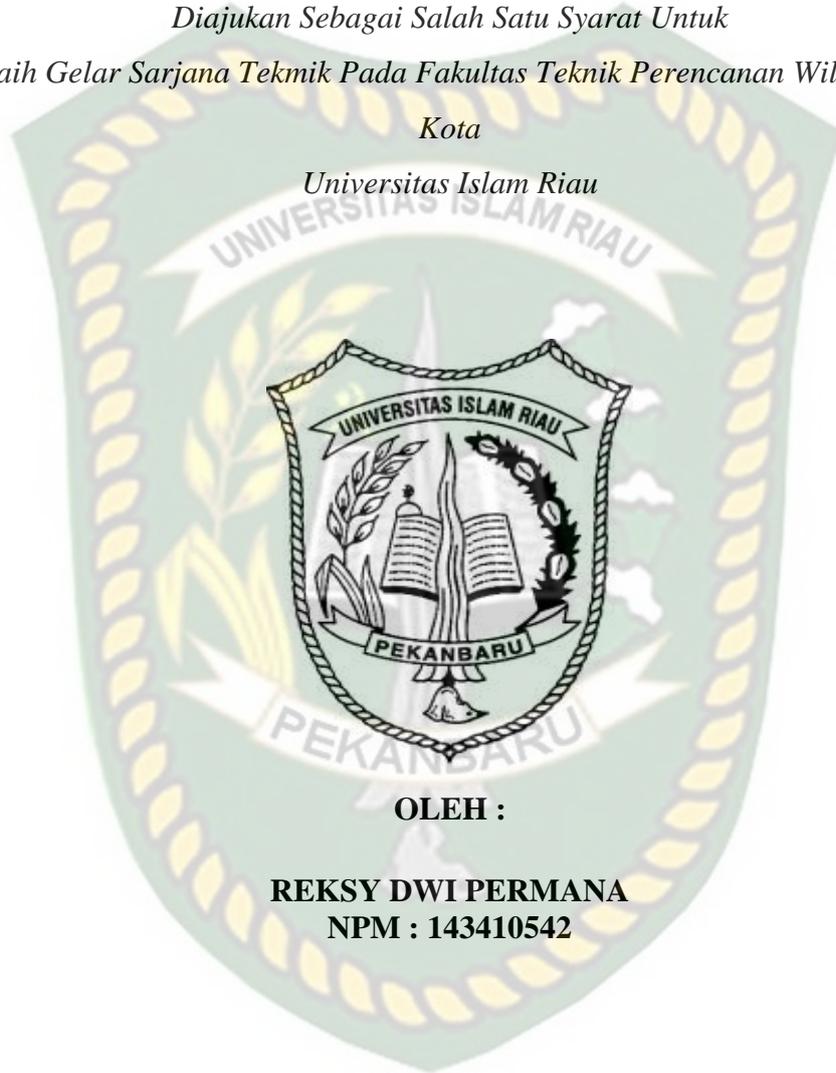


**PENGEMBANGAN TRANSPORTASI UMUM  
PENUNJANG PARIWISATA DI KOTA PEKANBARU**

**TUGAS AKHIR**

*Diajukan Sebagai Salah Satu Syarat Untuk  
Meraih Gelar Sarjana Teknik Pada Fakultas Teknik Perencanaan Wilayah dan  
Kota*

*Universitas Islam Riau*



**OLEH :**

**REKSY DWI PERMANA  
NPM : 143410542**

**PROGRAM STUDI PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA**

**FAKULTAS TEKNIK**

**UNIVERSITAS ISLAM RIAU**

**PEKANBARU**

**2021**

**PENGEMBANGAN TRANSPORTASI UMUM PENUNJANG  
PARIWISATA DI KOTA PEKANBARU**



**NAMA : REKSY DWI PERMANA**

**NPM : 143410542**

**PROGRAM STUDI PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA**

**FAKULTAS TEKNIK**

**UNIVERSITAS ISLAM RIAU**

**PEKANBARU**

**2021**

**HALAMAN PENGESAHAN**

**PENGEMBANGAN TRANSPORTASI UMUM PENUNJANG  
PARIWISATA DI KOTA PEKANBARU**

**SKRIPSI**

Disusun Oleh :

  
**REKSY DWI PERMANA**  
**143410542**

Disetujui Oleh :

**PEMBIMBING**

  
**PUJI ASTUTI, S.T., M.T**

Disahkan Oleh :

**KETUA PROGRAM STUDI**

  
**PUJI ASTUTI, S.T., M.T**

## SURAT PERNYATAAN

Saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Reksy Dwi Permana  
Tempat / Tanggal Lahir : Pekanbaru, 11 Agustus 1996  
NPM : 143410542  
Alamat : JL. Kereta Api No. 67 Pekanbaru

Adalah mahasiswa Universitas Islam Riau yang terdaftar pada:

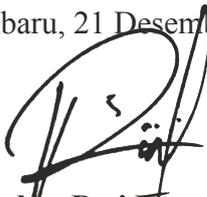
Fakultas : Teknik  
Program Studi : Perencanaan Wilayah dan Kota  
Jenjang Pendidikan : Strata 1 (S-1)

Menyatakan dengan sesungguhnya bahwa Skripsi yang saya tulis ini adalah Benar dan Asli dengan judul **“Pengembangan Transportasi Umum Penunjang Pariwisata di Kota Pekanbaru”**

Apabila dikemudian hari ada yang merasa dirugikan dan/atau menuntut karena Skripsi ini menggunakan sebagian dari hasil tulisan atau karya orang lain (Plagiat) tanpa mencantumkan nama penulisnya, maka saya menerima sanksi sesuai dengan peraturan perundangan yang berlak.

Demikian surat pernyataan ini saya buat dengan sesungguhnya dan dapat digunakan sebagaimana mestinya.

Pekanbaru, 21 Desember 2021

  
Reksy Dwi Permana  
143410542



**PROGRAM STUDI PERENCANAAN WILAYAH & KOTA  
FAKULTAS TEKNIK  
UNIVERSITAS ISLAM RIAU**

Jalan Kaharuddin Nasution No.113 Marpoyan - Pekanbaru 28284  
Telp 0761-674635, 674674.

**SURAT KETERANGAN**

**PERSETUJUAN JILID TUGAS AKHIR**

Kami yang bertanda tangan di bawah ini, pembimbing tugas akhir menerangkan bahwa mahasiswa dengan :

Nama : Reksy Dwi Permana  
NPM : 143410542  
Fakultas : Teknik  
Jurusan : Perencanaan Wilayah dan Kota  
Judul Tugas Akhir : Pengembangan Transportasi Umum Penunjang Pariwisata di Kota Pekanbaru.

Telah memperbaiki dan menyempurnakan tugas akhir sesuai dengan berita acara komprehensif tugas akhir, dan selanjutnya disetujui untuk dijilid.

Demikianlah surat keterangan persetujuan jilid Tugas Akhir ini dibuat untuk dapat dipergunakan dengan baik dan sebagaimana mestinya.

Pekanbaru, 21 Desember 2021

Pembimbing I

**Puji Astuti, ST., MT**

Penguji I

**Mira Hafizhah, ST., MSc**

Penguji II

**Febby Asteriani, ST., MT**

# **PENGEMBANGAN TRANSPORTASI UMUM PENUNJANG PARIWISATA DI KOTA PEKANBARU**

**REKSY DWI PERMANA**

**143410542**

**ABSTRAK**

Sebagai salah satu kota tujuan wisata, Kota Pekanbaru harus selalu melakukan perbaikan dan peningkatan fasilitas pelayanannya, dimana salah satunya adalah dengan mengembangkan angkutan wisata khusus yang melayani pergerakan wisatawan menuju objek wisata di Kota Pekanbaru. Mengingat perkembangan industri pariwisata di Kota Pekanbaru mulai menjadi perhatian serius Pemerintah Kota Pekanbaru. Maka diperlukan transportasi umum yang dapat terintegrasi langsung ke setiap destinasi wisata sebagai pendongkrak wisatawan berkunjung ke Kota Pekanbaru agar dapat meningkatkan kunjungan wisatawan di Kota Pekanbaru.

Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah deskriptif kualitatif dalam menentukan moda transportasi umum apa yang menjadi kebutuhan masyarakat dalam mencapai objek wisata dan mengetahui arah kebijakan pemerintah Kota Pekanbaru dalam merencanakan transportasi umum kedepannya.

Berdasarkan hasil penelitian diketahui bahwa terdapat 12 objek wisata yang terdapat di Kawasan Strategis Pariwisata di Pekanbaru. Analisis terhadap jangkauan pelayanan menunjukkan hasil bahwa semua objek wisata tersebut telah optimal jangkauannya namun kurangnya moda transportasi yang ada menuju tiap objek wisata. Dan pemerintah mendukung dalam segala hal dalam pengembangan transportasi umum sebagai penunjang pariwisata.

***Kata Kunci : Pengembangan, Transportasi Umum, Pariwisata***

## **DEVELOPMENT OF TOURISM SUPPORTING PUBLIC TRANSPORTATION IN PEKANBARU CITY**

**REKSY DWI PERMANA**

**143410542**

### **ABSTRACT**

As a tourist destination, Pekanbaru City must always make improvements and improve its service facilities, one of which is to develop special tourist transportation that serves the movement of tourists to tourist attractions in Pekanbaru City. Considering the development of the tourism industry in Pekanbaru City, it has become a serious concern for the Pekanbaru City Government. So public transportation is needed that can be integrated directly into every tourist destination as a booster for tourists visiting Pekanbaru City in order to increase tourist visits in Pekanbaru City.

The research method used in this research is descriptive qualitative in determining what modes of public transportation are the needs of the community in achieving tourism objects and knowing the direction of Pekanbaru City government policies in planning public transportation in the future.

Based on the results of the study, it is known that there are 12 tourist objects in the Tourism Strategic Area in Pekanbaru. Analysis of service coverage shows that all of these tourist objects have optimal reach but lack of available modes of transportation to each tourist attraction.

***Keywords: Development, Public Transportation, Tourism***

## KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis ucapkan kehadirat Allah Subhanahu Wata'ala yang telah melimpahkan rahmat dan hidayah-Nya serta memberikan kesehatan dan kesempatan kepada penulis sehingga dapat menyelesaikan penulisan tugas akhir yang berjudul “**Pengembangan Transportasi Umum Penunjang Pariwisata di Kota Pekanbaru**” sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan pendidikan Program Sarjana pada Program Studi Teknik Perencanaan Wilayah dan Kota , Universitas Islam Riau.

Penulis menyadari dengan segala keterbatasan ilmu dan pengalaman berupaya semaksimal mungkin untuk setiap lembar perbab dalam usulan penelitian ini sesuai dengan kaidah peelitian dan ketentuan yang ditetapkan oleh fakultas. Penulis menyadari bahwa bayak kekurangan-kekurangan dalam penelitian ini, untuk itu penulis sangat mengharapkan kritik dan saran sifatnya membangun.

Pada kesempatan in juga penulis tidak lupa mengucapkan terimakasih kepada semua pihak yang telah memberikan bantuan dan semangat pada penulis baik secara moril maupun materil guna menyelesaikan penelitian ini, diantara lain:

1. Teristimewa dengan ucapan terimakasih yang tiada terhingga penulis persembahkan kepada orang tua yang tersayang Ayahanda dan Ibunda yang telah bersusah payah mendidik, mendoakan, memberikan semangat, motivasi, dan dukungan baik secara moril maupun materi sehingga penulis dapat menyelesaikan penelitian ini. Serta kepada kakak adik tersayang penulis yang selalu memberikan dukungan, semangat dan doanya sehingga penulis dapat menyelesaikan penelian ini.

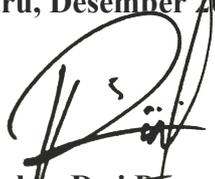
2. Ibu Puji Astuti, ST., MT selaku pembimbing I dan satu-satunya yang telah memberi banyak masukan, dukungan dan motivasi dari awal hingga selesainya penelitian ini.
3. Ibu Puji Astuti, ST., MT selaku ketua Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota Fakultas Teknik Universitas Islam Riau.
4. Bapak Muhammad Sofwan ST, MT, selaku sekretaris Studi Perencanaan Wilayah dan Kota Fakultas Teknik Universitas Islam Riau.
5. Ibu Mira Hafizah Tanjung ST, M,Sc dan Ibu Febby Asteriani, ST, MT selaku penguji I dan II yang telah menguji serta memberi masukan dan dukungan dari awal hingga selesainya penelitian ini.
6. Seluruh Dosen Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota Fakultas Teknik Universitas Islam Riau yang telah bersedia berbagi ilmu selama penulis menjadi mahasiswa di Fakultas Teknik Universitas Islam Riau.
7. Bapak Prof. Dr. H. Syafrinaldi, SH., MCL. Selaku Rektor Universitas Islam Riau yang selalu menjadi motivator untuk menyelesaikan studi.
8. Bapak Ir. H. Abdul Kudus Zaini, MT., MS. Tr selaku Dekan Fakultas Teknik Universitas Islam Riau.
9. Seluruh Tata Usaha Fakultas Teknik Universitas Islam Riau yang telah membantu penulis dalam mengurus atau melayani keperluan berkas-berkas selama penulis menjadi mahasiswa Perencanaan Wilayah dan Kota Fakultas Teknik Universitas Islam Riau.
10. Seluruh *stakeholder* baik dari Instansi maupun Pelaku sektor Pariwisata Kota Pekanbaru yang telah bersedia meluangkan waktunya untuk memberikan informasi terkait dengan penelitian penulis.

11. Kepada Sahabat baik saya Sandy Weldy, Iryan Fadli, M.zulfahmi mukti, Mhd. Abdillah, Juanda Ramadona, Ardian saputra, M. fadillah Kusuma dan M. Alkhindi atas dukungan, motivasi dan berbagi kebersamaan selama di bangku perkuliahaan .
12. Teman-Teman seperjuangan Jurusan Teknik Perencanaan Wilayah Kota kelas C angkatan 2014 yang selalu memberikan semangat, motivasi, dan doa serta pengetahuan bagi penulis untuk menyelesaikan penelitian ini.
13. Last but not least , terimakasih saya ucapkan buat diri saya sendiri yang mampu bertahan dan terus berjuang, serta telah percaya pada diri sendiri untuk bisa menyelesaikan skripsi ini.

Naskah skripsi ini penulis sadari bahwa masih banyak terdapat kekurangan dan juga kesalahan, oleh karna itu kritik dan sasaran yang bersifat positif diharapkan dari semua pihak yang telah membaca penelitian ini untuk kesempurnaan skripsi penulis serta diharapkan sebagai bahan referensi untuk pembuatan penelitian adik-adik tingkat berikutnya.

Akhir kata penulis berharap semoga penelitian akan dapat bermanfaat bagi semua pihak yang membutuhkan dan semoga ilmu yang penulis peroleh ini dapat berguna untuk pengembangan ilmu pengetahuan dan juga dapat memberikan khasanah cakrawala para pembaca.

**Pekanbaru, Desember 2021**

  
**Reksy Dwi Permana**  
**(143410542)**

## DAFTAR ISI

<b>ABSTRAK</b> .....	<b>i</b>
<b>KATA PENGANTAR</b> .....	<b>iii</b>
<b>DAFTAR ISI</b> .....	<b>iv</b>
<b>DAFTAR TABEL</b> .....	<b>vi</b>
<b>DAFTAR GAMBAR</b> .....	<b>vii</b>
<b>BAB I PENDAHULUAN</b> .....	<b>1</b>
1.1 Latar Belakang .....	1
1.2 Rumusan Masalah .....	6
1.3 Tujuan dan Sasaran .....	6
1.3.1 Tujuan Penelitian .....	6
1.3.2 Sasaran Penelitian .....	6
1.4 Manfaat Penelitian .....	7
1.5 Ruang Lingkup .....	8
1.5.1 Ruang Lingkup Wilayah Studi .....	8
1.5.2 Ruang Lingkup Materi .....	8
1.6 Kerangka Berfikir .....	12
1.7 Sistematika Pembahasan .....	13
<b>BAB II LANDASAN TEORI</b> .....	<b>16</b>
2.1 Transportasi .....	16
2.1.1 Moda Transportasi .....	16
2.1.2 Fungsi Transportasi .....	17
2.1.3 Sistem Transportasi .....	17

2.1.4	Transportasi Umum .....	18
2.1.5	Model Pemilihan Moda.....	20
2.2	Pengertian Pariwisata.....	21
2.2.1	Pengertian Wisatawan.....	22
2.2.2	Pengertian Wisata .....	22
2.2.3	Jenis-Jenis Wisata .....	22
2.3	Hubungan Transportasi dan Pengembangan Pariwisata.....	23
2.3.1	Perangkutan dalam Pariwisata .....	24
2.3.2	Peranan Transportasi dalam Mendukung Pariwisata.....	25
2.3.3	Pengelolaan Transportasi Pariwisata .....	28
2.3.4	Pendekatan Pengembangan Transportasi untuk Mendukung Pariwisata .....	29
2.4	Perspektif Islam dalam Pariwisata.....	30
2.5	Sintesa Teori.....	31
2.6	Penelitian Terdahulu.....	33
<b>BAB III METODE PENELITIAN .....</b>		<b>38</b>
3.1	Pendekatan Penelitian .....	38
3.2	Waktu dan Lokasi Penelitian .....	38
3.3	Jenis Penelitian.....	39
3.4	Teknik Pengumpulan Data.....	40
3.5	Teknik Analisis Data.....	42
3.7	Populasi dan Sampel.....	43
3.7.1	Populasi.....	43
3.7.2	Sampel.....	47
3.7.3	Teknik Sampling.....	47

3.8	Tahap Pelaksanaan Penelitian.....	49
<b>BAB IV GAMBARAN UMUM WILAYAH PENELITIAN.....</b>		<b>52</b>
4.1	Gambaran Umum Kota Pekanbaru .....	52
4.2	Letak Geografis dan Batas Wilayah .....	54
4.3	Topografi Kota Pekanbaru.....	57
	4.3.1 Ketinggian.....	57
	4.3.2 Morfologi .....	57
4.4	Klimatologi .....	58
4.5	Penggunaan Lahan .....	58
4.6	Kependudukan .....	60
4.7	Pariwisata di Kota Pekanbaru .....	61
4.8	Kebijakan Pengembangan Transportasi Peninjngan Pariwisata .....	66
4.9	Kebijakan Pengembangan Pariwisata Kota Pekanbaru .....	67
<b>BAB V HASIL ANALISIS DAN PEMBAHASAN .....</b>		<b>71</b>
5.1.	Identifikasi Pesebaran Objek-objek Wisata d Kota Pekanbaru .....	71
	5.1.1. Pesebaran objek-objek wisata di Kawasan Strategis Pariwisata Kota Pekanbaru .....	75
5.2.	Identifikasi Ketersediaan Angkutan Umum Penunjang Pariwisata .....	85
	5.2.1 Identifikasi Moda Transportasi Umum.....	86
	5.2.2. Aksesibilitas.....	94
5.3	Arahan Kebijakan Pemerintah Terkait Pengembangan Transportasi Umum Penunjang Pariwisata .....	95

<b>BAB VI KESIMPULAN DAN SARAN.....</b>	<b>98</b>
6.1. Kesimpulan.....	98
6.2. Saran.....	99
<b>DAFTAR PUSTAKA .....</b>	<b>100</b>



## DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 Sintesa Teori.....	31
Tabel 2.2 Penelitian Terdahulu.....	33
Tabel 3.1 Waktu dan Tahapan Penelitian.....	39
Tabel 3.2 Jumlah Penduduk Kota Pekanbaru.....	44
Tabel 3.3 Destinasi Wisata di Kota Pekanbaru.....	45
Tabel 3.4 Distribus Sampel Penelitian.....	49
Tabel 4.1 Luas Wilayah Kota Pekanbaru.....	55
Tabel 4.2 Penggunaan Lahan Kota Pekanbaru.....	59
Tabel 4.3 Jumlah Penduduk Kota Pekanbaru.....	60
Tabel 4.4 Destinasi Wisata di Kota Pekanbaru.....	62
Tabel 4.5 Jumlah Kunjungan Wisata Domestik.....	65
Tabel 4.6 Jumlah Kunjungan Wisata Mancanegara.....	66
Tabel 5.1 Destinasi Wisata Kota Pekanbaru.....	73

## DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1 Peta Administrasi Kota Pekanbaru.....	10
Gambar 1.2 Peta Destinasi Wisata Kota Pekanbaru.....	11
Gambar 1.3 Kerangka Berfikir.....	13
Gambar 4.1 Peta Administrasi Kota Pekanbaru.....	56
Gambar 5.1 Peta Sebaran Objek Wisata Pekanbaru.....	75
Gambar 5.2 Masjid Raya Senapelan.....	77
Gambar 5.3 Rumah Tuan Qadi.....	77
Gambar 5.4 Kampung Wisata Bandar.....	77
Gambar 5.5 Tepian Sungai Siak.....	78
Gambar 5.6 Rumah Tenun.....	78
Gambar 5.7 Pasar Bawah.....	79
Gambar 5.8 Kampung Melayu Tionghoa.....	80
Gambar 5.9 Danau Bandar Khayangan.....	81
Gambar 5.10 Wisata Agro Okura.....	82
Gambar 5.11 Asia Heritage.....	83
Gambar 5.12 Wisata Alam Mayang.....	84
Gambar 5.13 Wisata Asia Farm.....	84
Gambar 5.14 Peta Pesebaran Objek Wisata di Kawasan Strategis Pariwisata Kota Pekanbaru.....	86
Gambar 5.15 Bus Trans Metro Pekanbaru.....	90
Gambar 5.16 Trayek Bus Trans Metro Pekanbaru.....	91

Gambar 5.17 Bus Air Senapelan.....93  
Gambar 5.18 Angkot Pekanbaru.....95



# BAB I

## PENDAHULUAN

### 1.1 Latar Belakang

Kepariwisata saat ini merupakan salah satu komoditi yang berpotensi menggerakkan perekonomian. Berkembangnya sektor ini akan membawa dampak yang besar pada industri-insudtri terkait seperti hotel, rumah makan, biro travel dan ekonomi kreatif/UKM di daerah kunjungan wisata. Saat ini sektor pariwisata menjadi perhatian Pemerintah Kota Pekanbaru untuk dikembangkan. Hal ini terlihat dari tahapan implementasi strategi dan arah kebijakan tahun 2019-2024 dalam rangka pencapaian visi dan misi, khususnya prioritas kebijakan pembangunan tahun 2020, meningkatkan daya saing sumber daya manusia dan infrastruktur wilayah untuk pengembangan industri, pertanian dan pariwisata yang berbasis budaya melayu sedangkan tahun 2021, memantapkan pengembangan industri, pertanian, pariwisata yang mendorong perdagangan dan jasa untuk meningkatkan daya saing ekonomi dan juga tahun 2022, meningkatkan kemandirian ekonomi berbasis industri, pertanian dan pariwisata dengan tata kelola pemerintahan dan pelayanan publik yang prima.

Kebijakan pembangunan Provinsi Riau yang fokus pada pariwisata dan ekonomi kreatif sejalan dengan tujuan pembangunan pariwisata, sebagaimana tertuang dalam UU No. 10 Tahun 2009 pasal 4 yaitu (1) meningkatkan pertumbuhan ekonomi,(2) meningkatkan kesejahteraan rakyat, (3) menghapus kemiskinan,(4) mengatasi pengangguran, (5) melestarikan alam, (6) lingkungan dan sumber daya, (7) memajukan kebudayaan, (8) mengangkat citra bangsa, (9)

memupuk rasa cinta tanah air, (10) memperkuat jatidiri bangsa, serta (11) mempererat persahabatan antar bangsa.

Provinsi Riau secara geografis maupun historis memiliki potensi daya tarik pariwisata yang sangat bervariasi. Daya tarik pariwisata merupakan segala sesuatu yang memiliki keunikan, keindahan dan nilai yang berupa keanekaragaman kekayaan alam, budaya, dan hasil buatan manusia yang menjadi sasaran atau tujuan kunjungan wisatawan. Berdasarkan Rencana Induk Pengembangan Pariwisata (RIPP) Provinsi Riau 2004, potensi objek dan daya tarik wisata dibagi menjadi tiga kelompok besar. Pertama potensi objek dan daya tarik wisata budaya, kedua potensi objek dan daya tarik wisata alam, dan ketiga potensi objek dan daya tarik wisata minat khusus. Potensi objek dan daya tarik wisata lain yang belum masuk dalam RIPP adalah daya tarik wisata buatan, desa wisata, agrowisata, industri kerajinan, sejarah dan religi, dan wisata bahari.

Skala prioritas pengembangan pariwisata Provinsi Riau, disusun berdasarkan unit-unit kawasan wisata, menjadi 3 (tiga) kawasan. Tiga kawasan tersebut adalah pertama, unit pengembangan wilayah pariwisata (UPWP) A yang meliputi Kota Pekanbaru, Kabupaten Rokan Hulu, Kampar dan Pelalawan. Kedua, unit pengembangan wilayah pariwisata (UPWP) B yang meliputi Kota Dumai, Kabupaten Bengkali, Siak, dan Rokan Hilir. Ketiga, unit pengembangan wilayah pariwisata (UPWP) C yang meliputi Kabupaten Kuantan Singingi, Indragiri Hulu, dan Indragiri Hilir.

Provinsi Riau yang memiliki 12 kabupaten/kota dengan Kota Pekanbaru sebagai Ibukota Provinsi Riau yang dikelilingi oleh Kabupaten Kampar, Kabupaten

Siak, dan Kabupaten Pelalawan. Berdasarkan Peraturan Pemerintah No 13 Tahun 2017 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional, menyebutkan bahwa Provinsi Riau memiliki kawasan andalan yang mencakup Kota Pekanbaru dan sekitarnya dan perlu diprioritaskan penataan ruangnya karena memiliki fungsi strategis dalam pengembangan ekonomi wilayah.

Kota Pekanbaru merupakan Ibukota dari Provinsi Riau yang menjadi pusat dari berbagai macam kegiatan, baik di pemerintahan, pendidikan, perdagangan, maupun pariwisata. Tidak dipungkiri hal tersebut akan meningkatkan minat penduduk di luar Kota Pekanbaru maupun di luar Provinsi Riau untuk datang sebagai wisatawan maupun dalam rangka mencari lapangan pekerjaan.

Selain menjadi Ibukota dari Provinsi Riau, Kota Pekanbaru juga menjadi pintu kedatangan wisatawan mancanegara maupun domestik yang berkunjung ke Provinsi Riau melalui Bandara Internasional Sultan Syarif Qasim II. Selain itu pula Kota Pekanbaru memiliki tempat-tempat wisata menarik yang sering dikunjungi seperti Kawasan Pekanbaru Heritage, Danau Bandar Khayangan, Pustaka Wilayah Soemah HS, Masjid Raya Annur Riau, Museum Sang Nila Utama, Asia Farm serta Anjung Seni Idrus Tintin. Jumlah wisatawan yang berkunjung ke Kota Pekanbaru pada tahun 2019 dinilai cukup baik, untuk wisatawan domestik 671.542 orang dan wisatawan mancanegara sejumlah 29.060 orang dengan total kunjungan 700.602 orang (Disbudpar Kota Pekanbaru, 2019).

Dalam mengembangkan pariwisata harus memegang pada prinsip 3A yang melingkupi atraksi, aksesibilitas, dan amenitas. Atraksi adalah produk utama sebuah destinasi yang berkaitan dengan “*what to see*” dan “*what to do*”. Sementara

aksesibilitas adalah sarana dan infrastruktur untuk menuju destinasi seperti jalan raya, ketersediaan sarana transportasi, dan rambu-rambu penunjuk jalan. Sedangkan amenitas adalah segala fasilitas pendukung yang bisa memenuhi kebutuhan dan keinginan wisatawan selama berada di destinasi. Konsep ini yang menjadi pertimbangan dalam mengembangkan pariwisata (Kemenparekraf, 2018).

Kota Pekanbaru memiliki potensi melalui kemenarikan pariwisatanya, potensi pariwisata di Kota Pekanbaru dipengaruhi oleh faktor internal dan eksternal. Faktor internal yang berpengaruh yaitu kekuatan seperti letak objek wisata, fasilitas dan sarana pendukung, atraksi dan aktivitas yang beraneka ragam, dan jalur transportasi yang mendukung. Faktor internal yang perlu di tingkatkan adalah promosi dan aksesibilitas seperti transportasi khusus angkutan wisata (Maharani, 2016)

Data dari Dinas Kebudayaan dan Pariwisata Provinsi Riau menunjukkan tren positif peningkatan jumlah wisatawan yang berkunjung ke Provinsi Riau. Pada tahun 2016 berjumlah 5.894.043 meningkat 11% pada tahun 2017 menjadi 6.637.328, mengalami penurunan 2% menjadi 6.610.944 pada tahun 2018, sementara pada tahun 2019 mengalami peningkatan sebesar 7% menjadi 6.892.482 wisatawan. Dari total angka kunjungan wisata pada tahun 2019, sebesar 35% wisatawan terkonsentrasi pada Kota Pekanbaru.

Sebagai salah satu kota tujuan wisata, Kota Pekanbaru harus selalu melakukan perbaikan dan peningkatan fasilitas pelayanannya, dimana salah satunya adalah dengan mengembangkan angkutan wisata khusus yang melayani pergerakan wisatawan menuju objek wisata di Kota Pekanbaru. Mengingat perkembangan

industri pariwisata di Kota Pekanbaru mulaimenjadi perhatian serius Pemerintah Kota Pekanbaru. Maka diperlukan transportasi umum yang dapat terintegrasi langsung ke setiap destinasi wisata sebagai pendongkrak wisatawan berkunjung ke Kota Pekanbaru agar dapat meningkatkan kunjungan wisatawan di Kota Pekanbaru.

Sesuai yang tertuang dalam Perda Nomor 1 Tahun 2021 tentang Rencana Induk Pembangunan Kepariwisata Daerah Kota Pekanbaru, Pemerintah Kota Pekanbaru mendukung semua jenis transportasi yang mendukung pergerakan wisatawan dari wilayah asal wisatawan ke destinasi pariwisata maupun pergerakan di dalam wilayah Destinasi Pariwisata dalam kaitan dengan motivasi kunjungan wisata.

Mengingat begitu banyaknya potensi daya tarik wisata yang tersebar secara luas diseluruh wilayah Kota Pekanbaru maka keberadaan transportasi umum, menjadi sangat penting dan perlu terus ditingkatkan untuk mendongkrak kembali tingkat kunjungan wisata serta bisa mengarahkan ke lebih banyak destinasi wisata yang ada di Kota Pekanbaru. Maka dari itu, atas dasar pertimbangan tersebut peneliti mengangkat topik dalam tugas akhir ini dengan judul **“Pengembangan Transportasi Umum Penunjang Pariwisata di Kota Pekanbaru”**

## 1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah yang dipaparkan, maka dapat dirumuskan masalah sebagai berikut:

1. Objek wisata yang semakin bertambah di Kota Pekanbaru.
2. Jumlah wisatawan yang semakin meningkat.
3. Kurangnya ketersediaan transportasi umum untuk menunjang destinasi wisata.
4. Dukungan Pemerintah untuk ketersediaan transportasi umum penunjang Pariwisata di Kota Pekanbaru.

## 1.3 Tujuan & Sasaran

### 1.3.1 Tujuan

Berdasarkan latar belakang dan rumusan masalah diatas, penelitian ini bertujuan untuk mengidentifikasi Pengembangan Transportasi Umum Penunjang Pariwisata di Kota Pekanbaru.

### 1.3.2 Sasaran

Sasaran penelitian ini adalah:

1. Teridentifikasinya persebaran objek-objek wisata di Kota Pekanbaru.
2. Teridentifikasinya ketersediaan angkutan umum penunjang pariwisata.
3. Teridentifikasinya arahan pemerintah terkait pengembangan transportasi umum untuk menunjang Pariwisata di Kota Pekanbaru.

#### **1.4 Manfaat Penelitian**

Hasil dari penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat sebagai berikut:

1. Bagi penulis, menambah wawasan serta ilmu pengetahuan tentang pengembangan moda transportasi umum penunjang pariwisata di Kota Pekanbaru.
2. Bagi masyarakat, merupakan suatu jawaban yang dapat membantu masyarakat untuk mengetahui moda transportasi umum apa yang akan direncanakan oleh pemerintah Kota Pekanbaru.
3. Bagi Pemerintah Kota Pekanbaru, hasil penelitian ini diharapkan dapat menjadi acuan untuk mengetahui kebutuhan transportasi umum yang diharapkan masyarakat.

#### **1.5 Ruang Lingkup**

Dalam perencanaan wilayah dan kota terdapat dua macam ruang lingkup yaitu ruang lingkup wilayah studi dan ruang lingkup materi. Ruang lingkup wilayah adalah lingkup analisis keruangan yang dijadikan objek studi dengan batas batas administrasinya. Sedangkan ruang lingkup materi adalah analisis elemen elemen dasar objek studi.

### 1.5.1 Ruang Lingkup Wilayah Studi

Secara geografis, Kota Pekanbaru terletak pada koordinat 101° 14'–101° 34' Bujur Timur dan 0°25' – 0° 45' Lintang Utara, dengan batas administrasi sebagai berikut :

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

Kota Pekanbaru memiliki luas wilayah 632,26 Km<sup>2</sup>, yang terdiri dari 12 (dua belas) kecamatan dan 58 (lima puluh delapan) kelurahan dengan jumlah penduduk sebesar 983.356 jiwa pada Tahun 2020 dengan laju pertumbuhan sebesar 0,89% per tahun. Kota Pekanbaru memiliki posisi yang sangat strategis sebagai Kota transit yang menghubungkan kota-kota utama di Pulau Sumatera.

### 1.5.2 Ruang Lingkup Materi

Dalam hal ini, untuk mempersingkat dan memperjelas suatu penelitian agar dapat dibahas dengan baik dan tidak meluas, maka Ruang lingkup dalam materi penelitian ini adalah sebagai berikut.

1. Mengidentifikasi objek-objek wisata yang ada dan jumlah pengunjung Kota Pekanbaru mengacu pada Rencana Induk Pariwisata Kota Pekanbaru dan LKJIP Dinas Kebudayaan dan Pariwisata Kota Pekanbaru dan meninjau langsung lokasi untuk mengetahui destinasi unggulan dan titik-titik lokasi destinasi wisata di Kota Pekanbaru.

2. Mengidentifikasi ketersediaan angkutan umum menggunakan data yang tersedia dan kemudian dapat diselaraskan dengan arah kebijakan terkait transportasi umum dan pariwisata yang ada dan identifikasi infrastruktur transportasi penunjang pariwisata yang sudah ada di Kota Pekanbaru.
3. Mengidentifikasi kekuatan (Strength), kelemahan (Weakness), peluang (Opportunity) dan ancaman (Threat) yang terjadi. Kekuatan dan kelemahan dikelompokkan ke dalam faktor internal, sedangkan peluang dan ancaman diidentifikasi sebagai faktor eksternal



## 1.6 Kerangka Berfikir

Kerangka berpikir dalam tugas akhir ini bertujuan untuk menguraikan langkah kerja untuk mencapai output yang diharapkan. Berikut gambar kerangka berpikir dalam tugas akhir.



## **1.7 Sistematika Penulisan**

Secara garis besar penyusunan Tugas Akhir yang berjudul **“Pengembangan Transportasi Umum Penunjang Pariwisata Di Kota Pekanbaru”** ini terdiri dari 6 bab yang meliputi :

### **BAB I PENDAHULUAN**

Bab ini berisikan latar belakang studi, perumusan masalah, tujuan, manfaat penelitian, batasan masalah, sistematika pembahasan dan kerangka pikir.

### **BAB II TINJAUAN PUSTAKA**

Bab ini memuat tentang hasil penelitian yang terdahulu sebagai landasan bagi peneliti untuk melakukan suatu penelitian dengan teori-teori yang relevan. Tujuan dari penulisan tinjauan pustaka ialah menguatkan penelitian yang sedang dilakukan dengan berlandaskan penelitian yang sudah ada.

### **BAB III METODOLOGI PENELITIAN**

Pada bab ini akan dibahas secara rinci waktu dan tempat penelitian, jenis dan sumber data, pengumpulan data, metode analisis data, serta desain survei untuk menjawab permasalahan yang akan diteliti.

### **BAB IV GAMBARAN UMUM WILAYAH PENELITIAN**

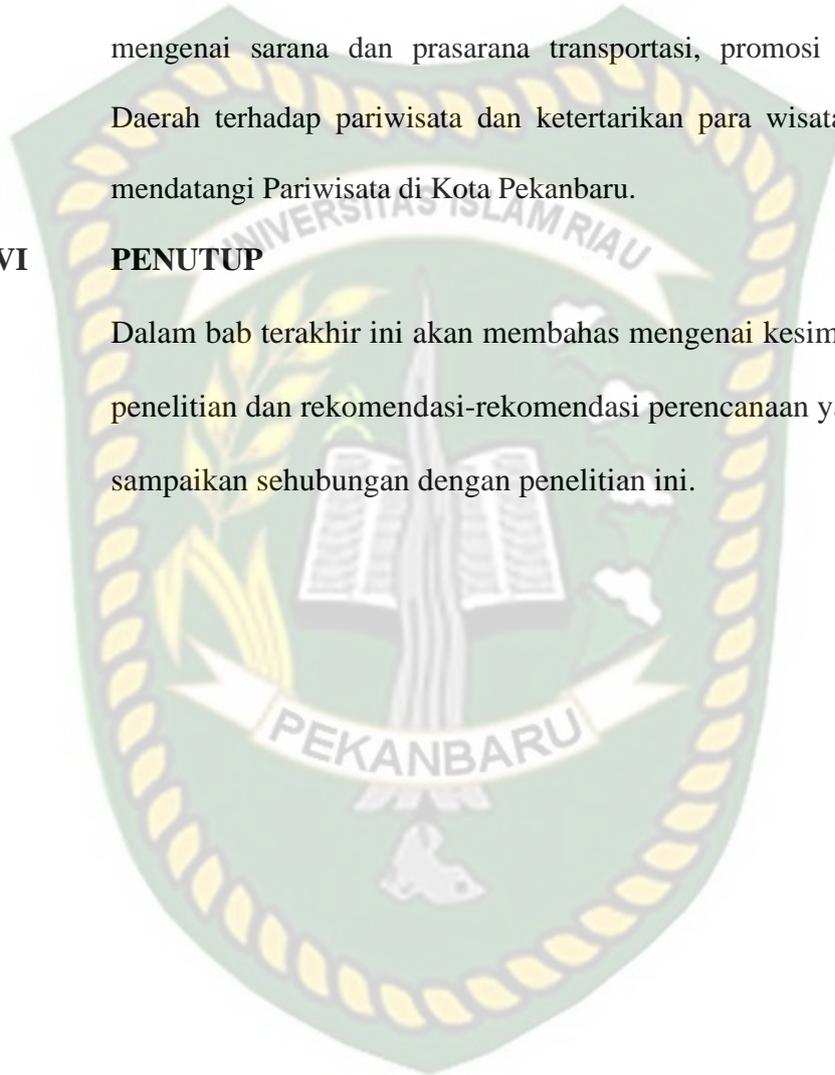
Bab ini berisikan gambaran umum wilayah penelitian, yaitu Kota Pekanbaru. Serta menjelaskan kondisi aksesibilitas moda transportasi penunjang kepariwisataan di Kota Pekanbaru

## **BAB V HASIL DAN PEMBAHASAN**

Pada bab ini akan diuraikan analisis dalam pembahasan atas data yang diperoleh dari hasil penelitian yang telah dilakukan di Kota Pekanbaru mengenai sarana dan prasarana transportasi, promosi Pemerintah Daerah terhadap pariwisata dan ketertarikan para wisatawan untuk mendatangi Pariwisata di Kota Pekanbaru.

## **BAB VI PENUTUP**

Dalam bab terakhir ini akan membahas mengenai kesimpulan hasil penelitian dan rekomendasi-rekomendasi perencanaan yang penulis sampaikan sehubungan dengan penelitian ini.



## **BAB II**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **2.1 Transportasi**

Transportasi adalah kegiatan pemindahan barang (muatan) dan penumpang dari suatu tempat ke tempat lain, dapat diartikan usaha memindahkan, mengerakkan, mengangkut, atau mengalihkan suatu objek dari suatu tempat ke tempat lain, di mana di tempat lain ini objek tersebut lebih bermanfaat atau dapat berguna untuk tujuan-tujuan tertentu (Miro, 2005)

##### **2.1.1 Moda Transportasi**

Moda transportasi terbagi atas tiga (3) jenis moda, yaitu:

a. Transportasi darat yang terbagi atas

- 1). Kendaraan Bermotor
- 2). Kereta Api
- 3). Manusia

Moda Transportasi darat dipilih berdasarkan faktor-faktor :

- 1) Jenis dan spesifikasi kendaraan
- 2). Ukuran kota dan kerapatan permukiman
- 3). Faktor sosial-ekonomi

b. Transportasi air (sungai, danau, laut):

- 1) Kapal
- 2) Tongkang
- 3) Perahu

c. Transportasi udara dalam hal ini pesawat terbang

### **2.1.2 Fungsi Transportasi**

Fungsi Transportasi adalah untuk menghubungkan orang dengan dengan tata guna lahan, pengikat kegiatan dan memberikan kegunaan tempat dan waktu untuk komoditi yang diperlukan. Dengan adanya transportasi ini, maka orang-orang dapat bergerak dari dan ke tempat-tempat yang mempunyai tata guna lahan yang berbeda. Maka fungsi dari transportasi adalah untuk memberikan hubungan antara tempat-tempat produksi dengan tempat-tempat konsumsi, dimana dalam hal ini harus diperhatikan bahwa suatu komoditi akan bernilai apabila tersedia pada tempat dan waktu yang tepat (Morlok, 1985).

### **2.1.3 Sistem Transportasi**

Sistem transportasi suatu wilayah adalah sistem pergerakan manusia dan barang antara zona asal dan zona tujuan dalam wilayah yang bersangkutan, pergerakan dilakukan dengan menggunakan berbagai sarana atau moda, berbagai sumber tenaga, dan dilakukan untuk suatu keperluan tertentu (Akbar, 2011). Menurut Akbar (2011) sistem transportasi dipengaruhi oleh 3 faktor utama, yaitu konfigurasi spasial, teknologi transportasi, dan sistem kelembagaan. Bertambahnya permintaan jasa transportasi berasal dari bertambahnya kegiatan sektor-sektor lain. Sesuai sifatnya, yaitu derived demand (permintaan turunan) maka perencanaan sektor transportasi selalu mengandung ketidakpastian (Siregar, 1995 dalam Adisasmita, 2000).

Menurut Kamaluddin (2003) terdapat empat unsur pokok transportasi yaitu:

1. Jalan, merupakan suatu kebutuhan yang paling esensial dalam transportasi. Jalan ditujukan dan disediakan sebagai basis bagi alat angkutan untuk bergerak dari suatu tempat asal ke tempat tujuannya.
2. Alat angkutan, merupakan unsur transpor yang penting. Alat angkutan dapat dibagi dalam jenis-jenis alat angkutan darat, alat angkutan laut, dan alat angkutan udara.
3. Tenaga penggerak, adalah tenaga atau energi yang dipergunakan untuk menarik atau mendorong alat angkutan.
4. Tenaga pemberhentian atau terminal, adalah tempat di mana suatu perjalanan transportasi dimulai maupun berhenti atau berakhir sebagai tempat tujuannya

#### **2.1.4 Transportai Umum**

Transportasi umum adalah sarana kendaraan atau moda angkutan yang digunakan untuk mengangkut orang atau barang dari suatu tempat ke tempat yang lain dengan dipungut bayaran (Warpani, 2002). Perangkutan dalam hal ini angkutan umum memegang peranan penting dalam menggerakkan perekonomian maka pengelolaan dan penataan angkutan umum di suatu wilayah harus disempurnakan dalam rangka menunjang perkembangan dan pertumbuhan wilayah tersebut.

Menurut LPM ITB (1997) terdapat 2 sistem pemakaian angkutan umum, yaitu:

1. Sistem sewa, yaitu kendaraan bisa dioperasikan baik oleh operator maupun oleh penyewa, dalam hal ini tidak ada rute dan jadwal tertentu yang harus diikuti oleh pemakai. Sistem ini sering disebut juga sebagai demand responsive system, karena penggunaannya yang tergantung pada adanya permintaan.
2. Sistem penggunaan bersama, yaitu kendaraan dioperasikan oleh operator dengan rute dan jadwal yang biasanya tetap. Sistem ini dikenal sebagai transit system. Terdapat 2 jenis sistem transit, yaitu:
  - a. *Para transit*, yaitu tidak ada jadwal yang pasti dan kendaraan dapat berhenti (menaikkan/ menurunkan penumpang) disepanjang rutenya.
  - b. *Mass transit*, yaitu jadwal dan tempat pemberhentiannya lebih pasti.

Angkutan umum paratransit adalah bentuk transportasi penumpang intraurban (di dalam kota) yang dapat digunakan oleh masyarakat umum tetapi berbeda dari angkutan umum biasa (kereta api dan bus yang terjadwal) serta dapat beroperasi di luar sistem jalan dan jalan raya besar (Kirby, 1995 dalam Harwita, 2005).

Suatu transportasi dikatakan baik apabila waktu perjalanan cukup cepat, frekuensi pelayanan cukup, serta aman (bebas dari kemungkinan kecelakaan) dan kondisi pelayanan yang nyaman (Martok, 1998 dikutip Miro, 2005)

Untuk mencapai kondisi yang ideal sangat ditentukan oleh beberapa faktor yang menjadi komponen transportasi, yaitu kondisi prasarana jalan serta sistem jaringan dan kondisi sarana (kendaraan), yang tidak kalah pentingnya ialah sikap

mental pemakai fasilitas transportasi tersebut.

Menurut Tamin (1997) transportasi diselenggarakan dengan tujuan:

1. Mewujudkan lalu lintas dan angkutan jalan yang selamat, aman, cepat, lancar, tertib dan teratur.
2. Memadukan transportasi lainnya dalam suatu kesatuan sistem transportasi nasional
3. Menjangkau seluruh pelosok wilayah daratan untuk menunjang pemerataan pertumbuhan dan stabilitas serta sebagai pendorong, penggerak dan penunjang pembangunan nasional.

Sarana transportasi merupakan kebutuhan utama dalam bidang sosial, ekonomi, maupun pendidikan. Penyediaan sarana angkutan umum merupakan faktor pendukung utama kelancaran aktivitas masyarakat, baik untuk *captive travellers* maupun *choice travellers*. Bagi *captive travellers* perjalanan menggunakan angkutan umum merupakan pilihan satu-satunya, sedangkan bagi *choice travellers* pemilihan moda angkutan umum akan memberikan banyak manfaat jika dibandingkan dengan menggunakan kendaraan pribadi yang dimiliki.

### **2.1.5 Model Pemilihan Moda (*Moda choice*)**

Menurut Tamin, (1997) konsep dasar pemodelan transportasi terdiri dari empat langkah (*Four step model*):

1. Model bangkitan perjalanan (*Trip Generation Model*)
2. Model Distribusi Perjalanan (*Trip Distribution Model*)

3. Model pemilihan jenis kendaraan/moda (*Moda Choice*)
4. Model pemilihan rute perjalanan (*Traffic Assignment*)

Model ini digunakan untuk menghitung distribusi perjalanan beserta moda yang akan digunakan. Ini dapat dilakukan apabila tersedia berbagai macam kendaraan/moda yang menuju tempat tujuan, seperti kendaraan pribadi (misalnya mobil, sepeda motor, sepeda), serta angkutan umum (becak, bus, kereta api).

Model pemilihan moda mungkin merupakan model terpenting dalam perencanaan transportasi. Hal ini disebabkan karena peran kunci dari angkutan umum dalam berbagai kebijakan transportasi. Tidak seorangpun dapat menyangkal bahwa moda angkutan umum menggunakan ruang jalan jauh lebih efisien dari pada moda angkutan pribadi (Tamin, 1997)

Sangatlah tidak mungkin menampung semua kendaraan pribadi di suatu kota karena kebutuhan ruang jalan yang sangat luas, termasuk tempat parkir. Oleh karena itu, masalah pemilihan moda dapat dikatakan sebagai tahap terpenting dalam berbagai perencanaan dan kebijakan transportasi. Hal ini menyangkut pergerakan di daerah perkotaan, ruang yang harus disediakan kota untuk dijadikan prasarana transportasi, dan banyaknya pemilihan moda transportasi yang dapat dipilih.

## 2.2 Pengertian Pariwisata

Parwisata adalah perpindahan orang untuk sementara dan dalam jangka waktu pendek ke tujuan-tujuan diluar tempat dimana mereka biasa hidup dan bekerja dan juga kegiatan-kegiatan mereka selama tinggal di suatu tempat tujuan

(Damanik, 2006). Pariwisata adalah kegiatan perpindahan orang untuk sementara waktu ke destinasi diluar tempat tinggal dan tempat bekerjanya dan melaksanakan kegiatan selama di destinasi dan juga penyiapan-penyiapan fasilitas untuk memenuhi kebutuhan mereka (Pitana, 2005)

### **2.2.1 Pengertian Wisatawan**

Wisatawan adalah orang yang mengadakan perjalanan dari tempat kediamannya tanpa menetap di tempat yang didatanginya atau hanya untuk sementara waktu tinggal di tempat yang didatanginya. (Soekadijo, 1996)

### **2.2.2 Pengertian Wisata**

Wisata dalam bahasa Inggris disebut tour yang secara etimologi berasal dari kata torah (ibrani) yang berarti belajar, tornus (bahasa latin) yang berarti alat untuk membuat lingkaran, dan dalam bahasa Perancis kuno disebut tour yang berarti mengelilingi sirkuit. Pada umumnya orang memberi padanan kata wisata dengan rekreasi, wisata adalah sebuah perjalanan, namun tidak semua perjalanan dapat dikatakan wisata (Suyitno. 2000).

### **2.2.3 Jenis-jenis Wisata**

Jenis-jenis wisata antara lain:

- a. Wisata Rekreasi, Wisata yang dilakukan orang untuk memanfaatkan waktu libur di luar rumah. Kebanyakan wisata jenis ini dilakukan untuk menikmati keindahan alam.

- b. Wisata Bahari, Wisata dengan obyek kawasan laut misalnya menyelam, berselancar, berlayar, memancing dan lain-lain. Wisata Alam, wisata dengan obyek Alam. Obyek gunung yang tinggi, gua, sungai yang deras, tebing terjal. Pada umumnya peminat obyek ini adalah para remaja dan petualang.
- c. Wisata Budaya, wisata yang menawarkan obyek yang berupa tradisi dan budaya serta adat istiadat masyarakat yang unik.
- d. Wisata Olahraga, Wisata yang dilakukan dengan tujuan pertandingan dan meningkatkan prestasi olah raga.
- e. Wisata Bisnis, Perjalanan yang dilakukan untuk tujuan bisnis. Wisata jenis ini membutuhkan sarana penunjang bisnis yang baik.
- f. Wisata Konvensi, Wisata yang dilakukan ke suatu negara untuk keperluan rapat atau sidang.
- g. Wisata Jenis lain, keinginan dan ketertarikan masyarakat beraneka ragam.
- h. Perkembangan jenis wisata juga semakin banyak seperti fotografi, arkeologi dan masih banyak lagi.

### **2.3 Hubungan Transportasi dan Pengembangan Pariwisata**

Peranan pemerintah dalam mengembangkan industri pariwisata dalam garis besarnya adalah menyediakan infrastruktur, memperluas berbagai bentuk fasilitas, kegiatan koordinasi antara aparat pemerintah dan swasta, pengaturan dan promosi (Spillane, 1991). Untuk itu, dalam melakukan pengembangan industri

pariwisata yang perlu diperhatikan adalah sarana angkutan, keadaan infrastruktur, dan sarana pariwisata yang menuju ke dan terdapat di daerah-daerah yang potensial untuk dikembangkan tersebut. Hal inilah yang sesungguhnya yang menjadi pokok persoalan, karena untuk mengembangkan kesemuanya secara simultan tidak mungkin disebabkan akan membutuhkan biaya yang sangat besar, padahal dana yang tersedia terbatas. Oleh karenanya didalam melakukan pengembangan pariwisata di daerah yang potensial haruslah didasarkan pada skala prioritas.

### **2.3.1 Perangkutan dalam Pariwisata**

Prasarana adalah prasyarat bagi keberlangsungan proses pariwisata. Salah satu ciri utama pariwisata adalah melakukan perjalanan, sehingga dapat dikatakan bahwa tanpa pelayanan jasa perangkutan maka kepariwisataan akan lumpuh (Warpani, 2007). Kelebihan angkutan adalah meningkatkan daya jelajah para wisatawan hingga mampu mendatangi destinasi wisata yang letaknya jauh dari tempat tinggalnya dan terpencar keberadaanya. Angkutan memungkinkan para wisatawan dalam kurun waktu relatif singkat mengunjungi lebih banyak destinasi wisata atau daya tarik wisata. Oleh karena itu keandalan layanan sistem angkutan termasuk keandalan angkutan antar moda menjadi urat nadi kehidupan kepariwisataan bukan hanya bagi kepentingan perjalanan para wisatawan melainkan juga bagi pengangkutan produk industri pariwisata yang menjadi kebutuhan dan kelengkapan kepariwisataan (Warpani, 2007).

### 2.3.2 Peranan Transportasi Dalam Mendukung Pariwisata

Menurut Goeltom (2007), transportasi menjadi hal yang sangat penting dalam pariwisata. Perkembangan pariwisata dalam negeri menuntut perkembangan bidang perjalanan pula. Pertumbuhan dan pengembangan pariwisata yang terus-menerus harus disertai dengan peningkatan kualitas destinasi dengan menciptakan tuntutan yang lebih baik di dalam transportasi.

Budiartha (2011), menyatakan bahwa salah satu tantangan yang utama dalam studi dampak infrastruktur transportasi adalah untuk mengidentifikasi kaitan antara infrastruktur transportasi dan industri pariwisata dan mengetahui derajat ketergantungan infrastruktur transportasi terhadap industri-industri tersebut. Bagaimana suatu rancangan fasilitas transportasi dapat mendukung peningkatan wisatawan dan akses yang menjadikan suatu kawasan destinasi yang memiliki daya tarik luar biasa dan menguntungkan dari segi peningkatan keuangan dapat ditawarkan.

Dengan tersedianya sarana dan prasarana transportasi yang memadai akan mampu meningkatkan jumlah kunjungan wisatawan yang pada akhirnya akan mampu meningkatkan perekonomian wilayah. Transportasi menyebabkan dan mempunyai dampak pada pertumbuhan pariwisata di berbagai negara. Fasilitas transportasi yang tersedia dengan cukup, aman, terjangkau menuju objek wisata akan dapat memicu peningkatan jumlah wisatawan yang akan berkunjung dan pengembangan objek wisata akan dapat merangsang pengembangan transportasi.

Aksesibilitas merupakan fungsi dasar angkutan pariwisata. Untuk mengakses lokasi yang merupakan tujuan utama, maka wisatawan akan

menggunakan moda transportasi. Hubungan antara pariwisata dan transportasi terutama sangat dipengaruhi oleh dua elemen yaitu:

1. kemudahan mengakses tujuan.
2. kualitas layanan transportasi harus memenuhi harapan pengguna seperti tingkat keamanan, kenyamanan, frekuensi, efisiensi dan keandalan.

Kendaraan pribadi merupakan moda transportasi yang lebih disukai untuk kegiatan bersenang-senang dan wisata, sehingga pusat-pusat kota menjadi macet pada akhir minggu dan malam hari. Karena kemacetan, saat ini banyak orang berpaling ke kendaraan umum dan akan mencari pemecahan baru untuk kebutuhan pergerakan bersenang-senang mereka. Sehingga meningkatnya keperluan bersenang-senang dan wisata menjadi peluang nyata bagi operator transportasi umum. Karena biro dan agen perjalanan wisata tumbuh, maka suatu strategi mobilitas berkelanjutan harus memperhitungkan bentuk-bentuk perjalanan. Promosi moda transportasi yang bersahabat secara lingkungan seperti transportasi umum khususnya yang sesuai untuk tujuan dalam wilayah yang bernilai secara ekologi. Layanan transportasi umum yang baik membuat lokasi wisata dan bersenang-senang lebih dapat diakses oleh setiap orang termasuk orang yang kemampuan perjalanannya dibatasi oleh keadaan keuangan, tidak mempunyai SIM, sakit dan cacat.

Manfaat pariwisata bagi sektor transportasi adalah:

1. Penggunaan infrastruktur dan pemakaian kendaraan menjadi lebih optimal. Muatan angkutan dapat ditambah selama jam-jam puncak dan liburan.

Keuntungan ekonomi dari wisatawan regional. Orang yang menggunakan transportasi umum untuk wisata dan bersenang-senang (*leisure*) membentuk sebuah kelompok baru konsumen berpotensi bagi akomodasi lokal, makanan dan layanan wisatawan. Transportasi umum untuk wisatawan selanjutnya mendatangkan keuntungan ekonomi bagi sektor pariwisata dan hiburan di wilayah sekitarnya.

2. Pandangan wisatawan mengenai transportasi umum dapat ditingkatkan. Layanan transportasi umum akan berjalan bagi pariwisata dan hiburan, sehingga akan membantu peningkatan semua citra angkutan umum diantara angkutan lainnya. Hal ini dapat mempengaruhi pengguna non kendaraan umum agar menjadi pengguna transportasi umum.

Hubungan yang tak dapat dihindarkan terjadi antara transportasi dan pariwisata. Hubungan ini merupakan dasar yang penting didalam menjelaskan sistem pariwisata (Leiper, 1990). Pola perjalanan yang ada antara pasar yang dibangkitkan dan lokasi tujuan yang diinginkan telah menjadi fokus kegiatan penelitian di masa yang lalu. Misalnya peran teknologi transportasi dijelaskan dalam evolusi ruang dan ekonomi tujuan wisata (Hobson & Uysal, 1992). Sifat pertanyaan saat ini telah berubah, akan tetapi para akademisi dan praktisi telah mendesak dilakukannya perubahan terhadap prinsip-prinsip pariwisata berkelanjutan menuju hasil yang praktis (Butler, 1999). Hall (1999) membedakan empat peran transportasi: 1) angkutan untuk sampai ke lokasi tujuan, 2) angkutan memastikan mobilitas di dalam tujuan, 3) mobilitas di dalam area wisata dan 4) perjalanan sepanjang jalur daerah rekreasi.

Jelaslah, transportasi tidak hanya merupakan alat untuk bergerak dari satu tempat ke tempat yang lain, tetapi juga membentuk suatu daya pikat sendiri. Meskipun eksistensi penelitian pariwisata yang terkait dengan transportasi berpendapat bahwa usaha-usaha untuk membangun sebuah kerangka kerja bagi transportasi dan wisata dengan tujuan memahami kebutuhan wisatawan akan transportasi dan pentingnya transportasi bagi pengalaman wisatawan belum berhasil sepenuhnya.

Penelitian sebelumnya mengenai transportasi dan pariwisata mencerminkan disiplin dan titik pandang yang berbeda. Misalnya studi geografik mengenai perilaku perjalanan wisatawan menganalisis pergerakan ruang dengan moda transportasi yang berbeda (Oberdries dan Forer, 1995; Oppermann, 1995).

### **2.3.3 Pengelolaan Transportasi Pariwisata**

Dalam Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 50 Tahun 2011 Tentang Rencana Induk Pembangunan Kepariwisata Nasional Tahun 2010 - 2025, Arah kebijakan penyediaan dan pengembangan sarana transportasi meliputi pengembangan dan peningkatan kemudahan akses dan pergerakan wisatawan menuju destinasi dan pengembangan dan peningkatan kenyamanan dan keamanan pergerakan wisatawan menuju destinasi. Kebijakan ini dilakukan dengan meningkatkan ketersediaan, kecukupan kapasitas angkut moda transportasi dan mengembangkan keragaman atau diversifikasi jenis moda transportasi sebagai sarana pergerakan wisatawan menuju destinasi dan pergerakan wisatawan di

Destinasi Pariwisata sesuai kebutuhan dan perkembangan pasar. Pembangunan Aksesibilitas Pariwisata ini diselenggarakan oleh Pemerintah, Pemerintah Daerah, Badan Usaha Milik Negara, Badan Usaha Milik Daerah, swasta dan masyarakat.

Penyediaan sarana dan prasarana transportasi menuju lokasi wisata harus direncanakan sedemikian rupa sehingga mempunyai daya tarik bagi pengunjung. Jaringan jalan seharusnya memberikan petunjuk tanda-tanda yang punyai arti tersendiri sehingga aksesibilitas ke lokasi tujuan wisata semakin mudah dan menyenangkan.

#### **2.3.4 Pendekatan Pengembangan Transportasi untuk Mendukung**

##### **Pariwisata**

Pendekatan pengembangan jaringan transportasi untuk pariwisata yang berkelanjutan perlu meninjau berbagai aspek yang mencakup identifikasi kondisi dan kebijakan, sintesis antara faktor penunjang pariwisata dan transportasi, perencanaan jaringan dan rencana implementasi (Lumsdon, 2000). Dalam pengembangan sektor pariwisata diperlukan suatu sistem transportasi yang mampu mendukung pengembangan pariwisata. Karena itu diperlukan adanya suatu kajian tentang kebutuhan transportasi pariwisata yang lebih spesifik, untuk mendukung perkembangan pariwisata (Ristianti, 2016). Perkembangan peningkatan kualitas layanan transportasi wisata juga tidak terlepas dari integrasi sistem transportasi umum yang dapat dilakukan, dengan menyusun strategi integrasi antarmoda transportasi yang saling terkoneksi (Ramadhan dan Buchori, 2018).

## 2.4 Perspektif Islam dalam Pariwisata

Pariwisata merupakan bagian dari kebutuhan pokok dari banyak orang pada saat ini. Banyaknya aktifitas, kurangnya istirahat, penatnya suasana kota yang terjadi berulang-ulang setiap melakukan rutinitas serta tekanan dan tuntutan untuk tampil prima dalam memunculkan inspirasi baru dalam pekerjaan membuat kondisi kesehatan masyarakat kota pada umumnya mudah mengalami stress, oleh karena itu diperlukan tempat peristirahatan sekaligus rekreasi dengan suasana berbeda dari tempat aktifitas/rutinitas sehari-hari sebelumnya untuk kesegaran jiwa dan raga seseorang.

Dalam Al Qur'an juga dijelaskan fungsi dari wisata atau rekreasi yaitu pada surat Al-'An'am ayat 11-12 yang berbunyi:

قُلْ سِيرُوا فِي الْأَرْضِ ثُمَّ انظُرُوا كَيْفَ كَانَ عَاقِبَةُ الْمُكْذِبِينَ ﴿١١﴾

Katakan: “Bepergianlah di muka bumi, kemudian perhatikanlah kesudahan orang-orang yang mendustakan itu”. (Q.S. Al-'An'am: 11).

قُلْ لِمَنْ مَّا فِي السَّمَوَاتِ وَالْأَرْضِ قُلْ لِلَّهِ كُنَّ عَلَى نَفْسِهِ الرَّحْمَةُ لِيَجْمَعَكُمْ إِلَى يَوْمِ الْفَيْئَةِ لَا رَيْبَ فِيهِ لِلَّذِينَ

خَسِرُوا أَنْفُسَهُمْ فَهُمْ لَا يُؤْمِنُونَ ﴿١٢﴾

Katakanlah: “Kepunyaan siapakah apa yang ada dilangit dan di bumi?”

Katakanlah: “Kepunyaan Allah”. Dia telah menetapkan atas diri-NYA kasih sayang. Dia sungguh-sungguh akan menghimpun kamu pada hari kiamat yang tidak ada keraguan terhadapnya. Orang-orang yang merugikan dirinya, mereka itu tidak beriman. (Q.S. Al-'An'am: 12).

Perintah bepergian pada ayat 11 dirangkaikan dengan perintah meneliti akibat yang dipikul oleh para pendusta. Kemudian pada ayat 12 diperintahkan agar setiap umat lebih mayakini yang ada dilangit dan di bumi adalah milik Allah.

Allah SWT juga telah mewajibkan pada diri-Nya untuk mencurahkan kasih sayang, serta mengumpulkan manusia di hari kiamat. Dengan demikian bepergian di muka bumi berfungsi sebagai usaha mempertebal iman.

Pengembangan ini dengan maksud agar terciptanya penataan dan pengembangan wilayah Pariwisata yang selaras dan terpadu serta berwawasan lingkungan, meningkatkan dan menumbuhkan potensi pariwisata yang ada, dengan tetap memperhatikan kelestarian lingkungan serta pelestarian budaya leluhur

## 2.5 Sintesa Teori

Sintesa teori merupakan suatu rangkuman dari berbagai macam jenis sumber rujukan yang sejalan dan sesuai dengan kebutuhan penulis di dalam penelitian ini. Sintesa teori dalam penelitian ini dapat dilihat pada tabel berikut.

**Table 2.1** Sintesa Teori

NO	Teori	Sumber	Tahun	Sinopsis Hasil Peneliti
1	Transportasi	Miro	2005	Transportasi adalah kegiatan pemindahan barang (muatan) dan penumpang dari suatu tempat ke tempat lain

2	Transportasi Umum	Warpani	2002	Transportasi umum adalah sarana kendaraan atau moda angkutan yang digunakan untuk mengangkut orang atau barang dari suatu tempat ke tempat yang lain dengan dipungut bayaran
3	Pariwisata	Damanik	2006	Parwisata adalah perpindahan orang untuk sementara dan dalam jangka waktu pendek ke tujuan-tujuan diluar tempat dimana mereka biasa hidup dan bekerja dan juga kegiatan-kegiatan mereka selama tinggal di suatu tempat tujuan
4	Hubungan Transportasi dan Pariwisata	Goeltom	2007	Perkembangan pariwisata dalam negeri menuntut perkembangan bidang perjalanan pula. Pertumbuhan dan pengembangan pariwisata yang terus-menerus harus disertai dengan peningkatan kualitas destinasi dengan menciptakan tuntutan yang lebih baik di dalam transportasi
5	Pendekatan pengembangan Transportasi untuk mendukung Pariwisata	Lumsdon	2000	Pendekatan pengembangan jaringan transportasi untuk pariwisata yang berkelanjutan perlu meninjau berbagai aspek yang mencakup identifikasi kondisi dan kebijakan, sintesis antara faktor penunjang pariwisata dan transportasi, perencanaan jaringan dan rencana implementasi

## 2.6 Penelitian Terdahulu

Beberapa penelitian terdahulu ini menjadi salah satu acuan penelitian dalam melakukan penelitian sehingga peneliti mendapatkan lebih banyak teori yang membantu dalam penelitian yang dilakukan. Dari penelitian terdahulu peneliti hanya mendapatkan sedikit judul yang sama dan tidak mendapatkan judul yang sama dan lokasi yang sama dengan penelitian yang akan dilakukan. Namun, peneliti mengambil beberapa penelitian terdahulu sebagai referensi sebagai bahan tinjauan pada penelitian ini. Berikut ini merupakan beberapa skripsi dan jurnal penelitian terdahulu yang menjadi referensi peneliti.

**Tabel 2.2** Penelitian Terdahulu

No.	Nama peneliti	Judul penelitian
1.	Kristina Winarti, 2011.	Pengembangan Moda Transportasi Bagi Kemajuan Pariwisata di Kabupaten Maluku Tenggara.
<b>Hasil penelitian</b>		
Hasil penelitian menunjukkan Kabupaten Maluku Tenggara memiliki potensi pariwisata alam yang diunggulkan. Tetapi ada satu permasalahan yang selama ini belum ditangani oleh Pemerintah Daerah yakni masalah transportasi. Sehingga perkembangan pariwisata di daerah ini tidak mengalami kemajuan sama seperti di daerah lain. Pengembangan pembangunan tempat-tempat wisata di Kabupaten Maluku Tenggara tidak berjalan dengan baik, ini diakibatkan karena sarana dan prasarana pendukung dalam hal ini moda transportasi darat dan moda transportasi laut yang kurang, sehingga banyak wisatawan dalam		

maupun luar negeri yang mengalami kesulitan untuk menjangkau tempat-tempat wisata yang berada di Kabupaten Maluku Tenggara. Dari hasil diketahui bahwa tidak berkembangnya pariwisata di Kabupaten Maluku Tenggara disebabkan karena permasalahan transportasi yang kurang disikapi oleh Pemerintah Daerah baik dari segi pengembangan prasarana transportasi seperti jalan dan pelabuhan yang belum berkembang serta manajemen transportasi yang belum sepenuhnya teratur, dari segi pengembangan pariwisata belum jelas terlihat adanya sebuah upaya dari Pemerintah Daerah untuk membangun fasilitas-fasilitas pariwisata yang lebih baik.

No.	Nama peneliti	Judul penelitian
2.	Nyoman Budiartha R.M, 2011.	Peranan Transportasi Dalam Pariwisata. Studi Kasus : Pemilihan Daerah Tujuan Wisata (Dtw/Destinasi) Oleh Wisatawan Di Bali

#### Hasil penelitian

Hasil penelitian menunjukkan pesatnya pertumbuhan pariwisata telah menarik perhatian sejumlah besar daerah provinsi maupun kabupaten di Indonesia yang mencoba untuk menangkap porsi yang lebih besar dari kegiatan ekonomi ini. Mereka berlomba-lomba membangun infrastruktur transportasi seperti pelabuhan pariwisata, bandara, jalan raya serta fasilitas pendukung lainnya dalam upaya mendorong pertumbuhan ekonomi dan peningkatan jumlah wisatawan. Untuk menghindari *local optimization* yang tidak konstruktif, penting untuk berfikir ulang peranan transportasi dalam menjamin keberlanjutan dan daya saing pariwisata Indonesia. Untuk mencapai tujuan ini, dibutuhkan

pemahaman mengapa orang bepergian ke Bali dan faktor-faktor apa yang mempengaruhi pilihan mereka. Studi ini mengidentifikasi faktor-faktor yang berpengaruh dalam pemilihan destinasi oleh wisatawan terhadap destinasi yang dipilih. Model AHP 4 tingkat, yang terdiri dari 22 atribut pada keempat tingkat, diusulkan dan di uji dengan menggunakan data yang dikumpulkan dari para wisatawan yang berkunjung ke Pulau Bali untuk menentukan kriteria pemilihan faktor-faktor yang relatif penting. Dengan menggunakan teori fuzzy dan topsis, preferensi dari 47 destinasi yang ada di Bali diberi peringkat akhir. Hasil yang dapat digunakan sebagai dalam prioritas pembangunan infrastruktur pariwisata yang mengindikasikan bahwa mencari kesenangan dengan pelarian total terhadap kejenuhan/kegiatan sehari-hari (*escape*), keamanan pribadi, persahabatan dan/atau relative nampaknya menjadi 3 faktor yang paling penting untuk kedatangan (*inbound*) wisatawan yang berkunjung ke Bali, biaya tidak begitu penting dan paket destinasi Kuta, Tanah Lot, Danau Beratan dan Gunung Batur adalah menjadi prioritas utama dalam kunjungan ke Bali.

No.	Nama peneliti	Judul penelitian
3.	Ida Bagus Putu Widiarta, 2010.	Analisis Pemilihan Moda Transportasi Untuk Perjalanan Kerja.  Studi Kasus : Desa Dalung, Kecamatan Kuta Utara, Badung, Bali.
<b>Hasil penelitian</b>		
Hasil penelitian menunjukkan Optimalisasi penggunaan angkutan umum (angkot		

ataumikrolet) sangat diperlukan mengingat sulitnya untuk meningkatkan kapasitas jalan dengan memperlebar jalan dalam upaya untuk mengelolademand agar transportasi secara sistem dapat dikendalikan. Hal ini diperlukan terutama pada permukiman baru yang berkembang pesat di Kabupaten Badung yaitu di Desa Dalung. Wilayah Desa Dalung (Kecamatan Kuta Utara) adalah bagian dari pengembangan Samigita dengan jumlah penduduk yang melakukan perjalanan kerja sebanyak 613 orang dengan rincian 189 orang pegawai negeri dan 424 orang pegawai swasta yang sebagian besar (94%) menggunakan angkutan pribadi. Salah satu aspek yang perlu dikaji adalah besarnya biaya perjalanan ke tempat kerja dengan menggunakan angkutan pribadi (sepeda motor) dan angkutan umum (angkot atau mikrolet). Pemodelan pemilihan moda dilakukan dengan menggunakan Model Bi-nomial Logit Biner. Diperoleh persamaan pemilihan moda:  $\text{Log} \left\{ \frac{1 - PP}{PP} \right\} = 2,248 - 0,001 (CP - CU)$ . Dari hasil analisis diperoleh bahwa Jika selisih biaya angkutan umum dengan angkutan pribadi semakin besar, maka peluang menggunakan angkutan pribadi akan meningkat. Walaupun biaya angkutan pribadi dan angkutan umum sama besar, maka tetap saja pekerja memilih untuk menggunakan angkutan pribadi (sebanyak 79%) walaupun terdapat selisih biaya sebesar Rp2.800,00. Keseimbangan antara biaya dan pemakaian angkutan pribadi dengan angkutan umum didapat jika biaya angkutan pribadi lebih besar 1,4 kali dibandingkan biaya angkutan umum.

Paragraf Penelitian-penelitian yang dijelaskan diatas, menjadi referensi bagi penulis untuk melakukan penelitian didalam tugas akhir ini. Karena dapat disimpulkan bahwa penelitian-penelitian tersebut bertujuan mencari solusi atas permasalahan yang ada, dimana permasalahan yang dibahas adalah mencari moda transportasi umum yang dapat menunjang sektor pariwisata.

Penelitian-penelitian diatas membahas tentang mencari moda transportasi umum yang cocok menunjang kegiatan pariwisata. Penelitian-penelitian diatas hampir sama tujuan dan latar belakang masalahnya, yang membedakannya adalah lokasi, waktu, cara pengambilan data, metode serta cara memecahkan masalahnya.

## BAB III

### METODOLOGI PENELITIAN

#### 3.1 Pendekatan Metodologi

Pada bab ini akan disajikan bagaimana penelitian yang akan digunakan dalam menemukan hasil dari rumusan masalah yang telah dibuat.

Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah deskriptif kualitatif dalam menentukan moda transportasi umum apa yang menjadi kebutuhan masyarakat dalam mencapai objek wisata dan mengetahui arah kebijakan pemerintah Kota Pekanbaru dalam merencanakan transportasi umum kedepannya. Penyusunan dalam penelitian ini dititik beratkan pada hasil kuesioner dari masyarakat dan hasil wawancara dengan pihak terkait, untuk menentukan peta moda transportasi umum yang sesuai kebutuhan masyarakat dan kebijakan pemerintah yang akan datang.

#### 3.2 Waktu dan Lokasi Penelitian

Penelitian ini dilaksanakan di Kota Pekanbaru. Adapun pemilihan lokasi studi ini sebagai obyek penelitian yaitu disebabkan atas beberapa alasan yaitu secara substansi karena Kota Pekanbaru merupakan kota metropolitan yang menjadi pusat pertumbuhan ekonomi, pendidikan, kebudayaan dan tingkat kunjungan wisata terbanyak di Provinsi Riau.

Sedangkan untuk waktu penelitian dilakukan selama 11 bulan yaitu pada bulan Januari sampai dengan bulan November, berikut Tabel waktu dan tahap penelitian.

**Tabel 3.1 Waktu Dan Tahapan Penelitian**

No	Tahapan Dan Kegiatan	Bulan											
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	
1	Persiapan dan Penyusunan Proposal	■											
2	Pengurusan Sk TA dan SK Pembimbing	■											
3	Bimbingan Proposal Penelitian		■	■	■	■							
4	Seminar Proposal						■						
5	Survey Data Primer							■	■				
6	Pengumpulan Data Sekunder							■	■				
7	Pengolahan Data dan Analisis Data									■	■		
8	Penyusunan Laporan Hasil Penelitian									■	■		
9	Seminar Hasil											■	

### 3.3 Jenis Penelitian

Jenis penelitian ini berdasarkan rumusan masalah serta tujuan penelitian yaitu sifatnya Deskriptif Research yaitu penelitian yang bertujuan untuk memaparkan dan menggambarkan transportasi umum darat dan pariwisata di Kota Pekanbaru yang terjadi saat ini dan yang akan datang. Penelitian deskriptif merupakan jenis penelitian yang berusaha memaparkan pemecahan masalah atas data-data yang terjadi pada masa sekarang yang meliputi deskripsi data, analisis data dan interpretasi data. Penelitian ini bisa bersifat korelatif atau komparatif.

### 3.4 Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah menggunakan metode pengumpulan data primer dan metode analisis. Berikut adalah metode pengumpulan data primer yang digunakan dalam penelitian:

#### 1. Observasi Lapangan

Observasi lapangan dilakukan untuk melengkapi gambaran umum dari permasalahan dan untuk mengetahui karakteristik kawasan yang akan diamati secara menyeluruh. Observasi lapangan dilakukan untuk pengambilan data penelitian selama beberapa hari. Kemudian data hasil pengamatan disimpulkan dalam bentuk cerita, tabel, sketsa dan gambar.

Observasi lapangan ini dilakukan di kawasan wisata yang menjadi fokus penelitian adalah Kawasan Wisata Sejarah di Kota Pekanbaru. Pemilihan wisata-wisata tersebut di dasari karena kawasan tersebut masuk kedalam Kawasan Strategis Pariwisata di Kota Pekanbaru.

#### 2. Data Primer

Data primer merupakan data yang diperoleh melalui metode survei yang dilakukan dengan cara melakukan survei langsung di lokasi penelitian. Data primer disebut juga sebagai data asli atau data baru yang memiliki sifat *up to date*. Survei ini dilakukan untuk mendapatkan data yang diperlukan. Adapun data yang di dapat adalah sebagai berikut :

##### a. Kondisi Fasilitas Objek Wisata

Untuk mengetahui kondisi fasilitas objek wisata baik itu sarana dan prasaran penulis mengumpulkan data dengan cara peninjauan langsung dilokasi

serta mengambil beberapa foto dokumentasi. Survei ini bertujuan untuk mengetahui kekurangan dan kelebihan yang dimiliki objek wisata sehingga peneliti dapat menjadi bahan masukan untuk dinas terkait khususnya Pemerintah Kota Pekanbaru dan survei ini dibantu 4 orang surveyor.

b. Kuisisioner

Kuisisioner adalah sejumlah pertanyaan tertulis yang digunakan untuk memperoleh informasi dari responden dalam arti laporan tentang pribadinya (Arikunto, 2002). Dalam penelitian ini kuisisioner berguna untuk membantu menjawab tujuan dari penelitian. Adapun pemilihan responden untuk menjawab permasalahan penelitian ini adalah wisatawan, stakeholder, penanggung jawab destinasi wisata dan pejabat struktural lainnya yang dianggap kompeten untuk menjadi narasumber.

c. Wawancara (*interview*)

Wawancara adalah percakapan dengan maksud tertentu. Percakapan itu dilakukan oleh kedua belah pihak, yaitu pewawancara (*interviewer*) yang mengajukan pertanyaan dan terwawancara (*interview*) yang memberikan jawaban atas pertanyaan itu (Lexy J.Meleong, 2010). Ciri utama wawancara adalah kontak langsung dengan tatap muka antara pencari informasi dan sumber informasi. Dalam wawancara sudah disiapkan berbagai macam pertanyaan-pertanyaan tetapi muncul berbagai pertanyaan lain saat meneliti.

Melalui wawancara inilah peneliti menggali data, informasi, dan kerangka keterangan dari subyek penelitian. Teknik wawancara yang dilakukan adalah wawancara bebas terpimpin, artinya pertanyaan yang dilontarkan tidak terpaku pada pedoman wawancara dan dapat diperdalam maupun dikembangkan sesuai dengan situasi dan kondisi lapangan. Wawancara dilakukan kepada perwakilan dari Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru.

### **3.5 Teknik Analisis Data**

Adapun teknik analisa yang akan digunakan dalam perhitungan adalah sebagai berikut :

#### **3.5.1 Analisis Validitas dan Realibilitas**

Berdasarkan hasil dari kuisisioner yang telah disebarakan ke masyarakat pada masing-masing daerah, lalu hasil kuisisioner akan dipointkan dan dirangkum serta disajikan dalam bentuk tabel. Selanjutnya data kuisisioner yang dalam bentuk tabel akan dilakukan uji untuk menentukan tingkat kevaliditas dan realibilitas dari hasil kuisisioner yang telah ada/telah di dapat

Tujuan dilakukannya uji validitas dan realibilitas ini adalah sebagai acuan layak atau tidaknya hasil data kuisisioner yang didapat untuk dijadikan acuan dalam melakukan analisa dalam peneltian ini.

### **3.5.2 Analisis Isi Kualitatif (*Qualitative Content Analysis*)**

Berdasarkan hasil dari wawancara yang telah dilakukan dengan perwakilan dari Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru. Hasil wawancara akan dituangkan dalam bentuk teks yang mana ini menjadi bahan dasar bagi peneliti untuk melakukan analisis isi kualitatif. Peneliti akan melihat berapa kali suatu kata diucapkan, selain itu melalui analisis ini peneliti dapat mengklasifikasi pesan yang disampaikan sehingga dapat menarik kesimpulan dari hasil wawancara.

### **3.6 Populasi dan Sampel**

Untuk mengetahui besaran jumlah populasi dan sampel yang akan diteliti, penulis melakukan pengambilan data sekunder tentang jumlah destinasi wisata yang ada di Kota Pekanbaru yang diperoleh dari dokumen dari Dinas Kebudayaan dan Pariwisata Kota Pekanbaru (DISBUDPAR). Berdasarkan pada hasil sumber-sumber data tersebut selanjutnya dapat diketahui jumlah populasi dan menentukan jumlah sampel penelitian ini.

#### **3.6.1 Populasi**

Jumlah penduduk Kota Pekanbaru pada tahun 2020 sebanyak 983.356 jiwa. Sejak Indonesia menyelenggarakan Sensus Penduduk yang pertama pada tahun 1961, jumlah penduduk terus mengalami peningkatan. Perbandingan jumlah penduduk dari tahun 2010 sampai 2020 memperlihatkan penambahan jumlah penduduk Kota Pekanbaru sebanyak 85.589 jiwa atau rata-rata sebanyak 8.558 jiwa setiap tahun (*Badan Pusat Statistik, 2020*)

Dalam kurun waktu sepuluh tahun terakhir (2010-2020), laju pertumbuhan penduduk Kota Pekanbaru sebesar 0,89 persen rata-rata per tahun. Terdapat perlambatan laju pertumbuhan penduduk sebesar 3,60 persen poin jika dibandingkan dengan Laju Pertumbuhan Penduduk (LPP) pada periode 2000-2010 yang sebesar 4,49 persen. Jumlah penduduk perkecamatan dapat dilihat pada tabel berikut.

**Tabel 3.2** Jumlah Penduduk per kecamatan di Kota Pekanbaru

<b>Kecamaan</b>	<b>Laki-Laki</b>	<b>Perempuan</b>	<b>Total</b>
Tampan	102.577	100.661	203.238
Payung Sekaki	48.547	47.749	96.296
Bukit Raya	46.807	46.671	93.478
Marpoyan Damai	64.328	63.272	127.600
Tenayan Raya	78.273	75.988	154.261
Lima Puluh	19.196	19.417	38.613
Sail	9.964	10.420	20.384
Pekanbaru Kota	11.220	11.384	22.604
Sukajadi	21.400	21.452	42.852
Senapelan	17.401	17.956	35.357
Rumbai	39.892	38.293	78.185
Rumbai Pesisir	35.512	34.976	70.488
<b>Jumlah</b>	<b>495.117</b>	<b>488.239</b>	<b>983.356</b>

*Sumber: Badan Pusat Statistik, 2020*

Jumlah penduduk juga mempengaruhi pertumbuhan jumlah pengunjung objek wisata di Kota Pekanbaru. Populasi dalam penelitian ini adalah masyarakat yang ada di Kota Pekanbaru dapat dilihat pada tabel berikut.

**Tabel 3.3** Destinasi Wisata di Kota Pekanbaru

No	Jenis wisata	No	Objek wisata
A	<i>Shopping (Modern)</i>	1	Mal SKA Pekanbaru
		2	Living World Seraya
		3	Transmart Pekanbaru
		4	Mal Ciputra Seraya
		5	Mal Pekanbaru
		6	Senapelan Plaza
		7	Sudirman Trade Center (STC)
B	<i>Shopping (Tradisional)</i>	1	Pasar Bawah Pekanbaru
		2	Pasar Lima Puluh
		3	Pasar Cik Puan
		4	Pasar Kodim
C	Religi	1	Masjid Raya Annur Riau
		2	Masjid Ar-rahman
		3	Masjid Raya Pekanbaru
		4	Masjid Tabrani
		5	Masjid Dakwah Rumbai
		6	Masjid Namira
		7	Masjid Abu Darda
		8	Masjid Radhatul Jannah
		9	Surau Al - Irhaash
		10	Makam Pahlawan Kusuma Dharma
		11	Gereja HKBP
		12	Vihara Dhamma Metta Arama
		13	Vihara Kwan Tee Kong Bio
D	Pertanian	1	Agrowisata Tenayan Raya
		2	Agrowisata SCW Tenayan Raya
		3	Taman Agrowisata Rumbai
		4	Rumah Jamur Nando
E	Rekreasi	1	Taman Bunga Impian Okura
		2	Kampung Wisata Okura

		3	Asia farm
		4	Kampoeng Rabbits
		5	Alam Mayang
		6	Taman Wisata Love Revi
		7	RTH Tunjuk Ajar Integritas
		8	RTH Kaca Mayang
		9	Hutan Kota Pekanbaru
		10	Taman Kota Pekanbaru
F	Edukasi	1	Wisata Dakwah Okura
		2	Bumi Perkemahan Lamdika
		3	Horse Power
		4	Museum Sang Nila Utama
		5	Pustaka Wilayah Soeman HS
G	Alam	1	Danau Bandar Khayangan
		2	Danau Buatan
		3	Bukit Bintang
H	Sport	1	Rumbai Sport Center
		2	Stadion Utama Riau
I	Budaya	1	Kawasan Bandar Serai
		2	Anjung Seni Idrus Tintin
		3	Taman Budaya
		4	Kantor LAM RIAU
J	Sejarah	1	Monumen Pahlawan Kerja
		2	Rumah Singgah Tuan Qadhi
		3	Makam Marhum Pekan
		4	Prasasti Pengibaran Bendera Merah Putih
		5	Tugu Titik Nol
		6	Kawasan Kampung Bandar
		7	Istana Hinggap
K	Kuliner	1	Kimteng
		2	Quantung Crise
		3	Pondok Patin Pak Yunus
		4	Pondok Masakan Khas Melayu
		5	Sultan Resto
		6	Pusat Kuliner Bundaran Keris
		7	Pusat Kuliner Nadayu Pekanbaru
<b>Jumlah</b>		<b>66</b>	

Sumber: Dinas Kebudayaan dan Pariwisata Pekanbaru, 2020

### 3.6.2 Sample

Dalam penelitian ini menggunakan teknik penarikan sampel dengan alasan bahwa untuk menghemat waktu, biaya dan tenaga. Sebelum dilakukan pengambilan sampel, jumlah populasi telah diketahui terlebih dahulu. Jumlah populasi yang digunakan adalah jumlah destinasi wisata di Kota Pekanbaru.

Pemilihan sampel responden menggunakan teknik *Non probability sampling* dengan metode *purposive sampling*. *Non probability sampling* adalah teknik pengambilan sampel yang tidak memberikan peluang/kesempatan yang sama bagi setiap unsur atau anggota populasi untuk dipilih menjadi sampel. Sementara *purposive sampling* adalah teknik penentuan sampel dengan pertimbangan tertentu.

Sample responden yang akan diambil datanya adalah wisatawan, penanggung jawab destinasi wisata, stageholder, dan pemerintah terkait yang kompeten dibidangnya.

### 3.6.3 Teknik Sampling

Penentuan jumlah sampel yang diambil dalam penelitian ini ditentukan dengan Metode Slovin. Penentuan ukuran sampel dengan menggunakan metode slovin harus memenuhi kaidah yang sudah ditentukan.

Karena data yang digunakan merupakan proporsi populasi, maka dalam penelitian ini menggunakan metode slovin. Adapun rumus menentukan ukuran sampel menurut slovin adalah:

$$n = \frac{N}{1 + Ne^2}$$

Keterangan :

n : Ukuran Sampel

N : Populasi

E : Batas Toleransi Kesalahan (10%)

Perhitungan sampel kuisisioner

$$n = \frac{983.356}{1 + 983.356(0.1)^2} = 99,98 \approx 100$$

Berdasarkan perhitungan di atas, ukuran sampel dengan metode Slovin dengan tingkat kepercayaan 90% dan kesalahan 10%. Jumlah sampel dari total keseluruhan populasi adalah 100 sampel. Distribusi sample akan dibagi per kecamatan yang ada di Kota Pekanbaru. Distribusi sampel dapat menggunakan rumus dibawah ini.

$$ni = \frac{Ni \times n}{N}$$

Keterangan:

ni : Jumlah sampel wilayah ke i

N : Populasi

n : Jumlah sampel

Ni : Jumlah populasi wilayah ke i

Berdasarkan rumus diatas dapat didistribusikan penyebaran kuesioner sampel pada 12 Kecamatan di Kota Pekanbaru.

**Tabel 3.4** Distribusi Sampel Penelitian

<b>Kecamaan</b>	<b>Jumlah Penduduk</b>	<b>Jumlah Sampel</b>
Tampan	203.238	21
Payung Sekaki	96.296	10
Bukit Raya	93.478	9
Marpoyan Damai	127.600	13
Tenayan Raya	154.261	16
Lima Puluh	38.613	4
Sail	20.384	2
Pekanbaru Kota	22.604	2
Sukajadi	42.852	4
Senapelan	35.357	4
Rumbai	78.185	8
Rumbai Pesisir	70.488	7
<b>Jumlah</b>	<b>983.356</b>	<b>100</b>

### 3.7 Tahap Pelaksanaan Penelitian

Berdasarkan uraian yang telah dibahas terkait dengan metedologi penelitian untuk mencapai tujuan penelitian ini, maka dapat disimpulkan tahapan penelitian yang akan dilakukan. Berikut adalah uraian dari tahap pelaksanaan penelitian:

a. Identifikasi dan Perumusan Permasalahan

Tahap pertama yang dilakukan dalam penelitian ini adalah mengidentifikasi beberapa permasalahan dilapangan yang akan diteliti dan kemudian dilihat

kondisi lapangan yang akan diteliti permasalahannya. Setelah melakukan identifikasi permasalahan, lalu merumuskan satu masalah utama yang akan menjadi pertanyaan yang akan diteliti.

b. Studi Literatur dan Kajian Pustaka

Sesudah melakukan identifikasi dan rumusan masalah, perlunya berbagai studi literatur yang memiliki keterkaitan dengan topik dan tema penelitian ini. Kajian pustaka juga menghasilkan kerangka konsep dari peneliti dalam mencapai tujuan akhir penelitian.

c. Pengumpulan Data

Selanjutnya melakukan kajian literatur yang menghasilkan indikator variabel-variabel penelitian, tahap selanjutnya yaitu memulai proses analisis yang diawali dengan pengumpulan data-data yang dibutuhkan untuk mencapai setiap sasaran penelitian. Proses pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini menggunakan metode observasi. Setelah data terkumpul berdasarkan variabel penelitian, maka data tersebut akan diolah dan kemudian dianalisis.

d. Analisis Data

Tahapan utama dalam setiap penelitian adalah cara menganalisis data yang merupakan proses untuk mendapatkan hasil dari penelitian melalui sasaran penelitian. Analisis data yang digunakan dalam penelitian ini yaitu *Validitas & Realibilitas* dan *Qualitative Content Aanalysis* . Dan teknik analisis ini, diharapkan akan didapatkan temuan-temuan yang dapat menjawab permasalahan dalam penelitian ini.

e. Penarikan Kesimpulan

Tahap terakhir pada penelitian adalah penarikan kesimpulan hasil yang telah didapat dari setiap hasil penelitian dan memberikan saran kepada pembaca tentang pengembangan transportasi umum penunjang pariwisata.



## BAB IV

### GAMBARAN UMUM WILAYAH

#### 4.1. Gambaran Umum Kota Pekanbaru

Kota Pekanbaru dikenal dengan nama “Senapelan” yang pada saat itu dipimpin oleh seorang Kepala Suku disebut Batin. Daerah yang mulanya sebagai ladang, lambat laun menjadi perkampungan. Kemudian perkampungan Senapelan berpindah ke tempat permukiman baru yang kemudian disebut Dusun Payung Sekaki yang terletak di tepi muara Sungai Siak. Nama Payung Sekaki tidak begitu dikenal pada masanya melainkan Senapelan. Perkembangan Senapelan berhubungan erat dengan perkembangan Kerajaan Siak Sri Indrapura. Semenjak Sultan Abdul Jalil Alamudin Syah menetap di Senapelan, beliau membangun istananya di Kampung Bukit berdekatan dengan perkampungan Senapelan. Diperkirakan istana tersebut terletak di sekitar Mesjid Raya sekarang. Sultan Abdul Jalil Alamudin Syah mempunyai inisiatif untuk membuat Pekan di Senapelan tetapi tidak berkembang. Usaha yang telah dirintis tersebut kemudian dilanjutkan oleh putranya Raja Muda Muhammad Ali di tempat baru yaitu disekitar pelabuhan sekarang.

Selanjutnya pada Hari Selasa tanggal 21 Rajah 1204 H atau tanggal 23 Juni 1784 M berdasarkan musyawarah datuk-datuk empat suku (Pesisir, Lima puluh, Tanah Datar dan Kampar), negeri Senapelan diganti namanya menjadi “Pekan Baharu” selanjutnya diperingati sebagai hari lahir Kota Pekanbaru.

Mulai saat itu sebulan Senapelan sudah ditinggalkan dan mulai populer sebutan “Pekan Baharu”, yang dalam bahasa sehari-hari disebut Pekanbaru. Perkembangan selanjutnya 73 tentang pemerintahan di Kota Pekanbaru selalu mengalami perubahan, antara lain sebagai berikut :

1. SK Kerajaan Besluit van Her Inlanche Zelf Bestuur van Sian No.1 tanggal 19 Oktober 1919, Pekanbaru bagian dari kerajaan Siak yang disebut District.
2. Tahun 1931 Pekanbaru masuk wilayah Kampar Kiri dikepalai oleh seorang Controleur berkedudukan di Pekanbaru.
3. Tanggal 8 Maret 1942 Pekanbaru dikepalai oleh seorang Gubernur Militer disebut Gokung, Distrik menjadi Gun dikepalai oleh Gunco.
4. Ketetapan Gubernur Sumatra di Medan tanggal 17 Mei 1946 No. 103 Pekanbaru dijadikan daerah otonom yang disebut Haminte atau kota b.
5. UU No. 22 tahun 1984 Kabupaten Pekanbaru diganti dengan Kabupaten Kampar, Kota Pekanbaru diberi status Kota Kecil.
6. UU No. 8 tahun 1956 menyempurnakan status kota Pekanbaru sebagai kota kecil.
7. UU No. 1 tahun 1957 status Pekanbaru menjadi Kota Praja.
8. Kepmendagri nomor Desember 52/I/44-25 tanggal 20 Januari 1959 Pekanbaru menjadi Ibukota Provinsi Riau.
9. UU No. 18 tahun 1965 resi pemakaian sebutan Kotamadya.

10. UU No. 22 tahun 1999 tentang Pemerintahan Daerah sebutan Kotamadya berubah menjadi Kota.

Kota Pekanbaru berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 19 Tahun 1987 tanggal 7 September 1987, terdiri dari 8 wilayah kecamatan dari 5 kecamatan yang ada sebelumnya, dengan luas wilayah 446,50 Km<sup>2</sup> , setelah diadakan pengukuran dan pematokan oleh Badan Pertanahan Nasional Riau, luas Kota Pekanbaru selanjutnya di verifikasi menjadi 632, 26 Km<sup>2</sup> . Bergulirnya otonomi daerah pada tahun 2000 dan untuk terciptanya tertib pemerintahan serta pembinaan pada wilayah yang cukup luas, maka dibentuklah Kecamatan baru yang ditetapkan berdasarkan Perda Kota Pekanbaru No. 3 Tahun 2003 sehingga menjadi 12 Kecamatan. Demikian pula dengan Kelurahan/Desa dimekarkan menjadi 58 (dari 45 kelurahan/desa yang ada sebelumnya) berdasarkan Perda Kota Pekanbaru No. 4 Tahun 2003.

#### **4.2. Letak Geografis dan Batas Wilayah**

Kota Pekanbaru sangat dipengaruhi oleh keberadaan Sungai Siak yang membelah Kota menjadi 2 wilayah. Sungai Siak ini pulalah yang kemudian menjadi orientasi Utara-Selatan Kota, dimana wilayah di atas Sungai Siak diidentifikasi sebagai daerah Utara Kota, dan sebaliknya daerah di bawah Sungai Siak diidentifikasi sebagai daerah Selatan Kota. Secara geografis, Kota Pekanbaru terletak pada koordinat 101° 14' – 101°34' BT dan 0°25' – 0°45' LU, dengan batas administrasi sebagai berikut :

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

Kota Pekanbaru terdiri dari 12 Kecamatan dan 58 Kelurahan, dengan luas 632, 26 Km<sup>2</sup>  
Luas wilayah perkecamatan dapat dilihat pada Tabel 4.1 berikut ini.

**Tabel 4.1 Luas Wilayah Kota Pekanbaru Menurut Kecamatan tahun 2019**

No	Kecamatan	Luas (Km <sup>2</sup> )	Persentase (%)
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
	<b>Jumlah</b>	<b>632,26</b>	<b>100</b>

*Sumber : Badan Pusat Statistik Kota Pekanbaru, 2020*

### **4.3. Topografi Kota Pekanbaru**

#### **4.3.1. Ketinggian**

Kota Pekanbaru terletak pada bagian ketinggian 10-50 meter diatas permukaan laut. Kawasan pusat kota dan sekitarnya relatif datar dengan ketinggian rata-rata antara 10-20 meter diatas permukaan laut. Sedangkan kawasan Tenayan dan sekitarnya umumnya mempunyai ketinggian antara 25-50 meter diatas permukaan laut. Kawasan yang relatif tinggi dan berbukit terutama dibagian utara kota, khususnya di Kecamatan Rumbai dan Rumbai Pesisir dengan ketinggian rata-rata sekitar 50 meter diatas permukaan laut. Sebagian besar wilayah Kota Pekanbaru (44%) mempunyai tingkat kemiringan antara 0-2% atau relatif datar. Sedangkan wilayah kota yang agak landai hanya sekitar 17%, landai (21%), dan sangat landai (13%). Sedangkan yang relatif curam hanya sekitar 4- 5% yang terdapat di Kecamatan Rumbai Pesisir.

#### **4.3.2. Morfologi**

Morfologi Kota Pekanbaru sebagian besar terdiri dari dataran aluvium, selebihnya terdiri dari perbukitan. Bentuk morfologi Kota Pekanbaru dibagi menjadi :

1. Satuan Morfologi Dataran Sebarannya menempati daerah Kecamatan Kota Pekanbaru, Senapelan, Limapuluh, Sukajadi, Sail, sebagian Kecamatan Rumbai, sebagian Kecamatan Tenayan Raya, serta Kecamatan Tampan, Marpoyan Damai, dan Payung Sekaki, dengan proporsi kurang lebih 65% dari luas keseluruhan Kota Pekanbaru. Daerah ini merupakan daerah endapan 78 sungai dan rawa. Sebagian merupakan daerah dataran banjir (flood plain), sedangkan daerah rawa meliputi daerah bagian Barat Daya dan Tengah.

Kemiringan lerengnya kurang dari 5%, kecuali pada lembah lembah, dan makin bergelombang ke arah Utara.

2. Satuan Morfologi Perbukitan Rendah Satuan morfologi ini terdapat setempat di bagian Utara, sebagian daerah Selatan, Timur dan Barat memanjang dari Barat Laut-Tenggara, umumnya tersusun oleh batu lumpur, batu pasir, sedikit batu lanau, batuan malihan dan granit.
3. Satuan Morfologi Perbukitan Sedang Satuan morfologi ini menempati bagian Utara daerah Kota Pekanbaru, merupakan daerah perbukitan dengan arah pengkungnya memanjang dengan arah Barat Laut-Tenggara yang ditumbuhi oleh tanaman keras sebagai hutan lindung. Ketinggiannya dari muka air laut adalah sekitar 40 meter.

#### **4.4. Klimatologi**

Kota Pekanbaru mempunyai iklim tropis dengan suhu udara maksimum berkisar antara 31,00C-33,40C dengan suhu udara minimum berkisar antara 23,40C-24,40C. Curah hujan antara 73,9-584,1 mm/tahun. Kelembaban maksimum berkisar antara 85,5%-93,2% dan kelembaban minimum berkisar antara 57,0-67,7%.<sup>79</sup> 4.5.

#### **4.5 Penggunaan Lahan**

Kota Pekanbaru Berdasarkan data luas lahan terbangun (built-up areas) sekitar 24% dari luas wilayah kota dan dimanfaatkan sebagai kawasan perumahan (sekitar 73% dari luas areal terbangun), pusat pemerintahan, pendidikan, perdagangan, industri, militer, bandara, dan lain-lain. Areal belum terbangun (non-built up areas) adalah sekitar 76% dari luas wilayah kota saat ini yang merupakan kawasan lindung,

perkebunan, semak belukar, dan hutan. Areal ini sebagian besar terdapat di wilayah utara kota (Rumbai dan Rumbai Pesisir), Tenayan Raya dan sekitarnya. Jenis penggunaan lahan tersebut seperti terlihat pada Tabel 4.2.

**Tabel 4.2 Penggunaan Lahan Kota Pekanbaru Tahun 2013**

No	Penggunaan Lahan	Luas (M <sup>2</sup> )	Persentase (%)
1	Sungai	5,458,772.64	0.85
2	Danau	1,113,883.87	0.17
3	Semak Belukar	54,288,607.30	8.5
4	Tanah Kosong	1,101,164.79	0.17
5	Tegalang Ladang	45,009,457.44	7.05
6	Bandara	243,232.64	0.04
7	Empang	933,652.11	0.15
8	Hutan Rimba	7,925,966.93	1.24
9	Padang Rumput	344,905.35	0.05
10	Permukiman/ Lahan Terbangun	137,503,167.14	21.54
11	Perkebunan	383,822,517.67	60.11
12	Rawa	331,840.44	0.05
13	Sawah Tadah Hujan	415,362.03	0.07
	<b>Total (M<sup>2</sup>)</b>	<b>638,492,530.34</b>	<b>100</b>

Sumber : Draft RTRW 2013-2033

#### 4.6. Kependudukan

Kependudukan di Kota Pekanbaru sama halnya dengan kota-kota lainnya di Indonesia yaitu terjadinya peningkatan jumlah penduduk yang tidak terkendali oleh berbagai faktor seperti tingginya fertilitas penduduk dan banyaknya kaum urban yang datang tiap tahun. Berdasarkan data Badan Pusat Statistik, jumlah penduduk Tahun 2019 sebanyak 954,373 jiwa . Pertumbuhan penduduk Kota Pekanbaru Tahun 2019 sebesar 4,20% . Dibawah ini merupakan Tabel 4.3 jumlah penduduk Tahun 2017 dapat dilihat pada Tabel 4.3 yaitu sebagai berikut :

**Tabel 4.3 Jumlah Penduduk Kota Pekanbaru Tahun 2020**

No	Kecamatan	Jumlah Penduduk	Kepadatan Penduduk	Laju Pertumbuhan Penduduk
1	Tampan	181,910	3,398	6,24
2	Payung Sekaki	94,965	2227	4,27
3	Bukit Raya	93,337	4239	2,35
4	Marpoyan Damai	130,303	4291	3,32
5	Tenayan Raya	136,448	901	5,24
6	Lima Puluh	43,461	9558	2,59
7	Sail	23,285	6253	2,41
8	Pekanbaru Kota	26,645	10002	3,14
9	Sukajadi	47,672	11397	2,93
10	Senapelan	38,292	5317	1,78
11	Rumbai	68,451	607	7,00
12	Rumbai Pesisir	69,604	448	2,73
	<b>Jumlah</b>	<b>954,373</b>	<b>1555</b>	<b>4,20</b>

*Sumber : Badan Pusat Statistik Kota Pekanbaru, 2020*

#### 4.7 Pariwisata di Kota Pekanbaru

Kota Pekanbaru adalah sebagai salah satu wilayah pemerintahan yang melaksanakan pembangunan dan memiliki arah dan tujuan tertentu yang harus dicapai melalui pembangunan di semua bidang, termasuk bidang sector pariwisata. Pariwisata yang ada pada Kota Pekanbaru merupakan salah satu sector selama ini yang termajinalkan sebagai sector sampingan, sehingga belum mampu memberi kontribusi berarti. Sedangkan sumber daya telah tersedia melimpah untuk mendukung pengembangannya, tinggal bagaimana strategi pengelolaannya. Kurang optimalnya pembangunan pariwisata sebelum otonomi daerah menunjukkan kelemahan pola sentralistik dalam penyelenggaraan kehidupan di Indonesia. Sekarang pintu telah terbuka bagi daerah untuk berkreasi dan berinovasi membangun daerahnya sendiri.

Daerah dapat membuka investasi dan melakukan pengembangan pariwisata terhadap negara lain maupun daerah lain. Disini industrialisasi pariwisata menjadi sebuah kemestian. Industrialisasi tidak selamanya berarti modernisasi, karena pariwisata mempunyai kekhasan berupa penekanan penonjolan orisinalitas potensi wisata sebagai daya tarik yang tidak dapat dijumpai di daerah lain.

Luasnya skala pengaruh sector pariwisata juga memerlukan pengembangan transportasi yang baik dalam pengelolaannya, seperti penyediaan fasilitas pelayanan transportasi dan penanganan komprehensif yang melibatkan seluruh elemen pemerintahan maupun masyarakat. Dari beberapa potensi pariwisata yang ada di Kota Pekanbaru, telah dilakukan pembenahan dan penataan tempat wisata dibawah wewenang dinas kebudayaan dan pariwisata Kota Pekanbaru, namun dapat menjadi

lebih baik jika didukung dengan adanya transportasi umum dalam menunjang pariwisata di Kota Pekanbaru.

Untuk mengetahui lebih jelas objek-objek wisata yang ada di Kota Pekanbaru dapat di lihat pada table berikut.

**Tabel 4.4 Destinasi Wisata di Kota Pekanbaru**

No	Jenis wisata	No	Objek wisata
A	<i>Shopping</i> (Modern)	1	Mal SKA Pekanbaru
		2	Living World Seraya
		3	Transmart Pekanbaru
		4	Mal Ciputra Seraya
		5	Mal Pekanbaru
		6	Senapelan Plaza
		7	Sudirman Trade Center (STC)
B	<i>Shopping</i> (Tradisional)	1	Pasar Bawah Pekanbaru
		2	Pasar Lima Puluh
		3	Pasar Cik Puan
		4	Pasar Kodim
C	Religi	1	Masjid Raya Annur Riau
		2	Masjid Ar-rahman
		3	Masjid Raya Pekanbaru
		4	Masjid Tabrani
		5	Masjid Dakwah Rumbai
		6	Masjid Namira
		7	Masjid Abu Darda
		8	Masjid Radhatul Jannah

		9	Surau Al - Irhaash
		10	Makam Pahlawan Kusuma Dharma
		11	Gereja HKBP
		12	Vihara Dhamma Metta Arama
		13	Vihara Kwan Tee Kong Bio
D	Pertanian	1	Agrowisata Tenayan Raya
		2	Agrowisata SCW Tenayan Raya
		3	Taman Agrowisata Rumbai
		4	Rumah Jamur Nando
E	Rekreasi	1	Taman Bunga Impian Okura
		2	Kampung Wisata Okura
		3	Asia farm
		4	Kampoeng Rabbits
		5	Alam Mayang
		6	Taman Wisata Love Revi
		7	RTH Tunjuk Ajar Integritas
		8	RTH Kaca Mayang
		9	Hutan Kota Pekanbaru
		10	Taman Kota Pekanbaru
F	Edukasi	1	Wisata Dakwah Okura
		2	Bumi Perkemahan Lamdika
		3	Horse Power
		4	Museum Sang Nila Utama
		5	Pustaka Wilayah Soeman HS
G	Alam	1	Danau Bandar Khayangan
		2	Danau Buatan
		3	Bukit Bintang

H	Sport	1	Rumbai Sport Center
		2	Stadion Utama Riau
I	Budaya	1	Kawasan Bandar Serai
		2	Anjung Seni Idrus Tintin
		3	Taman Budaya
		4	Kantor LAM RIAU
J	Sejarah	1	Monumen Pahlawan Kerja
		2	Rumah Singgah Tuan Qadhi
		3	Makam Marhum Pekan
		4	Prasasti Pengibaran Bendera Merah Putih
		5	Tugu Titik Nol
		6	Kawasan Kampung Bandar
		7	Istana Hinggap
K	Kuliner	1	Kimteng
		2	Quantung Crise
		3	Pondok Patin Pak Yunus
		4	Pondok Masakan Khas Melayu
		5	Sultan Resto
		6	Pusat Kuliner Bundaran Keris
		7	Pusat Kuliner Nadayu Pekanbaru

Sumber: Dinas Kebudayaan dan Pariwisata Kota Pekanbaru

Dari Tabel diatas dapat dilihat jenis wisata religi, sejarah dan kuliner menjadi objek wisata paling banyak di Kota Pekanbaru. Hal ini sesuai dengan Perda Kota Pekanbaru No.1 Tahun 2021 tentang Rencana Induk Pembangunan Kepariwisataaan, “bahwa Kota Pekanbaru akan dijadikan tujuan Kota MICE (Meeting, Incentive,

Convention, Exhibition) atau lebih dikenal dengan pergelaran pameran dan pertemuan. Kota Pekanbaru juga memiliki wisata sejarah dan terdapat sungai Siak yang membelah Kota Pekanbaru sebagai jalur transportasi air dalam kota”.

Kunjungan wisatawan domestic ke Kota Pekanbaru tahun 2016-2019 disimpulkan bahwa setiap tahunnya terjadi peningkatan kunjungan.

#### **4.8 Kebijakan Pengembangan Transportasi Penunjang Pariwisata**

Pemerintah Kota Pekanbaru sangat mendukung segala sesuatu hal yang diperuntukkan Pariwisata. Terlihat dari kebijakan-kebijakan yang dibuat oleh Pemerintah Kota Pekanbaru. Salah satunya Peraturan Daerah Kota Pekanbaru Nomor 1 Tahun 2021 tentang Rencana Induk Pembangunan Kepariwisata Kota Pekanbaru, bahwa Aksesibilitas Pariwisata adalah semua jenis sarana dan prasarana transportasi yang mendukung pergerakan wisatawan dari wilayah asal wisatawan ke wilayah tujuan wisata.

#### 4.9. Kebijakan Pengembangan Pariwisata Kota Pekanbaru

Pengembangan Pariwisata Kota Pekanbaru, dilaksanakan berdasarkan Peraturan Daerah Kota Pekanbaru, sebagai acuan dan pertimbangan dalam pembangunan dan pengembangan pariwisata Kota Pekanbaru.

Berdasarkan Perda Kota Pekanbaru No.1 Tahun 2021 Tentang Rencana Induk Pembangunan Kepariwisata Daerah Kota Pekanbaru, ditetapkan Kawasan Strategis Pariwisata Kota Pekanbaru. Kawasan strategi pariwisata pekanbaru adalah kawasan yang memiliki fungsi utama pariwisata atau memiliki potensi untuk pengembangan pariwisata pekanbaru yang mempunyai pengaruh penting dalam satu atau lebih aspek, seperti pertumbuhan ekonomi, sosial dan budaya, pemberdayaan sumber daya alam, daya dukung lingkungan hidup, serta pertahanan dan keamanan.

Dan hal ini sejalan dengan Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Pekanbaru Tahun 2013-2023, dimana penetapan Kawasan strategis pariwisata sebagai berikut.

##### 1. Kawasan Water Front City Pekanbaru

Kawasan strategis ini merupakan kawasan strategis terluas di Kota Pekanbaru. Aktivitas yang tertampung di dalamnya juga paling kompleks. Kawasan strategis Water Front City Pekanbaru meliputi sub kawasan:

- a. Kampung Bandar dengan tema perlindungan sejarah dan wisata religi. Kampung Bandar dengan Masjid Raya Pekanbaru sebagai titik utama (central point) juga merupakan kawasan cagar budaya karena merupakan bagian dalam perjalanan awal terbentuknya Kota Pekanbaru.

- b. Kampung Dalam dengan tema wisata belanja dan budaya.

Bersebelahan dengan sub kawasan Kampung Bandar, Kampung Dalam merupakan sub kawasan yang memiliki hubungan sejarah dengan Mesjid Raya Pekanbaru. Keberadaan Pasar Wisata Pasar Bawah menjadi titik utama kawasan mengungkap sejarah sebagai salah satu pasar barang-barang impor dengan harga “miring”. Saat ini pasar tersebut telah mengalami transformasi bentuk menjadi lebih modern dan menyediakan barang-barang dari dalam dan luar negeri (negeri jiran).

- c. Kampung Melayu Tionghoa dengan tema perlindungan budaya dan perdagangan.

Titik utama sub Kawasan ini meliputi kawasan Jalan Juanda dan Jalan Karet yang merupakan kawasan “pecinan”. Didalamnya masih terdapat beberapa bangunan yang memiliki arsitektur bercorak oriental (china). Keberadaan etnis Tionghoa di Kota Pekanbaru tidak dapat dilepaskan dari perjalanan Kota Pekanbaru sebagai kota perdagangan. Selain mengungkap tema perlindungan bangunan bersejarah, kawasan ini juga dikembangkan sebagai kawasan perlindungan budaya.

- d. Superblok Meranti Pandak dengan tema pusat bisnis kota. Sub kawasan ini memiliki lokasi yang strategis karena berada tepat di seberang kawasan perdagangan Pasar Pusat dan akan terhubung dengan adanya Jembatan Siak IV. Batasan wilayah sub kawasan ini adalah Jalan Yos Sudaso, Jl. Sekolah, Jl. Sembilang dan Sungai Siak. Kawasan strategis ini juga

diarahkan menjadi lokasi ruang terbuka hijau sebagai pemersatu sub kawasan sekaligus menjadi ruang terbuka hijau skala kota.

## *2. Kawasan Danau Buatan Limbungan*

Kawasan Danau Buatan Bandar Kayangan Limbungan meliputi kawasan danau dan sekitarnya dengan radius kurang lebih 500 m ke arah darat. Kawasan ini termasuk kawasan strategis dengan fungsi ekologi dengan tujuan utama mempertahankan keberdaan dan keberlangsungan danau. Selain itu, pemanfaatan yang diperkenankan pada kawasan ini adalah kegiatan pariwisata dan permukiman terbatas yang diatur lebih lanjut dalam rencana rinci / detail serta peraturan zonasi.

## *3. Kawasan Wisata di Kecamatan Rumbai Pesisir*

- a. Kawasan Wisata Agro Okura
- b. Kawasan Wisata Asia Heritage

## *4. Kawasan Wisata di Kecamatan Tenayan Raya*

- a. Kawasan Wisata Alam Mayang
- b. Kawasan Wisata Asia Farm
- c. Kawasan Wisata Agro Tenayan

Penetapan Kawasan Strategis Pariwisata berdasarkan kriteria sebagai berikut.

memiliki fungsi utama pariwisata atau potensi pengembangan pariwisata;

1. memiliki sumber daya pariwisata potensial untuk menjadi daya tarik wisata unggulan dan memiliki citra yang sudah dikenal secara luas;

2. memiliki potensi pasar, baik skala nasional maupun khususnya internasional;
  3. memiliki posisi dan peran potensial sebagai penggerak investasi; e. memiliki lokasi strategis yang berperan menjaga persatuan dan keutuhan wilayah;
  4. memiliki fungsi dan peran strategis dalam menjaga fungsi dan daya dukung lingkungan hidup;
  5. memiliki fungsi dan peran strategis dalam usaha pelestarian dan pemanfaatan aset budaya, termasuk di dalamnya aspek sejarah dan keurbakalaan;
  6. memiliki kesiapan dan dukungan masyarakat;
  7. memiliki kekhususan dari wilayah;
  8. berada di wilayah tujuan kunjungan pasar wisatawan utama dan pasar wisatawan potensial nasional;
- dan memiliki potensi kecenderungan produk wisata masa depan.

## BAB V

### HASIL DAN PEMBAHASAN

Pada bab ini dibahas mengenai sasaran dalam pengembangan transportasi umum penunjang pariwisata di Kota Pekanbaru, adapun sasaran (1) pesebaran objek-objek wisata di Kota Pekanbaru, (2) ketersediaan angkutan umum penunjang pariwisata Kota Pekanbaru, (3) arahan pemerintah terkait pengembangan transportasi umum untuk menunjang Pariwisata di Kota Pekanbaru.

#### **5.1 Identifikasi Pesebaran Objek-objek Wisata di Kota Pekanbaru**

Kota pekanbaru memiliki 66 (enam puluh enam) destinasi wisata yang tersebar di beberapa Kawasan. Destinasi wisata di Kota Pekanbaru terdapat di beberapa kecamatan di Kota Pekanbaru. Destinasi wisata tersebut juga terdapat pada beberapa sector, seperti sector wisata belanja, wisata alam, wisata buatan, wisata kuliner, dan wisata sejarah. Dimana dari seluruh destinasi wisata, sector wisata belanja dan kuliner adalah sector yang paling banyak terdapat di Kota Pekanbaru. Dari penjelasan tersebut, berikut merupakan destinasi wisata yang ada di Kota Pekanbaru pada Tabel 5.1

Tabel 5.1 destinasi wisata Kota Pekanbaru



**PEMERINTAH KOTA PEKANBARU**  
**DINAS KEBUDAYAAN DAN PARIWISATA**  
 JL. Arifin Ahmad No. 39 Telp. (0761) 39184, Fax. (0761) 39183 Pekanbaru



REKAP DESTINASI OBJEK WISATA DI KOTA PEKANBARU 2019

NO	KECAMATAN	KELURAHAN	JARAK (KM) DARI PUSAT KOTA	OBJEK WISATA
1	RUMBAI	AGROWISATA	16.7	AGROWISATA WISATA RUMBAI
		LEBAH SARI	8.2	BUMI PERKEMAHAN LAMDIKA
2	RUMBAI PESISIR	TEBING TINGGI OKURA	19.7	TAMAN BUNGA IMPIAN OKURA
		TEBING TINGGI OKURA	19.7	KAMPUNG WISATA OKURA
		TEBING TINGGI OKURA	15	WISATA DAKWAH OKURA
		SUNGAI AMBANG	10.9	DANAU BUATAN
		SUNGAI AMBANG	10.8	DANAU BANDAR KAYANGAN
3	TENAYAN RAYA	BENCAH LESUNG	10.2	ASIA FARM
		MENTANGOR	12.9	KAMPOENG RABBIT
		SIALANG SAKTI	10	RUMAH JAMUR NANDO
		TANGKERANG TIMUR	9.4	ALAM MAYANG
		SIALANG RAMPAI	16.4	TAMAN WISATA LOVE REVI
		PEBATUAN	7	AGROWISATA TENAYAN RAYA
		PEBATUAN	7.1	AGROWISATA SCW TENAYAN RAYA
4	BUKIT RAYA	SIMPANG TIGA	7.6	KAWASAN BANDAR SERAI
		SIMPANG TIGA	7.6	MONUMEN PAHLAWAN KERJA
5	SENAPELAN	KAMPUNG BANDAR	2.2	RTH TUNJUK AJAR DAN INTEGRITAS
		KAMPUNG BANDAR	3.1	RUMAH SINGGAH TUAN KADI
		KAMPUNG DALAM	2.6	PASAR BAWAH
		KAMPUNG DALAM	2.6	MAKAM MARHUM PEKAN
		KAMPUNG DALAM	2.6	MASJID RAYA SENAPELAN
		KAMPUNG DALAM	2.2	PRASASTI PENGIBARAN BENDERA MERAH PUTIH
		KAMPUNG DALAM	2.6	TUGU TITIK NOL
		KAMPUNG BANDAR	2.5	RUMAH BEKAS TENTARA JEPANG
		SAGO	2.3	RUMAH CONTROLEUR (GEDUNG PPRI)
6	PEKANBARU KOTA	KAMPUNG DALAM	2.7	ISTANA HINGGAP
		KAMPUNG BANDAR	3.1	QUANTUNG CRISE
7	SUKAJADI	SUMAHILANG	2.1	MASJID RAYA AN-NUR
		JADI REJO	1.6	MASJID RAYA ARRAHMAN
		JADI REJO	1.5	RTH KACA MAYANG



8	SAIL	SUKA MULIA	2.3	HUTAN KOTA JL.DIPONEGORO
		SUKA MULIA	2.3	TAMAN KOTA JL.DIPONEGORO
9	TAMPAN	SIALANG MUNGGU	6.3	WADUK CIPTA KARYA
10	PAYUNG SEKAKI		6.7	EMBUNG/WADUK

KEPALA DINAS KEBUDAYAAN DAN PARIWISATA  
PEMERINTAH KOTA PEKANBARU

PEMERINTAH KOTA PEKANBARU  
DINAS KEBUDAYAAN DAN PARIWISATA  
PEKANBARU  
Dr. H. NURFAISAL, M.Pd  
Pembina Utama Muda  
NIP. : 19620618 198802 1 003

Berdasarkan uraian **Tabel 5.1** dapat dilihat persebaran destinasi wisata di Kota Pekanbaru tersebar di 10 kecamatan yaitu kecamatan rumbai dengan jumlah 2 destinasi wisata, kecamatan rumbai pesisir dengan 5 destinasi wisata, kecamatan tenayan raya dengan jumlah 7 destinasi wisata, kecamatan bukitraya dengan 2 destinasi wisata, kecamatan senapelan dengan 11 destinasi wisata, kecamatan pekanbaru kota dengan 1 destinasi wisata, kecamatan sukajadi dengan 2 destinasi wisata, kecamatan sail dengan 2 destinasi wisata, dan kecamatan tampan dengan 1 destinasi wisata.

### **5.1.1 Pesebaran objek-objek wisata di Kawasan Strategis Pariwisata Kota Pekanbaru**

Kawasan strategi pariwisata pekanbaru adalah kawasan yang memiliki fungsi utama pariwisata atau memiliki potensi untuk pengembangan pariwisata pekanbaru yang mempunyai pengaruh penting dalam satu atau lebih aspek, seperti pertumbuhan ekonomi, sosial dan budaya, pemberdayaan sumber daya alam, daya dukung lingkungan hidup, serta pertahanan dan keamanan.

Dan hal ini sejalan dengan Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Pekanbaru Tahun 2013-2023, dimana penetapan Kawasan strategis pariwisata sebagai berikut.

#### *1. Kawasan Water Front City Pekanbaru*

Kawasan strategis ini merupakan kawasan strategis terluas di Kota Pekanbaru. Aktivitas yang tertampung di dalamnya juga paling kompleks. Kawasan strategis Water Front City Pekanbaru meliputi sub kawasan:

##### a. Kampung Bandar

Kampung Bandar dengan tema perlindungan sejarah dan wisata religi. Kampung Bandar dengan Masjid Raya Pekanbaru sebagai titik utama (central point) juga merupakan kawasan cagar budaya karena merupakan bagian dalam perjalanan awal terbentuknya Kota Pekanbaru. Kemudian ada beberapa objek wisata di Kawasan Kampung Bandar, yaitu Rumah Tuan Qadi, Rumah Tenun, Kampung wisata Bandar, Tepian Sungai Siak.



**Gambar 5.2 Masjid Raya Senapelan**  
*Sumber: Observasi, 2020*



**Gambar 5.3 Rumah Tuan Qadi**  
*Sumber: Observasi, 2020*



**Gambar 5.4 Kampung Wisata Bandar**  
*Sumber: Observasi, 2020*



**Gambar 5.5 Tepian Sungai Siak**

*Sumber: Observasi, 2020*



**Gambar 5.5 Rumah Tenun**

*Sumber: Observasi, 2020*

- b. Kampung Dalam dengan tema wisata belanja dan budaya.

Bersebelahan dengan sub kawasan Kampung Bandar, Kampung Dalam merupakan sub kawasan yang memiliki hubungan sejarah dengan Masjid Raya Pekanbaru. Keberadaan Pasar Wisata Pasar Bawah menjadi titik utama kawasan mengusung sejarah sebagai salah satu pasar barang-barang impor dengan harga “miring”. Saat ini pasar tersebut telah mengalami transformasi bentuk menjadi lebih modern dan menyediakan barang-barang dari dalam dan luar negeri (negeri jiran).



**Gambar 5.6 Pasar Bawah Pekanbaru**

*Sumber: Observasi, 2020*

- c. Kampung Melayu Tionghoa dengan tema perlindungan budaya dan perdagangan.

Titik utama sub Kawasan ini meliputi kawasan Jalan Juanda dan Jalan Karet yang merupakan kawasan “pecinan”. Didalamnya masih terdapat beberapa bangunan yang memiliki arsitektur bercorak oriental (china). Keberadaan etnis Tionghoa di Kota Pekanbaru tidak dapat dilepaskan dari perjalanan Kota Pekanbaru sebagai kota perdagangan. Selain mengusung tema perlindungan bangunan bersejarah, kawasan ini juga dikembangkan sebagai kawasan perlindungan budaya.



**Gambar 5.7 Kampung Melayu Tionghoa**

*Sumber: Observasi, 2020*

## 2. Kawasan Danau Buatan Limbungan

Kawasan Danau Buatan Bandar Kayangan Limbungan meliputi kawasan danau dan sekitarnya dengan radius kurang lebih 500 m ke arah darat. Kawasan ini termasuk kawasan strategis dengan fungsi ekologi dengan tujuan utama mempertahankan keberdaan dan keberlangsungan danau. Selain itu, pemanfaatan yang diperkenankan pada kawasan ini adalah kegiatan pariwisata dan permukiman terbatas yang diatur lebih lanjut dalam rencana rinci / detail serta peraturan zonasi.



**Gambar 5.8 Danau Bandar Khayangan**

*Sumber: Observasi, 2020*

### 3. Kawasan Wisata di Kecamatan Rumbai Pesisir

#### a. Destinasi Wisata Agro Okura

Wisata Agro Okura dibuat oleh pemuda desa dengan memanfaatkan 2 hektar lahan kosong di tepian sungai Siak dengan menanam beragam jenis bunga. Seperti bunga mahatari, bunga jengger ayam yang berwarna merah, hingga bunga kancing baju berwarna ungu. Destinasi ini dikelola oleh pemuda desa yang bahu membahu melakukan perawatan secara rutin. Destinasi ini dekat dengan Sungai Siak sehingga tidak perlu ada pembiayaan air yang mahal.



**Gambar 5.9 Wisata Agro Okura**  
*Sumber: Observasi, 2020*

#### b. Destinasi Wisata Asia Heritage

Asia heritage adalah wisata objek yang bertemakan budaya Asia Timur, ada 4 konsep negara- negara yang ada di Asia Timur yaitu negara Chinatown, Little Kyoto Jepang, Korea, Little Jeju Korea, dan floating market Indonesia.

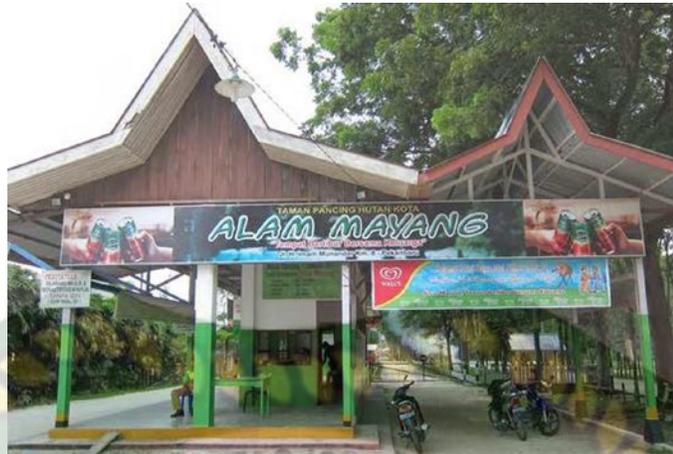


**Gambar 5.10 Wisata Agro Okura**  
*Sumber: Observasi, 2020*

#### 4. Kawasan Wisata di Kecamatan Tenayan Raya

##### a. Kawasan Wisata Alam Mayang

Wisata Alam Mayang Pekanbaru merupakan salah satu wisata rekreasi andalan milik Kota Pekanbaru. Sama seperti Kebun Raya Bogor dan taman bermain lainnya, wisata Alam Mayang ini selalu ramai dikunjungi saat akhir pekan atau saat liburan tiba. Wisata Alam Mayang yang berada di pusat Kota Pekanbaru ini banyak menyediakan fasilitas hiburan untuk keluarga.



**Gambar 5.11 Wisata Alam Mayang**

*Sumber: Observasi, 2020*

b. Kawasan Wisata Asia Farm

Asia Farm merupakan kawasan wisata berbentuk kebun dan peternakan. Mengusung konsep hiburan yang edukatif, masyarakat bisa melihat langsung aneka hewan yang berada di Asia farm. Mulai dari sapi, kerbau, kelinci, domba dan kambing. Untuk wisata perkebunannya sendiri yaitu sawah dan taman bunga.



**Gambar 5.12 Wisata Asia Farm Hayday**

*Sumber: Observasi, 2020*

Penetapan Kawasan Strategis Pariwisata berdasarkan kriteria sebagai berikut.

1. memiliki fungsi utama pariwisata atau potensi pengembangan pariwisata;
2. memiliki sumber daya pariwisata potensial untuk menjadi daya tarik wisata unggulan dan memiliki citra yang sudah dikenal secara luas;
3. memiliki potensi pasar, baik skala nasional maupun khususnya internasional;
4. memiliki posisi dan peran potensial sebagai penggerak investasi; e. memiliki lokasi strategis yang berperan menjaga persatuan dan keutuhan wilayah;
5. memiliki fungsi dan peran strategis dalam menjaga fungsi dan daya dukung lingkungan hidup;
6. memiliki fungsi dan peran strategis dalam usaha pelestarian dan pemanfaatan aset budaya, termasuk di dalamnya aspek sejarah dan kepurbakalaan;
7. memiliki kesiapan dan dukungan masyarakat;
8. memiliki kekhususan dari wilayah;
9. berada di wilayah tujuan kunjungan pasar wisatawan utama dan pasar wisatawan potensial nasional;
10. dan memiliki potensi kecenderungan produk wisata masa depan.

## 5.2 Identifikasi Ketersediaan Angkutan Umum Penunjang Pariwisata

Kebutuhan akan ketersediaan angkutan umum pariwisata pada daerah perkotaan, biasanya dilayani oleh angkutan kota. Angkutan kota adalah angkutan dari suatu tempat ke tempat lain dalam suatu wilayah kota dengan menggunakan mobil bis umum/atau mobil penumpang umum yang terikat pada trayek yang tetap dan teratur.

Jaringan rute angkutan umum ditentukan oleh pola tata guna lahan. Adanya perubahan pada perkembangan kota maka diperlukan penyesuaian terhadap rute untuk penumpang demand (permintaan) agar terjangkau oleh pelayanan umum. Angkutan umum penumpang bersifat massal sehingga biaya angkut dapat dibebankan kepada lebih banyak orang atau penumpang yang menyebabkan biaya per penumpang dapat ditekan serendah mungkin. Karena merupakan angkutan massal, perlu ada kesamaan diantara para penumpang, antara lain kesamaan asal dan tujuan.

Kesamaan ini dicapai dengan cara pengumpulan di terminal dan atau tempat perhentian. Kesamaan tujuan tidak selalu berarti kesamaan maksud, angkutan umum massal atau masstransit memiliki trayek dan jadwal keberangkatan yang tetap. Pelayanan angkutan umum penumpang akan berjalan dengan baik apabila tercipta keseimbangan antara ketersediaan dan permintaan. Oleh karena itu, Pemerintah perlu turut campur tangan dalam hal ini.

Tujuan utama keberadaan angkutan umum penumpang adalah menyelenggarakan pelayanan angkutan yang baik dan layak bagi

masyarakat. Ukuran pelayanan yang baik adalah pelayanan yang aman, cepat, murah dan nyaman. Selain itu, keberadaan angkutan umum penumpang juga membuka lapangan kerja. Ditinjau dengan kaca mata per lalu-lintasan, keberadaan angkutan umum penumpang mengandung arti pengurangan volume lalu-lintas kendaraan pribadi, hal ini dimungkinkan karena angkutan umum penumpang bersifat angkutan massal sehingga biaya angkut dapat dibebankan kepada lebih banyak orang atau penumpang, banyaknya penumpang menyebabkan biaya penumpang dapat ditekan serendah mungkin.

### **5.2.1 Identifikasi Moda Transportasi Umum**

Identifikasi moda transportasi pariwisata menuju Objek Wisata yang masuk kategori unggulan dan andalan diidentifikasi berdasarkan:

- 1) Klasifikasi dan Jumlah Moda Transportasi
- 2) Kapasitas atau daya angkut
- 3) Route atau Trayek Angkutan umum

Hasil Pendataan klasifikasi moda transportasi pariwisata menuju Objek Wisata yang termasuk dalam kategori unggulan dan andalan didata menurut jenis, jumlah dan kapasitas moda transportasi dan telah mengacu pada Ripparda Kota Pekanbaru tahun 2021.

#### **5.2.1.1 Trans Metro Pekanbaru**

Trans Metro Pekanbaru atau biasa disebut sebagai TMP atau Busway TMP adalah sebuah sistem transportasi bus rapid transit cepat

yang terdapat di Kota Pekanbaru. TMP ini telah diresmikan penggunaannya oleh Mantan Walikota Pekanbaru, Bapak Drs. H. Herman Abdullah pada Hari Kamis tanggal 18 Juni 2009 Trans Metro Pekanbaru dipusatkan di Terminal AKAP Payung Sekaki yang sekarang sudah beroperasi melalui beberapa koridor di Pekanbaru. Pembentukan Perseroan Terbatas atau PT yang akan mengelola TMP yang berada dibawah naungan PD Pembangunan. Penduduk Kota Pekanbaru saat ini berjumlah lebih kurang 1.000.000 jiwa dan setiap tahunnya bertambah. Saat ini jumlah kendaraan Pribadi di Kota Pekanbaru tidak sebanding dengan jumlah ruas jalan yang ada sehingga menyebabkan kemacetan, pemborosan penggunaan bahan bakar, kebisingan serta tingginya tingkat polusi dan pemandangan yang tidak enak karena lalu-lintas yang semrawut.

Untuk menyikapi masalah tersebut Pemerintah Kota Pekanbaru mengeluarkan kebijakan pelayanan transportasi perkotaan Sarana Angkutan Umum Massal (SAUM) dan diberi nama Trans Metro Pekanbaru dilaksanakan berdasarkan Surat Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KP. 111 tahun 2009 dimana Kota Pekanbaru termasuk kota percontohan dibidang transportasi. Pada awalnya, TMP hanya melayani 2 Koridor, namun seiring berjalannya waktu, Trans Metro Pekanbaru telah melayani 8 Koridor yang menjangkau seluruh Kota Pekanbaru dan wilayah aglomerasi terdekat, yakni Kabupaten Kampar.

Trans Metro Pekanbaru adalah system angkutan massal khusus dengan sistem *Buy the service* di wilayah perkotaan Kota Pekanbaru

dengan menggunakan bus pada trayek/jalur yang telah ditetapkan. Motto Trans Metro adalah Aman, Nyaman, Handal dan Terjangkau. Tujuan diadakannya Trans Metro sebagai berikut :

- 1) Mewujudkan TMP menjadi BLUD (Badan Layanan Umum Daerah dalam rangka kemandirian pengelolaan keuangan dan SDM (Sumber Daya Manusia).
- 2) Meningkatkan kualitas SDM untuk dapat memberikan pelayanan yang optimal.
- 3) Meningkatkan pemberdayaan SDM, sarana dan prasarana untuk dapat meningkatkan kepuasan pengguna jasa.
- 4) Penghematan biaya transportasi.
- 5) Tersedianya angkutan umum massal yang aman dan nyaman dibidang transportasi. Perkembangan peminat TMP dari tahun ke tahun mengalami kenaikan, ini berarti antusias masyarakat lebih besar menggunakan angkutan umum massal TMP ini daripada angkutan umum yang lainnya, jika TMP ini dapat diperbaiki terus menerus tidak menutup kemungkinan di Kota Pekanbaru, TMP menjadi angkutan utama yang digunakan masyarakat.

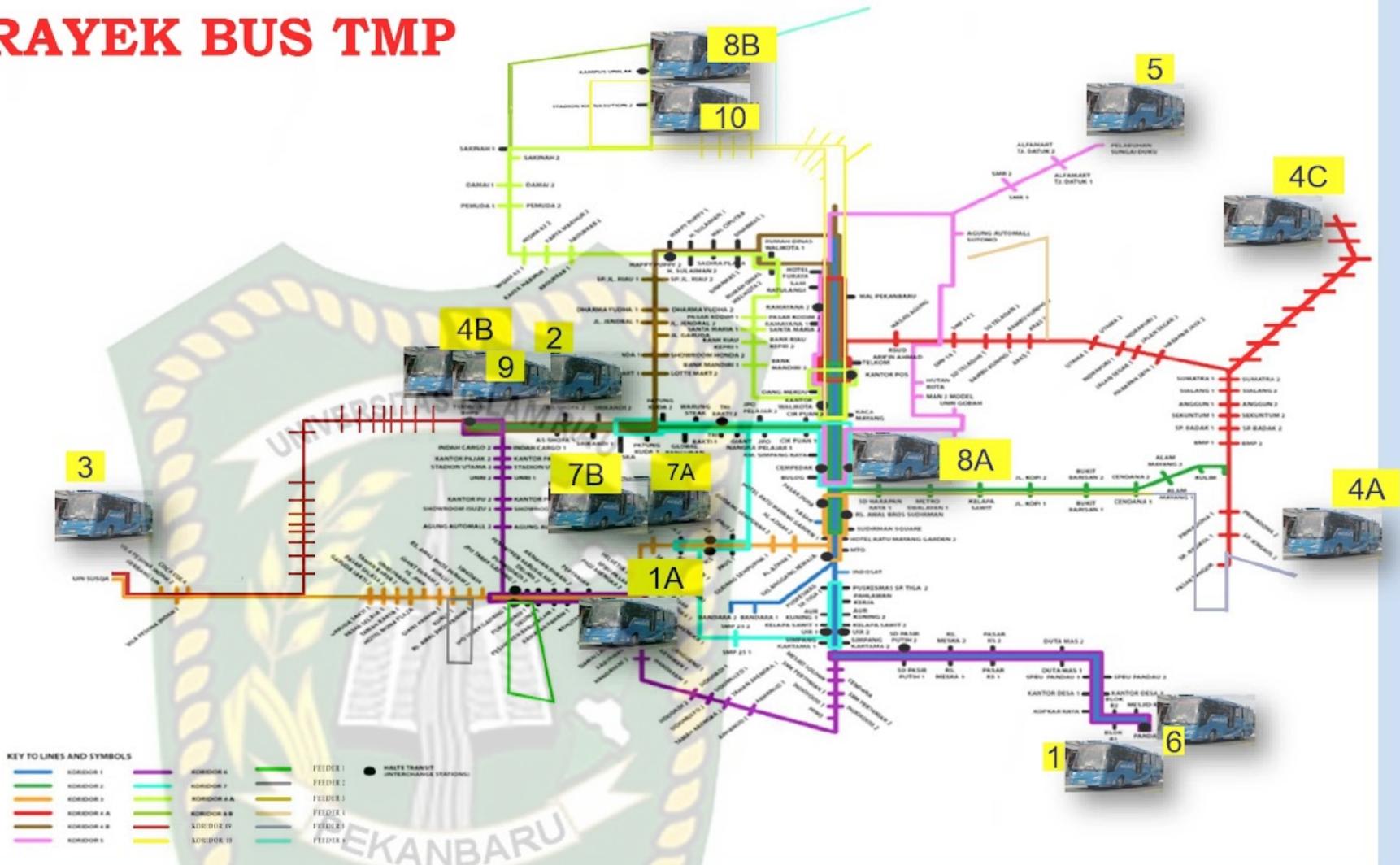


**Gambar 5.13 Bus Trans Metro Pekanbaru**  
*Sumber: Observasi, 2020*



**Gambar 5.14 Bus Trans Metro Pekanbaru**  
*Sumber: Observasi, 2020*

# TRAYEK BUS TMP



Gambar 5.15 Trayek Bus Trans Metro Pekanbaru  
 Sumber: Dinas Perhubungan Pekanbaru, 2020

Berdasarkan Gambar diatas, Bus Trans Metro Pekanbaru melalui beberapa objek wisata di Kota Pekanbaru, yaitu Kawasan Water Front City Pekanbaru (Pasar Bawah, Tepian Sungai Siak, Kampung Melayu Tionghoa, Masjid Raya Senapelan), Masjid Agung An-Nur, Bandar Serai, Mal-mal di Pekanbaru, Bandara SSQ-II, Asia Heritage, Asia Farm, Alam Mayang, Danau Bandar Khayangan.

Namun tidak semua dari semua objek wisata di Kota Pekanbaru yang masuk dalam Trayek Bus Trans Metro Pekanbaru. Objek Wisata tidak termasuk dalam Trayek Bus Trans Metro Pekanbaru yaitu, Kampung Bandar, Rumah Tuan Qadi, Pelabuhan Lama Pelindo.

#### **5.2.1.2 Bus Air Senapelan**

Bus Air Senapelan hibah dari Kementrian hibah dari Kementrian Perhubungan bagi Kota Pekanbaru. Pada 2014, dengan daya tampung 50 penumpang, dengan fasilitas ruangan AC dan Non AC.

Fungsi Pertama adalah sebagai perintis yang dimaksudkan sebagai alat transportasi terkhusus bagi masyarakat yang jauh dari perkotaan, atau sukar dijangkau. Seperti untuk Desa Okura dan Melebung. Fungsi kedua dari diluncurkannya Bus Air Senapelan, adalah sebagai wisata air.



**Gambar 5.16 Bus Air Senapelan**  
*Sumber: Observasi, 2020*



**Gambar 5.17 Bus Air Senapelan**  
*Sumber: Observasi, 2020*

### 5.2.1.3 Angkot (Oplet)

Angkot merupakan salah satu jenis angkutan umum yang berada dibawah naungan pihak swasta (individu). Karakteristik angkot dikaji pihak penyedia (supply), terdiri dari jumlah armada, kapasitas muatan dalam angkutan, frekuensi perjalanan yang dilakukan dalam sehari serta trayek angkutan tersebut.

Angkot merupakan jenis angkutan umum yang memiliki ukuran kendaraan tergolong kecil, berbeda dengan ukuran kendaraan TMP maupun Bus kota. Kapasitas angkut (load factor) angkot dalam sekali beroperasi yaitu 12 orang. Meskipun kapasitas angkut (load factor) penumpang dalam sekali jalan sedikit akan tetapi didukung oleh penyediaan armada angkot yang banyak (795 unit). Armada angkot tersebut terbagi menjadi 5 (lima) pusat titik kumpul atau biasa yang disebut dengan terminal, diantaranya ialah Terminal Pasar Rumbai, Terminal Pasar Senapelan, Terminal Nangka, Terminal Mekar Sari dan Terminal Pasar Sail, terminal tersebut digunakan sebagai tempat berkumpulnya 24 (dua puluh empat) trayek/ jangkauan layanan angkot di Kota Pekanbaru.

Angkot di Kota Pekanbaru berpusat di tiga pasar (Pasar Rumbai, Pasar Senapelan dan Pasar Sail) serta dua terminal (Terminal Nangka dan Terminal Mekar Sari). Pasar sebagai pusat berkumpulnya beberapa angkot dikarenakan pasar merupakan tempat berkumpulnya orang-orang (baik laki-laki/perempuan berusia muda, dewasa hingga tua) melakukan kegiatan jual-beli. Kegiatan tersebut menjadi salah satu daya tarik (faktor penarik) orang untuk melakukan pergerakan ke arah pasar khususnya pada jam sibuk (pagi hari/06.00-09.00) yang merupakan puncak kegiatan jual-beli di pasar. Sehingga menyebabkan banyaknya angkot yang berpusat di tiga pasar (khususnya Pasar Senapelan) tersebut agar pengguna dapat lebih mudah menjangkau pasar (sebagai tempat aktifitas) atau dapat berhenti langsung di area pasar tanpa harus berjalan jauh serta pengguna lebih

mudah memilih angkot yang sesuai dengan trayek yang diinginkan tanpa harus menunggu lama.

Dan Pasar kini juga menjadi salah satu destinasi wisata yang bisa menjadi daya tarik bagi wisatawan untuk berkunjung ke Kota Pekanbaru, seperti ke Pasar Bawah, Pasar Kodim, maupun Mal-mal yang ada di Pekanbaru. Oleh karena itu, angkot menjadi salah satu moda transportasi umum penunjang Pariwisata.



**Gambar 5.17 Angkot Pekanbaru**

*Sumber: Observasi, 2020*

Berdasarkan hasil pendataan klasifikasi dan jumlah moda transportasi pariwisata menuju objek wisata yang termasuk dalam kategori unggulan dan andalan dapat diketahui bahwa jenis obyek wisata alam dan wisata belanja banyak di kunjungi wisatawan dengan moda transportasi umum. Hal tersebut terjadi pada waktu-waktu tertentu khususnya pada waktu akhir pekan.

Berdasarkan hasil pendataan daya angkut kendaraan sebagai moda transportasi pariwisata menuju objek wisata yang termasuk dalam kategori unggulan dan andalan dapat diketahui bahwa yang paling banyak digunakan adalah jenis motor dengan daya angkut 2 orang, dan kendaraan pribadi dengan daya angkut rata-rata 7 orang tiap unitnya. Sedangkan untuk angkutan umum moda transportasi yang paling banyak digunakan adalah di obyek wisata dengan jumlah 7 unit dan daya angkut dapat mencapai 35 orang. Namun secara umum moda transportasi umum yang banyak digunakan adalah kendaraan dengan daya angkut 12-15 orang.

Berdasarkan hasil pendataan trayek angkutan umum sebagai transportasi pariwisata menuju objek wisata yang termasuk dalam kategori unggulan dan andalan dapat diketahui bahwa jalur atau trayek yang menuju atau melewati kawasan obyek dan daya tarik wisata adalah trayek

### **5.2.2 Aksesibilitas**

Aksesibilitas merupakan sarana dan infrastruktur untuk menuju sebuah destinasi wisata, misalnya jalan raya, ketersediaan sarana transportasi, dan rambu-rambu penunjuk jalan. Semakin baik aksesibilitas, maka jumlah kunjungan wisatawan, baik wisatawan nusantara maupun mancanegara akan meningkat, sektor transportasi udara, Pekanbaru telah membuka penerbangan baru, di antaranya Pekanbaru-Bangkok, Pekanbaru-Phuket, Pekanbaru-Colombo, Pekanbaru-penang yang mulai beroperasi pada

Mei dengan 3 kali penerbangan, Pekanbaru-Muaro dan Penambahan Run Way.

Di bidang transportasi darat, infrastruktur jalan ke Provinsi Sumatera Barat telah dibangun Jalan Tol Pekanbaru-Padang, dan juga telah dibangun Tol Pekanbaru-Dumai.

Elemen-elemen berikut adalah yang mempengaruhi biaya, kelancaran dan kenyamanan terhadap seorang wisatawan yang akan menempuh suatu atraksi. Elemen-elemen tersebut ialah :

- 1) Infrastruktur
- 2) Jalan, bandara, jalur kereta api, pelabuhan laut, marina.
- 3) Perlengkapan, meliputi ukuran, kecepatan, jangkauan dari sarana transportasi umum.
- 4) Faktor-faktor operasional seperti jalur/rute operasi, frekuensi pelayanan, dan harga yang dikenakan.
- 5) Peraturan Pemerintah yang meliputi pengawasan terhadap pelaksanaan peraturan transportasi.

### **5.3 Arahan Kebijakan Pemerintah Terkait Pengembangan Transportasi Umum Penunjang Pariwisata**

Berdasarkan Perda No 1 Tahun 2021 tentang Rencana Induk Pembangunan Kepariwisata Kota Pekanbaru tahun 2021, bahwa Pemerintah mendukung pengembangan transportasi umum penunjang

pariwisata. Arah kebijakan pembangunan aksesibilitas pariwisata Daerah sebagaimana dimaksud dalam Pasal I huruf c, meliputi:

- 1) sarana transportasi dalam mendukung pengembangan pariwisata;
- 2) infrastruktur dan sarana-prasarana transportasi dalam mendukung
- 3) pengembangan pariwisata ; dan
- 4) pengembangan sistem jaringan transportasi dalam mendukung pengembangan pariwisata.

Strategi untuk pengembangan sarana transportasi dalam mendukung pengembangan pariwisata sebagaimana dimaksud dalam Pasal 31 huruf a, dilakukan dengan cara:

- a) menyediakan dan mengembangkan sarana transportasi untuk kemudahan akses dan pergerakan wisatawan di daerah; dan
- b) menyediakan dan mengembangkan kenyamanan dan keamanan sarana transportasi untuk wisatawan menuju destinasi pariwisata dan pergerakan wisatawan di daerah.

Strategi untuk pengembangan infrastruktur dan sarana-prasarana transportasi dalam mendukung pengembangan pariwisata sebagaimana dimaksud dalam Pasal 31 huruf b, dilakukan dengan cara:

- a) mengembangkan dan meningkatkan kemudahan akses terhadap prasarana transportasi sebagai simpul pergerakan yang

menghubungkan lokasi asal wisatawan menuju destinasi dan pergerakan wisatawan di daerah;

- b) mengembangkan dan meningkatkan prasarana transportasi untuk menciptakan hubungan antara pintu gerbang wisata regional dan/ atau nasional dengan maupun antar komponen daya tarik dan pusat-pusat kegiatan wisata di daerah sebagai penunjang pengembangan bandar udara internasional sebagai gerbang utama pariwisata;
- c) mengembangkan dan meningkatkan prasarana transportasi yang mendukung kenyamanan perjalanan menuju destinasi dan pergerakan wisatawan di dalam daerah; dan
- d) mengembangkan sarana-prasarana transportasi sebagai penghubung daya tarik wisata.

Strategi untuk Pengembangan sistem jaringan transportasi dalam mendukung pengembangan pariwisata sebagaimana dimaksud dalam Pasal 31 huruf c, dilakukan dengan cara:

- a) mengembangkan sistem transportasi penghubung antara daya tarik wisata; dan
- b) menyediakan dan mengembangkan sistem transportasi yang mendukung kemudahan pergerakan wisatawan dengan memanfaatkan beragam jenis moda transportasi secara terpadu;

## 5.4 Analisis SWOT

Dengan menggunakan Analisis SWOT, strategi terhadap rencana pengembangan transportasi umum dapat diperkirakan dengan cara mempertimbangkan faktor-faktor yang mempengaruhinya dan hasil-hasil analisis sebelumnya. Faktor-faktor internal yang menjadi kekuatan dan kelemahan serta faktor-faktor eksternal yang menjadi peluang dan ancaman dalam merencanakan strategi pengembangan angkutan umum di Kota Pekanbaru yaitu:

### *Faktor Internal*

1. Kekuatan (strengths)
  - a) Tingkat permintaan yang tinggi terhadap angkutan umum dari masyarakat Kota Pekanbaru.
  - b) Telah adanya struktur ruang kota dengan membagi wilayah dengan pusat-pusat layanan.
  - c) Jaringan jalan dalam kondisi baik.
2. Kelemahan (weaknesses)
  - a) Tidak semua tempat wisata di lalui angkutan umum
  - b) Belum ada rute angkutan wisata untuk masyarakat umum.

### *Faktor Eksternal*

1. Peluang (opportunities)
  - a) Destinasi wisata Kota Pekanbaru yang semakin banyak

- b) Potensi Kota Pekanbaru sebagai lalu lintas perdagangan dan sebagai Ibu Kota Provinsi Riau
- c) Tersebar nya beberapa fasilitas umum pada beberapa wilayah.

## 2. Ancaman (Threats)

- a) Kepemilikan kendaraan pribadi meningkat.
- b) Tempat tinggal penduduk masih banyak yang berada diluar pusat kota.

Setelah melihat faktor internal dan eksternal terkait dengan kondisi angkutan umum di Kota Pekanbaru dan di analisis dengan menggunakan metode SWOT maka diperoleh hasil analisis sebagai berikut:

### A. Strategi S-O

- a) Permintaan yang tinggi akan angkutan umum dari masyarakat di Kota Pekanbaru menjadi pertimbangan serius bagi pemerintah daerah untuk mengembangkan angkutan umum yang sudah ada.
- b) Adanya struktur-struktur yang tersedia

### B. Strategi W-O

- a) Menyediakan angkutan umum yang memiliki tingkat kenyamanan yang cukup baik.
- b) Menyediakan rute khusus ke setiap destinasi wisata di Kota Pekanbaru

### C. Strategi S-T

- a) Mengembangkan sistem angkutan agar kebutuhan masyarakat dapat dilayani oleh angkutan umum.

- b) Mengembangkan destinasi-destinasi yang baru pada daerah-daerah potensial dan strategis sehingga aktifitas penduduk menjadi terbagi dan penyebaran penduduk dapat merata.

#### D. Strategi W-T

- a) Mengembangkan sistem angkutan umum yang menarik sehingga masyarakat beralih menggunakan angkutan umum dari pada angkutan pribadi.

Berdasarkan hasil analisis SWOT terhadap sistem transportasi angkutan umum di Kota Pekanbaru, maka diperoleh suatu kesimpulan strategi yang dapat digunakan untuk pengembangan angkutan umum di Kota Pekanbaru, yaitu:

- 1) Mengembangkan suatu sistem transportasi angkutan umum yang sesuai dengan kebutuhan masyarakat di Kota Pekanbaru sehingga dapat melayani karakteristik perjalanan dan karakteristik pengguna jasa transportasi umum pariwisata.
- 2) menyediakan dan mengembangkan sarana transportasi untuk kemudahan akses dan pergerakan wisatawan di daerah; dan
- 3) menyediakan dan mengembangkan kenyamanan dan keamanan sarana transportasi untuk wisatawan menuju destinasi pariwisata dan pergerakan wisatawan di daerah.
- 4) mengembangkan dan meningkatkan kemudahan akses terhadap prasarana transportasi sebagai simpul pergerakan yang menghubungkan lokasi asal wisatawan menuju destinasi

## BAB VI

### KESIMPULAN

#### 6.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisis dan pembahasan tentang Pengembangan Transportasi Umum Penunjang Pariwisata di Kota Pekanbaru , maka dapat ditarik kesimpulan :

- a. persebaran destinasi wisata di Kota Pekanbaru tersebar di 10 kecamatan yaitu kecamatan rumbai dengan jumlah 2 destinasi wisata, kecamatan rumbai pesisir dengan 5 destinasi wisata, kecamatan tenayan raya dengan jumlah 7 destinasi wisata, kecamatan bukitraya dengan 2 destinasi wisata, kecamatan senapelan dengan 11 destinasi wisata, kecamatan pekanbaru kota dengan 1 destinasi wisata, kecamatan sukajadi dengan 2 destinasi wisata, kecamatan sail dengan 2 destinasi wisata, dan kecamatan tampan dengan 1 destinasi wisata.
- b. Berdasarkan hasil pendataan klasifikasi dan jumlah moda transportasi pariwisata menuju objek wisata yang termasuk dalam kategori unggulan dan andalan dapat diketahui bahwa jenis obyek wisata alam dan wisata belanja banyak di kunjungi wisatawan dengan moda transportasi umum. Hal tersebut terjadi pada waktu-waktu tertentu khususnya pada waktu akhir pekan.
- c. Berdasarkan Perda No 1 Tahun 2021 tentang Rencana Induk Pembangunan Kepariwisata Kota Pekanbaru tahun 2021, bahwa

Pemerintah mendukung pengembangan transportasi umum penunjang pariwisata. Arah kebijakan pembangunan aksesibilitas pariwisata Daerah sebagaimana dimaksud dalam Pasal 1 huruf c, meliputi:

1. sarana transportasi dalam mendukung pengembangan pariwisata;
2. infrastruktur dan sarana-prasarana transportasi dalam mendukung
3. pengembangan pariwisata ; dan
4. pengembangan sistem jaringan transportasi dalam mendukung pengembangan pariwisata.

## 6.2 Saran

Adapun hasil dan pembahasan berikut ini ada hal yang perlu dijadikan sebagai bahan rekomendasi, antara lain sebagai berikut :

- a. Agar dapat menjadi sebuah rujukan teori tentang pengembangan transportasi umum penunjang pariwisata di Kota Pekanbaru
- b. Agar dapat digunakan sebagai bahan pertimbangan untuk mengadakan penelitian yang lebih mendalam lagi terkait faktor penentu pemilihan lokasi retail modern dengan metode yang berbeda, lokasi yang berbeda atau fokus pada objek lainnya.

## DAFTAR PUSTAKA

- Arikunto, Suharsimi. (2006). *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktik*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Direktorat Jendral Pariwisata. (1985). *Pengantar Pariwisata Indonesia*. Jakarta: Direktorat Jendral Pariwisata.
- Isnain, Wahyudi. (2015). *Teknik Perhitungan Tarif Masuk Kawasan Wisata Alam*. Jurnal Vol 12 No. 1.
- Lalu, Sumayang. (2003). *Dasar-dasar Manajemen Produksi dan Operasi*. Jakarta: Salemba Empat.
- Marpaung. (2002). *Pengantar Pariwisata*. Bandung: Alfabeta
- Nugraha, Sabila Maulina. (2013). *Pengaruh Fasilitas Wisata terhadap Tingkat Kepuasan Berkunjung di Kawasan Wisata Situ Gede Kota Tasikmalaya*. *Antilogi Manajemen Resort and Leisure Universitas Pendidikan Indonesia Bandung*.
- Pendit, N S. (2003). *Ilmu Pariwisata Sebuah Pengantar Perdana*. Jakarta: Pradya Paramita.
- Perda Kota Pekanbaru No.1 Tahun 2021 tentang Rencana Induk Pembangunan Kepariwisata Daerah. Pekanbaru
- Priyatno, D. (2018). *SPSS Panduan Mudah Olah Data Bagi Mahasiswa & Umum*. Yogyakarta: Andi
- Sammeng, Andi. (2001). *Cakrawala Pariwisata*. Jakarta: Balai Pustaka.

- Septi, Josephine. (2014). *“Pengaruh Produk Jasa, Lokasi, dan Harga terhadap kepuasan Konsumen. (Studi Kasus pada Pikatan Water Park dan Kolam Renang Tirto Asri)”*. Skripsi. Fakultas Ekonomi Universitas Sanata Dharma: Yogyakarta tidak diterbitkan
- Spillane, J. (1987). *Ekonomi Pariwisata Sejarah dan Prospeknya*. Yogyakarta: Kanisius.
- Sugiyono. (2013). *Statistika untuk Penelitian*. Bandung: Alfabeta.
- Suwantoro, Gamal. (2004). *Dasar-dasar Pariwisata*. Yogyakarta: Andi.
- Tjiptono, Fandy. (1996). *Manajemen Jasa*. Edisi Pertama. Yogyakarta: Andi Offset.
- Tjiptono, Fandy. (2019). *Pemasaran Jasa (Prinsip, Penerapan, Penelitian)*. Yogyakarta: Andi Offset.
- Trijayanti, Rina Apri. (2016). *Pengaruh Merek, Persepsi Harga, dan Harapan Pelanggan terhadap Kepuasan Konsumen Kentucky Fried Chicken (KFC)*. Eprint: UNY.
- Tri, Taufik. (2017). *Pengaruh Aksesibilitas dan Citra Destinasi terhadap Niat Berkunjung Kembali ke Telaga Tembing*. *Jurnal Ilmu Manajemen*. 3, (2), 201-212.
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 10 Tahun 2009 Tentang Kepariwisata. Jakarta: Setneg Republik Indonesia.
- Yoeti, Oka A. (2008). *Perencanaan dan Pengembangan Pariwisata*. Jakarta: Pradya Paramita.