbaru Kota	2,26	0,36%	30.055	13.299
9	Sukajadi	3,76	0,59%	51.334	13.653
10	Senapelan	6,65	1,05%	37.062	5.573
11	Rumbai	128,85	20,38%	46.817	363
12	Rumbai Pesisir	157,33	24,88%	60.202	383
	Jumlah	632,26		720.197	
	Rata-rata				1.139

Sumber : Kota Pekanbaru dalam Angka, 2006

Dalam 10 tahun terakhir (tahun 1995 – 2005) secara rata-rata penduduk di Kota Pekanbaru mengalami peningkatan sebesar 4.8% per tahun. Angka ini masih di atas pertumbuhan rata-rata penduduk secara nasional yang berkisar pada angka 1.34%. Hal ini tidak lepas dari perkembangan Kota Pekanbaru yang sangat pesat terutama di sektor perekonomian yang ditandai dengan banyaknya pertumbuhan sentra-sentra kegiatan sehingga menarik penduduk di sekitar wilayah kota untuk mencari lapangan kerja di Kota Pekanbaru. Perkembangan jumlah penduduk di Kota Pekanbaru 10 tahun terakhir dapat dilihat pada Gambar 3.6 berikut ini.



Gambar 3.6 Grafik perkembangan jumlah penduduk di Kota Pekanbaru

Jumlah rumah tangga di Kota Pekanbaru menurut data tahun 2005 adalah sebesar 169224 rumah tangga dengan total penduduk sebesar 720197 sehingga dapat ditarik rata-rata jumlah anggota keluarga per rumah tangga adalah 4.3 jiwa. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada Tabel 3.4 berikut ini

Tabel 3.4 Jumlah rumah tangga dan penduduk di Kota Pekanbaru tahun 2005

No	Kecamatan	Rumah Tangga	Penduduk		Total
			Laki-laki	Perempuan	
1	Tampan	20.802	42.015	41.157	83.172
2	Payung Sekaki	12.739	33.798	34.161	67.959
3	Bukit Raya	15.207	38.620	37.644	76.264
4	Marpoyan Damai	28.849	59.501	52.353	111.854
5	Tenayan Raya	24.404	44.153	46.168	90.321
6	Lima Puluh	8.758	21.276	21.524	42.800
7	Sail	7.578	11.232	11.125	22.357
8	Pekanbaru Kota	6.003	15.294	14.761	30.055
9	Sukajadi	12.834	24.922	26.412	51.334
10	Senapelan	7.412	18.730	18.332	37.062
11	Rumbai	11.332	24.207	22.610	46.817
12	Rumbai Pesisir	13.306	29.939	30.263	60.202
	Jumlah	169.224	363.687	356.510	720.197

Sumber : Pekanbaru dalam Angka, 2006

Dari Tabel di atas terlihat bahwa Kecamatan Marpoyan Damai mempunyai jumlah penduduk terbesar yaitu sebanyak 111854 jiwa, sedangkan Kecamatan Sail merupakan wilayah dengan jumlah penduduk paling sedikit yaitu sebanyak 22357 jiwa.

Dilihat dari rasio jenis kelamin, Kota Pekanbaru mempunyai rasio jenis kelamin sebesar 102 yang berarti jumlah penduduk dengan jenis kelamin laki-laki 1.02 kali lebih banyak dibandingkan jumlah penduduk perempuan. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada Tabel 3.5.

Tabel 3.5 Kondisi rasio jenis kelamin di Kota Pekanbaru Tahun 2005

No	Kecamatan	Penduduk		Rasio jenis kelamin
		Laki-laki	Perempuan	
1	Tampan	42.015	41.157	102
2	Payung Sekaki	33.798	34.161	99
3	Bukit Raya	38.620	37.644	103
4	Marpoyan Damai	59.501	52.353	114
5	Tenayan Raya	44.153	46.168	96
6	Lima Puluh	21.276	21.524	99
7	Sail	11.232	11.125	101
8	Pekanbaru Kota	15.294	14.761	104
9	Sukajadi	24.922	26.412	94
10	Senapelan	18.730	18.332	102
11	Rumbai	24.207	22.610	107
12	Rumbai Pesisir	29.939	30.263	99
	Jumlah	363.687	356.510	1.219
	Rata-Rata			102

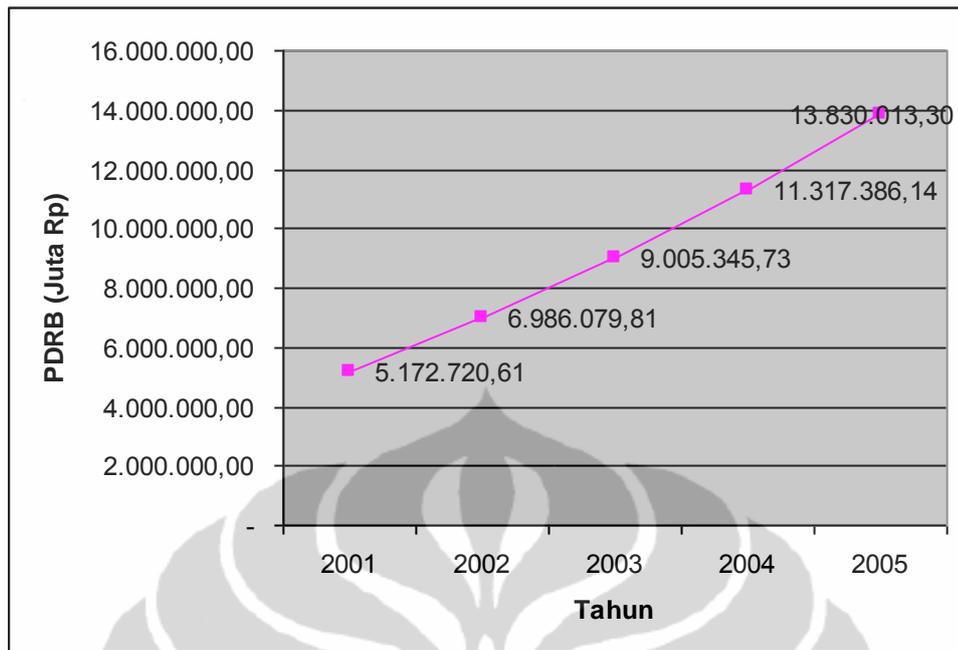
Sumber : Kota Pekanbaru dalam angka, 2006

3.2.3 Kondisi Perekonomian

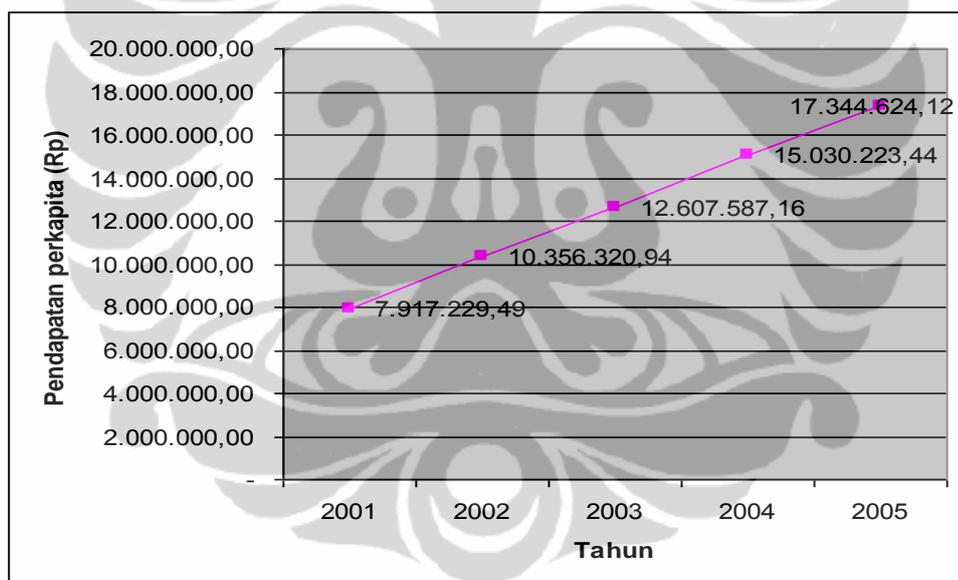
3.2.3.1 Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) dan Pendapatan Perkapita

Laju Pertumbuhan Ekonomi (LPE) Kota Pekanbaru selama beberapa tahun terakhir mengalami peningkatan rata-rata sekitar 9.3% pertahun, jauh di atas pertumbuhan ekonomi nasional yang berkisar pada angka 6% per tahun. Hasil perhitungan menunjukkan bahwa Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) atas dasar harga berlaku pada tahun 2004 adalah sebesar Rp. 11.317.386.140.000,- dan pada tahun 2005 meningkat menjadi Rp. 13.830.013.300.000,-. Sedangkan pendapatan per kapita penduduk Kota Pekanbaru juga mengalami peningkatan yang signifikan seiring dengan peningkatan PDRB Kota Pekanbaru. Atas dasar harga berlaku, pendapatan per kapita Kota Pekanbaru tahun 2005 sebesar Rp. 17.344.624,22,-. Angka ini mengalami peningkatan dibandingkan tahun 2004 sebesar Rp. 15.030.220,44,-. Perkembangan PDRB dan Pendapatan perkapita penduduk Kota Pekanbaru disajikan pada Gambar 3.7 dan Gambar 3.8 berikut.

Universitas Indonesia



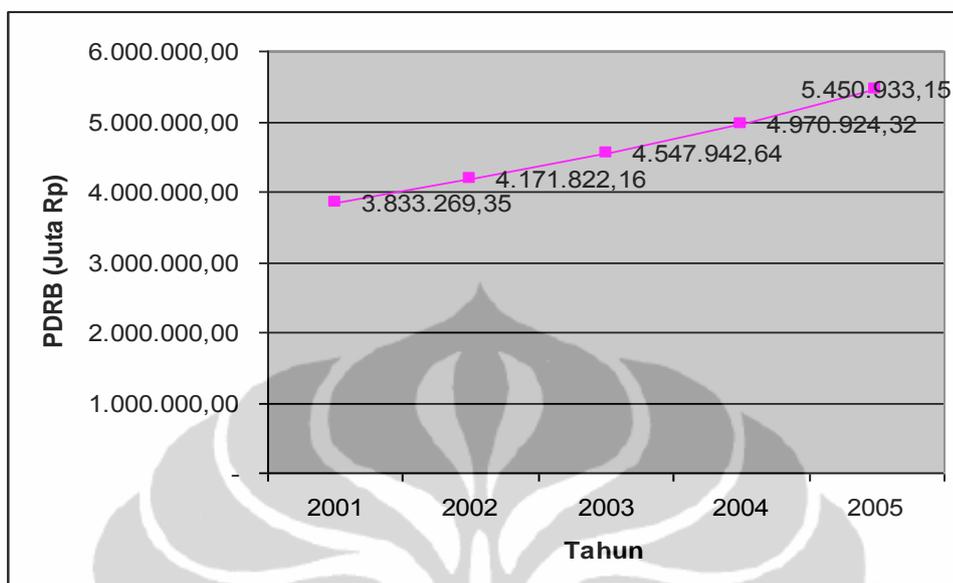
Gambar 3.7 Perkembangan PDRB Kota Pekanbaru atas dasar harga berlaku tahun 2001 – 2005



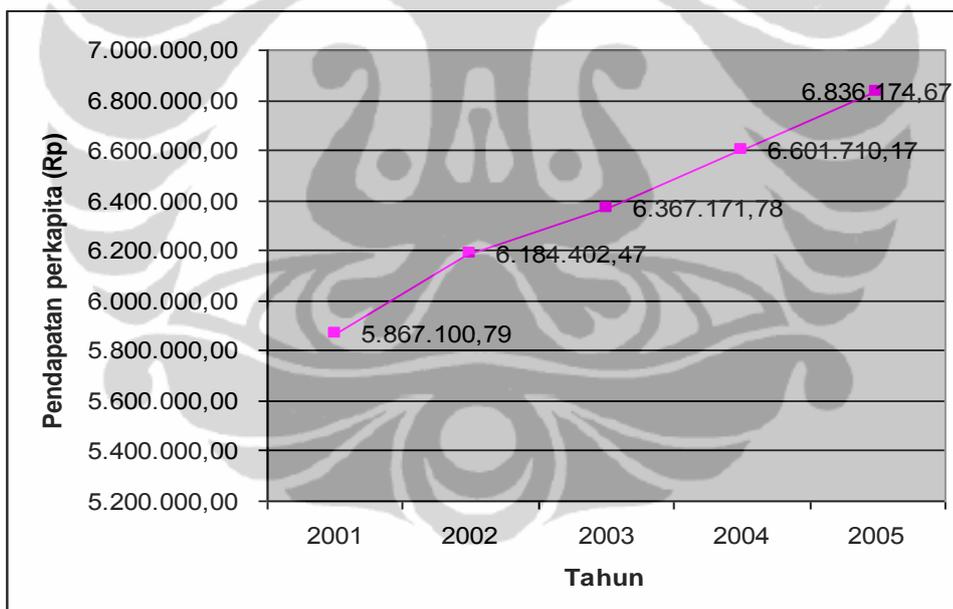
Gambar 3.8 Perkembangan pendapatan perkapita penduduk Kota Pekanbaru atas dasar harga berlaku tahun 2001 – 2005

Perhitungan berdasarkan harga Konstan pada tahun 2004, PDRB Kota Pekanbaru adalah sebesar Rp. 4.970.924.320.000,- dan pada tahun 2005 meningkat menjadi Rp. 5.450.933,15,-. Sedangkan pendapatan perkapita penduduk Kota Pekanbaru berdasarkan harga konstan pada tahun 2004 adalah Rp. 6.601.710,17,- juta dan meningkat pada tahun 2005 menjadi Rp. 6.836.174,67,- .

Perkembangan PDRB dan pendapatan perkapita penduduk Kota Pekanbaru disajikan pada Gambar 3.9 dan Gambar 3.10 berikut.



Gambar 3.9 Perkembangan PDRB Kota Pekanbaru atas dasar harga konstan tahun 2001 – 2005



Gambar 3.10 Perkembangan pendapatan perkapita penduduk Kota Pekanbaru atas dasar harga konstan tahun 2001 – 2005

3.2.3.2 Pendapatan Asli Daerah (PAD)

Pada tahun anggaran 2005, realisasi pendapatan daerah Kota Pekanbaru mencapai Rp. 691.494.998.616,- yang terdiri dari Pendapatan Asli Daerah sebesar

Rp. 86.945.155.571, Dana Perimbangan Rp. 592.408.843.045,- serta pendapatan lain yang sah sebesar Rp. 12.141.000.000,-. Pendapatan terbesar berasal dari sektor pajak daerah yang mencapai Rp. 46.745.678.201,- atau lebih dari 50 % dari total PAD. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada Tabel 3.6 berikut ini.

Tabel 3.6 Realisasi pendapatan daerah Kota Pekanbaru Tahun 2005

No	Jenis Pendapatan	2005
1	Pendapatan Asli Daerah	86.945.155.571
	1.1 Pajak Daerah	46.745.678.201
	1.2 Retribusi Daerah	29.243.014.389
	1.3 Hasil Perusahaan daerah dan Pengelolaan Kekayaan Daerah Yang Dipisahkan	533.426.176
	1.4 Lain-lain Pendapatan Asli Daerah	10.423.036.805
2	Dana Perimbangan	592.408.843.045
	2.1 Bagian Bagi Hasil Pajak dan Bukan Pajak	356.238.734.295
	2.2 Dana Alokasi Umum	171.345.000.000
	2.3 Dana Alokasi Khusus	2.038.180.300
	2.4 Bagi Hasil Pajak dan Bantuan Keuangan dari Provinsi	62.786.928.450
3	Lain-lain Pendapatan Yang Syah	12.141.000.000
	Jumlah Pendapatan	691.494.998.616

Sumber : Kota Pekanbaru dalam angka, 2006

3.2.3.3 Pertumbuhan Inflasi

Angka inflasi di Kota Pekanbaru pada tahun 2005 adalah sebesar 7.6%. Stabilitasnya kenaikan harga-harga ini disebabkan antara lain oleh lancarnya arus lalu lintas barang antar daerah, sehingga perkembangan daerah tumbuh dan berkembang pesat tanpa menimbulkan gejolak sosial ekonomi yang berarti. Inflasi disumbang dari sektor umum, bahan makanan, makanan jadi, minuman, rokok dan tembakau, perumahan, air, listrik, bahan bakar, sandang, kesehatan, pendidikan, rekreasi dan olah raga serta transportasi, komunikasi dan jasa keuangan. Untuk lebih jelasnya, data inflasi tahun 2005 per bulan di Kota Pekanbaru disajikan pada Tabel 3.7 berikut ini.

Tabel 3.7 Perkembangan inflasi di Kota Pekanbaru tahun 2005

Bulan	Umum	Bahan Makanan	makanan jadi. minuman. rokok tembakau	Perumahan air. listrik Bhn bakar	San-dang	Kesehatan	Pendidikan. rekreasi sport	Transpor. Komunikasi jasa
Januari	0.89	1.39	1.6	0.86	-0.26	0.42	0	0.09
Pebruari	0.33	0.28	0.11	1.21	-0.66	-8.49	0.04	0.03
Maret	-0.03	-0.62	0.11	0.04	0.25	10.04	-0.47	0.02
April	1.38	3.31	0.77	1.3	0.43	-0.14	0.03	0.48
Mei	1.25	1.92	0.09	1.38	-0.26	0.02	-0.07	3.52
Juni	0.77	0.98	0.16	1.72	0.62	-0.05	0	-0.09
Juli	0.91	0.99	0.58	1.83	0.19	1.18	0.12	0
Agustus	0.22	-2.1	0.55	1.78	0.81	0.87	0.92	1.01
September	0.17	-0.66	-0.02	0.36	0.14	0.03	5.05	0
Oktober	0.5	0.46	0.67	0.53	1.18	0.08	0.06	0
Nopember	0.95	1.35	0.22	0.03	5.76	0	0	0.09
Desember	1.24	3.2	0.67	0.68	0.57	1.29	-0.47	0.02
TOTAL	8.58	10.5	5.51	11.72	8.77	5.25	5.21	5.17

Sumber : Kota Pekanbaru dalam angka, 2006

Dari Tabel tersebut terlihat bahwa sektor penyumbang inflasi terbesar adalah sektor perumahan, air, listrik dan bahan bakar yang menyumbang 11.72% sepanjang tahun 2005, diikuti sektor bahan makanan yang mencapai 10.5%. Sedangkan sektor yang mengalami kenaikan paling rendah adalah sektor transportasi, komunikasi dan jasa keuangan sebesar 5.17%, diikuti sektor pendidikan, rekreasi dan olah raga sebesar 5.21% dan sektor kesehatan sebesar 5.25%.

3.2.3.4 Sektor Industri

Sektor industri juga berkembang cukup pesat di Kota Pekanbaru terutama seiring dengan bergabungnya Provinsi Riau dalam kerjasama ekonomi dengan Pemerintah Malaysia dan Singapura dalam segitiga SIJORI. Selain itu sumberdaya alam yang melimpah juga menjadi faktor pesatnya perkembangan sektor industri di Pekanbaru.

Menurut ukuran usahanya, industri di Pekanbaru dikelompokkan menjadi 3 yaitu industri kecil, sedang/menengah dan industri besar. Dari jumlah industri yang ada, industri kecil merupakan yang terbanyak yaitu mencapai 125 buah,

kemudian industri besar sebanyak 13 buah dan industri menengah 10 buah. Namun dari jumlah tenaga kerja yang terlibat, industri besar mempekerjakan 6.340 orang, kemudian diikuti industri kecil yang mempekerjakan 708 orang, dan industri sedang yang mempekerjakan 382 orang. Jumlah industri dan tenaga kerja di Kota Pekanbaru pada tahun 2005 dapat dilihat pada Tabel 3.8 berikut.

Tabel 3.8 Jumlah industri dan tenaga kerja per Kecamatan di Kota Pekanbaru tahun 2005

No	Kecamatan	Industri Kecil		Industri Besar		Industri Sedang	
		Unit Usaha	Tenaga Kerja	Perusahaan	Tenaga Kerja	Perusahaan	Tenaga Kerja
1	Tampan	23	136	2	329	1	33
2	Payung Sekaki	8	52	2	512		
3	Bukit Raya	23	123	2	1.363	1	70
4	Marpoyan Damai	4	17	2	377	1	37
5	Tenayan Raya	13	68	1	270		
6	Lima Puluh	5	30			1	24
7	Sail	3	15				
8	Pekanbaru Kota	8	50	1	178	2	66
9	Sukajadi	12	69			1	47
10	Senapelan	14	84			3	105
11	Rumbai	8	44	2	848		
12	Rumbai Pesisir	4	20	1	2.463		
	Jumlah	125	708	13	6.340	10	382

Sumber : Kota Pekanbaru dalam angka, 2006

3.2.3.5 Perkembangan Ekspor – Impor

Perkembangan ekspor dan impor di Kota Pekanbaru sangatlah fluktuatif. Dalam 2 tahun terakhir jumlah ekspor dari Kota Pekanbaru meningkat dari Rp 49.861.802.000,- pada tahun 2004 menjadi Rp. 64.755.154.000,- pada tahun 2005 atau 29,87%. Namun jumlah impor juga meningkat dari Rp. 16.782.836.000,- tahun 2004 menjadi Rp. 51.431.708.000,- tahun 2005 atau meningkat sampai 206,45%. Secara keseluruhan nilai ekspor-impor mulai tahun 1995 menunjukkan kecenderungan menurun, hal ini salah satunya disebabkan oleh krisis moneter yang melanda hampir semua negara di dunia. Perkembangan ekspor dan impor di Kota Pekanbaru dalam 10 tahun terakhir ditunjukkan oleh Tabel 3.9.

Tabel 3.9 Perkembangan ekspor dan impor Kota Pekanbaru tahun 1995 – 2005

Tahun	Export FOB	Perkembangan (%)	Impor	Perkembangan (%)
1995	457.778.898	94,61	507.420.704	- 30,43
1996	319.059.871	- 30,30	645.528.166	27,22
1997	139.355.639	- 56,32	154.257.740	- 76,10
1998	44.640.909	- 67,97	440.749.222	185,72
1999	71.419.037	59,99	357.359.396	- 18,92
2000	45.604.486	- 36,15	301.035.452	- 15,76
2001	42.457.315	- 6,90	220.892.250	- 26,62
2002	93.513.232	120,25	172.186.579	- 22,05
2003	59.461.984	- 36,41	41.102.976	- 76,13
2004	49.861.802	- 16,15	16.782.836	- 59,17
2005	64.755.154	29,87	51.431.708	206,45

Sumber : Kota Pekanbaru dalam angka, 2006

3.2.4 Kondisi Jaringan Jalan

Pembahasan kondisi jaringan jalan ini akan meliputi kelas jalan, kondisi jalan (kerusakan), dan kondisi perkerasan jalan. Panjang jaringan jalan di Kota Pekanbaru menurut data yang diperoleh, pada tahun 2005 sepanjang 2.427,911 km, meningkat dibandingkan tahun 2004 yang panjangnya adalah 2.426,839 km, berarti terjadi peningkatan panjang jalan sebesar 0.04%. Pembangunan yang dilakukan oleh Pemerintah Kota Pekanbaru adalah memperbaiki kondisi jalan yang rusak dan mengganti perkerasan jalan yang terdapat di Kota Pekanbaru. Hal ini terlihat dari adanya perubahan permukaan jalan yang semula berupa kerikil sekarang sudah berupa jalan aspal.

Berdasarkan jenis permukaannya, panjang jalan yang sudah beraspal pada tahun 2005 adalah sepanjang 957.401 km, kerikil adalah sepanjang 41.556 km dan yang masih tanah sepanjang 1.428,954 km. Sedangkan jika dilihat dari kondisi jalan pada tahun yang sama adalah sepanjang 983,266 km dalam kondisi baik, 524,279 km kondisi sedang, dan 920,366 km kondisi rusak. Namun tidak ada lagi jalan dalam kondisi rusak berat dimana pada tahun sebelumnya jalan yang rusak berat mencapai panjang 371,476 km. Hal ini menunjukkan adanya upaya perbaikan oleh Pemerintah Kota Pekanbaru khususnya pada ruas jalan yang berada dalam kondisi rusak berat. Perincian dari kondisi jaringan jalan di Kota Pekanbaru dapat dilihat pada Tabel 3.10 berikut ini.

Tabel 3.10 Kondisi jaringan jalan Kota Pekanbaru Tahun 2004 – 2005

Keadaan	Panjang Jalan (m)			
	2004	%	2005	%
1. Jenis Permukaan				
a. Aspal	942.241	38,8%	957.401	39,4%
b. Kerikil	40.484	1,7%	41.556	1,7%
c. Tanah	1.444.114	59,5%	1.428.954	58,9%
d. Beton	-		-	
Jumlah	2.426.839	100,0%	2.427.911	100,0%
2. Kondisi Jalan				
a. Baik	1.031.407	42,5%	983.266	40,5%
b. Sedang	466.740	19,2%	524.279	21,6%
c. Rusak	557.216	23,0%	920.366	37,9%
d. Rusak Berat	371.476	15,3%	-	
Jumlah	2.426.839	100,0%	2.427.911	100,0%

Sumber : Dinas Kimpraswil Kota Pekanbaru, 2005

Sedangkan data terakhir dari Dinas Perhubungan tahun 2006, kondisi jalan berdasarkan kewenangan jalan adalah 75 km (100%) jalan nasional dalam kondisi baik, 80 km (100%) jalan propinsi dalam kondisi baik, sedangkan jalan kota/kabupaten sepanjang 1746,72 km (72%) kondisi baik, 291,12 km (12%) kondisi sedang, sedangkan 388,16 km (16%) dalam kondisi rusak. Kondisi jalan berdasarkan kewenangannya disajikan pada Tabel 3.11 sebagai berikut.

Tabel 3.11 Kondisi jaringan jalan di Kota Pekanbaru berdasarkan kewenangannya Tahun 2006

No	Status	Kondisi					
		Baik		Sedang		Rusak	
		km	%	km	%	km	%
1	Jalan Nasional	75	100	-	-	-	-
2	Jalan Propinsi	80	100	-	-	-	-
3	Jalan Kota/Kab	1746,72	72	291,12	12	388,16	16

Sumber : Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru, 2006

3.2.5 Jumlah Kendaraan Bermotor

Dari tahun ke tahun jumlah kendaraan bermotor semakin meningkat seiring dengan meningkatnya aktivitas yang dilakukan masyarakat. Kebutuhan akan pergerakan yang cepat dan efisien mendorong masyarakat untuk menggunakan kendaraan bermotor untuk bergerak. Hal ini juga ditunjang dengan kondisi perekonomian masyarakat yang semakin baik. Data 4 tahun terakhir menunjukkan perkembangan jumlah kendaraan bermotor dengan tingkat pertumbuhan rata-rata 1.08% per tahun. Perkembangan jumlah kendaraan bermotor di Kota Pekanbaru dapat dilihat pada Tabel 3.12 berikut.

Tabel 3.12 Perkembangan jumlah kendaraan bermotor (tahun 2002 – 2004)

No	Jenis Kendaraan	2002	2003	2004	2005
1	Sepeda Motor	139.647	140.647	142.475	144.475
2	Mobil Penumpang	18.587	19.337	19.588	19.739
3	Mobil Barang	44.279	44.529	45.107	45.655
4	Mobil Bus	7.947	8.047	8.151	8.255
5	Kendaraan Khusus	363	413	467	521
6	Mobil Penumpang Umum	4.348	5.848	5.924	6.000
7	Kendaraan Roda Tiga	75	95	75	50
	Total	215.246	218.916	221.787	224.695

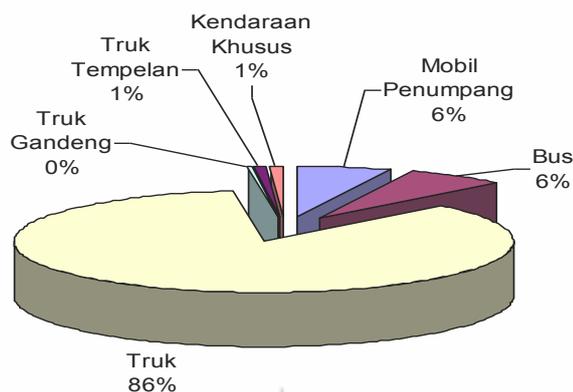
Sumber : Kota Pekanbaru dalam angka, 2006

Sedangkan jumlah kendaraan bermotor yang wajib uji di Kota Pekanbaru sebanyak 52.107 kendaraan. Dari jumlah tersebut jenis kendaraan yang paling banyak adalah jenis truk yang mencapai 44.639 kendaraan atau sekitar 86% dari total kendaraan. Hal ini menunjukkan besarnya distribusi barang yang terjadi baik intra maupun antar Kota Pekanbaru. Jenis kendaraan lain adalah mobil angkutan umum sebanyak 3.121 kendaraan, bus sebanyak 3.331 kendaraan, truk gandeng sebanyak 202 kendaraan, truk tempelan 441 kendaraan serta kendaraan khusus sebanyak 373.

Tabel 3.13 Jumlah kendaraan wajib uji di Kota Pekanbaru

No	Jenis Kendaraan	2001	2002	2003	2004	2005
1	Mobil Penumpang	3.710	4.423	4.329	4.266	3.121
	a. Umum	2.914	3.008	2.817	2.953	3.121
	b. Bukan umum	795	1.415	1.512	1.313	-
2	Pick Up			19.023		
	a. Umum			200		
	b. Bukan umum			18.823		
3	Bus	1.317	2.655	2.793	3.193	3.331
	a. Umum	692	1.069	1.144	1.328	2.165
	b. Bukan umum	625	1.586	1.649	1.865	1.166
4	Truk	16.375	35.726	19.717	42.731	44.639
	a. Umum	348	2.807	2.624	2.824	0
	b. Bukan umum	16.027	32.919	17.093	39.907	44.639
5	Truk Gandeng	89	202	202	202	202
	a. Umum	-	-	-	-	-
	b. Bukan umum	89	202	202	202	202
6	Truk Tempelan	109	429	436	437	441
	a. Umum	-	-	-	-	-
	b. Bukan umum	109	429	436	437	441
7	Kendaraan Khusus	0	0	77	0	373
	a. Umum	0	0	0	0	0
	b. Bukan umum	0	0	77	0	373

Sumber : Kota Pekanbaru dalam angka, 2006



Gambar 3.11 Komposisi jenis kendaraan wajib uji di Kota Pekanbaru

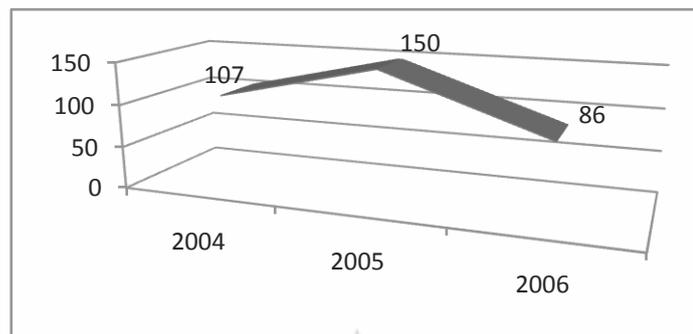
3.2.6 Angka Kecelakaan Lalu Lintas

Jumlah kecelakaan lalu lintas di Kota Pekanbaru dalam 3 tahun terakhir terlihat fluktuatif. Jumlah kecelakaan terbanyak terjadi pada tahun 2005 yaitu sebanyak 150 kecelakaan yang melibatkan berbagai jenis kendaraan. Sementara pada tahun 2006 angka kecelakaan menunjukkan angka terendah yaitu 86 kecelakaan. Diharapkan pada tahun-tahun mendatang angka kecelakaan dapat terus ditekan. Dari sekian banyak kecelakaan, sepeda motor merupakan jenis kendaraan yang paling banyak mengalami kecelakaan yaitu 53 kendaraan pada tahun 2006. Untuk lebih jelasnya, perkembangan jumlah kecelakaan lalu lintas disajikan pada Tabel 3.14

Tabel 3.14 Perkembangan jumlah kecelakaan lalu lintas di Kota Pekanbaru (tahun 2004 – 2005)

No	Jenis Kendaraan	Kejadian Kecelakaan		
		2004	2005	2006
1	Mobil Penumpang	17	19	14
	a. Umum	11	5	10
	b. Tidak Umum	6	14	4
2	Mobil Barang	34	22	17
	a. Umum b. Tidak Umum	34	22	17
3	Mobil Bus	5	5	0
	a. Umum b. Tidak Umum	5	5	0
4	Sepeda Motor	82	56	53
5	Kendaraan Tidak Bermotor	2	2	2
	Jumlah	107	150	86

Sumber : Poltabes Kota Pekanbaru, 2006



Gambar 3.12 Perkembangan jumlah kecelakaan lalu lintas di Kota Pekanbaru

Jika dilihat dari tingkat fatalitas kecelakaan, dalam tiga tahun terakhir juga menunjukkan kecenderungan menurun. Jumlah korban meninggal pada tahun 2004 sebanyak 71 orang menurun tajam menjadi 36 orang pada tahun 2006, demikian juga luka berat dan luka ringan mengalami penurunan yang signifikan. Sedangkan kerugian materiil mengalami penurunan yang sangat tajam dari Rp. 153.225.000,- di tahun 2004 menjadi Rp. 56.465.000,- di tahun 2006. Angka-angka tersebut bisa menjadi indikator keberhasilan Pemerintah Kota Pekanbaru dalam meningkatkan jaminan keselamatan bagi para pengguna jalan. Tingkat fatalitas kecelakaan lalu lintas disajikan pada Tabel 3.15

Tabel 3.15 Tingkat fatalitas kecelakaan lalu lintas di Kota Pekanbaru (tahun 2004 – 2006)

No	Korban	Tahun		
		2004	2005	2006
1	Meninggal dunia (orang)	71	47	36
2	Luka Berat (orang)	45	28	24
3	Luka Ringan (orang)	55	38	36
4	Kerugian Materiil (Rp)	153.225.000	93.800.000	56.465.000

Sumber : Poltabes Kota Pekanbaru, 2006

3.3 KONDISI MIKRO

3.3.1 Tinjauan Kawasan Sudirman

Kawasan Sudirman merupakan kawasan yang sangat strategis, terletak pada wilayah pengembangan (WP) I dalam rencana pengembangan Kota Pekanbaru. Kawasan Sudirman ini berada pada daerah pusat perkembangan kegiatan ekonomi kota yakni pada pertemuan antara beberapa wilayah pengembangan Kota Pekanbaru, sebagai pusat kota dan juga pusat kawasan

bisnis. Secara administratif *plan area* ini terletak pada 3 kecamatan, yaitu Kecamatan Pekanbaru Kota, Kecamatan Limapuluh dan Kecamatan Sail serta 7 kelurahan yang meliputi Kelurahan Kota Baru, Kelurahan Sukaramai, Kelurahan Sumahilang dan Kelurahan Kota Tinggi di Kecamatan Pekanbaru Kota. Kelurahan Sago dan Kelurahan Rintis di Kecamatan Limapuluh. Kelurahan Sukumulia terletak dalam wilayah Kecamatan Sail.

Kawasan Sudirman yang direncanakan meliputi:

Batas Utara : *plan area* berbatasan dengan Jalan Ir. H. Juanda pada sisi kiri Sudirman dan Jalan Setia Budi pada sisi kanan sudirman

Batas Selatan : berbatasan dengan Jalan Pangeran Hidayat

Batas Barat : berbatasan dengan Jalan Ahmad Yani

Batas Timur : berbatasan dengan Jalan Sultan Syarif Kasim

Luas Kawasan : 1612000 m²



Gambar 3.13 Kawasan Sudirman

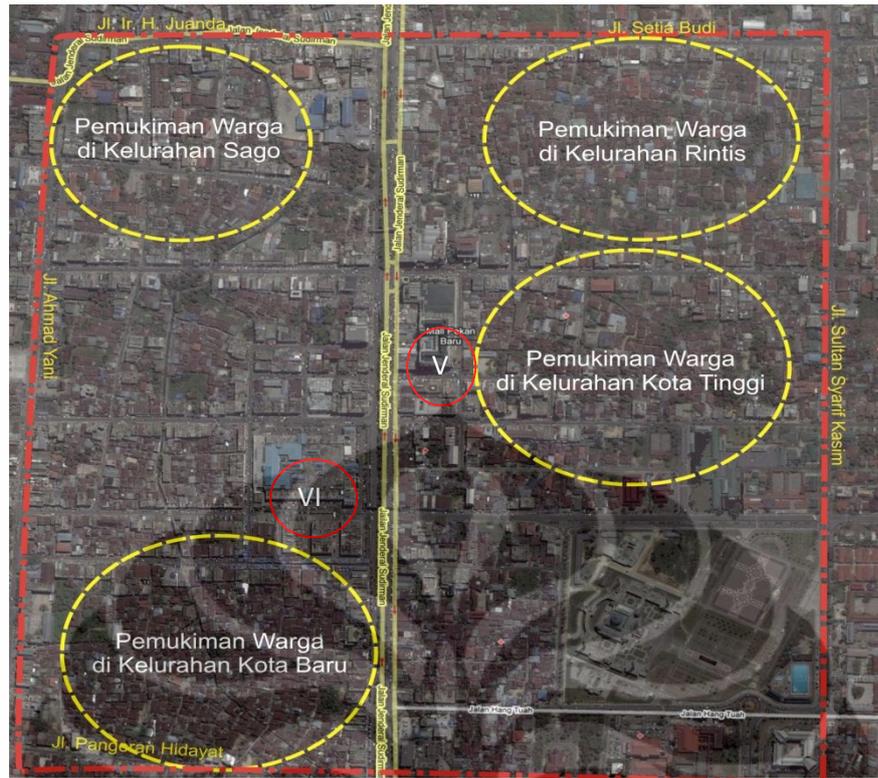
Karakter kawasan ini menjadi sangat kuat dengan lokasinya yang berbatasan dengan daerah tepi sungai Siak, dan kawasan pusat pemerintahan. Sehingga kawasan ini memiliki potensi-potensi pengembangan kawasan peralihan transit utama, pusat aktivitas di Kota Pekanbaru, dan akan lebih berpotensi untuk dikembangkan menjadi kawasan wisata tepi air perkotaan (*water front city*) sebagai alternatif wisata Pekanbaru

3.3.1.1 Tata Guna Lahan

Tata guna lahan eksisting Kawasan Sudirman ini mengacu kepada *land use* yang telah diperuntukkan pada Rencana Detail Tata Ruang Kota (RDTRK) Wilayah Pengembangan I. Kondisi pemanfaatan lahan disekitar kawasan saat ini menunjukkan perancangan campuran antara kawasan perdagangan, kawasan fungsional, perhotelan dan kawasan perumahan, dengan masing-masing peruntukan. Tata guna lahan kawasan ini cenderung mengoptimalkan lahan yang tersedia. Hal ini terlihat dari keragaman fungsi yang ada dan bentuk komposisi bangunan yang padat dan kompak. Pola tata guna lahan sangat didominasi oleh fungsi-fungsi yang bersifat komersial namun juga dalam bentuk yang beragam. Fungsi-fungsi itu antara lain pusat perbelanjaan, rumah ibadah, hotel, kantor, ruko dan pertokoan.

3.3.1.1.1 Permukiman

Peruntukan lahan dengan fungsi permukiman di alokasikan dengan pemukiman intensitas tinggi. Sesuai dengan rencana detail tata ruang kota (RTDK) wilayah pengembangan I kawasan ini akan direncanakan dengan pengembangan kawasan hunian padat dengan konsep bangunan vertikal dan rumah susun. Bangunan permukiman pada kawasan ini menyebar di beberapa kelurahan yang ada dalam kawasan seperti kelurahan Kota Baru, kelurahan Kota Tinggi dan juga kelurahan Rintis. Selain itu kawasan ini direncanakan untuk pengembangan jasa penginapan dan akomodasi wisata Kota Pekanbaru.



Gambar 3.14 Pemukiman warga di *plan area*

3.3.1.1.2 Komersial

a. Pusat Perbelanjaan

Sepanjang Jalan Sudirman pada kawasan terdapat beberapa pusat retail modern, diantaranya, Mal Pekanbaru yang terletak diseberang Plaza Senapelan pada persimpangan Jalan Sudirman dan Jalan Teuku Umar, merupakan salah satu pusat perbelanjaan modern yang ada di Pekanbaru. Mal ini diresmikan pada tahun 2003, hingga saat ini menjadi salah satu alternatif tujuan rekreasi (menghabiskan hari libur) sebagian masyarakat Pekanbaru². Mal Pekanbaru ini selain suasananya nyaman disini juga dilengkapi dengan sarana hiburan yaitu bioskop XXI dan juga sarana olah raga. Untuk malam hari disini juga dilengkapi dengan sarana hiburan malam.

Plaza Sukaramai merupakan pusat perbelanjaan modern yang penyediaan pakaian, dan barang kebutuhan harian dan tidak jarang lokasi ini menjadi tujuan perjalanan warga dari luar kota Pekanbaru guna membeli barang dagangan untuk

² Wawancara dengan warga di lokasi

dijual lagi didaerah mereka³. Lokasinya sangat strategis terletak pada pusat kota di Jalan Sudirman Pekanbaru serta mudah dijangkau dari segala arah.



Gambar 3.15 Plaza Sukaramai (kiri), Mal Pekanbaru (Kanan)

Plaza senapelan, merupakan pusat perbelanjaan tertua di Pekanbaru yang letaknya berseberangan dengan Mal Pekanbaru. Plaza ini banyak menyediakan barang keperluan harian dan dan juga pusat jajanan masyarakat. Pada malam hari disini juga tersedia fasilitas hiburan sehingga plaza ini malam hari juga ramai dikunjungi khususnya oleh kawula muda yang ingin menghabiskan malam di kota Pekanbaru⁴. Selain itu juga di Kawasan Sudirman terdapat Pasar Buah Pekanbaru yang menyediakan berbagai jenis buah-buahan hasil pertanian masyarakat dipinggiran kota maupun dari luar Kota pekanbaru.



Gambar 3.16 Pasar buah (kiri), Plaza Senapelan (kanan)

b. Deretan Ruko.

Pusat Kota Pekanbaru mempunyai ciri tersendiri dari segi tata guna lahan, dimana sepanjang jalan utama dalam kota dipenuhi dengan ruko, selain sejumlah pusat perbelanjaan modern sepanjang Jalan Sudirman juga terdapat sejumlah

³ Wawancara dengan warga

⁴ Wawancara dengan satuan pengamanan setempat

rumah toko (Ruko) yang dipergunakan sebagai tempat tinggal dan juga tempat penjualan produk harian, barang elektronik, toko penjual pakaian dan barang lainnya. Kondisi ini menyebabkan Kawasan Sudirman selalu ramai pada setiap saat dan relatif selalu ramai setiap saat karena banyaknya pergerakan orang pada kawasan ini.



Gambar 3.17 Deretan ruko di Jalan Sudirman

Selain itu *diemperan* (teras) ruko-ruko juga banyak terdapat perdagangan eceran atau pedagang kaki lima yang menjual dagangannya.

c. Deretan penjual makan malam (Cikapundung)

Beberapa pinggiran jalan sudirman pada malam hari tersedia sejumlah penjual makanan, seperti Nasi Padang, Seafood, Nasi goreng dan jenis makanan dan minuman lainnya. Lokasinya antara lain terletak di pelataran teras Bank BRI, jalan Sudirman persimpangan jalan Tanjung Datuk dan juga sepanjang seberang plaza Sukaramai. Banyaknya penjual makanan ini menyebabkan pada malam hari kawasan ini selalu ramai dikunjungi warga yang datang untuk makan malam maupun sekedar berkumpul dengan rekan-rekan sambil menikmati suasana malam di Kota Pekanbaru.



Gambar 3.18 Jajanan cikapundung di Jalan Sudirman



Gambar 3.19 Suasana malam di Jalan Sudirman

3.3.1.1.3 Fasilitas Sosial dan Fasilitas Umum

Kawasan Sudirman ini juga berdiri beberapa fasilitas umum dan fasilitas sosial diantaranya Rumah Sakit Umum Daerah Arifin Achmad, Masjid Agung An-Nur, Gereja Huria Kristen Batak Protestan (HKBP), Kantor Camat Pekanbaru Kota, kantor Kelurahan Kota baru, kantor Kelurahan Sukaramai, kantor Kelurahan Sumahilang, kantor Kelurahan Kota Tinggi, kantor Kelurahan Sago, kantor kelurahan Rintis dan juga kantor Kelurahan Suka Mulia.



Gambar 3.20 Masjid Agung Annur, Gereja HKBP dan RSUD Arifin Achmad

Selain itu di Jalan Pangeran Hidayat juga terdapat pusat percetakan, pembuatan souvenir, bahan-bahan reklame dan periklanan yang membuat kawasan ini sering menjadi tujuan perjalanan warga terutama saat-saat masa kampanye atau pemilihan kepala daerah dan event sejenisnya.



Gambar 3.21 Pusat percetakan Jalan Pangeran Hidayat

3.3.1.2 Integrasi Aktivitas Kawasan

Berdasarkan pengamatan, keterkaitan antar fungsi dalam kawasan ini dapat dikatakan sangat kurang, walaupun keberadaan dalam lokasi yang saling berdekatan tidak ada kegiatan yang menghubungkan antar fungsi-fungsi tersebut menjadi satu kesatuan, sehingga setiap fungsi berdiri sendiri dan tidak berada dalam posisi yang saling menunjang. Hal ini menyebabkan kecenderungan ketidakseimbangan kawasan secara fungsional. Penekanan fungsi kawasan yang lebih ditekankan pada fungsi komersial menyebabkan fungsi lainnya, terutama fungsi hunian tidak mendapat tempat dalam membentuk karakter dari kawasan ini. Hal ini menyebabkan vitalitas kawasan hanya berkonsentrasi pada area yang mengakomodasi fungsi-fungsi komersial.

Hubungan antar fungsi kawasan bukannya tidak mendapat masalah. Hal ini dapat dilihat dari keberadaan fungsi pusat perbelanjaan dengan ruko dan pertokoan. Keberadaan pusat perbelanjaan cenderung ‘mematikan’ ruko dan pertokoan yang ada. Hasil pengamatan menunjukkan para pengunjung lebih cenderung/tertarik untuk mengunjungi pusat perbelanjaan dari pada ruko ataupun pertokoan. Daya tarik itu terbentuk karena secara visual pusat perbelanjaan tersebut lebih mudah dilihat, disamping juga memiliki penampilan yang lebih menarik melalui pengolahan tampak bangunan. Keunggulan lainnya pusat perbelanjaan menawarkan suatu bentuk keamanan dan kenyamanan optimal dalam berbelanja, lebih banyak variasi kebutuhan yang bisa didapat dalam satu pusat perbelanjaan serta adanya unsur rekreasi terutama melalui event-event

seperti pertunjukan yang menarik. Dengan demikian kawasan ini tidak menunjukkan adanya keterpaduan dan keseimbangan fungsional.

3.3.1.3 Susunan Massa Bangunan dan Penegasan Ruang Publik

Bentuk susunan massa bangunan di kawasan ini memiliki konfigurasi yang terbagi dalam zona peruntukan, hal ini menyebabkan bentuk massa bangunan yang terpecah. Konsep fisik ini menyebabkan kawasan memiliki potensi yang besar dalam menciptakan ruang-ruang intens berinteraksi dengan ruang kota yang ada disekitarnya.

Susunan massa bangunan memiliki orientasi yang jelas terhadap ruang kota disekitarnya. Disamping itu bentuk susunan massa tersebut menciptakan ruang-ruang terbuka didalam kawasan. Dalam hal ini keberadaan ruang-ruang terbuka tersebut tidak hanya terdefenisi sebagai ruang antar bangunan, melainkan berpotensi sebagai ruang beraktivitas terutama yang berorientasi pada ruang publik.

Ruang-ruang terbuka tersebut dapat diakses oleh publik secara bebas sehingga dapat berfungsi sebagai ruang untuk kegiatan publik misalnya sebagai jalur pedestrian dan plaza. Dalam hal ini ruang antar bangunan yang terdefenisi sebagai ruang publik hanya terdapat pada ruang antar bangunan ruko dan pertokoan, sedangkan ruang antar bangunan pusat perbelanjaan, kantor dan hotel umumnya digunakan sebagai area utilitas, servis dan sirkulasi kendaraan.

Secara khusus, ruang antar bangunan ruko dan pertokoan sesungguhnya berpotensi untuk menawarkan suatu bentuk pengalaman ruang yang menarik. Potensi tersebut dapat dilihat dari penataan fisik bangunan ruko dan pertokoan yang mampu menghadirkan keberagaman dimensi, sifat dan hirarki ruang sehingga secara keseluruhan membentuk ruang yang tidak monoton. Kondisi ini sangat menunjang terciptanya ruang berinteraksi. Namun kenyataannya yang terjadi ruang-ruang yang ada cenderung kosong dari kegiatan berkumpul dan berinteraksi. Hal ini menunjukkan bahwa potensi fisik yang ada tidak termanfaatkan dengan baik dan optimal.

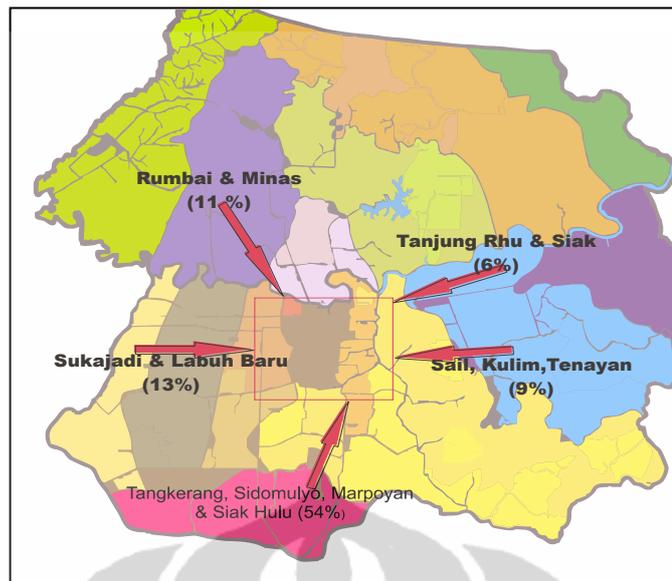
3.3.1.4 Aksesibilitas dan Pergerakan

Kawasan Sudirman ini mempunyai aksesibilitas yang cukup tinggi untuk dijangkau oleh warga Kota Pekanbaru maupun oleh masyarakat dari luar kota karena letaknya yang sangat strategis dan dukungan jaringan jalan arteri primer, yaitu Jalan Sudirman yang merupakan akses utama ke dalam kawasan. Keberadaan Jalan Sudirman ini menjadi kawasan ini bisa menampung berbagai aktivitas masyarakat mulai dari perdagangan, perjalanan ke sekolah, ke kantor dan aktivitas lainnya.

Selain itu untuk akses ke kawasan ada beberapa ruas jalan yang bisa menghubungkan warga sekitar dengan kawasan Sudirman ini. Untuk masyarakat yang berasal dari daerah utara yaitu Kecamatan Rumbai, Rumbai Pesisir, Minas dari Kabupaten Siak bisa melalui jalan Yos Sudarso lalu melewati Jalan Riau lalu Jalan Juanda atau Jalan Sam Ratulangi hingga sampai ke kawasan Sudirman. Lalu masyarakat yang dari Kecamatan Senapelan juga melewati jalur yang sama, sedangkan masyarakat yang berasal dari Kecamatan Limapuluh melalui ruas jalan Tanjung Datuk atau Jalan Setia Budi.

Masyarakat yang menuju ke kawasan dari arah selatan yaitu dari Kecamatan Tampan, Kecamatan Marpoyan Damai, Kecamatan Bukit Raya maupun dari luar daerah seperti Kampar dan Rokan Hulu, kebanyakan melalui akses Jalan Sudirman atau juga melalui Jalan Diponegoro. Hal ini dimungkinkan karena lebarnya ruas jalan dan juga banyaknya tersedia jalur angkutan umum untuk mobilitas masyarakat ke kawasan Sudirman.

Aksesibilitas masyarakat dari arah Timur yaitu dari Kecamatan Sail, Tenayan Raya menuju kawasan melalui akses utama Jalan Hangtuah yang langsung menuju ke kawasan Sudirman. Sedangkan masyarakat yang berasal dari Barat yakni Kecamatan Sukajadi, Kecamatan Payung Sekaki dan sebagian Kecamatan Tampan melalui akses Jalan Riau dan Jalan Ahmad Yani. Selain itu bagi masyarakat yang menggunakan kendaraan pribadi banyak alternatif jalur yang bisa dilalui untuk sampai ke kawasan.



Gambar 3.22 Aksesibilitas masyarakat dari berbagai arah



Gambar 3.23 Akses ke kawasan

3.3.1.4.1 Rute Angkutan Umum

Pengoperasian angkutan umum biasanya saling terintegrasi dan disesuaikan dengan fungsi jalan, jarak layan dan jenis kendaraan. Pembagian daerah pengoperasiannya pun biasanya berjenjang. Untuk jalan arteri/kolektor primer biasanya lebih diutamakan jenis bus besar. Untuk jalan kolektor sekunder, bus besar mulai dibatasi aksesnya dan lebih mengutamakan bus sedang. Pada fungsi jalan yang lebih rendah, sistem angkutan umum lebih banyak dilayani oleh jenis mikrolet dan kendaraan paratransit lainnya. Angkutan umum di Kota

Pekanbaru didominasi oleh sejumlah angkutan umum yang berkapasitas kecil/angkutan kota, oleh masyarakat tempat dikenal dengan nama oplet.

Selain itu, topik penting lain dalam sistem operasi angkutan umum adalah permasalahan trayek dan tarif. Trayek angkutan umum biasanya disesuaikan dengan jenis kendaraannya. Bus besar biasanya mempunyai trayek yang paling jauh, disusul bus sedang dan terakhir mikrolet. Selain itu, trayek juga tidak boleh saling tumpang tindih antar jenis angkutan umum, karena hal ini akan menyebabkan terjadinya pengurangan kinerja jalan (seperti kemacetan) dan efek negatif lain, seperti pengurangan pendapatan supir angkutan umum akibat kompetisi antar jenis angkutan umum.

Trayek angkutan umum yang melintasi kawasan Sudirman terdapat beberapa rute, baik itu angkutan umum kecil (oplet) maupun angkutan umum sedang (bus kota). Dengan banyak rute angkutan umum yang memasuki kawasan ini mengakibatkan kawasan ini cukup ramai dikunjungi serta berdampak terhadap kondisi kepadatan arus lalu lintas. Untuk lebih jelasnya rute angkutan umum yang melintasi kawasan dapat dilihat pada Tabel 3.16 dan Tabel 3.17.

Tabel 3.16 Rute angkutan kota (oplet) yang melintasi kawasan

No	Warna	Kode Rute	Rute
1	Kuning	103	Term. Rumbai - Jl. Khayangan - Jl. Yos Sudarso - Bom baru – Jl. Tlk. Rumpit - Jl.D.I. Panjaitan – Jl.Wakaf - Jl. Panglima Undan - Jl. Senapelan - Pasar Bawah - Jl.A.Yani - Jl.Imam Bonjol - Jl.Kopi -Jl.W. Mongonsidi - Jl. Sudirman - Jl.Sam Ratulangi dan kembali jl. A.Yani – Pasar Bawah – Jl. Senapelan – Jl. Tlk. Rumpit – Jl. Yos. Sudarso – Jl. Kayangan – Pasar Rumbai
2	Biru Muda	203	Term.Senapelan – Jl. Alamuddinsyah – Jl. A.Yani – Jl. Cokroaminoto – Nilam – Jl. W. Mongonsidi - Jl. Jend. Sudirman – Jl. Tanjung Datuk – Jl. DR. Soetomo – Jl. Kuantan – SMP 7 – Lokomotif – Jl. Kampar –Jl. DR Soetomo – Jl. DR.Setia Budi – Jl. Sudirman – Jl. M. Yamin – Jl. A. Yani – kembali rute yang sama
3	Biru Muda	204	Term. Senapelan – Jl. Alamuddinsyah – Jl. A.Yani – Jl. Cokroaminoto – Nilam – Jl. W. Mongonsidi - Jl. Jend. Sudirman – Jl. Tanjung Datuk – Jl. Tj. Medang –Jl. Tj. Batu – Pasar Limapulu – Jl. Tanjung Datuk – Jl. Pelabuhan Sungai Duku – kembali Jl. Sumber Sari – Jl. Lokomotif – Jl. Rokan – Jl. DR. Soetomo _ Jl. Tj. Datuk – Pasar limapuluh – Jl. Tj. Batu – Jl. Sudirman – Jl. M. Yamin – Jl. A. Yani – kembali rute yang sama
4	Biru Muda	210	Term. Senapelan – Jl. A. Yani – Jl. Cut Nyak Dien – Jl.Sudirman – Jl. Gajah Mada – Jl. Sumatera – Jl. Pattimura – Jl. WR Supratman – Jl. Ronggowarsito – Jl. Beringin – Jl. Dwikora – Jl. Tamrin – Jl. Hang Jebat –Blk. Pasar Sail – Simp. Jl. Hangtuah/Jl. Soetomo – Jl. Beringin – Kembali ke rute yang sama

No	Warna	Kode Rute	Rute
5	Biru Muda	211	Term. Senapelan – Jl. Cokroaminoto – Jl. Nilam - Jl. W. Mongonsidi - Jl. Sudirman – Jl. Sisingamangaraja– Jl. Syekh Burhanuddin (blk. Mesjid Agung) – Jl. Hangtuah – Jl. Suka Terus –Jl. Dr. Soetomo – Jl. Sisingamangaraja – Jl. Kinibalu – Jl. Hangtuah- pelataran Ps. Sail – Jl. Hangtuah – Jl. Bambu Kuning – SMP 11 - Kembali ke rute yang sama
6	Biru Muda	212	Term. Senapelan – Jl. A.Yani – Jl. Imam Bonjol – Jl. Kopi – Jl. Nilam – Jl. Sudirman – Jl. Pandan – Jl. Beringin – Jl. Imam Munandar – Jl. Sudirman – Pangkalan Mekar Sari – kembali Jl. Sudirman – Jl. Kasah/Cenderawasih – Jl. Kereta Api/Cempedak – Jl. Taskurun – Jl. T. Tambusai – Jl. sudirman
7	Biru Tua	501	Kulim Atas – Perumnas Kulim – KPG – Jl. Hangtuah – Ps. Sail – Jl. Syekh Burhanuddin – Jl. Gatot Subroto – Jl. Sudirman – Jl. Sisingamangaraja – Jl. Kinibalu – Jl. Hangtuah – Pasar Sail.

Sumber : Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru

Tabel 3.17 Rute bus kota yang melintasi kawasan

No	Warna	Kode Rute	Rute
1	Ungu	B 10	Kubang – P. Marpoyan – Jl. Kaharuddin Nst. – Jl. Sudirman – Pelita pantai – Kembali Rute yang sama
2	Hijau	B 11	Sp. Panam (kampus UIN) – Jl R. Subrantas – Jl. Soekarno hatta – Jl. Arifin Ahmad – Jl. Sudirman – Pelita pantai – kembali rute yang sama
3	Biru Muda	B 12	Pasar Pusat – Jl Sudirman ujung (pelita pantai) – Jl. Sudirman – Jl. Kaharuddin Nst. – UIR – marpoyan – Jl pasir Putih – perumahan Pandau Permai – PP
4	Putih	B 21	Term. BRPS – Jl. T.Tambusai – Jl. Jend. Sudirman – Belok Depan Toba – Jl. Hangtuah - Jl. Ss. Qasim – Psr Lima Puluh – Jl. Tj. Datuk – Pel. Sungai Duku – pp
5	Kuning	B 23	Term. BRPS – Jl. T.Tambusai – Jl. Soekarno Hatta – Jl. Riau – Jl. Jend. Yani - Jl. Ir. Juanda – Jl. Jend. Sudirman – Jl. T.Tambusai
6	Kuning	B 23A	Term. BRPS – Jl. T.Tambusai – Jl. Sudirman – Jl. Ir. Juanda - Jl. Jend. A Yani – Jl. Riau - Jl. Soekarno Hatta – Jl. T.Tambusai – pp

Sumber : Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru

Tabel 3.18 Load Faktor Angkutan Umum

Universitas Indonesia

No	Trayek	Waktu Tempuh Rata-rata	Load Faktor per putaran						Rata-rata
			1	2	3	4	5	6	
1	212 Tangkerang –Senapelan	0:45:30	0.23	0.41	0.37	0.40			0.35
2	401 Pasar Dupa – Kulim Atas	0:48:10	0.52	0.16	0.34	0.26	0.34	0.31	0.32
3	501 Kulim Atas	1:01:00	0.47	0.10	0.16	0.23	0.31	0.46	0.29
4	B10 Kubang – Pasar Pusat	1:32:00	0.18	0.10	0.13	0.20	0.42	0.48	0.25
5	402 Pasar Dupa – Kubang	0:55:30	0.50	0.65	0.57	0.46	0.50	0.61	0.55
6	B11 Panam – Pasar Pusat	0:49:00	0.87	0.46	0.39	0.56			0.57
7	210 Senapelan – Gobah	0:34:50	0.27	0.30	0.49	0.64	0.37	0.42	0.42
8	211 Senapelan – Pintu Angin	0:25:24	0.15	0.36	0.10	0.61	0.18		0.28
9	B12 Pandau permai – Psr. Pusat	0:47:12	0.23	0.68	0.63	0.31	0.58		0.49
10	203 Senapelan – Rintis	0:27:50	0.09	0.08	0.15	0.25	0.25	0.34	0.19
11	301 Term. M. Terurai – Panam	0:58:34	0.38	0.27	0.27	0.24	0.27	0.32	0.29
12	402 Pasar Dupa – Tr. Buluh	1:08:50	0.19	0.10	0.19	0.25	0.18	0.31	0.20
13	204 Senapelan – Tj. Rhu	0:28:09	0.15	0.06	0.18	0.13	0.10	0.24	0.15
Load Faktor Rata-Rata									0.33

Sumber : Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru, survei Februari 2008



Gambar 3.24 Rute angkutan umum di kawasan

3.3.1.4.2 Pergerakan pada Kawasan

Pengaturan pergerakan orang maupun kendaraan yang memasuki kawasan dapat dilakukan dengan membuat skenario lalu lintas disekitar kawasan. Akses ke kawasan yang bisa ditempuh dari berbagai arah dengan berbagai jenis moda kendaraan, baik kendaraan pribadi seperti mobil maupun sepeda motor maupun dengan menggunakan angkutan umum seperti oplet maupun bus kota serta Trans Metro Pekanbaru (TMP). Selain itu akses ke kawasan juga bisa dengan berjalan kaki, hal ini terutama dilakukan oleh masyarakat yang berdomisili didalam kawasan maupun pinggiran kawasan Sudirman.

Selain itu pergerakan orang ataupun kendaraan yang berada dikawasan perlu juga diidentifikasi untuk mendapatkan pola pergerakan dikawasan tersebut. Pola pergerakan ini didapat dengan mengetahui tujuan perjalan orang didalam kawasan tersebut. Berdasarkan survei dilokasi didapat beberapa tujuan perjalanan masyarakat kekawasan ini. Dari hasil observasi tujuan pergerakan antara lain, ke Mal Pekanbaru, Plaza Sukaramai, Plaza Senapelan, Mesjid Agung Annur, Rumah Sakit Umum Daerah (RSUD) Arifin Ahmad dan tempat-tempat lainnya. Hal ini menjelaskan bahwa terdapat beberapa lokasi strategis yang menjadi tujuan perjalanan warga pada kawasan ini. Banyaknya tujuan perjalanan ini memberikan kontribusi yang cukup besar terhadap pola pergerakan dalam kawasan ini. Munculnya pola pergerakan yang beragam ini memerlukan upaya penyiapan wadah untuk memfasilitasi kebutuhan pergerakan, Semakin menyebar pola pergerakan ini berdampak pada besar kesempatan untuk mengembangkan kawasan ini, sehingga bisa meminimalisir terjadinya konflik pergerakan dan mengurangi beban terhadap sarana jalan.

Pergerakan kendaraan yang memasuki kawasan ini terpusat pada beberapa titik, antara lain Jalan Sudirman didepan Plaza Sukaramai, depan Mal Pekanbaru dengan persimpangan Jalan Teuku Umar. Pergerakan orang maupun kendaraan didalam kawasan ini cukup besar hal ini diperlihatkan pada Gambar 3.25, dimana hampir disepanjang jalan Sudirman dalam *plan area* berdiri ruko. Bangunan ini ada yang terdiri dari satu dan dua lantai. Dengan fungsi bangunan sebagai kawasan komersial ini mengakibatkan pergerakan masyarakat dalam kawasan akan semakin tinggi. Pergerakan tersebut hampir sama antara pagi dan siang hari

Universitas Indonesia



Gambar 3.25 Jenis tujuan perjalanan di *plan area*

Pergerakan orang berjalan kaki dalam kawasan dapat dilihat dari hasil observasi, menunjukkan pergerakan yang cukup besar antara plaza Sukaramai dengan Mal Pekanbaru. Kebanyakan warga yang berkunjung ke Plaza Sukaramai juga akan mengunjungi Mal Pekanbaru, atau sebaliknya. Selain itu masyarakat juga melakukan aktivitas yang lain di kawasan, seperti menabung di beberapa bank yang ada di kawasan juga menyempatkan diri untuk mengunjungi Mal. Hal di atas dilihat bahwa potensi sirkulasi pejalan kaki sangat besar namun tidak direspon dengan baik oleh bentuk susunan massa bangunan.

Sirkulasi pejalan kaki sebagai bagian yang penting dalam konsep perencanaan kawasan yang berbasis transit tidak diarahkan kedalam areal ruko dan pertokoan. Bagian yang yang ramai adalah yang berhadapan dengan lingkaran luar jalan, sedangkan dibagian tengah area pertokoan memiliki suasana yang sepi. Interaksi ini menyebabkan pemanfaatan pedestrian dikawasan sangat dibutuhkan sehingga interaksi yang berlangsung dapat dikelola dengan sebaik-baiknya tanpa menimbulkan masalah baru bagi kawasan ini. Dengan kawasan yang tertata rapi fungsi dari bangunan yang ada dapat dimanfaatkan dengan optimal mungkin.

Universitas Indonesia

3.4 PERBANDINGAN KRITERIA DAN KONSEP TOD DENGAN KONDISI EKSISTING KAWASAN

3.4.1 Tata Guna Lahan

Kriteria	Prinsip Perencanaan	Indikator	Kondisi Kawasan (Hambatan dan Peluang)
Aksesibilitas	Menempatkan fungsi komersial, permukiman, pekerjaan, dan fungsi umum dalam jangkauan berjalan kaki dari fungsi transit. Melibatkan orientasi kegiatan berjalan kaki pada daerah komersial, area sekunder, dan area publik lainnya pada jarak 10 menit berjalan kaki	<ul style="list-style-type: none"> ❖ <i>Core area</i> berada pada jangkauan 5 menit berjalan kaki (380 m) ❖ Area publik berada pada jangkauan 5 menit berjalan kaki (380 m) ❖ Kawasan pemukiman berada pada jangkauan 10 menit berjalan kaki (760 m) ❖ Area sekunder berada pada jangkauan lebih dari 10 menit berjalan kaki ❖ Bangunan institusional dan bangunan komunitas lingkungan harus diletakkan di tempat yang mudah dilihat berdekatan dengan perhentian transit 	<ul style="list-style-type: none"> ❖ <i>core</i> transit menyebar sepanjang jalan Sudirman dan berada dalam jangkauan pejalan kaki ❖ Area publik berada dalam jangkauan pejalan kaki ❖ Mengingat lokasi perumahan menyebar dalam kawasan dan masih dalam jarak maksimal 700 meter sehingga memungkinkan berjalan kaki ke titik transit
Kenyamanan	Densitas urban TOD antara <i>Land use</i> komersial : hunian : publik maksimal = 70 : 20 : 10	Kepadatan hunian pada <i>Urban</i> TOD sebaiknya minimal 12 unit/acre (30 unit/ha) dan rata-rata 15 unit/acre (37,5 unit/ha). Dan pada <i>urban downtown</i> rata-rata 60 unit/acre yang harus dihubungkan dengan peraturan setempat	Berdasarkan RTRW kota Pekanbaru kawasan pemukiman padat terletak pada WP I yang meliputi Kecamatan Limapuluh, Kecamatan Pekanbaru Kota, sebagian besar wilayahnya masuk ke <i>Plan Area</i>
Keamanan	Mempromosikan aktivitas pagi hingga malam hari dan meningkatkan keamanan	<i>Mixed use</i> pada setiap area pengembangan dengan jenis fungsi berdasarkan analisis pasar dan analisis tapak	Analisa menunjukkan adanya <i>mixed use</i> antara : pemukiman dengan kepadatan tinggi, pertokoan, mal, pusat konveksi /spanduk, perhotelan, ruang terbuka hijau dan kantor pemerintah
Berkelanjutan	Mengintegrasikan peruntukan yang secara mutual berkesesuaian dan mendukung satu sama lain	Konfigurasi <i>landuse</i> sesuai dengan kompetensi kawasan yang ditentukan dan potensi yang telah ada berdasarkan analisis pasar, tapak dan taksonomi intermoda	Pusat-pusat perbelanjaan berada dekat jalan sudirman, sedangkan pemukiman berada pada pinggiran kawasan (wilayah sekunder)

3.4.2 Tata Massa

Kriteria	Prinsip Perencanaan	Indikator	Kondisi Kawasan (Hambatan dan Peluang)
Berkelanjutan	Intensitas retail dan perkantoran diterapkan dengan tepat untuk mendapatkan fungsi lahan optimal. Menyediakan parkir <i>off-street</i> dan <i>on-street</i>	Jumlah lantai di area komersial boleh melewati FAR standar	Beberapa bangunan berada dalam kawasan tertata dengan baik, pusat perbelanjaan dan perkantoran dilengkapi dengan <i>off-street parking</i> . Sedangkan ruko dan pertokoan hanya dilengkapi dengan parkir di badan jalan
Keamanan	Penerangan dari massa bangunan menjamin keamanan pengguna di dalam dan diluar bangunan	Penggunaan <i>lighting</i> yang menempel pada muka bangunan atau dari dalam bangunan melalui bukaan	Penerangan pada bangunan dilengkapi dengan <i>lighting</i> yang cukup sehingga menjamin keamanan pengguna
Keindahan	Muka bangunan menciptakan lingkungan yang akrab	<i>Fasade</i> bervariasi. Jendela dan pintu masuk bangunan komersial berskala pejalan kaki. <i>Fasade</i> tidak terputus oleh jalur parkir mobil.	Terdapat potensi visual yang baik, dimana tata bangunan rapi, dengan peruntukan lahan terbuka hijau di area mesjid Agung An-nur dan pingiran <i>water-front City</i> Pelita Pantai dan perencanaan jembatan Siak IV
Livability	Menyediakan berbagai tipe densitas hunian	Menyediakan berbagai tipe densitas sesuai analisis pasar.	Dalam RDTRK WPI, kawasan Sudirman direncanakan dengan kawasan hunian padat dengan arah bangunan vertikal, apartemen serta rumah susun
Participan	Pintu masuk bangunan komersial harus berorientasi ke plaza, taman atau jalur pejalan kaki. Orientasi jangan menuju ruang dalam blok bangunan atau lot parkir.	Akses masuk, bukaan, teras, beranda atau balkon ke arah taman, arkade atau jalur sirkulasi. Fungsi retail di lantai dasar, perkantoran, komersial lain, dan hunian di lantai atas	Bangunan komersial yang menyebar sepanjang jalan Sudirman dibuat menghadap ke arah jalan arteri ini.

3.4.3 Sirkulasi dan Parkir

Kriteria	Prinsip Perencanaan	Indikator	Kondisi Kawasan (Hambatan dan Peluang)
Aksesibilitas	Lokasi jalur transit harus ditentukan secara terintegrasi dengan kepadatan lokasi dan kualitas pengembangan suatu kawasan	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Lokasi titik transit menjadi pusat dari area komersial dekat dengan ruang terbuka publik ❖ Pemisahan jalur dengan memanfaatkan level <i>underground</i> dan <i>upperground</i> ❖ Penggabungan titik transit dengan bangunan dan jalur pejalan kaki ❖ Jalur kendaraan berupa <i>drop off</i> bangunan parkir dan <i>basement</i> ❖ Adanya jalur sepeda yang terpadu dengan keseluruhan desain TOD. 	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Titik transit pada kawasan menyebar sepanjang area dan tidak terpusat pada satu titik ❖ Pusat aktivitas menyebar sepanjang jalan Sudirman dan area Sekelilingnya ❖ Ruang terbuka publik berada cukup jauh yaitu pada area Mesjid Agung An-nur. ❖ Jalur drop off masih bergabung dengan jalur sirkulasi kendaraan yang ada ❖ Belum adanya jalur khusus sepeda pada kawasan
Kenyamanan	Adanya distribusi pergerakan yang baik tidak menimbulkan kemacetan Konfigurasi jalur kendaraan, sepeda dan pejalan kaki pada kawasan harus seimbang	LOS jalan maksimal C sesuai dengan hirarki jalan dan bangkitan fungsi.	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Kondisi eksisting lebar jalan pada kawasan rata-rata kecil, kecuali Jalan sudirman ❖ Ruas jalan kurang bahkan tidak mempertimbangkan kondisi pengguna sepeda dan pejalan kaki
Keamanan	Perlunya penerangan tidak hanya pada jalur kendaraan namun juga gang dan jalur pejalan kaki	Perlunya penerangan yang cukup berada pada jarak 10 - 15 meter	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Masih banyaknya ruas jalan dan jalur pedestrian yang kurang penerangan ❖ Mayoritas belum adanya pemisahan antara ruas jalan dengan jalur pejalan kaki

3.4.4 Pedestrian

Kriteria	Prinsip Perencanaan	Indikator	Kondisi Kawasan (Hambatan dan Peluang)
Aksesibilitas	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Memperhitungkan berbagai skenario pergerakan bagi berbagai pengguna dan fasilitas-fasilitas yang dibutuhkan ❖ Jalur-jalur pejalan kaki menerus dan saling berhubungan dengan jarak tercepat dan termudah. Ada akses penghubung antar bangunan atau jalan setapak / gang. ini dibutuhkan terutama antar bangunan hunian dan area komersial. 	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Jalur pejalan kaki/trotoar harus menyediakan jalur sepeda dan difabel sesuai standar pada lokasi-lokasi yang sesuai ❖ Penggunaan zebracross, jenis perkerasan yang berbeda, jembatan, skybridge/skywalk untuk menandakan jalur pejalan kaki yang menghubungkan titik transit ❖ Desain persimpangan harus mengakomodasi integrasi antara jalur pejalan kaki dengan jalur kendaraan ❖ Daerah drop off dari moda transportasi tidak mengganggu pejalan kaki 	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Penghubung antara kawasan barat dan timur hanya dua buah Jembatan penyeberangan yang agak kecil serta kurang nyaman dan tidak menarik ❖ Persimpangan belum mengakomodasi jalur pejalan kaki dengan jalur kendaraan ❖ Daerah drop off dari angkutan masih menyebar sehingga menyebabkan kemacetan ❖ Kondisi eksisting belum terhubung secara baik dengan daerah sekitarnya ❖ Daerah drop off moda transportasi masih menggunakan jalur sirkulasi kendaraan dan jalur pejalan kaki
Kenyamanan	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Menciptakan skala pejalan kaki yang nyaman. Semua ini tanpa mengurangi aspek keamanan pejalan kaki, parkir sisi jalan (on-street parking) dan jalur sepeda. ❖ Aksesibilitas yang mudah untuk transit ❖ Jalur pejalan kaki terlindung dari sengatan sinar matahari 	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Konfigurasinya seimbang antara jalur pejalan kaki dengan jalur kendaraan. ❖ Jalur pejalan kaki didesain sepanjang sisi jalan menerus (tanpa terputus), dengan lebar 5 feet (1,5 m). Lebar ini akan bertambah pada daerah komersial ❖ Jalur pejalan kaki penghubung titik transit dalam jangkauan 5 menit menggunakan kombinasi taksonomi vertikal dan horizontal. Penggunaan escalator, ramp, skywalk/ pedestrian bridge, dan underground tunnel secara proporsional ❖ Penggunaan pohon peneduh ataupun shelter 	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Jalur pejalan kaki masih sangat kurang ❖ Jalur pejalan kaki banyak digunakan untuk berjualan dan area parkir ❖ Jalur pejalan kaki masih terbuka terhadap sinar matahari langsung, hal ini diperparah dengan iklim kota yang tropis dengan suhu mencapai 35°C.

Keselamatan	Pejalan kaki terlindung dari kecelakaan kendaraan bermotor	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Menyediakan dan memisahkan jalur pejalan kaki, sepeda, dan moda-moda kendaraan yang berbeda. ❖ Meminimalkan adanya konflik pada area crossing dengan jembatan penyeberangan 	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Jalur pejalan kaki masih kurang, bahkan ada yang bergabung dengan jalur kendaraan ❖ Masih kurangnya penandaan jalur penyeberangan (zebra cross) pada ruas jalan dikawasan
Keindahan	Adanya akses visual yang baik	Pembentukan vista terhadap alam dan bangunan yang menarik khususnya pada area stasiun	Jalur penyeberangan ralatif dibiarkan alami sehingga kurang menarik minat pejalan kaki
Keamanan	Penerangan jalur pejalan kaki menjamin keamanan	Adanya penerangan tidak hanya pada jalur kendaraan namun juga gang dan jalur pejalan kaki dalam jarak 10 - 15 m	Perlu penambahan lampu penerangan pada ruas jalan penghubung antar kawasan

3.4.5 Aktivitas Pendukung

Kriteria	Prinsip Perencanaan	Indikator	Kondisi Kawasan (Hambatan dan Peluang)
Keaktifan ruang	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Memberi orientasi yang jelas, khususnya ada area transit ❖ Desain taman dan plaza untuk penggunaan ruang publik aktif dan pasif 	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Magnet aktivitas berada pada titik terdekat dari titik transit dan terjauh dari titik transit dan magnet aktivitas lain sementara toko-toko yang lebih kecil akan berorientasi pada jalur pejalan kaki utama atau plaza ❖ Menempatkan aktivitas tematik pada ruang-ruang luar secara rutin maupun berkala ❖ Adanya elemen-elemen lansekap yang mendukung terjadinya aktivitas, seperti amphiteater, public art, panggung, bangku gerobak dan sebagainya 	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Magnet aktivitas berada dekat dengan titik transit, ruko-ruko menghadap pada titik-titik transit. ❖ Penempatan bangku serta sarana pendukung masih kurang pada area transit
Keamanan	Memberikan wadah interaksi sosial dan kegiatan 24 jam bagi pelaku pergerakan	Penempatan fungsi dan kegiatan komersial 24 jam pada bagian-bagian kawasan	Aktivitas pada kawasan berlangsung 24 jam, pada kawasan tersedia pusat jajanan malam dan sarana hiburan malam

3.5 TEMUAN ANALISA KAWASAN

Berdasarkan deskripsi hasil pengamatan dan pembahasan kasus yang telah dilakukan, dijumpai beberapa temuan di lapangan:

3.5.1 Tata Guna Lahan dan Bangunan

Kawasan Sudirman merupakan sebuah kawasan yang dikembangkan secara fisik menjadi kompak. Penerapan massa yang terpecah dan tidak menganut sistem kavling secara kaku juga telah menciptakan kerangka ruang yang fleksibel bagi terjadinya interaksi antar ruang tersebut. Dalam hal ini ruang-ruang tersebut terdefinisi menjadi ruang terbuka antar bangunan yang difungsikan pula sebagai jalur sirkulasi pejalan kaki. Dengan demikian sesungguhnya kawasan ini memiliki potensi fisik yang baik bagi ruang dan sangat menunjang *livabilitas* lingkungan.

Namun ternyata keunggulan fisik tersebut tidak selalu berkorelasi kepada terwujudnya *livabilitas* lingkungan yang baik. Untuk itu sangat dibutuhkan adanya keterkaitan yang kuat dan saling mendukung antar kegiatan yang diwadahnya sehingga bangunan tidak hanya terikat secara fisik, namun juga secara fungsional. Selain itu dibutuhkan pula adanya keterpaduan terhadap ruang kota yang ada disekitarnya. Hal itu dapat diwujudkan secara spasial melalui pengaturan akses dan sirkulasi yang tanggap terhadap kebutuhan baik secara internal dalam menghidupkan kawasan maupun secara eksternal dalam memberikan kontribusi yang positif bagi pembentukan kontinuitas ruang-ruang kota.

Magnet aktivitas perlu dikembangkan pada kawasan sebagai daya tarik pergerakan orang. Kondisi eksisting yang belum mendukung perlu ditingkatkan seperti penyediaan *public art*, panggung hiburan dan gerobak jajanan harian yang menjual aneka ragam makan khas daerah sehingga kawasan menjadi pusat tarikan pergerakan orang di Pekanbaru.

3.5.2 Sirkulasi Kendaraan dan Parkir

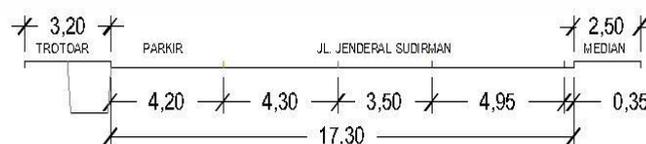
Titik transit yang menyebar sepanjang Jalan Sudirman menyebabkan tidak terstrukturnya pola pergerakan orang di pusat kawasan sehingga sulit mengakomodir pola pergerakan. Untuk itu diperlukan penentuan titik transit yang

jelas dengan pembangunan halte dan sarana *drop off* penumpang dan barang. Permasalahan sirkulasi didefinisikan sebagai berikut:

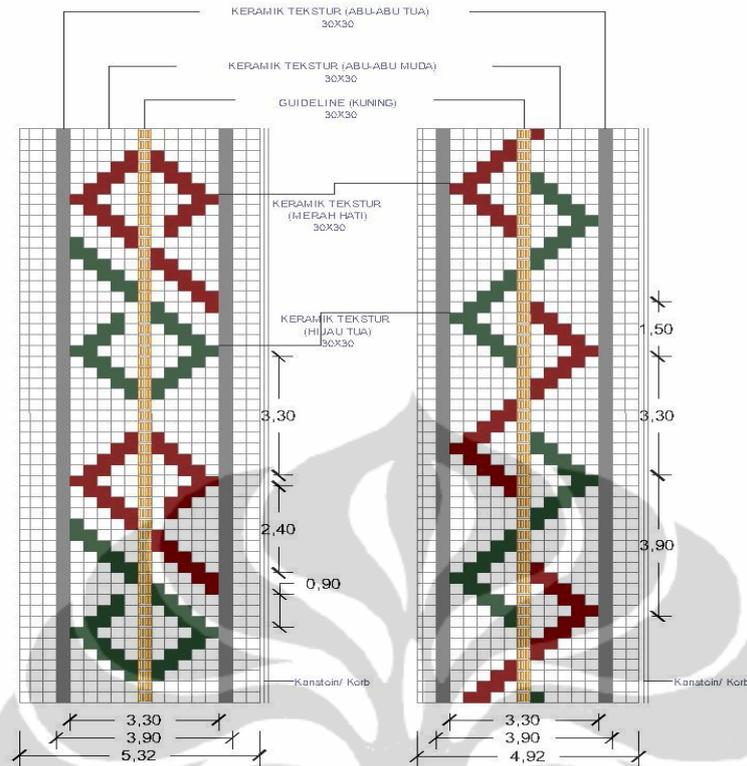
- Masih banyaknya parkir yang memakai badan jalan hampir disepanjang jalan-jalan utama (arteri) di kawasan
- Banyaknya angkutan umum yang berheeti disembarang tempat sepanjang jalan arteri (tidak di halte) yang telah ditentukan
- Penyebaran acak keberadaan taksi dan pangkalan ojek terutama disekitar pusat perbelanjaan dan perumahan warga

3.5.3 Sirkulasi Pejalan Kaki

Pemisahan jalur pejalan kaki dan pembuatan jalur khusus sepeda pada ruas jalan di kawasan sangat dibutuhkan untuk melayani sejumlah pejalan kaki serta meningkatkan keamanan. Hal lain yang perlu dipertimbangkan adalah pembangunan pedestrian yang nyaman dan aman serta dilengkapi dengan penerangan. Saat ini para pejalan kaki bebas melintas jalan raya sehingga sangat membahayakan bagi keselamatan pejalan kaki dan pengendara kendaraan. Selain itu kondisi dua jembatan penyeberangan yang menghubungkan kawasan Barat dan kawasan sebelah Timur kawasan Sudirman yang sangat berjauhan membuat pejalan kaki “nekat” melintasi jalan arteri untuk menyeberangi kawasan. Hal lain yang juga mesti menjadi perhatian serius, sempitnya jalur pedestrian yang ada, ditambah lagi dengan digunakannya jalur pedestrian sebagai tempat berjualan bagi pedagang kaki lima menambah padatnya jalur pedestrian. Kondisi saat ini pedestrian pada kawasan pada umumnya belum ada yang mempertimbangkan kondisi pejalan kaki. Ruas jalan yang pedesrtiannya ada dan tertata hanya pada ruas Jalan Sudirman.



Gambar 3.26 Ukuran eksisting pedestrian dan Jalan Sudirman



Gambar 3.27 Potongan pedestrian Jalan Sudirman

3.5.4 Ruang terbuka dan ruang umum

Ruang terbuka hijau yang ada belum dimanfaatkan sebagai ruang umum yang aktif dan tidak terintegrasi dengan area transit. Ruang terbuka yang ada (kawasan Masjid Agung Annur) kurang luas digunakan oleh warga karena dipagari sehingga akses ke kawasan ini menjadi terbatas dan tidak bisa difungsikan setiap saat.