

**PERENCANAAN BUS *HOP ON HOP OFF* SEBAGAI MODA  
ALTERNATIF ANGKUTAN WISATA DI KOTA PEKANBARU**

**TUGAS AKHIR**

*Diajukan Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Meraih Gelar Sarjana  
Pada Program Studi Teknik Sipil Fakultas Teknik  
Universitas Islam Riau  
Pekanbaru*



**OLEH :**

**AFHDI IBRA WADICKY**

**153110078**

**PROGRAM STUDI TEKNIK SIPIL FAKULTAS TEKNIK  
UNIVERSITAS ISLAM RIAU  
PEKANBARU  
2021**

## PERNYATAAN

Dengan ini saya menyatakan :

1. Karya tulis ini adalah asli dan belum diajukan untuk mendapatkan gelar akademik (strata satu) Universitas Islam Riau.
2. Karya tulis ini merupakan gagasan, rumusan penelitian saya sendiri tanpa bantuan pihak lain kecuali arahan oleh pembimbing.
3. Dalam karya ini tidak terdapat karya atau pendapat orang kecuali secara tertulis dengan jelas dicantumkan dalam daftar pustaka.
4. Pernyataan ini saya buat dengan sesungguhnya dan apabila dikemudian hari terdapat penyimpangan dan tidak kebenaran dalam pernyataan ini maka saya bersedia menerima sanksi akademik dengan pencabutan gelar yang sudah diperoleh serta sanksi lainnya sesuai dengan norma yang berlaku di perguruan tinggi.

Pekanbaru, 03 April 2021

Yang Bersangkutan Pernyataan



**AFHDI IBRA WADICKY**  
**NPM. 15 311 0078**

## KATA PENGANTAR

Assalamu'alaikum Warahmatullah Wabarokatuh

Alhamdulillah rabbil'alamin, segala puji dan syukur ke hadirat Allah SWT yang telah melimpahkan nikmat-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan tugas akhir ini mengenai "Perencanaan Bus *Hop On Hop Off* Sebagai Moda Alternatif Angkutan Wisata Di Kota Pekanbaru". Tugas akhir ini berupa skripsi sebagai syarat untuk meraih gelar sarjana strata 1 (S1) Fakultas Teknik Program Studi Teknik Sipil Universitas Islam Riau.

Tugas akhir ini berisi tentang rangkuman dan kesimpulan selama penulis melakukan penelitian dan analisa. Rangkuman dan kesimpulan ini disusun dalam bab-bab, bab tersebut terdiri dari bab I yang berisi tentang latar belakang, bab II berisi tentang tinjauan pustaka, bab III berisi tentang landasan teori, bab IV berisi tentang metodologi penelitian, bab V berisi tentang hasil dan pembahasan, dan bab VI berisi tentang kesimpulan dan saran.

Penulis berharap tugas akhir ini bisa bermanfaat bagi mahasiswa/i Teknik Sipil, penulis juga menyadari bahwa masih terdapat kekurangan dalam menyusun tugas akhir ini, maka dari itu kritik dan saran sangat diharapkan dari pembaca agar kedepannya bisa lebih baik lagi.

Pekanbaru, 03 April 2021

Penulis



**Afhdi Ibra Wadicky**

## UCAPAN TERIMA KASIH

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

*Assalamualaikum Wr.Wb.*

Puji syukur penulis panjatkan kehadiran Allah SWT yang telah melimpahkan rahmat dan hidayah-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan penulisan Tugas Akhir ini dengan baik. Penulisan Tugas Akhir ini merupakan salah satu syarat untuk mencapai gelar Sarjana Teknik Sipil Pada Fakultas Teknik Universitas Islam Riau. Penulis menyadari bahwa penelitian ini tidak akan terwujud tanpa adanya dorongan dan motivasi dari berbagai pihak. Oleh karena itu, dalam penulisan dan penyelesaian Tugas Akhir ini tidak lupa penulis ucapkan terima kasih kepada :

1. Bapak Prof. Dr. H. Syafrinaldi, S.H., M.C.L, Rektor Universitas Islam Riau.
2. Bapak Dr. Eng Muslim, S.T., M.T, Dekan Fakultas Teknik Universitas Islam Riau.
3. Ibu Dr. Mursyidah, S.Si., M.Sc, Wakil Dekan I Fakultas Teknik Universitas Islam Riau.
4. Bapak Dr. Anas Puri, S.T., M.T, Wakil Dekan II Fakultas Teknik Universitas Islam Riau.
5. Bapak Akmar Efendi, S.Kom., M.Kom, Wakil Dekan III Fakultas Teknik Universitas Islam Riau.
6. Ibu Harmiyati, S.T., M.Si, Ketua Program Studi Teknik Sipil Universitas Islam Riau .
7. Ibu Sapitri, S.T., M.T, Sekretaris Program Studi Teknik Sipil Universitas Islam Riau.
8. Bapak Muchammad Zaenal Muttaqin, S.T., M.Sc, sebagai Dosen Pembimbing.
9. Ibuk Bismi Annisa, S.T., M.T. sebagai Dosen Penguji.
10. Bapak Ir. H. Firdaus Agus, M.P. sebagai Dosen Penguji.

11. Bapak dan Ibu Dosen pengajar Fakultas Teknik Universitas Islam Riau.
12. Seluruh karyawan dan karyawan Fakultas Teknik Universitas Islam Riau.
13. Teristimewah Ayahanda dan Ibunda tercinta H. Ibrahim, S.T. dan Desriwati, sebagai Orang Tua yang selalu memberikan dan mendo'akan yang terbaik serta sangat berperan dalam proses pendewasaan penulis.
14. Adik saya Mubdi, yang memberikan semangat kepada penulis.
15. My best partner yang setia Indah Triani, S.E. yang telah mendukung, memberikan semangat, dan menemani dari semester 1 sampai sekarang.
16. Teruntuk sahabat saya Jella, Siti, Faiz, Irvan, Oby, Gian, Mas Ali, Andre Igun, Ijul, Dian, Putra, Putu, Riza, Uul dan Andre, yang menemani dan membantu dalam menyelesaikan Tugas Akhir ini.
17. Keluarga Bujang Dara Pekanbaru 2017 Dimas, Jetli, Aziz dan Yudi, yang selalu mau memberikan motivasi dan semangat untuk menyelesaikan Tugas Akhir ini.
18. Teruntuk khusus buat editor handal saya Reksi yang telah membantu dalam mendesain hasil Tugas Akhir ini.
19. Buat teman-teman seperjuangan angkatan 2015 Teknik Sipil serta semua pihak yang telah banyak membantu penulis dalam menyelesaikan Tugas Akhir ini.

Terima kasih atas segala bantuannya, semoga penelitian ini bermanfaat bagi kita semua dan semoga segala amal baik kita mendapatkan balasan yang setimpal dari Allah SWT. Amin...

*Wassalamu'alaikum Wr. Wb.*

Pekanbaru, 03 April 2021

Penulis



**Afhdi Ibra Wadicky**

## DAFTAR ISI

<b>PERNYATAAN</b> .....	<b>i</b>
<b>KATA PENGANTAR</b> .....	<b>ii</b>
<b>UCAPAN TERIMA KASIH</b> .....	<b>iii</b>
<b>DAFTAR ISI</b> .....	<b>v</b>
<b>DAFTAR TABEL</b> .....	<b>viii</b>
<b>DAFTAR GAMBAR</b> .....	<b>ix</b>
<b>DAFTAR NOTASI</b> .....	<b>x</b>
<b>DAFTAR LAMPIRAN</b> .....	<b>xi</b>
<b>ABSTRAK</b> .....	<b>xii</b>
<b>BAB I PENDAHULUAN</b> .....	<b>1</b>
1.1 Latar Belakang .....	1
1.2 Rumusan Masalah .....	2
1.3 Tujuan Penelitian .....	3
1.4 Manfaat Penelitian .....	3
1.5 Batasan Masalah.....	3
<b>BAB II TINJAUAN PUSTAKA</b> .....	<b>5</b>
2.1 Umum.....	5
2.2 Penelitian Terdahulu .....	5
2.3 Keaslian Penelitian.....	8
<b>BAB III LANDASAN TEORI</b> .....	<b>10</b>
3.1 Pariwisata .....	10
3.1.1 Jenis-Jenis Objek Pariwisata .....	10
3.1.2 Unsur-Unsur Pengembangan Pariwisata.....	12
3.2 Aksesibilitas Pariwisata.....	13
3.3 Angkutan .....	15
3.3.1 Fungsi dan Peranan Angkutan .....	15
3.3.2 Angkutan Wisata .....	16
3.3.3 Konsep Angkutan Wisata <i>Hop On Hop Off (HOHO)</i> .....	17

3.3.4 Contoh Angkutan Wisata di Kota-kota Indonesia .....	18
3.4 Perencanaan Rute .....	21
3.5 Potensi Permintaan ( <i>Demand</i> ).....	21
3.6 Penentuan Jumlah Kendaraan .....	22
3.7 Biaya Operasional Kendaraan (BOK).....	25
3.7.1 Komponen-komponen Biaya Operasional Kendaraan.....	25
3.7.2 Model dan Metode Perhitungan Biaya Operasional Kendaraan BOK..	27
3.8 Analisis Biaya Operasional Kendaraan (BOK) per Tahun .....	27
3.8.1 Analisis Biaya Langsung per Tahun .....	28
3.8.2 Analisis Biaya Tidak Langsung per Tahun .....	30
3.8.3 Analisis Biaya Operasi Kendaraan Total per Tahun.....	30
3.8.4 Analisis Biaya Operasi Kendaraan per Kilometer .....	31
3.9 Analisis Tarif Berdasarkan Biaya Operasi Kendaraan.....	32
<b>BAB IV METODOLOGI PENELITIAN.....</b>	<b>33</b>
4.1 Umum.....	33
4.2 Bahan dan Alat Penelitian .....	33
4.3 Teknik Pengumpulan Data .....	33
4.4 Teknik Analisis Data.....	34
4.5 Tahap Pelaksanaan Penelitian .....	35
4.6 Diagram Alir .....	36
4.7 Lokasi Penelitian.....	38
<b>BAB V ANALISIS DAN PEMBAHASAN.....</b>	<b>39</b>
5.1 Potensi Pariwisata Kota Pekanbaru.....	39
5.2 Kebijakan Pengembangan Pariwisata Kota Pekanbaru.....	47
5.3 Perencanaan Bus Angkutan Wisata Pekanbaru <i>Hop On Hop Off</i> .....	48
5.4 Analisis Potensi Permintaan ( <i>Demand</i> ) Bus Angkutan Wisata Pekanbaru <i>Hop On Hop Off</i> .....	51
5.5 Desain Rute Bus Angkutan Wisata Pekanbaru <i>Hop On Hop Off</i> .....	52
5.6 Analisa Sistem Operasional Angkutan Wisata Pekanbaru.....	54
5.6.1 Analisis Kebutuhan Armada Bus Angkutan Wisata Pekanbaru <i>Hop On Hop Off</i> .....	55

5.6.2 Sistem Operasional Bus Angkutan Wisata Pekanbaru <i>Hop On Hop Off</i> .....	57
5.7 Analisa Biaya Operasional Kendaraan (BOK) Bus Angkutan Wisata Pekanbaru <i>Hop On Hop Off</i> .....	58
5.7.1 Analisis Biaya Langsung per Tahun Bus Angkutan Wisata Pekanbaru <i>Hop On Hop Off</i> .....	61
5.7.2 Analisis Biaya Tidak Langsung per Tahun Bus Angkutan Wisata Pekanbaru <i>Hop On Hop Off</i> .....	68
5.8 Analisis Tarif Berdasarkan Biaya Operasi Kendaraan (BOK) Bus Angkutan Wisata Pekanbaru <i>Hop On Hop Off</i> .....	70
<b>BAB VI KESIMPULAN DAN SARAN</b> .....	<b>71</b>
6.1 Kesimpulan .....	71
6.2 Saran .....	72
<b>DAFTAR PUSTAKA</b> .....	<b>73</b>
<b>LAMPIRAN A</b>	
<b>LAMPIRAN B</b>	

## DAFTAR TABEL

<b>Tabel 3.1</b> Pedoman Perhitungan Biaya Pokok .....	31
<b>Tabel 5.1</b> Daftar Objek Wisata Kota Pekanbaru .....	40
<b>Tabel 5.2</b> Rencana Rute Bus <i>Hop On Hop Off</i> Kota Pekanbaru .....	53
<b>Tabel 5.3</b> Rekap Hasil Perhitungan Sistem Operasional Angkuta Wisata .....	57
<b>Tabel 5.4</b> Data List <i>Service</i> Dan <i>Speartpart</i> Angkutan Wisata .....	59
<b>Tabel 5.5</b> Rekap Hasil Perhitungan Biaya Langsung per bus-km .....	68



## DAFTAR GAMBAR

<b>Gambar 3.1</b> Sistem Transportasi Makro.....	15
<b>Gambar 3.2</b> Contoh Konsep Bus Wisata <i>Hop On Hop Off</i> .....	18
<b>Gambar 3.3</b> Bus Tingkat Wisata Werkudara.....	19
<b>Gambar 3.4</b> Bus Tingkat Wisata Bandros .....	20
<b>Gambar 3.5</b> Bus Tingkat <i>City Tour</i> jakarta .....	21
<b>Gambar 4.1</b> Diagram Alir .....	38
<b>Gambar 4.2</b> Peta Lokasi Objek Wisata Penelitian.....	42
<b>Gambar 5.1</b> Peta Wisata Kota Pekanbaru.....	39
<b>Gambar 5.2</b> Grafik Kunjungan Wisatawan Domestik Ke Kota Pekanbaru Tahun 2016-2019 .....	42
<b>Gambar 5.3</b> Grafik Kunjungan Wisatawan Domestik Ke Kota Pekanbaru Per Bulan Dari Tahun 2016-2019 .....	43
<b>Gambar 5.4</b> Grafik Kunjungan Wisatawan Mancanegara Ke Kota Pekanbaru Tahun 2016-2019 .....	44
<b>Gambar 5.5</b> Grafik Kunjungan Wisatawan Mancanegara Ke Kota Pekanbaru Per Bulan Dari Tahun 2016-2019 .....	44
<b>Gambar 5.6</b> Jadwal Event Pariwisata Provinsi Riau .....	45
<b>Gambar 5.7</b> Peta Pulau Sumatera .....	46
<b>Gambar 5.8</b> Peta Provinsi Riau .....	46
<b>Gambar 5.9</b> Bus Angkutan Wisata Jetbus SDD Scania K 310 UB .....	48
<b>Gambar 5.10</b> Logo Bus Angkutan Wisata Pekanbaru <i>Hop On Hop Off</i> .....	50
<b>Gambar 5.11</b> Rute Bus Angkutan Wisata Pekanbaru <i>Hop On Hop Off</i> .....	54
<b>Gambar 5.12</b> Siklus Perjalanan Bus Angkutan Wisata Pekanbaru <i>Hop On Hop Off</i> .....	57

## DAFTAR NOTASI

BAK	= Biaya awak kendaraan per tahun
BB	= Biaya ban
BBBM	= Biaya bahan bakar minyak
BBMo	= Biaya bunga modal per tahun
BOK	= Biaya operasi kendaraan
BP	= Biaya penyusutan kendaraan per tahun
CT	= Waktu sirkulasi
C	= Kapasitas kendaraan (orang)
DT	= Daya tahan ban (km)
F	= Frekuensi (kendaraan/jam)
FA	= Faktor ketersediaan kendaraan angkutan kota (%)
HK	= Harga kendaraan pada tahun analisis
H	= <i>Headway</i> / waktu antara kendaraan angkutan Kota (menit)
JK	= Jumlah kendaraan yang dibutuhkan.
JP	= Jumlah penumpang.
JO	= Lama operasi per hari
JT	= Jarak tempuh
JHO	= Jumlah hari operasi per tahun
JPB	= Jumlah pemakaian ban
K	= Kapasitas
Lf	= Faktor muatan (%)
MP	= Masa Penyusutan
NR	= Nilai Residu
PT	= Panjang trayek
TL	= Rata-rata panjang perjalanan penumpang ( <i>trip length</i> ) dalam km
T	= Waktu henti kendaraan
WT	= Waktu tempuh
$\sigma$	= Deviasi

## DAFTAR LAMPIRAN

### Lampiran A

1. Data Objek Wisata Di Kota Pekanbaru
2. Data Kunjungan Wisatawan Domestik Di Kota Pekanbaru
3. Data Kunjungan Wisatawan Mancanegara Di Kota Pekanbaru
4. SK-DIRJEN 687 Tahun 2002
5. Peraturan Daerah Kota Pekanbaru No.09 Tahun 2018
6. Peraturan Gubernur Riau No.62 Tahun 2015
7. Peraturan Daerah Kota Pekanbaru No.14 Tahun 2012
8. Peraturan Pemerintah No.11 Tahun 2015
9. Data UMK Provinsi Riau 2020
10. Data Jenis Iuran BPJS Ketenagakerjaan
11. Data Rata-Rata Suku Bunga Bank Di Indonesia
12. Spesifikasi Bus Double Decker Scania K 310 UB
13. Hasil Pengamatan Objek-Objek Wisata Di Pekanbaru
14. Hasil Perencanaan Rute Angkutan Wisata Pekanbaru
15. Dokumentasi Wawancara Dengan Pengusaha Bus Pariwisata
16. Dokumentasi Survei Lokasi Objek Wisata

### Lampiran B

1. Surat-surat

**PERENCANAAN *BUS HOP ON HOP* SEBAGAI MODA ALTERNATIF  
ANGKUTAN WISATA DI KOTA PEKANBARU**

**AFHDI IBRA WADICKY  
153110078**

**ABSTRAK**

Perkembangan industri pariwisata di Kota Pekanbaru mulai berkembang pesat saat ini. Untuk meningkatkan fasilitas pelayanan jasa angkutan wisata di Kota Pekanbaru memerlukan kreativitas serta inovasi baru selain infrastruktur yang menunjang. Untuk itu diperlukan suatu moda angkutan wisata khusus yang berfungsi menghubungkan lokasi wisata satu dengan yang lainnya. Tujuan dari penelitian ini adalah merencanakan suatu angkutan wisata berupa potensi demand, rute, sistem karakteristik, dan Biaya Operasional Kendaraan serta tarif pengoperasian angkutan pariwisata.

Metode yang digunakan ada Kualitatif dengan data yang dikumpulkan dalam penelitian ini meliputi data primer yaitu melakukan wawancara dengan pengiat wisata dan pemilik usaha servis kendaraan bus untuk mengetahui biaya suku cadang dan servis. Data sekunder berupa daftar objek wisata, jumlah wisatawan, pajak dan penyusutan kendaraan. Analisis perhitungan sistem operasional angkutan wisata, perhitungan Biaya Operasional Kendaraan (BOK) dan tarif mengacu pada SK Dirjen Perhubungan Darat No. 687 tahun 2002.

Hasil penelitian ini rute angkutan pariwisata ini direncanakan satu rute yang berada di pusat Kota Pekanbaru. Untuk jumlah armada yang dibutuhkan 3 unit bus dan 16 rit per hari, Biaya Operasional Kendaraan (BOK) sebesar Rp. 21.526,6,- per bus-km dan tarif per penumpang sebesar Rp. 20.000,-. Saran untuk penyempurnaan perlu adanya kajian mendalam mengenai potensi penumpang dan kelayakan finansial.

**Kata Kunci :** Angkutan Pariwisata, Kota Pekanbaru, Perencanaan Trayek.

***BUS HOP ON HOP OFF PLANNING AS AN ALTERNATIVE MODE FOR  
TOURISM TRANSPORT IN PEKANBARU CITY***

**AFHDI IBRA WADICKY**  
**153110078**

***ABSTRACT***

*The development of the tourism industry in Pekanbaru City is currently growing rapidly. To improve tourist transportation service facilities in Pekanbaru City requires creativity and new innovations in addition to supporting infrastructure. For that we need a special tourist transportation mode that functions to connect tourist locations with one another. The purpose of this research is to plan a tourist transportation in the form of potential demand, routes, characteristic systems, and vehicle operating costs as well as tourism transportation operating rates.*

*The method used is qualitative with the data collected in this study including primary data, namely conducting interviews with tour guides and bus service business owners to determine the cost of spare parts and services. Secondary data is a list of tourist objects, number of tourists, taxes and vehicle depreciation. Analysis of the calculation of the tourist transportation operational system, the calculation of the tourist transportation operational and tariffs refers to the Decree of the Director General of Land Transportation No. 687 in 2002.*

*The results of this research that the tourism transportation route is planned to be one route in the center of Pekanbaru City. For a fleet of 3 buses and 16 rites per day, of the tourist transportation operational is Rp. 21,526.6,- per bus-km and the fare per passenger is Rp. 20,000,-. Suggestions for improvement need an in-depth study of passenger potential and financial feasibility.*

***Keywords : Tourism Transport, Pekanbaru City, Route Planning.***

# BAB I

## PENDAHULUAN

### 1.1 Latar Belakang

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 megembangkan pariwisata (Kemenparekraf, 2018).

Dalam salah satu hasil penelitian mengatakan bahwa 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).

Sebagai salah satu kota tujuan wisata, Kota Pekanbaru harus selalu melakukan perbaikan dan peningkatan fasilitas pelayanannya, dimana salah satunya adalah dengan merencanakan angkutan wisata khusus yang melayani pergerakan wisatawan menuju objek wisata di Kota Pekanbaru. Salah satu konsep Angkutan Wisata yang cocok dengan Kota Pekanbaru adalah Konsep Angkutan Wisata *Hop On – Hop Off*. Konsep angkutan wisata seperti ini sudah banyak diterapkan di kota-kota besar di dunia, dan bus ini biasanya melewati rute-rute yang menjadi daya tarik wisata dan *landmark* dari kota tersebut.

Mengingat perkembangan industri pariwisata di Kota Pekanbaru mulai menjadi perhatian serius Pemerintah Kota Pekanbaru. Untuk itu dengan kurangnya aksesibilitas yakni sarana transportasi wisata khusus yang menghubungkan tempat-tempat wisata di Kota Pekanbaru. Maka dari itu, atas dasar pertimbangan tersebut peneliti mengangkat topik dalam tugas akhir ini dengan judul **“Perencanaan Bus Hop On Hop Off Sebagai Moda Alternatif Angkutan Wisata Di Kota Pekanbaru”**.

## 1.2 Rumusan Masalah

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

1. Bagaimana potensi *demand* jika Bus Angkutan Wisata *Hop On Hop Off* diterapkan di Kota Pekanbaru ?
2. Bagaimana rute Bus Angkutan Wisata yang dapat dikembangkan di Kota Pekanbaru jika menerapkan Konsep *Hop On Hop Off* ?
3. Bagaimana karakteristik sistem operasional Angkutan Wisata yang dapat diterapkan di Kota Pekanbaru ?
4. Berapakah besaran Biaya Operasional Kendaraan (BOK) serta tarif yang dapat diberlakukan untuk pengoperasian Bus Angkutan Wisata *Hop On Hop Off* di Kota Pekanbaru ?

### 1.3 Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah yang disebutkan, maka didapat tujuan penelitian sebagai berikut:

1. Untuk menganalisis potensi *demand* jika Bus Angkutan Wisata *Hop On Hop Off* diterapkan di Kota Pekanbaru.
2. Untuk menganalisis rute Bus Angkutan Wisata yang dapat dikembangkan di Kota Pekanbaru jika menerapkan Konsep *Hop On Hop Off*.
3. Untuk menganalisis karakteristik sistem operasional angkutan wisata yang dapat diterapkan di Kota Pekanbaru
4. Untuk menganalisis besaran Biaya Operasional Kendaraan (BOK) serta tarif yang diberlakukan untuk pengoperasian Bus Angkutan Wisata di Kota Pekanbaru.

### 1.4 Manfaat Penelitian

Hasil dari penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat secara akademik dan pula secara praktis bagi pemecahan permasalahan yang dapat bermanfaat di masyarakat. Dalam kajian ini, hasil yang diperoleh terutama ditujukan bagi pihak terkait sebagai berikut:

1. Bagi Pemerintah Kota Pekanbaru, sebagai sumbang saran dan masukan untuk mendukung perkembangan dan peningkatan fasilitas pelayanan jasa angkutan wisata di Kota Pekanbaru.
2. Bagi penulis, penelitian ini diharapkan dapat menjadi salah satu sumber data dan informasi bagi pengembangan penelitian selanjutnya terutama mengenai perencanaan transportasi di bidang pariwisata.

### 1.5 Batasan Masalah

Dalam hal ini, untuk mempersingkat dan memperjelas suatu penelitian agar dapat dibahas dengan baik dan tidak meluas, maka perlu direncanakan batasan masalah yang terdiri dari:

1. Lokasi penelitian dibatasi pada 11 objek wisata yang berada di Pusat Kota Pekanbaru.

2. Perhitungan pada analisis berdasarkan Surat Keputusan Dirjen Perhubungan Darat No. 687 Tahun 2002.
3. Perencanaan angkutan wisata Pekanbaru *Hop On Hop Off* (PKU HOHO) direncanakan bergerak secara regular selama waktu operasional dari pukul 09.00 WIB sampai dengan pukul 17.00 WIB.
4. Asumsi waktu henti kendaraan menurunkan dan menaikkan penumpang = 2 menit.
5. Deviasi waktu sebesar 5% dari waktu perjalanan dan waktu henti kendaraan yang ditetapkan 10% dari waktu perjalanan.
6. Waktu antara ( $H$ ) dalam perencanaan ini diasumsikan 30 menit yaitu perkiraan lama kunjungan penumpang pada setiap objek wisata.
7. Lama pinjaman direncanakan adalah 5 tahun dengan suku bunga 10,47% (rata-rata suku bunga bank di Indonesia tahun 2020).
8. Dalam penelitian ini tidak mengkaji mengenai faktor-faktor penghambat seperti faktor cuaca, faktor situasi dan kondisi (Pandemi Covid-19) dan tidak memperhitungkan kemacetan lalu lintas yang ada di Kota Pekanbaru.
9. Penelitian ini dilakukan saat pandemi Covid-19.

## BAB II

### TINJAUAN PUSTAKA

#### 2.1 Umum

Tinjauan pustaka 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. Penelitian mengenai moda pengembangan transportasi penunjang pariwisata belum banyak dilakukan di berbagai tempat. Maka dari itu, dalam bab ini memuat beberapa referensi dari penelitian sebelumnya yang terkait dengan tugas akhir ini.

#### 2.2 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 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 tesis, skripsi dan jurnal penelitian terdahulu yang menjadi referensi peneliti.

Penelitian yang dilakukan oleh **Tanamal, Rien (2018)** "*Perencanaan Angkutan Pariwisata Kota Pontianak*". Hasil penelitian menunjukkan perkembangan industri pariwisata di kota Pontianak mulai menjadi perhatian serius pemerintah kota Pontianak saat ini. Untuk mengembangkan pariwisata di kota Pontianak memerlukan kreativitas serta inovasi baru selain infrastruktur yang menunjang. Banyak komponen yang terlibat dalam industri pariwisata, seperti hotel, restoran, obyek wisata dan tempat-tempat hiburan. Sarana transportasi pariwisata berfungsi untuk menghubungkan tempat-tempat tersebut. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui rute, sistem operasional angkutan wisata seperti jumlah armada, jumlah rit, *headway*, waktu siklus serta Biaya Operasional Kendaraan (BOK) dan tarif dari pengoperasian angkutan pariwisata. Data yang

dikumpulkan dalam penelitian ini meliputi data primer yaitu melakukan wawancara dengan pemilik usaha servis kendaraan bus untuk mengetahui biaya suku cadang dan servis. data sekunder berupa daftar objek wisata dan hotel di kota Pontianak, jumlah pengunjung hotel, pajak dan penyusutan kendaraan. Analisis perhitungan sistem operasional angkutan wisata, perhitungan (Biaya Operasional Kendaraan) BOK dan tarif mengacu pada Surat Keputusan Dirjen Perhubungan Darat No. 687 tahun 2002. Rute angkutan pariwisata ini direncanakan menjadi empat rute. Untuk Rute A, jumlah armada yang dibutuhkan 3 unit bus dan 15 rit per hari, (Biaya Operasional Kendaraan) BOK sebesar Rp. 6.121,00,- per bus-km dan tarif per penumpang sebesar Rp. Rp. 75.200,- Untuk Rute B, jumlah armada yang dibutuhkan 5 unit bus dan 14 rit per hari, (Biaya Operasional Kendaraan) BOK sebesar Rp. 5.818,05,-per bus-km dan tarif per penumpang sebesar Rp. 76.650,-. Untuk Rute C, jumlah armada yang dibutuhkan sebanyak 3 unit dan jumlah rit per hari adalah 15 rit. (Biaya Operasional Kendaraan) BOK per bus-km sebesar Rp. 6.649,02,- dan besar tarif per penumpang sebesar Rp. 73.150,-. Sedangkan untuk Rute D, jumlah armada yang dibutuhkan 5 unit dan jumlah rit per hari adalah 14 rit. (Biaya Operasional Kendaraan) BOK sebesar Rp. 5.883,19,- per bus-km dan besar tarif per penumpang sebesar Rp. 76.400,-.

Penelitian yang dilakukan oleh **Hartanto, Budi Dwi (2014)** "*Perencanaan Angkutan Wisata di Provinsi Daerah Istimewah Yogyakarta (DIY)*". Hasil penelitian menunjukkan sebagai salah satu daerah tujuan wisata, Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta (DIY) memiliki banyak Obyek Daya Tarik Wisata (ODTW) yang lokasinya tersebar di seluruh kabupaten dan kota di provinsi tersebut. Saat ini akses angkutan umum menuju lokasi wisata, terutama yang berada di luar kota Yogyakarta sangat terbatas. Untuk itu diperlukan suatu moda angkutan umum yang berfungsi menghubungkan lokasi wisata yang satu dengan yang lainnya. Tujuan dari penelitian ini adalah merencanakan suatu sistem angkutan wisata yang memberikan kemudahan akses bagi wisatawan untuk menuju lokasi wisata yang diinginkan. Perencanaan angkutan wisata ini terbagi menjadi tiga tahapan. Tahap pertama yaitu penentuan lintasan rute. Kedua, perencanaan pola operasi yang terdiri waktu tempuh perjalanan, kecepatan

perjalanan, jumlah armada dan headway. Ketiga, penentuan besaran tarif berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan (BOK). Terdapat dua skenario yang digunakan dalam proses perencanaan angkutan wisata ini. Dimana parameter yang digunakan untuk pertimbangan pemilihan skenario terdiri dari panjang rute, rata-rata waktu perjalanan, rata-rata kecepatan, *headway* dan jumlah armada. Hasil penelitian menunjukkan bahwa skenario satu merupakan skenario terbaik dalam proses perencanaan angkutan wisata ini.

Penelitian yang dilakukan oleh **Lestari, Dyah Ayu (2017)** "*Perencanaan Sistem Operasional Angkutan Wisata di Kota Denpasar*". Hasil penelitian menunjukkan pariwisata merupakan sektor utama bagi perekonomian di Bali. Kota Denpasar sebagai Ibu Kota Provinsi Bali diharapkan mampu mempertahankan posisi sebagai salah satu destinasi wisata unggulan dengan meningkatkan dan memperbaiki fasilitas pariwisata yang ada, dan salah satunya dengan pengadaan angkutan wisata yang melayani wisatawan menuju ke objek wisata yang ada di Kota Denpasar. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis potensi *demand*, rute angkutan wisata serta sistem karakteristik operasional angkutan wisata di Kota Denpasar. Dari analisis yang telah dilakukan, diperoleh potensi demand angkutan wisata di Kota Denpasar adalah 438.576 orang pada tahun 2013 dan diperkirakan menjadi 485.998 pada tahun 2017. Jumlah kunjungan tertinggi wisatawan ke objek wisata adalah dengan rute Prasasti Blanjong, Pulau Serangan, Balai Pengelolaan Hutan Mangrove, Desa Budaya Kertalangu, Taman Budaya Art Center, Museum Lukisan Sidik Jari, Monumen Bajra Sandhi, Pasar Kumbasari, Pasar Badung, Museum Bali. Alternatif paket wisata meliputi wisata reguler 10 objek wisata, reguler *city tour*, reguler wisata alam, *charter city tour*, dan *charter* wisata alam. Angkutan wisata beroperasi menggunakan bus sedang dan minibus dengan waktu pelayanan 8 jam dari pukul 09.00 s/d 17.00 wita untuk reguler dan 4,5 jam-5,5 jam untuk paket *charter*. *Headway* ditetapkan 30 menit.

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 merencanakan angkutan pariwisata.

### 2.3 Keaslian Penelitian

Keaslian penelitian ini berdasarkan pada beberapa penelitian terdahulu yang mempunyai karakteristik yang hampir sama dalam hal teori, meskipun berbeda dalam jumlah dan variabel penelitian atau analisis yang digunakan. Penelitian tentang Perencanaan Angkutan Wisata belum banyak dilakukan. Hal yang membedakan yang dilakukan penulis adalah lokasi untuk penelitian, karakteristik daerah tempat penelitian, cara pengambilan data, waktu penelitian, metode penelitian, sedangkan persamaanya adalah pokok bahasan metodologi perhitungan yang hampir sama.

Kesamaan penelitian yang dilakukan **Tanamal, Rien (2018)** "*Perencanaan Angkutan Pariwisata Kota Pontianak*" dengan penelitian yang peneliti lakukan adalah sama-sama merencanakan rute, sistem operasional angkutan wisata seperti jumlah armada, jumlah rit, *headway*, waktu siklus serta BOK dan tarif dari pengoperasian angkutan pariwisata. Sedangkan perbedaannya yaitu lokasi Kota dan Provinsi penelitian.

Pada penelitian **Hartanto, Budi Dwi (2014)** "*Perencanaan Angkutan Wisata di Provinsi Daerah Istimewah Yogyakarta (DIY)*" memiliki kesamaan juga dalam penelitian yang sama-sama merencanakan rute, sistem operasional angkutan wisata seperti jumlah armada, jumlah rit, *headway*, waktu siklus serta Biaya Operasional Kendaraan (BOK) dan tarif dari pengoperasian angkutan pariwisata. Yang membedakan adalah kawasan secara luas yakni skala Provinsi, sedangkan peneliti hanya berfokus pada Kota serta konsep bus wisata yang berbeda.

Pada penelitian **Lestari, Dyah Ayu (2017)** "*Perencanaan Sistem Operasional Angkutan Wisata di Kota Denpasar*" Penelitian ini merupakan sebuah tesis yang mana bertujuan untuk menganalisis potensi *demand*, rute angkutan wisata serta sistem karakteristik operasional dan melakukan kajian kelayakan finansial angkutan wisata di Kota Denpasar. Sedangkan yang

membedakannya dengan penelitian yang sedang peneliti lakukan adalah pada lokasi Kota dan Provinsi penelitian serta konsep angkutan wisatanya.

Berdasarkan uraian diatas, walaupun ada penelitian dengan judul dan tujuan yang sama, namun tetap berbeda dengan penelitian yang peneliti lakukan. Dengan demikian, maka topik penelitian yang peneliti lakukan benar-benar asli.



Dokumen ini adalah Arsip Miik :

Perpustakaan Universitas Islam Riau

## BAB III

### LANDASAN TEORI

#### 3.1 Pariwisata

Pariwisata adalah rangkaian aktivitas dan kegiatan perjalanan yang dilakukan oleh perorangan, kelompok atau keluarga ke suatu tempat secara sementara dengan tujuan mencari ketenangan, kedamaian, keseimbangan, keserasian dan kebahagiaan jiwa. Pariwisata didukung berbagai fasilitas serta layanan yang disediakan oleh masyarakat, pengusaha, pemerintah dan pemerintah daerah. Menurut Undang-undang No. 10/2009 tentang kepariwisataan, yang dimaksud dengan pariwisata adalah berbagai macam kegiatan wisata yang didukung oleh berbagai fasilitas serta layanan yang disediakan masyarakat, pengusaha, Pemerintah dan Pemerintah Daerah. Dalam Undang-undang No.10 Tahun 2009 Tentang Kepariwisata juga dijelaskan bahwa kawasan geografis yang berada dalam satu atau lebih wilayah *administrative* yang di dalamnya terdapat daya tarik wisata, fasilitas umum, fasilitas pariwisata, aksesibilitas, serta masyarakat yang saling terkait dan melengkapi terwujudnya kepariwisataan.

Pariwisata merupakan fenomena kebutuhan akan kesehatan dan pergantian suasana, penilaian yang sadar dan menumbuhkan (cinta) terhadap keindahan alam dan khususnya bertambahnya pergaulan berbagai bangsa dan kelas masyarakat. Pariwisata adalah kegiatan seseorang yang bepergian atau tinggal di suatu tempat di luar lingkungannya yang biasa dalam waktu tidak lebih dari satu tahun secara terus menerus, untuk kesenangan, bisnis ataupun tujuan lainnya.

##### 3.1.1 Jenis-Jenis Objek Pariwisata

Menurut Tanamal (2018), berdasarkan jenis-jenis objek wisatanya, pariwisata dibagi menjadi beberapa jenis, yaitu

1. Wisata pantai (*Marine tourism*). Merupakan kegiatan wisata yang ditunjang oleh sarana dan prasarana untuk berenang, memancing, menyelam, dan olahraga air lainnya, termasuk sarana dan prasarana akomodasi, makan dan minum.

2. Wisata Etnik (*Etnik tourism*). Merupakan perjalanan untuk mengamati perwujudan kebudayaan dan gaya hidup masyarakat yang dianggap menarik.
3. Wisata Cagar Alam (*Ecotourism*). Merupakan wisata yang banyak dikaitkan dengan kegemaran akan keindahan alam, Kesegaran hawa di pegunungan, keajaiban hidup binatang (margasatwa) yang langka, serta tumbuh-tumbuhan yang jarang terdapat di tempat-tempat lain.
4. Wisata Buru. Merupakan wisata yang dilakukan di negeri-negeri yang memang memiliki daerah atau hutan tempat berburu yang dibenarkan oleh pemerintah dan digalakkan oleh berbagai agen atau biro perjalanan.
5. Wisata Olahraga. Wisata ini memadukan kegiatan olahraga dengan kegiatan wisata. Kegiatan dalam wisata ini dapat berupa kegiatan olahraga aktif yang mengharuskan wisatawan melakukan gerak olah tubuh secara langsung. Kegiatan lainnya dapat berupa kegiatan olahraga pasif. Dimana wisatawan tidak melakukan gerak olah tubuh, melainkan hanya menjadi penikmat dan pecinta olahraga saja.
6. Wisata Kuliner. Motivasi dalam jenis wisata ini tidak semata-mata hanya untuk mengenyangkan dan memanjakan perut dengan aneka ragam masakan khas dari daerah tujuan wisata, melainkan pengalaman yang menarik juga menjadi motivasinya. Pengalaman makan dan memasak dari aneka ragam makanan khas tiap daerah membuat pengalaman yang didapat menjadi lebih istimewa.
7. Wisata Religius. Wisata ini dilakukan untuk kegiatan yang bersifat religi, keagamaan, dan ketuhanan.
8. Wisata Agro. Wisata ini memanfaatkan usaha agro sebagai objek wisata dengan tujuan untuk memperluas pengetahuan, pengalaman, dan rekreasi. Dimana usaha agro yang biasa dimanfaatkan bisa berupa usaha di bidang pertanian, peternakan, perkebunan, perhutanan, maupun perikanan.
9. Wisata Gua. Wisata gua merupakan kegiatan melakukan eksplorasi ke dalam gua dan menikmati pemandangan yang ada di dalam gua.

10. Wisata Belanja. Wisata ini menjadikan belanja sebagai daya tarik utamanya.
11. Wisata Ekologi. Jenis wisata ini merupakan bentuk wisata yang menarik wisatawan untuk peduli kepada ekologi alam dan sosial.
12. Wisata Budaya. Peninggalan sejarah kepurbakalaan dan monumen, wisata ini termasuk golongan budaya, monumen nasional, gedung bersejarah, kota, desa, bangunan-bangunan keagamaan, serta tempat-tempat bersejarah lainnya.

### **3.1.2 Unsur-Unsur Pengembangan Pariwisata**

Pariwisata yang baik harus memiliki daya tarik, kemudahan perjalanan, sarana dan fasilitas serta promosi. Pengembangan pariwisata perlu didukung dengan perencanaan yang matang dan harus mencerminkan tiga dimensi kepentingan, yaitu industri pariwisata, daya dukung lingkungan (sumber daya alam), dan masyarakat setempat dengan sasaran untuk peningkatan kualitas hidup. Menurut Tanamal (2018), unsur-unsur pengembangan pariwisata adalah sebagai berikut:

1. Atraksi. Atraksi atau daya tarik dapat timbul dari keadaan alam (keindahan panorama, flora dan fauna, sifat khas perairan laut, danau), obyek buatan manusia (museum, katedral, masjid kuno, makam kuno dan sebagainya), ataupun unsur-unsur dan peristiwa budaya (kesenian, adat istiadat, makanan dan sebagainya).
2. Transportasi. Perkembangan transportasi berpengaruh atas arus wisatawan dan juga perkembangan akomodasi. Di samping itu perkembangan teknologi transportasi juga berpengaruh atas fleksibilitas arah perjalanan. Jika angkutan dengan kereta api bersifat linier, tidak banyak cabang atau keelokannya, dengan kendaraan mobil arah perjalanan dapat menjadi lebih bervariasi. Demikian pula dengan angkutan pesawat terbang yang dapat melintasi berbagai rintangan alam (waktu yang lebih singkat).
3. Akomodasi. Tempat menginap dapat dibedakan antara yang dibangun untuk keperluan umum (hotel, motel, tempat pondokan, tempat berkemah

waktu liburan) dan yang diadakan khusus peorangan untuk menampung menginap keluarga, kenalan atau anggota perkumpulan tertentu atau terbatas.

4. Fasilitas Pelayanan. Penyediaan fasilitas dan pelayanan makin berkembang dan bervariasi sejalan dengan perkembangan arus wisatawan. Perkembangan pertokoan dan jasa pelayanan pada tempat wisata dimulai dengan adanya pelayanan jasa kebutuhan sehari-hari (penjual makanan, warung minum atau jajanan), kemudian jasa-jasa perdagangan (pramuniaga, tukang-tukang atau jasa pelayanan lain), selanjutnya jasa untuk kenyamanan dan kesenangan (toko pakaian, toko perabot rumah tangga, dll), lalu jasa yang menyangkut keamanan dan keselamatan (dokter, apotek, polisi dan pemadam kebakaran) dan pada akhirnya perkembangan lebih lanjut menyangkut juga jasa penjualan barang mewah.
5. Infrastruktur. Infrastruktur yang memadai diperlukan untuk mendukung jasa pelayanan dan fasilitas pendukung. Pembangunan infrastruktur secara tidak langsung juga memberi manfaat (dapat digunakan) bagi penduduk setempat disamping mendukung pengembangan pariwisata. Hal ini menyangkut tidak saja pembangunan infrastruktur transportasi (jalan, pelabuhan, jalan kereta api, dll), tetapi juga penyediaan saluran air minum, penerangan listrik, dan juga saluran pembuangan limbah.

### **3.2 Aksesibilitas Pariwisata**

Aksesibilitas dapat diartikan sebagai beragam hal yang berkaitan dengan akses wisatawan ketika hendak berkunjung ke sebuah destinasi wisata. Akses ini meliputi akses informasi dan akses transportasi.

Akses informasi bisa berupa informasi tentang daya tarik sebuah destinasi wisata, fasilitas dan akomodasi yang dimiliki, informasi perjalanan, serta ragam informasi lain yang dibutuhkan oleh wisatawan sebelum melakukan kegiatan pariwisata. Akses informasi juga berkaitan dengan promosi yang dilakukan oleh sebuah destinasi wisata untuk menjangkau masyarakat luas sebagai calon

wisatawan. Di lokasi wisata, akses informasi bisa berupa ketersediaan pusat informasi wisatawan atau dikenal dengan istilah TIC (*Tourist Information Center*) yang memudahkan setiap wisatawan untuk bertanya dan memperoleh informasi berkaitan dengan kegiatan pariwisata yang dilakukan.

Akses transportasi bisa berupa ketersediaan transportasi umum seperti pesawat, kapal, kereta api, bus atau transportasi lain yang dibutuhkan oleh wisatawan untuk memudahkan dalam menjangkau sebuah destinasi wisata. Selain transportasi umum, ketersediaan jalan yang baik, papan penunjuk arah dan jauh atau dekatnya jarak tempuh akan berpengaruh terhadap minat wisatawan untuk berkunjung.

Berikut adalah aspek-aspek pengembangan aksesibilitas pariwisata menurut Peraturan Pemerintah Nomor 50 (2011). Terdapat dua pasal yang mengatur pengembangan aksesibilitas pariwisata yaitu :

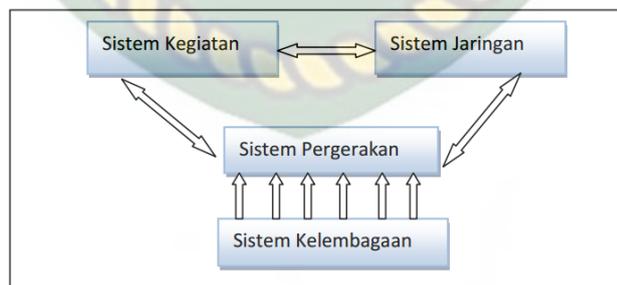
1. Pembangunan Aksesibilitas Pariwisata, meliputi :
  - a. Penyediaan dan pengembangan sarana transportasi angkutan jalan, sungai, danau, dan penyeberangan, angkutan laut, angkutan udara, dan angkutan kereta api.
  - b. Penyediaan dan pengembangan prasarana transportasi angkutan jalan, sungai, danau dan penyeberangan, angkutan laut, angkutan udara, dan angkutan kereta api.
  - c. Penyediaan dan pengembangan sistem transportasi angkutan jalan, sungai, danau dan penyeberangan, angkutan laut, angkutan udara, dan angkutan kereta api.
2. Pembangunan Aksesibilitas Pariwisata sebagaimana dimaksud pada ayat ( 1) dimaksudkan untuk mendukung pengembangan Kepariwisataan dan pergerakan wisatawan menuju destinasi dan pergerakan wisatawan. Pengertian objek wisata menurut Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 24/1979 adalah perwujudan dari ciptaan manusia, tata hidup, seni budaya, serta sejarah bangsa atau keadaan alam yang mempunyai daya tarik wisata bagi wisatawan untuk dikunjungi, sedangkan daya tarik atau atraksi wisata adalah semua yang diciptakan manusia berupa penyajian kebudayaan tari-tarian, kesenian rakyat,

upacara adat, dan lain-lain. Dalam mengembangkan objek wisata, pemerintah melakukan berbagai usaha perbaikan di bidang prasarana dengan membangun dan mengadakan rehabilitasi terhadap akses jalan menuju daerah tujuan wisata. Misalnya penataan kawasan geografis yang berada di wilayah Kecamatan Senapelan atau Kampung Bandar guna menarik kunjungan wisatawan. Objek wisata maupun daya tarik wisata adalah dua hal yang paling mendasar dalam pengembangan di bidang pariwisata.

### 3.3 Angkutan

Angkutan (*transport*) pada dasarnya adalah sarana untuk memindahkan orang atau barang dari satu tempat (asal) ke tempat lain (tujuan) dengan tujuan membantu orang atau sekelompok orang untuk menjangkau berbagai tempat yang dikehendaki, atau mengirim barang dari tempat asalnya menuju tempat tujuannya (Tanamal, 2018).

Angkutan merupakan bagian dari 3 (tiga) sub sistem transportasi makro yang saling berkaitan, yaitu sistem jaringan (sarana dan prasarana transportasi), sistem kegiatan/tata guna lahan dan sistem pergerakan (lalu lintas). Lalu lintas dan angkutan adalah dua hal yang tak dapat dipisahkan. Keduanya muncul serentak, kehadiran yang satu adalah akibat kehadiran yang lain. Apabila kita menyoroti perangkutan, lalu lintas akan terkena imbas panasnya, demikian pula sebaliknya. Sistem transportasi makro selengkapnya terlihat pada Gambar 3.1.



**Gambar 3.1** Sistem Transportasi Makro (Tanamal, 2018)

#### 3.3.1 Fungsi dan Peranan Angkutan

Angkutan mempunyai peranan yang sangat penting dan strategis dalam mendukung, mendorong dan menunjang segala aspek kehidupan dan pengidupan, baik di bidang ekonomi, sosial budaya, politi maupun pertahanan dan keamanan

Negara. Sistem perangkutan harus ditata dan terus menerus disempurnakan untuk menjamin mobilitas orang maupun barang dalam rangka menjamin kesejahteraan masyarakat. Disamping itu, dalam upaya menunjang pengembangan wilayah dan pemerataan hasil-hasil pembangunan, perangkutan dapat berperan sebagai penunjang (pelayanan), pemacu (pendorong) sekaligus pemicu (penggerak) perkembangan.

Angkutan menyanggah peran sebagai penunjang dan pemacu bila angkutan dipandang dari sisi melayani dan meningkatkan pembangunan. Selain itu angkutan juga melayani dan mendorong berbagai kebutuhan lain, disini angkutan menyanggah unsur produksi karena keberadaan angkutan memang dibutuhkan. Mengingat angkutan menguasai hajat hidup orang banyak serta sangat Penting bagi seluruh masyarakat, maka pembangunan dan pengembangan sarana dan prasarana perangkutan perlu ditata dan dikembangkan dalam satu sistem terpadu yang meliputi angkutan darat, angkutan laut dan angkutan udara.

Masalah utama dalam pengelolaan angkutan adalah mempertemukan sediaan pelayanan dengan volume permintaan. Ada beberapa pilihan yang lazim ditempuh (Tanamal, 2018), yaitu :

- a. Memperbesar kapasitas pelayanan dengan menambah armada.
- b. Menawarkan pilihan moda, yang bisa berarti pilihan lintasan.
- c. Mengatur pembagian waktu perjalanan.
- d. Mengurangi permintaan melalui kebijakan yang dituangkan dalam peraturan perundang-undangan.

### **3.3.2 Angkutan Wisata**

Undang-undang Nomor. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menjelaskan salah satu tujuan diselenggarakannya lalu lintas dan angkutan jalan, yaitu untuk mewujudkan pelayanan lalu lintas dan angkutan jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu dengan moda angkutan lain untuk mendorong perekonomian nasional, memajukan kesejahteraan umum, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi

martabat bangsa. Angkutan wisata merupakan angkutan umum yang bertujuan khusus untuk mengangkut wisatawan tidak dalam trayek.

Pelayanan angkutan pariwisata diselenggarakan dengan ciri-ciri sebagai berikut (Keputusan menteri No. 35 Tahun 2003) :

- a. Mengangkut wisatawan atau rombongan.
- b. Pelayanan angkutan dari dan ke daerah tujuan wisata atau tempat lainnya.
- c. Dilayani dengan bus.
- d. Tidak masuk terminal.

Adapun penggunaan mobil bus yang dioperasikan harus memenuhi persyaratan sebagai berikut (Keputusan menteri No. 35 Tahun 2003) :

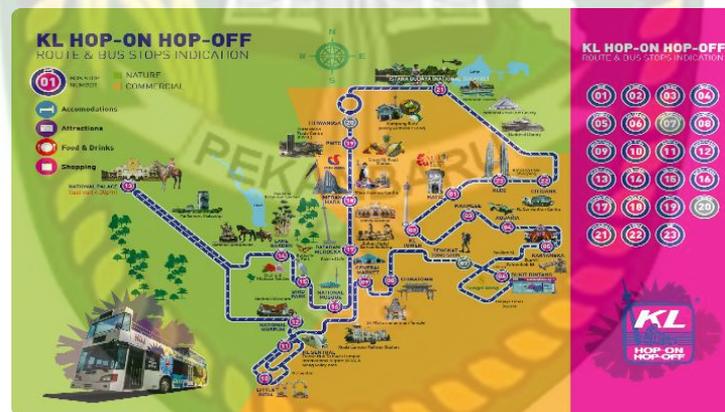
- a. Dilengkapi label dan sticker yang bertuliskan “PARIWISATA” yang dilekatkan secara permanen pada kaca depan kiri dan kaca belakang kanan mobil bus.
- b. Dilengkapi logo perusahaan, nama perusahaan dan nomor urut kendaraan yang dilekatkan secara permanen pada dinding kiri dan kanan mobil bus.
- c. Dilengkapi tulisan “ANGKUTAN PARIWISATA” yang dilekatkan secara permanen pada dinding kiri dan kanan mobil bus.

### **3.3.3 Konsep Angkutan Wisata *Hop On Hop Off (HOHO)***

Konsep bus Wisata *Hop On Hop Off (HOHO)* adalah bus wisata keliling kota yang memungkinkan kita untuk naik-turun sesuka hati selama periode tertentu, hanya dengan membeli 1 tiket/*pass*. Bus ini biasanya terdiri dari 2 tingkat (*double decker bus*), dengan dek bagian atas terbuka. Bus *Hop On Hop Off* atau *City Sightseeing Tour* banyak dijumpai di kota-kota besar di Eropa, Amerika Serikat, Australia, bahkan di Asia seperti Malaysia, Singapura, Hongkong, dan juga Dubai. Prinsip dari bus ini adalah membawa kita keliling kota dengan rute yang dirancang khusus sehingga melewati hampir semua tempat wisata terkenal di kota tersebut.

Bus jenis bus *Hop On Hop Off* ini sangat sering menjadi pilihan wisatawan karena berguna sebagai alat transportasi, bus ini juga langsung akan berhenti di dekat tempat-tempat wisata yang kita tuju sehingga akan membuat jalan-jalan kita mudah dan hemat waktu. Hal ini tentu sangat membantu para wisatawan yang pada umumnya memiliki waktu terbatas di sebuah kota, tetapi ingin memanfaatkan waktu mereka sebaik mungkin dengan melihat dan mengunjungi lebih banyak tempat.

Menggunakan bus *Hop On Hop Off* ini juga sangatlah mudah, tinggal berhenti di tempat wisata yang wisatawan mau, lalu setelah jalan-jalan selesai, tinggal menecat bus *Hop On Hop Off* lain ditempat wisatawan berhenti tadi untuk menuju ke tujuan wisata selanjutnya. Meskipun ada puluhan tempat wisata dalam rute bus ini, wisatawan tak harus berhenti di setiap tempat wisata atau pemberhentian. Melainkan bisa tanpa berhenti atau bisa bebas memilih dimana tempat wisata yang wisatawan mau sesuai dengan rute.



**Gambar 3.2** Contoh Konsep Bus Wisata *Hop On Hop Off*

(Plesirankotatua.blogspot.com)

### 3.3.4 Contoh Angkutan Wisata di Kota-kota Indonesia

Di Indonesia sendiri sudah banyak diterapkan angkutan wisata, namun untuk bus angkutan wisata tipe *double decker* masih dikategorikan sedikit. Adapun berikut beberapa kota besar di Indonesia yang menggunakan angkutan wisata tipe bus *doubel decker*.

#### 1. Angkutan Wisata di Kota Solo

Dalam meningkatkan pembangunan di bidang pariwisata, Kota Solo kini memiliki bus tingkat wisata dengan desain bus dilengkapi dengan tempat duduk yang nyaman bus tingkat berwarna merah ini memiliki tinggi mencapai 4,5 meter dengan lebar 2,5 meter. Bus wisata ini ditawarkan untuk berkeliling Kota Solo dengan tujuan Keraton Surakarta, kampung batik kauman dan Laweyan, mangkunegaran, Museum Radya Pustaka dan sejumlah tempat lainnya. Bus tingkat wisata ini bertujuan untuk menarik wisatawan yang telah dioperasikan mulai 20 Februari 2011. Adapun dalam pembelian tiket, calon penumpang ditarik harga Rp.20.000,- pulang pergi pada hari Sabtu, Minggu dan hari libur. Bus tingkat ini juga dapat disewa dengan harga Rp.800.000,- per 3 jam dengan biaya overtime Rp.250.000,-per jam.



**Gambar 3.3** Bus Tingkat Wisata Werkudara ([www.surakarta.go.id](http://www.surakarta.go.id))

## 2. Angkutan Wisata di Kota Bandung

Bandros singkatan dari Bandung Tour On Bus merupakan bus tingkat yang disediakan oleh Pemerintah Kota Bandung, digunakan untuk mengantar wisatawan berkeliling Kota Bandung. Bandros beroperasi pada pertengahan tahun 2014 yang bertujuan untuk mengurangi kemacetan di jalanan kota Bandung akibat penggunaan mobil-mobil sewa oleh para wisatawan. Bandros beroperasi setiap hari Sabtu sampai dengan hari Kamis mulai pukul 10.00-15.00 WIB. Tiket bandros dapat dibeli di halte bus bandros seharga Rp.10.000,- dan untuk anak-anak dibawah umur 5 tahun tidak dikenakan biaya. Ada 4 zona yang akan dilewati rute Bus tingkat ini, yang disesuaikan dengan kebutuhan wisata dari penumpang yaitu

*heritage track*, *shopping track*, *history track*, dan *segmented track*. *Heritage track* merupakan zona yang terdapat di pusat kota, sedangkan untuk *Shopping track* melewati tempat-tempat perbelanjaan seperti *Factory Outlet* yang berada di jalan Cipaganti dan jalan Riau, untuk *history track* merupakan jalur perjuangan yang akan melewati beberapa situs bersejarah seperti monument Bandung Lautan Api di Tegalega, Braga, dan Mohammad Toha. Untuk *segmented track* merupakan jalur permintaan khusus dari wisatawan dengan panjang rute maksimal mencapai 3,5 kilometer. Bandros juga dilengkapi dengan fasilitas GPS, sehingga wisatawan dapat mengetahui lokasinya serta terdapat pusat data dan Informasi Kota Bandung untuk mempermudah wisatawan mengetahui informasi Kota Bandung.



**Gambar 3.4** Bus Tingkat Wisata Bandros ([www.wisatabdg.com](http://www.wisatabdg.com))

### 3. Angkutan Wisata di Kota Jakarta

Kemacetan yang terjadi di Jakarta dapat mengurangi daya tarik bagi wisatawan untuk berkeliling Kota Jakarta, sehingga Pemerintah kota Jakarta mengadakan fasilitas transportasi bus tingkat yang memberikan layanan bagi para wisatawan untuk berkeliling objek wisata yang ada di Jakarta seperti Monas merdeka barat, balai kota, sarinah, bundaran hotel Indonesia, museum nasional merdeka barat, pecenongan, pasar baru gedung kesenian Jakarta, masjid istiqlal, monas merdeka utara. *City tour* bus tingkat ini beroperasi mulai jam 9 pagi sampai dengan jam 7 malam WIB dengan kapasitas 60 penumpang.



**Gambar 3.5** Bus Tingkat *City Tour* jakarta (www.kompas.com)

### 3.4 Perencanaan Rute

Menurut Lestari (2017) Perencanaan rute adalah perencanaan awal dalam perencanaan angkutan umum. Dalam perencanaan ini ada beberapa hal yang perlu diperhatikan, mulai dari waktu tempuh maksimal, ketersinggungan antar rute, perbandingan waktu tempuh antara jarak dari zona asal ke zona tujuan melalui rute yang direncanakan dengan shortest path dan jenis rute. Perencanaan sebuah rute harus didasarkan dari tujuan angkutan umum tersebut. Dan juga dalam perencanaan rute ada beberapa konsep yang perlu diperhatikan. Mulai dari meminimalkan waktu tunggu, memaksimalkan nilai *load factor*, meminimalkan waktu perjalanan dan meminimalkan jumlah transfer.

Menurut Lestari (2017) cara sederhana dalam menentukan rute adalah sebagai berikut :

1. Tentukan zona-zona yang akan dilayani oleh angkutan umum (zona yang nilai bangkitan dan tarikannya besar – tahap *trip generation*).
2. Identifikasi semua ruas jalan yang menghubungkan antar zona tersebut.
3. Menentukan rute angkutan umumnya (dengan beberapa syarat seperti waktu tempuh tercepat, jumlah transfer, dll).
4. Mengidentifikasi data matriks asal tujuan (tahap *trip distribution*).

### 3.5 Potensi Permintaan (*Demand*)

Permintaan (*Demand*) adalah tingkat keinginan pelanggan untuk membeli sebuah produk atau jasa yang diberikan oleh penjual. Biasanya, tinggi permintaan bakalan mempengaruhi harga produk. Sebaliknya, rendahnya permintaan juga

bakal membuat harga produk semakin rendah. Di bawah ini, terdapat beberapa faktor yang menimbulkan tingginya tingkat permintaan.

1. Kualitas Produk, Faktor yang menimbulkan tingginya tingkat permintaan yang pertama adalah kualitas produk atau jasa. Semakin bagus produk atau jasa yang disiapkan pihak penjual, akan berbanding lurus dengan harga dari produk itu sendiri. Pemilik usaha pastinya tidak akan ragu untuk meningkatkan harga jual setelah melihat antusiasme pasarnya.
2. Peningkatan Harga Lainnya, Selain kualitas produk, peningkatan permintaan juga bisa terjadi lantaran naiknya harga di kategori yang berbeda namun memiliki fungsi yang sama. Dalam ekonomi, peningkatan harga yang dimaksud terjadi kepada barang substitusi.

Dalam menentukan potensi *demand* di suatu perencanaan dapat diperhitungkan dari target pasar yang akan di cari. Baik itu perhitungan secara estimasi atau menggunakan perhitungan rata-rata dari jumlah target potensi *demand*.

### 3.6 Penentuan Jumlah Kendaraan

Dalam menentukan jumlah kendaraan yang akan melayani suatu trayek tertentu dapat didekati dengan beberapa cara. Jika kebutuhan pengangkutan yang ada atau permintaan aktualnya sudah diketahui, kemudian disediakan sejumlah kendaraan untuk melayani trayek tersebut sesuai dengan jumlahnya, maka kondisi ini mendekati permintaan pasar (*Market Leads Approach*). Jika kondisi diatur sesuai kriteria atau kinerja pelayanan trayek sebagai acuan alokasi kendaraan pada suatu trayek tertentu, kondisi ini mendekati penentuan jumlah kendaraan tersebut dengan pendekatan produksi (*Production Leads approach*). Jika semata-mata mempertimbangkan rencana tata ruang wilayah dan trayek yang akan dilayani diperuntukkan untuk mendukung dan mendorong pengembangan wilayah tersebut pendekatannya mengacu dengan pendekatan arahan perencanaan (*Planning Objectives*).

Untuk penentuan jumlah kendaraan pada trayek baru, data tentang kebutuhan angkutan didapat dari survei wawancara rumah tangga atau survei

sejenis lainnya yang memasukkan pertanyaan tentang preferensi penumpang terhadap pelayanan yang akan diberikan (Departemen Perhubungan, 2002).

Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor. 41 Tahun 1993 tentang Angkutan Jalan pada pasal 28 ayat (1) menyatakan bahwa “Pembukaan trayek baru dilakukan dengan ketentuan-ketentuan :

- a. Adanya permintaan angkutan yang potensial, dengan perkiraan faktor muatan di atas 70 % (tujuh puluh persen), kecuali angkutan perintis.
- b. Tersedianya fasilitas terminal yang sesuai.

Berpedoman kepada ketentuan tersebut, Pada analisis kebutuhan armada bus pada pelayanan transportasi menggunakan cara perhitungan berdasarkan SK-Dirjen Pehubungan Darat No. 687 Tahun 2002, prosedur perhitungan adalah sebagai berikut :

1. Waktu sirkulasi dengan pengaturan kecepatan kendaraan rata-rata 20 km perjam dengan deviasi waktu sebesar 5% dari waktu perjalanan. Waktu sirkulasi dihitung dengan rumus :

$$CTABA = (TAB + TBA) + (\sigma_{AB}^2 + \sigma_{BA}^2) + (TTA + TTB) \dots\dots\dots 3.1$$

Keterangan :

CTABA = Waktu sirkulasi dari A ke B, kembali ke A

TAB = Waktu perjalanan rata-rata dari A ke B

TBA = Waktu perjalanan rata-rata dari B ke A

$\sigma_{AB}$  = Deviasi waktu perjalanan rata-rata dari A ke B

$\sigma_{BA}$  = Deviasi waktu perjalanan rata-rata dari B ke A

TTA = Waktu henti kendaraan di terminal A

TTB = Waktu henti kendaraan di terminal B

Waktu henti kendaraan di asal atau tujuan (TTA atau TTB) ditetapkan sebesar 10% dari waktu perjalanan antar A dan B.

2. Waktu antara kendaraan ditetapkan berdasarkan rumus sebagai berikut :

$$H = \frac{60.C.Lf}{P} \dots\dots\dots 3.2$$

Keterangan :

- C = Kapasitas kendaraan  
 Lf = Faktor muat, diambil 70% (pada kondisi dinamis)  
 P = Jumlah Penumpang

Catatan : H ideal = 5-10 menit, H puncak = 2-5 menit.

3. Jumlah armada/ kendaraan yang digunakan, jumlah armada per waktu siklus yang digunakan dihitung dengan rumus di bawah ini :

$$K = \frac{C}{H \cdot Fa} \dots\dots\dots 3.3$$

Keterangan :

- K = Armada yang dibutuhkan per waktu siklus (menit)  
 CT = Waktu siklus (menit)  
 H = Waktu antara (menit)  
 Fa = Faktor ketersediaan armada (diasumsikan 1)

4. Waktu antara (*headway*), waktu antara kendaraan ditetapkan berdasarkan rumus dibawah ini :

$$H = \frac{60 \cdot K \cdot Lf}{P} \dots\dots\dots 3.4$$

Keterangan :

- H = Antar waktu (menit)  
 P = Jumlah penumpang per jam pada seksi terpadat (pnp/jam)  
 K = Kapasitas kendaraan  
 Lf = Faktor muat, diambil 70% (pada kondisi dinamis)

Catatan : H ideal = 5-10 menit, H puncak = 2-5 menit.

5. Kecepatan Perjalanan, dalam menghitung kecepatan perjalanan digunakan rumus di bawah ini :

$$V = S / t \dots\dots\dots 3.5$$

Keterangan :

- V = Kecepatan perjalanan (km/jam)  
 S = Panjang lintasan bus (km)  
 t = Waktu tempuh

6. Kebutuhan armada pada periode waktu tertentu dihitung dengan rumus sebagai berikut :

$$K' = k \cdot \frac{W}{c} \dots\dots\dots 3.6$$

Keterangan :

- K' = Kebutuhan jumlah armada pada periode tersibuk  
 K = Jumlah armada (menit)  
 W = Waktu pada periode tersibuk (menit)  
 CT = Waktu siklus (menit)

### 3.7 Biaya Operasional Kendaraan (BOK)

Biaya operasi kendaraan adalah semua biaya yang harus dikeluarkan oleh operator sehubungan kepemilikan dan pengoperasian kendaraan untuk tujuan komersial dan pribadi yang terdiri dari biaya tetap dan biaya tidak tetap. Biaya operasi kendaraan dipengaruhi oleh berbagai faktor, misalnya kondisi fisik jalan, geometrik, tipe perkerasan, kecepatan operasi, dan berbagai jenis kendaraan. Variabel penting yang mempengaruhi hasil perhitungan biaya operasi kendaraan adalah biaya langsung, biaya tidak langsung, biaya *overhead*, biaya tak terduga dan keuntungan pemilik kendaraan.

#### 3.7.1 Komponen-komponen Biaya Operasional Kendaraan

Biaya pokok adalah besaran biaya yang dikeluarkan oleh perusahaan angkutan untuk penyediaan jasa angkutan yang dihitung berdasarkan biaya penuh (*full cost*). Komponen biaya operasi kendaraan biasanya dibagi menjadi dua kelompok utama yaitu :

##### 1. Biaya Langsung

Biaya langsung adalah biaya-biaya yang harus dikeluarkan secara rutin untuk jangka waktu tertentu dan terpengaruh oleh operasi kendaraan tersebut. Biaya langsung tersebut meliputi:

- a. Biaya Penyusutan Kendaraan (*Depresiasi*)
- b. Biaya Bunga Modal kendaraan produktif
- c. Awak bus (sopir dan kondektur)

- d. Bahan bakar minyak (BBM)
- e. Ban
- f. Servis kecil
- g. Servis besar
- h. Pemeriksaan (overhaul)
- i. Penambahan oli
- j. Suku cadang dan bodi
- k. Cuci bus
- l. Retribusi terminal
- m. STNK /pajak kendaraan
- n. KIR
- o. Asuransi

## 2. Biaya Tidak Langsung

Biaya tidak langsung merupakan biaya yang dikeluarkan diluar dari pengoperasian bus. Komponen-komponen biaya tidak langsung tersebut adalah:

- a. Biaya pegawai selain awak kendaraan
  - Gaji/upah
  - Uang lembur
  - Tunjangan Sosial
- b. Biaya Pengelolaan
  - Penyusutan bangunan kantor
  - penyusutan pool dan bengkel
  - Penyusutan inventaris /alat kantor
  - penyusutan sarana bengkel
  - Biaya administrasi kantor
  - Biaya pemeliharaan kantor
  - Biaya pemeliharaan pool dan bengkel
  - Biaya listrik dan air
  - Pajak Perusahaan, ijin trayek dan usaha serta biaya pemasaran dll.

### 3.7.2 Model dan Metode Perhitungan Biaya Operasional Kendaraan

Ada beberapa metode perhitungan Biaya Operasional Kendaraan (BOK) berdasarkan SK-Dirjen Perhubungan Darat No. 687 Tahun 2002 yaitu :

1. Biaya Operasional Kendaraan (BOK) yang dihitung dengan menggunakan metode dari Departemen Perhubungan, komponen-komponennya lengkap dan sesuai dengan pengeluaran yang dibutuhkan dalam pengoperasian kendaraan.
2. Biaya Operasional Kendaraan (BOK) yang dihitung dengan menggunakan metode dari Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (DLLAJ) pada umumnya hampir sama dengan metode Departemen Perhubungan namun ada komponen-komponen biaya yang dimasukkan hanya 50% dari biaya sebenarnya seperti: biaya KIR kendaraan, biaya retribusi terminal dan biaya ijin trayek. Hal ini akan menyebabkan Biaya Operasional Kendaraan (BOK) hasil perhitungan menjadi lebih kecil dari Biaya Operasional Kendaraan (BOK) yang sebenarnya.
3. Biaya Operasional Kendaraan (BOK) yang dihitung dengan menggunakan metode dari Forum Studi Transportasi Antar Perguruan Tinggi (FSTPT) hampir sama dengan metode Departemen Perhubungan namun komponen biayanya tidak selengkap pada metode Departemen Perhubungan, seperti pada pemeliharaan kendaraan, tidak mencantumkan biaya untuk servis besar dan servis kecil. Padahal pada kenyataannya kendaraan memerlukan komponen-komponen biaya tersebut.

### 3.8 Analisis Biaya Operasional Kendaraan (BOK) per Tahun

Berdasarkan metode dari SK-Dirjen Perhubungan Darat No. 687 Tahun 2002, perhitungan biaya operasi kendaraan adalah sebagai berikut:

### 3.8.1 Analisis Biaya Langsung per Tahun

- a. Biaya Penyusutan (Depresiasi) kendaraan per tahun:

$$BP = \frac{HK-NR}{MP} \dots\dots\dots 3.7$$

Keterangan :

BP = Biaya penyusutan kendaraan per tahun

HK = Harga kendaraan pada tahun analisis

NR = Nilai Residu

MP = Masa Penyusutan

Masa penyusutan kendaraan ditetapkan 5 tahun untuk semua jenis kendaraan dan nilai residu bus adalah 20 % dari harga kendaraan dan taksi 0 % (apabila taksi diperoleh tanpa bayar bea masuk).

- b. Biaya Bunga Modal

Pembelian kendaraan biasanya dilakukan secara kredit dengan bunga modal 12% s/d 24% per tahun.

Bunga modal dihitung dengan rumus:

$$BBMo = \frac{n+1}{2} + \frac{(HK \times i)}{MP} \dots\dots\dots 3.8$$

Keterangan :

BBMo = Biaya bunga modal per tahun

HK = Harga kendaraan pada tahun analisis

i = Tingkat suku bunga per tahun

MP = Masa Penyusutan

n = Jangka waktu pinjaman

- c. Biaya Awak Kendaraan (BAK)

Awak kendaraan terdiri atas sopir dan kondektur. Penghasilan kotor awak kendaraan berupa gaji tetap, tunjangan sosial dan uang dinas jalan / tunjangan kerja operasi.

$$BAK/th = \text{Gaji/hr} \times \text{JHO/th} \dots\dots\dots 3.9$$

Keterangan :

BAK/th = Biaya awak kendaraan per tahun

Gaji/hr = Gaji per hari  
 JHO/th = Jumlah hari operasi per tahun

d. Biaya Bahan Bakar Minyak (BBBM)

Biaya bahan bakar minyak per tahun dihitung dengan rumus:

$$\text{BBBM/th} = \text{BBBM/hr} \times \text{Ho/th} \dots\dots\dots 3.10$$

Keterangan :

BBBM/th = Biaya bahan bakar minyak per tahun  
 BBBM/hr = Biaya bahan bakar minyak per hari  
 Ho/th = Jumlah hari operasi per tahun

e. Biaya Ban

Biaya pemakaian ban per tahun dihitung dengan rumus:

$$\text{BB/th} = \frac{1}{\text{DT}} \times \text{JPB} \times \text{JT} \times \text{HB} \dots\dots\dots 3.11$$

Keterangan :

BB/th = Biaya ban per tahun  
 DT = Daya tahan ban (km)  
 JPB/buah = Jumlah pemakaian ban  
 JT = Jarak tempuh  
 HB/unit = Harga ban per unit

f. Biaya Pemeliharaan/ Reparasi Kendaraan

Biaya pemeliharaan terdiri dari :

- Servis kecil
- Servis besar
- Overhaul mesin
- Overhaul body
- Penambahan oli mesin
- Penggantian suku cadang
- Cuci Bus

g. Biaya Administrasi

Biaya administrasi per tahun dihitung dengan rumus :

$$\text{Admin / th} = \text{PKB / th} + \text{KIR / th} + \text{IU / th} + \text{JR / th} + \text{IT / th} \dots\dots 3.12$$

Keterangan :

Admin/th = Biaya administrasi per tahun

PKB/th = Biaya pajak kendaraan bermotor (STNK) per tahun

KIR/th = Biaya KIR per tahun

IU/th = Biaya ijin usaha angkutan per tahun

JR/th = Biaya asuransi jasa raharja per tahun

IT/th = Biaya ijin trayek per tahun

Berdasarkan perhitungan biaya tetap diatas, maka dihitung total biaya tetap operasi kendaraan per tahun yaitu:

$$\begin{aligned} \text{BOK}_L / \text{th} &= \text{BP/th} + \text{BBMo/th} + \text{BAK/th} + \text{BBBM/th} + \text{BB/th} \\ &+ \text{BP/th} + \text{Admin/th} \dots\dots\dots 3.13 \end{aligned}$$

Keterangan :

$\text{BOK}_L / \text{th}$  = Biaya operasi kendaraan tetap per tahun

BP/th = Biaya penyusutan kendaraan per tahun

BBMo /th = Biaya bunga modal per tahun

BAK/th = Biaya awak kendaraan per tahun

BBBM/th = Biaya bahan bakar minyak per tahun

BB/th = Biaya ban per tahun

BP/th = Biaya Pemeliharaan per tahun

Admin /th = Biaya administrasi per tahun

### 3.8.2 Analisis Biaya Tidak Langsung per Tahun

Berikut ini rumus yang digunakan untuk menghitung BOK tidak langsung/ tahun yaitu :

$$\text{BOK}_{TL}/\text{thn} = \text{biaya pegawai selain awak} + \text{biaya pengelolaan} \dots 3.14$$

Keterangan :

$\text{BOK}_{TL}/\text{thn}$  = Biaya operasi kendaraan tidak langsung per tahun

### 3.8.3 Analisis Biaya Operasi Kendaraan Total per Tahun

Biaya operasi kendaraan total per tahun dihitung dengan rumus berikut:

$$BOK_{Total} / th = BOK_L / th + BOK_{TL} / th \dots\dots\dots 3.15$$

Keterangan :

$BOK_{Total} / th$  = Biaya operasi kendaraan total per tahun

$BOK_L / th$  = Biaya operasi kendaraan langsung per tahun

$BOK_{TL} / th$  = Biaya operasi kendaraan tidak langsung per tahun

### 3.8.4 Analisis Biaya Operasi Kendaraan per Kilometer

- a. Jarak tempuh per tahun dihitung dengan rumus :

$$JT/th = RJT/hr \times HO/th \dots\dots\dots 3.16$$

Keterangan :

$JT/th$  = Jarak tempuh per tahun

$RJT/hr$  = Rata-rata jarak tempuh per hari

$HO/th$  = Jumlah hari operasi per tahun

- b. Biaya operasi kendaraan per kilometer dihitung dengan rumus :

$$BOK/Km = \frac{BOK_{Total}/th}{JT/th} \dots\dots\dots 3.17$$

Keterangan :

$BOK/Km$  = Biaya operasi kendaraan per kilometer

$BOK_{Total} / th$  = Biaya operasi kendaraan total per tahun

$JT/th$  = Jarak tempuh kendaraan per tahun

**Tabel 3.1** Pedoman Perhitungan Biaya Pokok

NO	Uraian	Satuan	Angkutan Kota				
			Bus Besar		Bus Sedang	Bus Kecil	Mobil penumpang Umum (MPU)
			Bus DD	Bus SD			
1	Masa Penyusutan Kendaraan	Th	5	5	5	5	5
2	Jarak Tempuh Rata-rata	Km/Ltr	250	250	250	250	250
3	BBM	Km/Ltr	2	2.6-3	5	7.5-9	7.5-9
4	Jarak Tempuh Ganti Ban	Km	24.000	21.000	20.000	25.000	25.000
5	Rasio Pengemudi Bus	Org/Kend	1.2	1.2	1.2	1.2	1.2
6	Rasio Kondaktur Bus	Org/Kend	1.2	1.2	1.2	-	-

7	Jarak Tempuh Antar Servisi Kecil	Km	5.000	5.000	4.000	4.000	4.000
8	Suku Cadang/Servis Besar	Km	10.000	10.000	10.000	12.000	12.000
9	Penggantian Minyak Motor	Km	4.000	4.000	4.000	3.500	3.500
10	Penggantian Minyak Rem	Km	8.000	8.000	8.000	12.000	12.000
11	Penggantian Gemuk	Km/kg	3.000	3.000	3.000	4.000	4.000
12	Penggantian Minyak Gardan	Km	12.000	12.000	12.000	12.000	12.000
13	Penggantian Minyak Persneling	Km	12.000	12.000	12.000	12.000	12.000
14	Hari Jalan Setiap Operasi	Hr/th	365	365	365	365	365
15	SO : SGO	%	80	80	80	80	80
16	Nilai Residu	%	20	20	20	-	-

Sumber : Surat Keputusan Dirjen 687 Tahun 2002

### 3.9 Analisis Tarif Berdasarkan Biaya Operasi Kendaraan

Untuk keperluan perhitungan tarif angkutan, biaya-biaya diatas dirubah menjadi total biaya per penumpang, karena hal itu terdapat asumsi-asumsi lainnya yang diambil oleh SK-Dirjen Pehubungan Darat No. 687 Tahun 2002 sebagai dasar perhitungan tarif. Tarif angkutan umum berdasarkan biaya operasi kendaraan dapat ditentukan dengan menggunakan rumus :

#### 1. Tarif *payback*

Adalah tarif tanpa memperoleh keuntungan atau titik kembali modal. Tarif ini dihitung dengan rumus:

$$\text{Tarif PB} \left( \frac{Rp}{Pnp} \right) = \frac{BOKT/Km}{Jpnp/Km} \dots\dots\dots 3.19$$

#### 2. Tarif + margin 15%

Adalah tarif yang diperhitungkan agar pihak operator memperoleh keuntungan sebesar 15 % dari biaya operasi kendaraan. Tarif ini dihitung dengan rumus:

$$\text{Tarif (margin 15\%)} \left( \frac{Rp}{Pnp} \right) = \frac{BOKT+M15\%/Km}{Jpnp/Km} \dots\dots\dots 3.20$$

## BAB IV

### METODOLOGI PENELITIAN

#### 4.1 Umum

Pada bab ini akan disajikan bagaimana penelitian yang akan digunakan dalam menemukan hasil dari rumusan masalah yang telah dibuat. Metodologi penelitian merupakan prosedur atau cara mengetahui sesuatu langkah-langkah yang sistematis. Untuk menentukan metode penelitian harus dipilih metode yang sesuai dengan masalah dan tujuan yang dirumuskan, agar dapat diperoleh pelaksanaan penelitian yang efektif dan efisien serta hasil yang optimal.

Dalam merencanakan suatu kendaraan angkutan umum atau angkutan pariwisata tentulah menggunakan suatu metodologi atau prosedur yang dapat dipakai sebagai alat bantu untuk membuat keputusan. Dalam proses mengkaji jumlah armada, rute yang akan dilewati serta menentukan tarif, berpedoman kepada ketentuan-ketentuan dari instansi terkait yang membidangi seperti Dinas Perhubungan dan Dinas Pariwisata.

#### 4.2 Bahan dan Alat Penelitian

Untuk melancarkan penelitian dilapangan memerlukan peralatan untuk mendukung penelitian ini. Adapun peralatan dan bahan yang akan digunakan adalah sebagai berikut:

- a. Alat tulis
- b. Kamera untuk dokumentasi penelitian
- c. Kalkulator untuk menghitung data
- d. Seperangkat komputer untuk pengolahan data

#### 4.3 Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah menggunakan metode pengumpulan data primer dan metode sekunder. 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 rute perencanaan angkutan wisata Kota Pekanbaru. 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 langsung terhadap lokasi penelitian seperti objek-objek wisata yang ada di kota Pekanbaru yang berhubungan dengan penelitian ini. Selain itu juga melakukan pengamatan mengenai jaringan dan kondisi lalu lintas 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 berupa hasil wawancara dengan pemilik bengkel bus mengenai biaya servis dan suku cadang kendaraan bus tahun 2020.

## 3. Data Sekunder

Data sekunder merupakan data yang diperoleh atau dikumpulkan peneliti dari berbagai sumber yang telah ada. Data-data sekunder diperoleh dari instansi-instansi terkait seperti Dinas Perhubungan kota Pekanbaru, Dinas Kebudayaan dan Pariwisata Kota Pekanbaru dan Badan Pengelolaan Keuangan dan Pendapatan Daerah Provinsi Riau. Data sekunder yang dikumpulkan berupa data daftar objek wisata, jumlah kunjungan wisatawan, data pajak STNK, biaya KIR, ijin usaha dan ijin trayek.

### 4.4 Teknik Analisis Data

Adapun teknik analisa yang akan digunakan dalam perhitungan adalah Analisis data yang mengacu pada SK-Dirjen Perhubungan Darat No. 687 Tahun 2002 tentang pedoman teknis penyelenggaraan angkutan penumpang umum di wilayah perkotaan. Seperti yang telah dijelaskan dalam kajian pustaka pada bab

sebelumnya, analisis data yang akan dilakukan pada penelitian ini yaitu sebagai berikut :

1. Membuat perencanaan rute/ trayek yang nantinya akan dilewati bus angkutan pariwisata.
2. Melakukan perhitungan panjang pada rute/ trayek.
3. Melakukan perhitungan waktu siklus kendaraan pada rute.
4. Melakukan perhitungan terhadap waktu antara (*Headway*) kendaraan.
5. Melakukan perhitungan kebutuhan armada per waktu siklus.
6. Melakukan perhitungan kebutuhan armada selama periode waktu tertentu sesuai dengan perencanaan.
7. Menghitung tarif angkutan wisata berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan.

#### **4.5 Tahap Pelaksanaan Penelitian**

Berdasarkan uraian yang telah dibahas terkait dengan metodologi 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 lapangan 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

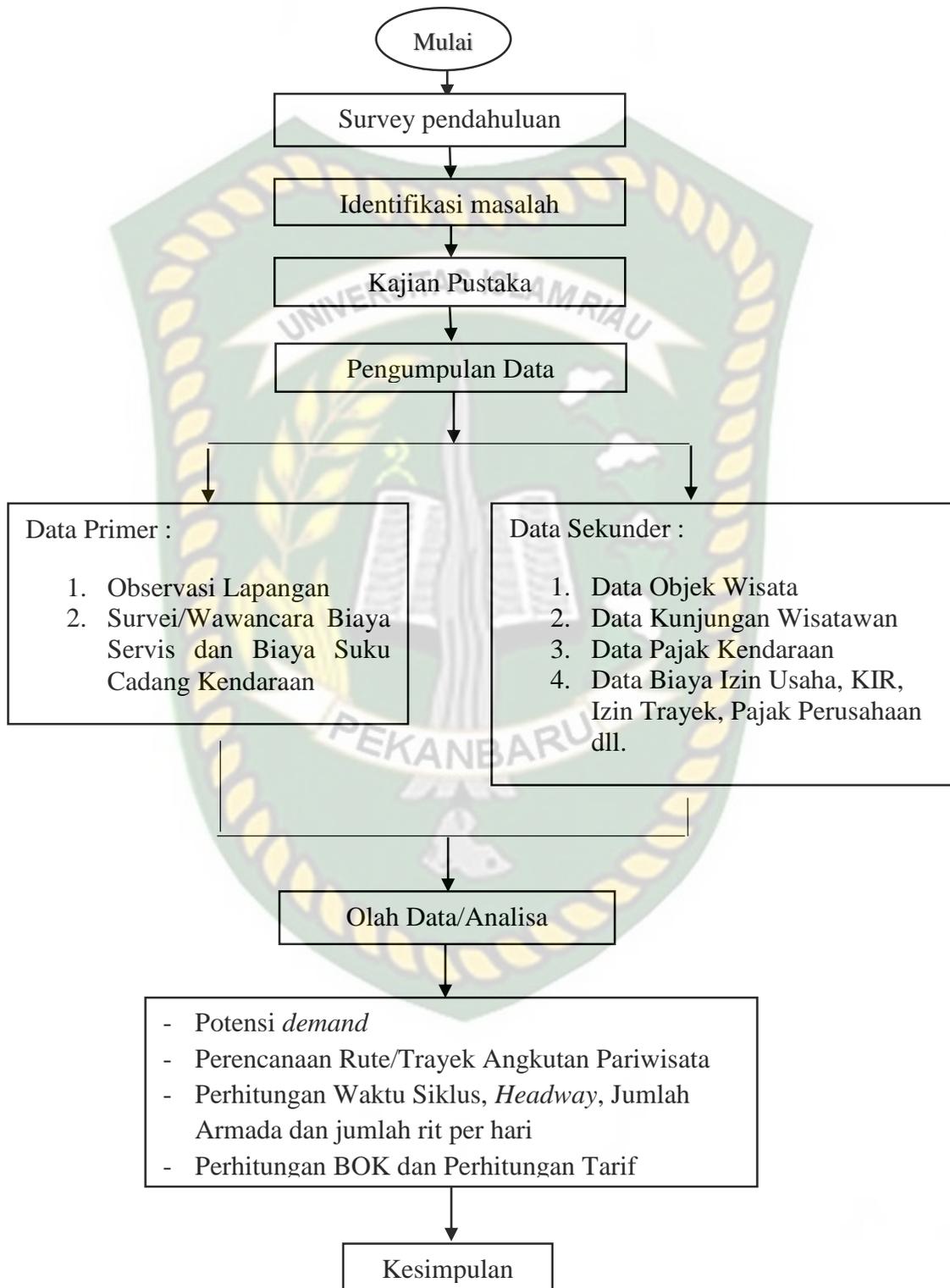
Tahapan utama dalam setiap penelitian adalah cara menganalisis data yang merupakan proses untuk mendapatkan hasil dari penelitian melalui sasaran penelitian. Analisis data yang digunakan dalam penelitian ini mengacu pada SK-Dirjen Perhubungan Darat No. 687 Tahun 2002 tentang pedoman teknis penyelenggaraan angkutan penumpang umum di wilayah perkotaan. 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 Perencanaan Angkutan Wisata Kota Pekanbaru.

#### 4.6 Diagram Alir

Tahap-tahap dari penelitian ini dapat dilihat pada diagram alir penelitian pada Gambar 4.1 sebagai berikut.



**Gambar 4.1** Diagram Alir

#### 4.7 Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian adalah tempat yang dijadikan sebagai objek penelitian guna untuk mengumpulkan sejumlah data dan informasi yang diperlukan oleh peneliti. Lokasi penelitian pada tugas akhir ini dilakukan pada objek-objek wisata di Kota Pekanbaru yang telah ditentukan, dapat dilihat pada Gambar 4.2 berikut.



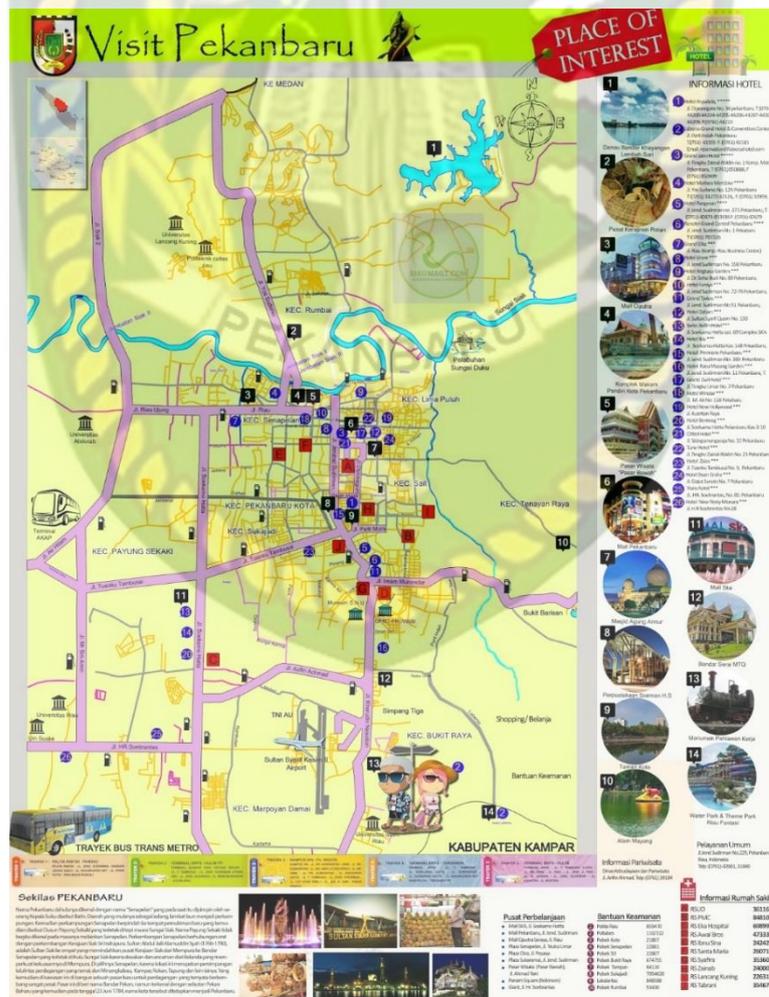
**Gambar 4.2** Peta Lokasi Objek Wisata Penelitian (Googlemap, 2020)

## BAB V

### ANALISIS DAN PEMBAHASAN

#### 5.1 Potensi Pariwisata Kota Pekanbaru

Dari hasil pengamatan yang telah peneliti lakukan terhadap potensi pariwisata di Kota Pekanbaru, peneliti dapat mengambil kesimpulan bahwa pariwisata di Kota Pekanbaru sangat potensial. Begitu banyak objek-objek wisata menarik, dan daya tarik paling kuat dari pariwisata Kota Pekanbaru adalah Meeting, Incentive, Convention, dan Exhibition (MICE), kuliner dan budaya melayu. Beberapa objek wisata di Kota Pekanbaru dapat dilihat pada Gambar 5.1 dibawah ini.



Gambar 5.1 Peta Wisata Kota Pekanbaru (RiauMagz.com, 2020)

Pada Gambar 5.1 dapat dilihat Peta Wisata Kota Pekanbaru yang terdapat beberapa objek wisata. Dari hasil pengamatan peneliti di lapangan, masih banyak objek-objek wisata di Kota Pekanbaru yang belum di ekspos begitu baik dan belum di data oleh Dinas Kebudayaan dan Pariwisata Pekanbaru. Berikut peneliti telah merangkum objek-objek wisata yang ada di Kota Pekanbaru berdasarkan hasil pengamatan di lapangan dapat dilihat pada Tabel 5.1.

**Tabel 5.1** Daftar Objek Wisata 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

Sumber : Hasil Pengamatan, 2020

Dari Tabel 5.1 diatas dapat dilihat jenis wisata religi, sejarah dan kuliner menjadi objek wisata paling banyak di Kota Pekanbaru. Hal ini sesuai dengan pernyataan dari Pak Firdaus (2016) selaku Walikota Pekanbaru “bahwa Kota Pekanbaru akan dijadikan tujuan kota wisata 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”.

Hal ini senada dengan apa yang telah diraih Kota Pekanbaru pada Tahun 2019 silam, menerima penghargaan Unggulan Destinasi Wisata Halal dari Kementerian Pariwisata (Kemenpar) Republik Indonesia. Wisata halal ini juga merupakan bentuk implementasi Pekanbaru sebagai Kota Metropolitan yang madani. Produk halal dapat memberikan kenyamanan, rasa aman kepada wisatawan yang berkunjung, wisata halal juga bukan sekedar objek wisata religius atau makanan yang halal namun juga mencakupi menjaga adab saat ke lokasi-lokasi umum dan memberikan fasilitas serta kemudahan wisatawan muslim.

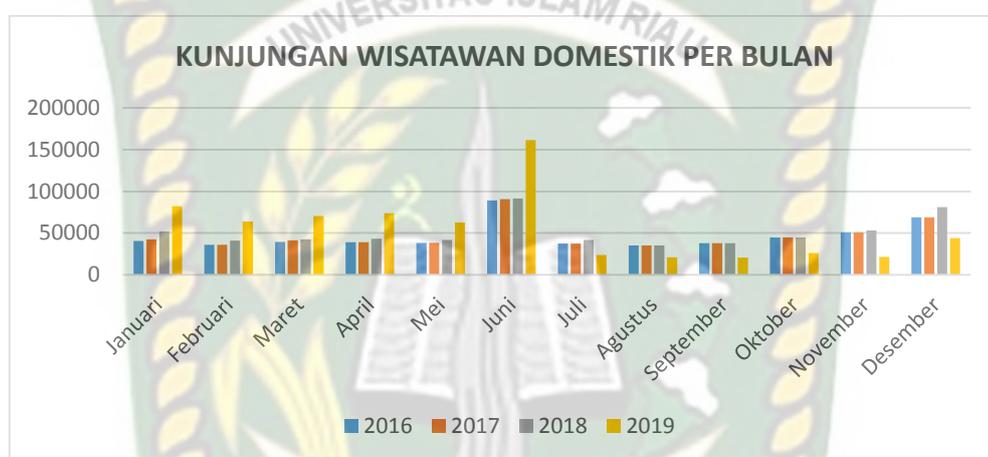
Peneliti juga mencoba menganalisis kunjungan wisatawan ke Kota Pekanbaru melalui data yang diperoleh dari Dinas Kebudayaan dan Pariwisata Pekanbaru. Berikut Gambar 5.2 grafik kunjungan wisatawan domestik ke Kota Pekanbaru.



**Gambar 5.2** Grafik Kunjungan Wisatawan Domestik Ke Kota Pekanbaru Tahun 2016-2019 (Disbudpar Pekanbaru, 2020)

Dari hasil analisis peneliti terhadap data kunjungan wisatawan domestik ke Kota Pekanbaru tahun 2016-2019 disimpulkan bahwa setiap tahunnya terjadi

peningkatan kunjungan yang sangat signifikan. Terutama di tahun 2019 peningkatan kunjungan begitu naik drastis dari tahun sebelumnya. Mayoritas wisatawan yang berkunjung ke Kota Pekanbaru berasal dari luar Kota Pekanbaru seperti Kabupaten Provinsi Riau dan Provinsi Tetangga, tujuan wisatawan berkunjung ke Kota Pekanbaru yaitu untuk menambah wawasan dan berekreasi (Atika, 2016). Dapat dilihat pula pada Gambar 5.3 data kunjungan wisatawan domestik Kota Pekanbaru per bulan dari tahun 2016-2019 sebagai berikut.



**Gambar 5.3** Grafik Kunjungan Wisatawan Domestik Ke Kota Pekanbaru Per Bulan Dari Tahun 2016-2019 (Disbudpar Pekanbaru, 2020)

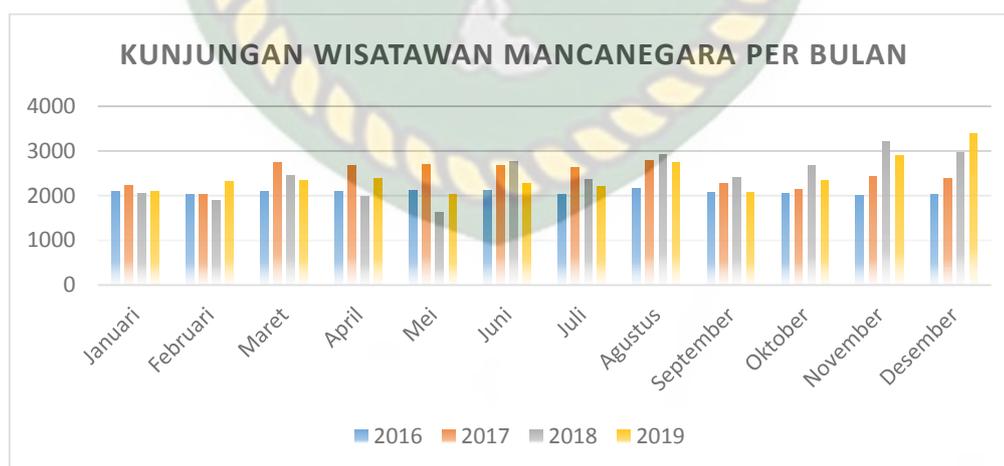
Dari hasil analisis peneliti dari data Gambar 5.3 tentang Kunjungan Wisatawan Domestik Ke Kota Pekanbaru Per Bulan Dari Tahun 2016-2019. Bulan Juni menjadi bulan paling ramai kunjungan domestik ke Kota Pekanbaru, dikarenakan dari 2016-2019 di Bulan Juni bertepatan dengan libur Idul Fitri dan Cuti Bersama. Namun pada tahun 2019 terjadi penurunan kunjungan wisatawan domestik ke Kota Pekanbaru terutama dari Bulan Juli sampai Bulan Desember dikarenakan situasi dan kondisi dunia yang sedang dilanda Pandemi Covid-19.

Selain kunjungan dari wisatawan domestik, Pekanbaru juga dikunjungi oleh wisatawan mancanegara. Berikut Gambar 5.4 grafik kunjungan wisatawan mancanegara ke Kota Pekanbaru.



**Gambar 5.4** Grafik Kunjungan Wisatawan Mancanegara Ke Kota Pekanbaru Tahun 2016-2019 (Disbudpar Pekanbaru, 2020)

Dari hasil analisis peneliti terhadap data kunjungan wisatawan mancanegara ke Kota Pekanbaru tahun 2016-2019 disimpulkan bahwa dari tahun 2016-2018 terjadi peningkatan kunjungan yang signifikan, namun dari tahun 2018-2019 mengalami penurunan yang tidak drastis. Dari hasil pengamatan peneliti penurunan terjadi dikarenakan situasi dan kondisi dunia yang sedang dilanda Pandemi Covid-19. Dapat dilihat pula pada Gambar 5.5 data kunjungan wisatawan mancanegara Kota Pekanbaru per bulan dari tahun 2016-2019 sebagai berikut.



**Gambar 5.5** Grafik Kunjungan Wisatawan Mancanegara Ke Kota Pekanbaru Per Bulan Dari Tahun 2016-2019 (Disbudpar Pekanbaru, 2020)

Dari hasil analisis peneliti dari data Gambar 5.5 tentang Kunjungan Wisatawan Mancanegara Ke Kota Pekanbaru Per Bulan Dari Tahun 2016-2019. Akhir tahun menjadi waktu kunjungan wisatawan mancanegara paling ramai ke Kota Pekanbaru. Dari hasil pengamatan peneliti hal ini terjadi karena banyaknya event skala internasional di Provinsi Riau yang dilaksanakan akhir tahun, diantaranya Tour The Siak, Bono Surfing dan Festival Seni Asean.

Dengan begitu potensial objek-objek wisata di Kota Pekanbaru dan juga kunjungan wisatawan domestik maupun mancanegara yang juga begitu signifikan. Ada beberapa hal lain yang menjadikan Kota Pekanbaru menarik, dari hasil pengamatan peneliti telah merangkum hasil pengamatan sebagai berikut.

- a. Kota Pekanbaru adalah ibukota Provinsi Riau yang memiliki Bandara Internasional Sultan Syarif Qasim II sehingga kota ini juga menjadi pintu masuk bagi wisatawan domestik maupun mancanegara ketika berkunjung ke Provinsi Riau. Dengan begitu banyaknya event yang di selenggarakan di Provinsi Riau tentunya ini menjadi keuntungan bagi Kota Pekanbaru sendiri.



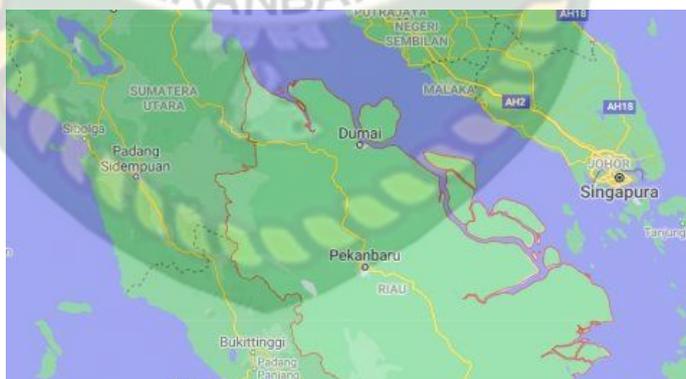
Gambar 5.6 Jadwal Event Pariwisata Provinsi Riau  
(RiauMagz.com, 2020)

- b. Lokasi Kota Pekanbaru terletak tepat di tengah Pulau Sumatera sehingga kota ini bisa di kategorikan sebagai *The Capital City Of Sumatera*.



**Gambar 5.7** Peta Pulau Sumatera (Ruangguru.com, 2020)

- c. Letak Provinsi Riau juga berbatasan dengan negara-negara tetangga seperti Malaysia dan Singapura. Sehingga ini menjadi salah satu alasan kenapa banyak wisatawan asal Malaysia berkunjung ke Provinsi Riau sekedar liburan atau bisnis.



**Gambar 5.8** Peta Provinsi Riau (Riau.suara.com, 2020)

Itulah hasil analisis peneliti mengenai potensi pariwisata di Kota Pekanbaru, mulai dari banyaknya jenis objek-objek wisata yang tersebar di Kota Pekanbaru, jumlah kunjungan wisatawan yang setiap tahun meningkat dan letak geografis Pekanbaru yang strategis. Sehingga diperlukan inovasi dan ide baru yang kreatif untuk memberikan fasilitas pelayanan penunjang pariwisata kepada

wisatawan saat berkunjung di Kota Pekanbaru. Salah satunya yang peneliti rencanakan adalah angkutan wisata dengan jalur khusus, sehinggal nantinya angkutan ini bukan sekedar hanya sebagai transportasi tapi juga sebagai salah satu pilihan daya tarik wisatawan ketika berkunjung atau jalan jalan di Kota Pekanbaru.

## **5.2 Kebijakan Pengembangan Pariwisata Kota Pekanbaru**

Dari hasil analisis yang peneliti lihat, Pemerintah Kota Pekanbaru sangat mendukung segala sesuatu hal yang diperuntukkan untuk pariwisata. terlihat dari kebijakan-kebijakan yang dibuat oleh Pemerintah Kota Pekanbaru. Salah satunya adalah Peraturan Daerah Kota Pekanbaru Nomor. 13 Tahun 2000 Tentang Promosi Pariwisata Daerah Kota Pekanbaru bahwa pengembangan pariwisata adalah salah satu urusan yang diserahkan pemerintah Provinsi Riau kepada pemerintah Kota Pekanbaru untuk melakukan promosi pariwisata.

Selain itu dalam Visi Kota Pekanbaru yang tertuang pada Peraturan Daerah Kota Pekanbaru Nomor. 1 Tahun 2001 yaitu “terwujudnya Kota Pekanbaru sebagai pusat perdagangan dan jasa, pendidikan, serta pusat kebudayaan melayu, menuju masyarakat sejahtera berlandaskan iman dan taqwa”. Dalam rangka pencapaian visi maka ditetapkan 5 misi pembangunan jangka menengah yang mana dua dari lima tersebut mendukung pengembangan pariwisata Kota Pekanbaru, yakni misi yang pertama mewujudkan tata kelola kota cerdas dan penyediaan infrastruktur yang baik dan misi kedua mewujudkan pembangunan ekonomi berbasis ekonomi kerakyatan dan ekonomi padat modal, pada tiga sektor unggulan, yaitu jasa, perdagangan dan indsutri pariwisata. Adapun kawasan peruntukan pariwisata menurut Pemerintah Kota Pekanbaru (2001) terdiri atas :

- a. Kawasan pariwisata.
- b. Kawasan kebudayaan melayu.
- c. Akomodasi pariwisata dan fasilitas penunjang pariwisata.
- d. Daya tarik wisata.

Dengan kebijakan yang diatur dalam Peraturan Daerah Kota Pekanbaru diatas maka dapat mempermudah dalam merencanakan angkutan wisata di Kota Pekanbaru. Ini sejalan dengan kawasan peruntukan pariwisata menurut Pemerintah Kota Pekanbaru (2001) yakni akomodasi pariwisata dan fasilitas penunjang pariwisata.

### 5.3 Perencanaan Bus Angkutan Wisata Pekanbaru *Hop On Hop Off*

Setelah melakukan pengamatan terhadap kondisi objek-objek wisata di Kota Pekanbaru dan lalu lintas menuju lokasi objek wisata. Maka dari itu peneliti merencanakan bus angkutan wisata Pekanbaru *Hop On Hop Off* menggunakan tipe bus *Double Decker* yang memiliki dak setengah terbuka.

Bus dengan tipe Jetbus SDD Scania K 310 UB yang merupakan produksi dari PT. Adiputro Wirasejati dengan kapasitas 68 penumpang yang mana 10 kursi berada dibawah dan 58 kursi berada di atas. Berikut Gambar 5.9 bentuk dari bus Jetbus SDD Scania K 310 UB.



**Gambar 5.9** Bus Angkutan Wisata Jetbus SDD Scania K 310 UB

(otomotif-bisnis.com, 2020)

Spesifikasi dari bus Jetbus SDD Scania K 310 UB ini adalah atap kabin atau yang terbuka dipasangkan *boardres* aluminium yang bertujuan menghindari karat saat hujan, dilengkapi dengan fasilitas toilet, dan juga adanya CCTV. Spesifikasi lain yang dimiliki oleh Bus Scania K 310 UB ini adalah sebagai berikut :

- a. K 310 UB 4 x 2 : Euro 5

- b. Model : DC09 110/310
- c. Swept Volume : 9 Litre Inline 5 Cylinder
- d. Power (Hp) : 310, Power (KW) – 228 @1900
- e. Torque (Nm) – 1550 @ 1100-1350
- f. Injection System : PDE
- g. Emission Control : SCR
- h. Alternators : 2 x 150 Amps
- i. Type : 6AP1700B / Automatic Transmission
- j. Gears : 6
- k. Juga terdapat Hydraulic Retarder, Air Suspension, Brakes, Disc Break, ABS, EBS.

Alasan peneliti memilih bus angkutan wisata ini dikarenakan faktor tampilan pada bus yang sangat terlihat mewah dan bus ini adalah keluaran terbaru di tahun 2020. Pada bagian atas, setengah bus ini tidak ada penutup, sehingga dapat memanjakan penumpang untuk menikmati keindahan kota saat melakukan perjalanan. Dan pada setengah lagi dapat digunakan penumpang untuk duduk ketika di siang hari untuk menghindari sinar panas matahari sesuai dengan cuaca dari Kota Pekanbaru. Bus ini juga dilengkapi dengan fitur keselamatan, kenyamanan, serta tenaga akselerasi yang dimiliki dari bus tingkat. Selain itu dilengkapi pendingin udara pada kabin bawah dan setengah kabin atas.

Konsep angkutan wisata yang direncanakan untuk diterapkan di Kota Pekanbaru adalah konsep *Hop On – Hop Off City Sightseeing*. Konsep ini merupakan konsep angkutan wisata yang khusus untuk mengangkut wisatawan mengelilingi objek-objek wisata yang terdapat pada suatu tempat khususnya pada daerah perkotaan. Karena konsepnya *City Sightseeing* bus ini melakukan perjalanan keliling secara singkat dengan durasi 3-4 jam. Bus *Hop On – Hop Off* memungkinkan kita untuk naik-turun sesuka hati selama periode tertentu, hanya dengan membeli 1 tiket. Bus ini biasanya terdiri dari dua tingkat (*double decker bus*) dengan dek bagian atas terbuka, tertutup ataupun setengah terbuka.

Rute yang dirancang untuk bus ini merupakan rute khusus dan melewati *landmark-landmark* Kota Pekanbaru. Bus ini juga akan berhenti di dekat tempat-tempat wisata yang kita tuju sehingga akan membuat jalan-jalan lebih mudah dan hemat. Menggunakan bus ini sangat mudah, tinggal berhenti di tempat wisata yang anda mau dan setelah jalan-jalan selesai, tinggal menaiki bus lainnya di tempat anda berhenti tadi untuk menuju tempat wisata berikutnya. Meskipun banyak tempat wisata yang ada pada rute, kita tidak perlu berhenti di setiap tempat wisata, karena dapat memilih dimana mau berhenti di tempat wisata.

Konsep *Hop On – Hop Off City Sightseeing* ini terinspirasi dari *Hop On – Hop Off Kuala Lumpur* dan *Hop On – Hop Off City Sightseeing Singapore*. Beberapa kota besar di Indonesia juga sudah ada yang menerapkan konsep ini, salah satunya Kota Jakarta, Bandung dan Solo. Berikut Gambar 5.10 adalah logo yang telah peneliti rencanakan untuk angkutan wisata ini.



**Gambar 5.10** Logo Bus Angkutan Wisata Pekanbaru *Hop On Hop Off*

Pada Gambar 5.10 peneliti merencanakan logo yang akan dipakai untuk Bus Angkutan Wisata Pekanbaru *Hop On Hop Off* adapun filosofi dari logo ini adalah memakai siluet dari salah satu *landmark* Kota Pekanbaru yakni Tugu Zapin dan juga terdapat siluet dari Bus Angkutan Wisata Pekanbaru itu sendiri. Pada penggunaan warna terdapat 4 warna dominan, yakni warna ungu, biru, kuning dan emas. Adapun makna dari penggunaan warna ini adalah.

- a. Warna Ungu melambangkan pengharapan yang besar.
- b. Warna Biru melambangkan keperkasaan di Sungai dan lautan (jalur perdagangan).
- c. Warna Kuning melambangkan kesucian.

- d. Warna Emas melambangkan kejayaan dan kemegahan.

Maka dari filosofi warna yang terdapat dalam logo, dapat disimpulkan adalah dengan niat yang suci serta penuh pengharapan yang besar angkutan wisata ini dapat berjaya di jalur pariwisata.

#### **5.4 Analisis Potensi Permintaan (*Demand*) Bus Angkutan Wisata Pekanbaru *Hop On Hop Off***

Dalam penelitian ini, peneliti mencoba menganalisis bagaimana permintaan terhadap angkutan wisata di Kota Pekanbaru dengan melakukan wawancara dengan salah satu pengiat wisata yakni Pekanbaru Heritage Walk dan salah satu pengusaha bus PT. Tunas Antarnusa Muda di Kota Pekanbaru.

Hasil wawancara yang dilakukan melalui telepon, Bayu Made Winata (2020) selaku pengiat wisata Pekanbaru Heritage Walk mengatakan “sangat diperlukan pengadaan angkutan wisata khusus yang memang menghubungkan objek-objek wisata di Kota Pekanbaru khususnya daerah Kampung Bandar, karena mendengarkan keluhan dari beberapa wisatawan yang sangat kesulitan untuk menemukan objek-objek wisata menarik yang ada di Kota Pekanbaru terutama di kawasan Kampung Bandar karena letaknya yang berada di pemukiman padat penduduk”. Dari hasil wawancara ini peneliti menganalisis permasalahan yang terjadi dikarenakan transportasi yang kurang mendukung untuk menuju objek wisata di Kampung Bandar ini.

Selain melakukan wawancara dengan pengiat wisata, peneliti juga melakukan wawancara kepada salah satu pemilik usaha bus PT. Tunas Antarnusa Muda di Kota Pekanbaru. Hasil wawancara yang dilakukan dengan Yopi (2020) mengatakan “Dari tahun 2017 saya sudah mencoba untuk melakukan pengadaan Bus *Double Decker* untuk bus antar Kota, namun terkendala dengan biaya bus yang besar. Melihat Perkembangan Wisata di Kota Pekanbaru pada tahun 2020 sangat pesat, pengadaan bus *Double Decker* ini memang sangat layak jika diterapkan untuk angkutan wisata khusus di Kota Pekanbaru”. Atas dasar dari hasil wawancara dengan beberapa stakeholder inilah yang menjadi latar belakang dilakukan perencanaan angkutan wisata khusus ini di Kota Pekanbaru.

Untuk melakukan perhitungan jumlah penumpang atau potensi peminat dari Bus Angkutan Wisata Pekanbaru *Hop On Hop Off* (PKU HOHO) ini peneliti mengambil data dari jumlah kunjungan wisatawan ke Kota Pekanbaru pada tahun terakhir yakni berjumlah 700.602 wisatawan. Potensi *demand* pada penelitian ini dengan menggunakan estimasi wisatawan yang mau menggunakan layanan angkutan wisata rencana sebesar 30% dari kunjungan total wisatawan 2019. Alasan peneliti mengambil estimasi sebesar 30 % merujuk pada skripsi terdahulu tesis **Lestari, Dyah Ayu (2017)** “*Perencanaan Sistem Operasional Angkutan Wisata di Kota Denpasar*”. Perhitungan potensi *demand* adalah sebagai berikut :

$$\begin{aligned} \text{Potensi Demand} &= 700.602 \text{ wisatawan} \times 30\% \\ &= 210.180 \text{ wisatawan} \end{aligned}$$

Di dapatkan potensi *demand* sebanyak 210.180 wisatawan, sehingga didapat jumlah rata-rata penumpang akan dilayani dalam satu hari sebagai berikut:

$$\begin{aligned} \text{Rata-rata Penumpang/Hari} &= 700.62 \text{ wisatawan} \times 365 \text{ hari} \\ &= 575 \text{ wisatawan} \end{aligned}$$

Maka, potensi demand sebanyak 210.180 wisatawan, yang jumlah penumpang rata-rata perhari 575 wisatawan menggunakan Bus Angkutan Wisata Pekanbaru *Hop On Hop Off* (PKU HOHO).

### **5.5 Desain Rute Bus Angkutan Wisata Pekanbaru *Hop On Hop Off***

Dari hasil analisis peneliti dilapangan dan seperti yang telah dijelaskan pada bab sebelumnya bahwa dalam penelitian ini, angkutan wisata direncanakan mengangkut wisatawan dari objek wisata satu menuju objek wisata lainnya yang ada di Kota Pekanbaru. Maka peneliti telah menentukan objek-objek wisata yang akan masuk dalam objek henti pada rute Bus Angkutan Wisata Pekanbaru *Hop On Hop Off*. Daftar objek wisata yang akan dilalui oleh angkutan wisata ini bisa dilihat pada Tabel 4.1 pada bab sebelumnya.

Pemilihan objek-objek ini dikarenakan faktor lokasi yang berdekatan dan terhubung dalam satu jalan besar di Kota Pekanbaru yakni Jalan Jendral Sudirman yang berada di Pusat Kota Pekanbaru. Dalam perencanaan rute angkutan

pariwisata ini akan dibuat satu rute khusus yang akan menghubungkan objek-objek wisata. Titik awal rute dimulai dari Kawasan Bandar Serai. Pemilihan titik awal ini dikarenakan dari faktor tempat yang terletak di tengah kota dan mudah dijangkau bagi wisatawan. Sebagai salah satu fungsi dari angkutan yakni tidak meninggalkan hubungan dengan simpul transportasi. Maka dari itu angkutan wisata ini, memiliki hubungan antara angkutan dengan simpul memakai moda penghubung atau *feeder* seperti memakai *shuttle*. Jadi terkait simpul transportasi seperti bandara, terminal dan pelabuhan menggunakan moda penghubung menuju angkutan wisata ini. Dari bandara Sultan Syarif Qasim II bisa menggunakan *shuttle*, dari arah terminal dapat menggunakan Transmetro Pekanbaru dan untuk arah dari pelabuhan dapat menggunakan *shuttle* atau Transmetro Pekanbaru.

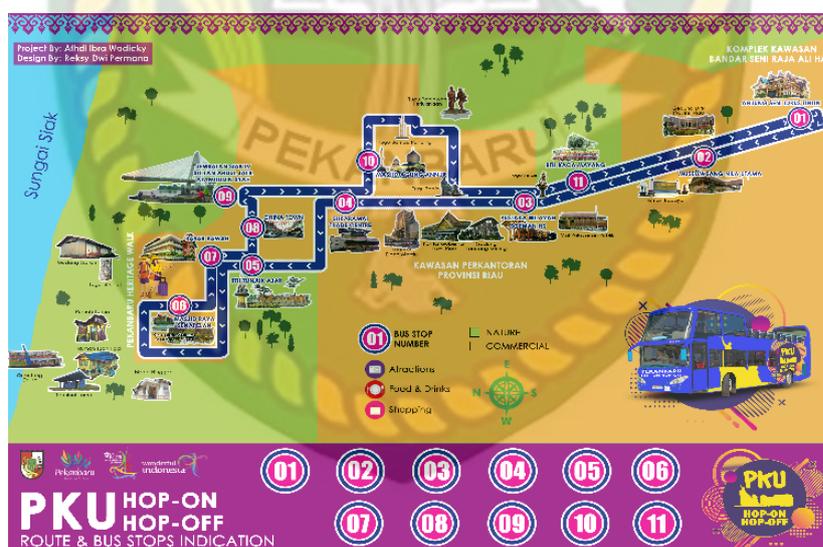
Rencana Rute Bus *Hop On Hop Off* Kota Pekanbaru dapat dilihat pada Tabel 5.2.

**Tabel 5.2** Rencana Rute Bus *Hop On Hop Off* Kota Pekanbaru

No	Tujuan Wisata		Panjang Rute (km)
1.	Kawasan Bandar Serai	Museum Sang Nila Utama	2,1 km
2.	Museum Sang Nila Utama	Pustaka Wilayah Soeman HS	2,9 km
3.	Pustaka Wilayah Soeman HS	Sukaramai Trade Center (STC)	1,5 km
4.	Sukaramai Trade Center (STC)	RTH Tunjuk Ajar Integritas	1,2 km
5.	RTH Tunjuk Ajar Integritas	Kawasan Wisata Heritage	0,5 km
6.	Kawasan Wisata Heritage	Pasar Bawah Pekanbaru	0,3 km
7.	Pasar Bawah Pekanbaru	China Town Pekanbaru	0,45 km
8.	China Town Pekanbaru	Jembatan Siak Sultan Abdul Jalil Alamuddin Syah	0,55 km
9.	Jembatan Siak Sultan Abdul Jalil Alamuddin Syah	Masjid Raya Annur Prov.Riau	1,5 km
10.	Masjid Raya Annur Prov.Riau	RTH Kaca Mayang	2,5 km
11.	RTH Kaca Mayang	Kawasan Bandar Serai	4,55 km
Total Panjang Rute (km)			18,05 km

Sumber : Hasil Pengamatan, 2020

Rute yang di rencanakan ini akan dimulai pada Kawasan Bandar Serai, pemilihan kawasan ini dikarenakan faktor luas dan letak yg sangat strategis dan mudah dijangkau. Rute berawal dari Jl. Sudirman (Kawasan Bandar Serai) – Jl. Sudirman (Museum Sang Nila Utama) – Jl. Sudirman (Pustaka Wilayah Soeman HS) – Jl. Sudirman (Sukaramai Trade Center (STC)) – Jl. Ahmad Yani (RTH Tunjuk Ajar Integritas) – Jl. Senapelan (Kawasan Wisata Heritage) – Jl. Ahmad Yani (Pasar Bawah Pekanbaru) – Jl. Karet (China Town Pekanbaru) – Jl. Sudirman (Jembatan Siak Sultan Abdul Jalil Alamuddin Syah) – Jl. Hangtuah Ujung (Masjid Raya Annur Prov.Riau) – Jl. Sudirman (RTH Kaca Mayang) dan kembali lagi di Jl. Sudirman (Kawasan Bandar Serai). Total panjang rute rencana dari Bus *Hop On Hop Off* Kota Pekanbaru adalah 18.05 km dengan 11 titik objek wisata berhenti. Seluruh rute yg direncanakan masih berada di pusat Kota Pekanbaru sehingga membuat rute ini menarik untuk digunakan oleh wisatawan jalan-jalan dalam waktu yang singkat.



**Gambar 5.11** Rute Bus Angkutan Wisata Pekanbaru *Hop On Hop Off*

## 5.6 Analisa Sistem Operasional Angkutan Wisata Pekanbaru

Sebelum melakukan perhitungan biaya operasional angkutan wisata, peneliti terlebih dahulu menentukan Karakteristik pada rencana Bus Angkutan Wisata *Hop On Hop Off* Kota Pekanbaru. Penentuan Sistem Karakteristik merujuk pada skripsi terdahulu tesis **Lestari, Dyah Ayu (2017)** “Perencanaan

*Sistem Operasional Angkutan Wisata di Kota Denpasar*” dan **Tanamal, Rien (2018)** “*Perencanaan Angkutan Pariwisata Kota Pontianak*”.

### 5.6.1 Analisis Kebutuhan Armada Bus Angkutan Wisata Pekanbaru *Hop On Hop Off*

Perencanaan Angkutan Wisata Pekanbaru *Hop On Hop Off* direncanakan bergerak secara regular selama waktu operasional dari pukul 09.00 WIB sampai dengan pukul 17.00 WIB. Pada analisis kebutuhan armada bus pada pelayanan transportasi menggunakan cara perhitungan berdasarkan SK-Dirjen Perhubungan Darat No. 687 Tahun 2002, prosedur perhitungan adalah sebagai berikut :

#### a. Perhitungan waktu siklus ( $CT$ )

Mengacu pada standar Surat Keputusan Dirjen Perhubungan Darat Nomor 687 Tahun 2002, perhitungan waktu siklus menggunakan rumus yaitu :

$$CT_{ABA} = (T_{AB} + T_{BA}) + (\sigma_{AB}^2 + \sigma_{BA}^2) + (T_{TA} + T_{TB})$$

Karena dalam perencanaan ini Angkutan Wisata Pekanbaru *Hop On Hop Off* direncanakan bergerak menghubungkan lebih dari dua titik (objek-objek wisata) dan kembali lagi pada titik awal keberangkatan. Dengan asumsi waktu henti kendaraan menurunkan dan menaikkan penumpang = 2 menit, dan waktu perjalanan dengan pengaturan kecepatan kendaraan rata-rata 20 km/jam. Maka perhitungan waktu siklus adalah sebagai berikut :

$$T_{ABA} = \frac{18,05 \text{ km}}{20 \text{ km/jam}} + (2 \text{ menit} \times 11 \text{ titik henti}) = 76,15 \text{ menit}$$

Lalu menghitung deviasi waktu yang mana deviasi waktu sebesar 5% dari waktu perjalanan dengan pengaturan kecepatan kendaraan rata-rata 20 km/jam.

$$\sigma_{AB} = 76,15 \text{ menit} \times 5 \% = 4,21 \text{ menit}$$

Dan juga menghitung waktu henti kendaraan yang ditetapkan 10% dari waktu perjalanan.

$$T_T = 76,20 \text{ menit} \times 10 \% = 8,02 \text{ menit}$$

Maka, di dapatkan waktu siklus dari Angkutan Wisata Pekanbaru *Hop On Hop Off* adalah :

$$\begin{aligned} CT_{ABA} &= 76,15 \text{ menit} + 4,21 \text{ menit} + 8,02 \text{ menit} \\ &= 88,38 \text{ menit} \end{aligned}$$

b. Perhitungan waktu antara (*H*)

Waktu antara (*H*) dalam perencanaan ini diasumsikan 30 menit yaitu perkiraan lama kunjungan penumpang pada setiap objek wisata.

c. Perhitungan jumlah armada per waktu siklus.

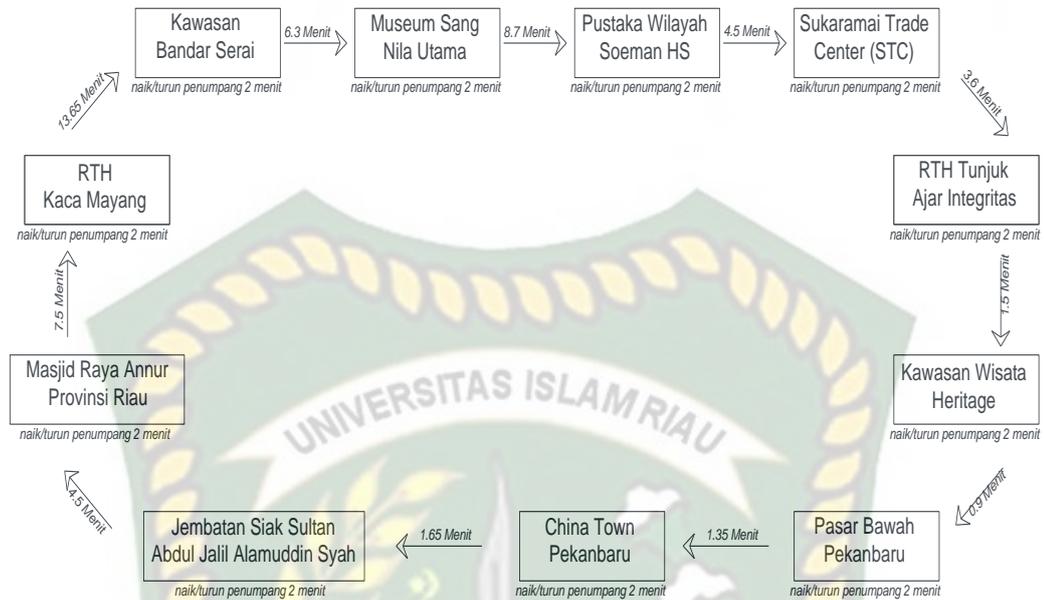
Untuk mengetahui jumlah armada yang dibutuhkan pada rencana rute ini menggunakan rumus sebagai berikut :

$$\begin{aligned} K &= \frac{88,38 \text{ menit}}{30 \text{ menit} \times 1} \\ &= 2,95 = 3 \text{ Unit Kendaraan} \end{aligned}$$

kebutuhan jumlah armada pada periode pukul 09.00 – 17.00 = 8 jam = 480 menit.

$$\begin{aligned} K' &= 3 \text{ Unit} \times \frac{480 \text{ menit}}{88,38 \text{ menit}} \\ &= 16,29 = 16 \text{ trip kendaraan} \end{aligned}$$

Maka, di dapat pada rencana rute Angkutan Wisata Pekanbaru *Hop On Hop Off* dibutuhkan sebanyak 3 unit armada dengan 16 trip kendaraan. Berikut gambar 5.12 siklus perjalanan Bus Angkutan Wisata Pekanbaru *Hop On Hop Off*.



**Gambar 5.12** Siklus Perjalanan Bus Angkutan Wisata Pekanbaru  
*Hop On Hop Off* (Hasil Analisis, 2020)

### 5.6.2 Sistem Operasional Bus Angkutan Wisata Pekanbaru *Hop On Hop Off*

Berikut adalah rekap hasil perhitungan sistem operasional Bus Angkutan Wisata Pekanbaru *Hop On Hop Off* dengan rute rencana.

**Tabel 5.3** Rekap Hasil Perhitungan Sistem Operasional Angkuta Wisata

Rekap Analisa Sistem Operasional Angkutan Wisata PKU HOHO		
Potensi <i>Demand</i> /tahun	210.180	Wisatawan
Potensi <i>Demand</i> /hari	575	Wisatawan
Panjang Rute	18,05	Kilometer
Jumlah Titik Objek	11	Objek/Titik
Waktu Siklus ( <i>CT</i> )	88,38	Menit
Waktu Antara ( <i>H</i> )	30	Menit
Jumlah Armada	3	Unit
Jumlah Trip	16	Trip

Sumber : Hasil Analisis, 2020

### 5.7 Analisa Biaya Operasional Kendaraan (BOK) Bus Angkutan Wisata Pekanbaru *Hop On Hop Off*

Pada tahap ini peneliti melakukan perhitungan biaya operasional kendaraan yang didasari dari data-data primer dan sekunder yang didapatkan dari beberapa pihak terkait dan juga peraturan daerah ataupun pemerintah pusat. Sebelum melakukan perhitungan Biaya Operasional Kendaraan (BOK) maka diperlukan data-data sebagai berikut :

#### a. Data Kendaraan

Bus angkutan wisata Pekanbaru *Hop On Hop Off* direncanakan akan menggunakan tipe bus *Double Decker* yang memiliki dak setengah terbuka. Yang spesifikasi bus tersebut sebagai berikut :

- 1) Tipe bus : Jetbus SDD Scania K 310 UB
- 2) Produksi : PT. Adiputro Wirasejati
- 3) Kapasitas : 68 Penumpang
- 4) Bahan bakar : Solar
- 5) Harga kendaraan : Rp.2.700.0000.0000,- (Harga Kendaraan Baru)

#### b. Data Pajak Kendaraan

Berdasarkan Peraturan Gubernur Riau Nomor 62 Tahun 2015 Tentang Penghitungan Dasar Pengenaan Pajak Kendaraan Bermotor dan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor Provinsi Riau Tahun 2015 disebutkan pada pasal 6 dasar pengenaan PKB untuk kendaraan bermotor angkutan umum orang ditetapkan sebesar 30% (tiga puluh persen) dari dasar pengenaan PKB. Didapatkan dengan rumus sebagai berikut :

$$\begin{aligned} \text{PKB} &= \text{Rp. } 2.700.000.000 \times 1 \% \times 30 \% \\ &= \text{Rp. } 8.100.000,- \end{aligned}$$

Maka didapatkan Pajak Kendaraan Bermotor (PKB) jenis mobil penumpang Bus Besar Jetbus SDD Scania K 310 UB keluaran tahun 2020 sebesar Rp.8.100.000,- / tahun.

#### c. Biaya Izin Trayek

Berdasarkan Peraturan Daerah Kota Pekanbaru Nomor 14 Tahun 2012 Tentang Retribusi Izin Trayek, biaya izin operasi sebesar Rp. 100.000,- dan biaya izin trayek diserahkan kepada Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru yang mana mengacu pada PP 74 Tahun 2014 Tentang Angkutan Jalan dan PP Nomor 15 Tahun 2016 Tentang jenis dan tarif atas jenis penerimaan negara bukan pajak yang berlaku pada Kemenhub, biaya izin trayek baru jenis angkutan bus pariwisata sebesar Rp. 5.000.000,-.

d. Tarif Uji KIR

Berdasarkan Peraturan Daerah No. 9 Tahun 2018 dan Peraturan Walikota (Perwako) No.65 Tahun 2020 Tentang Perubahan Tarif Retribusi Pengujian Kendaraan Bermotor , tarif uji KIR pengujian pertama JBB untuk kategori bus tingkat sebesar Rp. 202.500,-.

e. Harga *Service* dan *Speartpart*

Data list harga servis berdasarkan wawancara langsung dengan Bapak Yopi salah satu pemilik bengkel dan usaha bus PT. Tunas Antarnusa Muda yang ada di Kota Pekanbaru. Didapat kan data list *service* dan *speartpart* sebagai berikut :

**Tabel 5.4** Data List *Service* Dan *Speartpart* Angkutan Wisata

No	Komponen Kendaraan	Satuan	Harga	
1	Ban Michelin	Buah	Rp.	4.200.000,-
2	Oli Mesin Total Quartz	Liter	Rp.	10.000,-
3	Oli Transmisi Rored 19	Liter	Rp.	20.000,-
4	Oli Gardan Rored 19	Liter	Rp.	20.000,-
5	Gemuk STP	Kg	Rp.	50.000,-
6	Kampas Rem Depan	Ktk	Rp.	600.000,-
7	Kampas Rem Belakang	Ktk	Rp.	800.000,-
8	Kondesor	Ls	Rp.	4.000.000,-
9	Saringan Oli	Buah	Rp.	125.000,-
10	Saringan Solar	Buah	Rp.	125.000,-

11	Saringan Udara	Buah	Rp.	200.000,-
12	Air Aki	Botol	Rp.	15.000,-

Sumber : Hasil Pengamatan,2020

f. Harga Ban

- 1) Ban Merk Michelin ukuran 225/75 R16 Rp. 4.200.000.000,-

g. Gaji Awak Bus

Dalam penelitian ini gaji sopir dan kondektur awak bus diambil berdasarkan Upah Minimum Regional (UMR) Kota Pekanbaru tahun 2020, yaitu :

- 1) Sopir = Rp. 2.997.971 x 1,5 = Rp. 4.496.956,-  
 2) Kondektur = Rp. 2.997.971

h. Jaminan Sosial Tenaga Kerja/Awak Bus

Dalam penelitian ini jaminan sosial sopir dan kondektur bus menggunakan BPJS Ketenagakerjaan, iuran yang harus ditanggung perusahaan untuk karyawan setiap bulan yaitu :

- JKK (Jaminan Kecelakaan Kerja) = 0,54 % x Gaji Karyawan
- JKM (Jaminan Kematian) = 0,30 % x Gaji Karyawan
- JHT (Jaminan Hari Tua) = 5,7 % x Gaji Karyawan  
(2 % dibayar karyawan)
- JP (Jaminan Pensiun) = 3 % x Gaji Karyawan  
(1 % dibayar karyawan)

Maka, besarnya iuran yang harus dibayar perusahaan, yaitu :

1. Sopir

- JKK = 0,54 % x Rp. 4.496.956 = Rp. 24.283,-
- JKM = 0,3 % x Rp. 4.496.956 = Rp. 13.490,-
- JHT = 3,7 % x Rp. 4.496.956 = Rp. 166.387,-
- JP = 2 % x Rp. 4.496.956 = Rp. 89.939,-

Jumlah = Rp. 294.099,-

Iuran BPJS / tahun / orang = Rp. 294.099 x 12 = Rp. 3.529.188,-

2. Kondektur

- JKK = 0,54 % x Rp. 2.997.971 = Rp. 16.189,-

- JKM = 0,3 % x Rp. 2.997.971 = Rp. 8.993,-
- JHT = 3,7 % x Rp. 2.997.971 = Rp. 110.924,-
- JP = 2 % x Rp. 2.997.971 = Rp. 59.959,-

Jumlah = Rp. 196.065,-

Iuran BPJS / tahun / orang = Rp. 196.065 x 12 = Rp. 2.352.780,-

Setelah memiliki semua data-data yang diperlukan untuk perhitungan, maka dilanjutkan dengan analisis biaya langsung per tahun dan biaya tidak langsung per tahun.

### 5.7.1 Analisis Biaya Langsung per Tahun Bus Angkutan Wisata Pekanbaru *Hop On Hop Off*

Karakteristik dari kendaraan yang direncanakan adalah tipe bus besar jenis pelayanan pariwisata dengan kapasitas penumpang 46-50 orang. Untuk data produksi per bus di dapati sebagai berikut :

- a. Km – tempuh/rit = 18,05 km
- b. Frekwensi/hari = 16 rit
- c. Km-tempuh/hari = 18,05 x 16 + 3% = 288,83 km
- d. Penumpang/hari = 575 Penumpang
- e. Penumpang/rit = 575/16 = 35,93 = 36 penumpang
- f. Hari operasi per bulan = 16 hari
- g. Km-tempuh/bulan = 4.621,28 km
- h. Km-tempuh/tahun = 55.455,36 km

Dengan data-data diatas maka dilakukan perhitungan biaya langsung dari Bus angkutan wisata Pekanbaru *Hop On Hop Off* sebagai berikut :

#### a) Biaya Penyusutan

- 1) Harga Kendaraan = Rp. 2.700.000.000,-
- 2) Masa Penyusutan = 5 Tahun
- 3) Nilai Residu = 20 % dari harga kendaraan
- 4) Penyusutan per bus-km :

$$= \frac{\text{Harga Kendaraan} - \text{nilai residu}}{\text{km} - \text{tempuh} / \text{tahun} \times \text{masa penyusutan}}$$

$$= \frac{Rp.2.700.000.000 - Rp.540.000.000}{55.455,36 \text{ km} \times 5 \text{ tahun}}$$

$$= \mathbf{7.790,05,- / \text{ bus-km}}$$

## b) Bunga Modal

1) Lama pinjaman (n) = 5 tahun

2) Suku Bunga = 10,47 %

3) Bunga modal/tahun :

$$= \frac{\left(\frac{(n+1)}{2}\right) \times \text{harga kendaraan} \times \text{suku bunga}}{\text{masa pinjaman}}$$

$$= \frac{\left(\frac{(5+1)}{2}\right) \times Rp.2.700.000.000 \times 10,47\%}{5 \text{ tahun}}$$

= Rp. 113.076.000,-

4) Bunga modal per bus-km :

$$= \frac{\text{Bunga modal/tahun}}{\text{km-tempuh/tahun}}$$

$$= \frac{Rp.113.076.000}{55.455,36 \text{ km}}$$

= **Rp. 2.039,05,- / bus-km**

## c) Gaji dan tunjangan awak bus

1) Rasio awak bus

• Sopir = 1,2 orang

• Kondektur = 1,2 orang

2) Biaya awak bus per tahun

• Gaji / Upah

- Sopir = Rp. 4.496.956 x 12 x 1,2 = Rp. 64.756.166,-

- Kondektur = Rp. 2.997.971 x 12 x 1,2 = Rp. 43.170.782,-

• BPJS Ketenagakerjaan

- Sopir = Rp. 3.529.188 x 1,2 = Rp. 4.235.025,-

- Kondektur = Rp. 2.352.780 x 1,2 = Rp. 2.823.336,-

• Tunjangan Sosial / THR

- Sopir = Rp. 4.496.956 x 1,2 = Rp. 5.396.347,-
  - Kondaktur = Rp. 2.997.971 x 1,2 = Rp. 3.597.565,-
- Total biaya awak bus per tahun = Rp. 123.979.221,-

## 3) Biaya per bus-km

$$= \frac{\text{Biaya awak bus/tahun}}{\text{km-tempuh / tahun}}$$

$$= \frac{\text{Rp.123.979.221}}{55.455,36 \text{ km}}$$

$$= \text{Rp. 2.235,66,- / bus-km}$$

## d) Biaya Bahan Bakar Minyak (BBM)

- 1) Km-tempuh / tahun = 55.455,36 km
- 2) Pemakaian BBM = 3 km/liter
- 3) Pemakaian BBM / bus / tahun = 18.485,12 liter
- 4) Harga BBM solar = Rp. 9.700,-
- 5) Biaya BBM / bus / tahun = Rp. 179.305.664,-
- 6) Biaya BBM / bus-km :

$$= \frac{\text{Biaya BBM/bus/tahun}}{\text{km-tempuh / tahun}}$$

$$= \frac{\text{Rp. 179.305.664}}{55.455,36 \text{ km}}$$

$$= \text{Rp. 3.233,33,- /bus-km}$$

## e) Biaya Pemakaian Ban

- 1) Jumlah pemakaian ban = 6 buah
- 2) Daya tahan ban = 25.000 km
- 3) Harga ban / buah = Rp. 4.200.000,-
- 4) Jumlah pemakain ban / tahun :

$$= \frac{\text{km-tempuh / tahun}}{\text{Daya tahan ban}} \times \text{jumlah pemakaian ban}$$

$$= \frac{55.455,36 \text{ km}}{25.000 \text{ km}} \times 6 \text{ buah}$$

$$= 13,31 = 14 \text{ buah}$$

5) Biaya ban / bus-km

$$= \frac{\text{jumlah pemakain ban} \times \text{harga ban/buah}}{\text{km-tempuh / tahun}}$$

$$= \frac{14 \text{ buah} \times \text{Rp.4.200.000}}{55.455,36 \text{ km}}$$

$$= \text{Rp. 1060,32,- / bus-km}$$

f) Servis Kecil

1) Servis kecil dilakukan setiap 10.000 km

2) Jumlah servis kecil / tahun :

$$= \frac{\text{km-tempuh / tahun}}{\text{km}}$$

$$= \frac{55.455,36 \text{ km}}{10.000 \text{ km}}$$

$$= 5.55 = 6 \text{ kali servis}$$

3) Biaya satu kali servis kecil :

- Oli mesin = 13 Ltr x Rp.10.000 = Rp. 130.000,-
- Gemuk = 3 kg x Rp. 50.000 = Rp. 150.000,-
- Kampas Rem Depan = 2 Bh x Rp. 600.000 = Rp.1.200.000,-
- Kampas Rem Belakang = 4 Bh x Rp. 800.000 = Rp. 3.200.000,-
- Saringan Oli = Rp. 125.000,-
- Saringan Solar = Rp. 125.000,-
- Saringan Udara = Rp. 200.000,-
- Air Aki 20 Botol x Rp. 15.000 = Rp. 300.000,-
- Ongkos srevis = Rp. 1.500.000,-

Total biaya satu kali servis kecil = Rp. 6.930.000,-

4) Biaya servis kecil per tahun

$$= \text{Rp. 6.930.000} \times 6$$

$$= \text{Rp. 41.580.000,-}$$

5) Biaya servis kecil / bus-km :

$$= \frac{\text{biaya servis kecil/tahun}}{\text{km-tempuh / tahun}}$$

$$= \frac{Rp.41.580.000}{55.455,36 \text{ km}}$$

$$= \mathbf{Rp. 749,79,- / bus-km}$$

g) Servis Besar

1) Servis besar dilakukan setiap 15.000 km

2) Jumlah servis besar / tahun :

$$= \frac{\text{km-tempuh} / \text{tahun}}{\text{km}}$$

$$= \frac{55.455,36 \text{ km}}{15.000 \text{ km}}$$

$$= 3,69 = 4 \text{ kali servis}$$

3) Biaya satu kali servis besar :

- Oli mesin = 13 Ltr x Rp.10.000 = Rp. 130.000,-
  - Oli gardan = 5 Ltr x Rp. 20.000 = Rp. 100.000,-
  - Oli transmisi = 5 Ltr x Rp. 20.000 = Rp. 100.000,-
  - Gemuk = 3 kg x Rp. 50.000 = Rp. 150.000,-
  - Kampas Rem Depan = 2 Bh x Rp. 600.000 = Rp.1.200.000,-
  - Kampas Rem Belakang = 4 Bh x Rp. 800.000 = Rp. 3.200.000,-
  - Saringan Oli = Rp. 125.000,-
  - Saringan Solar = Rp. 125.000,-
  - Saringan Udara = Rp. 200.000,-
  - Solar = 10 Ltr x Rp. 9.700 = Rp. 97.000,-
  - Air Aki 20 Botol x Rp. 15.000 = Rp. 300.000,-
  - Ongkos servis = Rp. 2.000.000,-
- Total biaya satu kali servis kecil = Rp. 7.727.000,-

4) Biaya servis besar per tahun

$$= Rp. 7.727.000 \times 4$$

$$= Rp. 30.908.000,-$$

5) Biaya servis besar / bus-km :

$$= \frac{\text{biaya servis kecil/tahun}}{\text{km-tempuh} / \text{tahun}}$$

$$= \frac{Rp.30.908.000}{55.455,36 \text{ km}}$$

$$= \mathbf{Rp. 557,35,- / bus-km}$$

h) Biaya *Overhaul*

- 1) Biaya
- overhaul*
- diperhitungkan sebesar 9 % dari harga kendaraan.

$$= Rp. 2.700.000.000,- \times 9\%$$

$$= Rp. 243.000.000,-$$

- 2) Biaya pemeriksaan per tahun

$$= \frac{\text{km-tempuh / tahun}}{\text{km pemeriksaan}} \times \text{biaya pemeriksaan}$$

$$= \frac{55.455,36 \text{ km}}{15.000 \text{ km}} \times Rp. 243.000.000,-$$

$$= Rp. 89.837.683,20,-$$

- 3) Biaya pemeriksaan
- overhaul*
- per bus-km

$$= \frac{\text{biaya pemeriksaan per bus/tahun}}{\text{produksi bus-km/tahun}}$$

$$= \frac{Rp.89.837.683,20}{55.455,36 \text{ km}}$$

$$= \mathbf{Rp. 1.620,- / bus-km}$$

## i) Penambahan oli mesin

- 1) Penambahan oli mesin per hari = 2 liter

- 2) Km-tempuh per hari = 288,83 km

- 3) Harga oli per liter = Rp. 10.000,-

- 4) Biaya penambahan oli / bus-km :

$$= \frac{\text{penambahan oli/hari} \times \text{harga oli per liter}}{\text{km-tempuh/hari}}$$

$$= \frac{2 \text{ liter} \times Rp.10.000}{288,83 \text{ km}}$$

$$= \mathbf{Rp. 69,25,- / bus-km}$$

## j) Biaya pembersihan (cuci) bus

- 1) Biaya cuci bus / hari = Rp. 100.000,-

2) Dalam 1 tahun terdapat 192 hari kerja

3) Biaya cuci bus / tahun :

$$= \text{Rp. } 100.000,- \times 192 \text{ hari}$$

$$= \text{Rp. } 19.200.000,-$$

4) Biaya cuci bus / bus-km :

$$= \frac{\text{biaya cuci bus/tahun}}{\text{produksi bus-km/tahun}}$$

$$= \frac{\text{Rp. } 19.200.000,-}{55.455,36 \text{ km}}$$

$$= \text{Rp. } 346,22,- / \text{ bus-km}$$

k) Biaya Pajak Kendaraan Bermotor (PKB)

1) Biaya PKB / tahun = Rp. 8.100.000,-

2) Biaya pajak (PKB) / bus-km

$$= \frac{\text{biaya pajak (PKB)/tahun}}{\text{produksi bus-km/tahun}}$$

$$= \frac{\text{Rp. } 8.100.000,-}{55.455,36 \text{ km}}$$

$$= \text{Rp. } 146,06,- / \text{ bus-km}$$

l) Biaya Uji KIR

1) Frekwensi uji KIR / tahun = 2 kali

2) Biaya setiap kali uji KIR = Rp. 202.500,-

3) Biaya KIR / tahun = Rp. 405.000,-

4) Biaya KIR / bus-km :

$$= \frac{\text{biaya KIR/tahun}}{\text{produksi bus-km/tahun}}$$

$$= \frac{\text{Rp. } 405.000,-}{55.455,36 \text{ km}}$$

$$= \text{Rp. } 7,30,- / \text{ bus-km}$$

m) Biaya Asuransi

1) Ditetapkan rate asuransi sebesar 3 %

2) Biaya asuransi kendaraan/tahun = Rp.45.000.000,-

3) Biaya asuransi / bus-km

$$= \frac{\text{biaya asuransi/tahun}}{\text{produksi bus-km/tahun}}$$

$$= \frac{\text{Rp. 45.000.000,-}}{55.455,36 \text{ km}}$$

$$= \text{Rp. 811,46,- / bus-km}$$

Berikut adalah rekap hasil perhitungan biaya langsung per bus-km dari operasional angkutan wisata Pekanbaru *Hop On Hop Off* dengan rute rencana.

**Tabel 5.5** Rekap Hasil Perhitungan Biaya Langsung per bus-km

Rekap Biaya Langsung Per Bus-km			
1	Biaya Penyusutan	Rp.	7.790,05,-
2	Biaya Bunga Modal	Rp.	2.039,05,-
3	Biaya Gaji dan Tunjangan Awak Bus	Rp.	2.235,66,-
4	Biaya BBM	Rp.	3.233,33,-
5	Biaya Ban	Rp.	1060,32,-
6	Biaya Servis Kecil	Rp.	749,79,-
7	Biaya Servis Besar	Rp.	557,35,-
8	Biaya Pemeriksaan Umum <i>Overhaul</i>	Rp.	1.620,-
9	Biaya Penambahan Oli Mesin	Rp.	69,25,-
10	Biaya Cuci Bus	Rp.	346,22,-
11	Biaya Pajak Kendaraan Bermotor (PKB)	Rp.	146,06,-
12	Biaya Uji KIR	Rp.	7,30,-
13	Biaya Asuransi	Rp.	811,46,-
<b>Total Biaya Langsung</b>		<b>Rp.</b>	<b>20.665,84</b>

Sumber : Hasil Perhitungan, 2020

### 5.7.2 Analisis Biaya Tidak Langsung per Tahun Bus Angkutan Wisata Pekanbaru *Hop On Hop Off*

a) Biaya kantor / tahun

1) Gaji pegawai (staf admin)

$$= 2 \text{ orang} \times \text{Rp. 2.997.971} \times 12 = \text{Rp. 71.951.304,-}$$

2) Tunjangan / THR pegawai	= Rp. 5.995.942,-
3) Biaya sewa kantor (asumsi)	= Rp. 20.000.000,-
4) Biaya operasional kantor (asumsi)	
• ATK	= Rp. 2.000.000,-
• Komputer	= Rp. 5.000.000,-
• Listrik dan air	= Rp. 12.000.000,-
• Telepon dan WIFI	= Rp. 3.600.000,-
• Biaya pemeliharaan kantor	= <u>Rp. 5.000.000,-</u>
Total biaya kantor / tahun	= Rp. 125.547.247,-

b) Biaya perizinan	
1) Biaya izin trayek	= Rp. 5.000.000,-
2) Izin operasi	= Rp. 100.000,-
3) Biaya pajak perusahaan	= <u>Rp. 12.554.724,-</u>
Total biaya kantor / tahun	= Rp. 17.654.724,-

Total biaya tidak langsung dari perencanaan angkutan wisata Pekanbaru Hop On Hop Off adalah Rp. 143.201.971,-.

c) Biaya tidak langsung per bus per tahun (jumlah bus per segmen usaha = 3 unit)

$$\begin{aligned}
 &= \frac{\text{total biaya tidak langsung}}{\text{jumlah bus/segmen usaha}} \\
 &= \frac{\text{Rp. 143.201.971,-}}{3 \text{ unit}} \\
 &= \text{Rp. 47.733.990,-}
 \end{aligned}$$

d) Biaya tidak langsung / bus-km

$$\begin{aligned}
 &= \frac{\text{biaya tidak langsung/bus/tahun}}{\text{produksi bus-km/tahun}} \\
 &= \frac{\text{Rp. 47.733.990,-}}{55.455,36 \text{ km}} \\
 &= \text{Rp. 860,76,- / bus-km}
 \end{aligned}$$

### 5.8 Analisis Tarif Berdasarkan Biaya Operasi Kendaraan (BOK) Bus Angkutan Wisata Pekanbaru *Hop On Hop Off*

Setelah mendapatkan hasil biaya langsung dan tidak langsung per bus-km dari perencanaan angkutan wisata Pekanbaru *Hop On Hop Off* maka dilanjutkan dengan perhitungan biaya tarif pokok.

- a) Biaya Pokok per bus-km

Biaya langsung	= Rp. 20.665,84,-
Biaya tidak langsung	= Rp. 860,76,-
Jumlah biaya pokok	= Rp. 21.526,6,-

- b) Tarif pokok :

$$\begin{aligned}
 &= \frac{\text{jumlah biaya pokok/bus-km}}{\text{faktor muat} \times \text{kapasitas kendaraan}} \\
 &= \frac{\text{Rp.21.526,6}}{70\% \times 50 \text{ penumpang}} \\
 &= \text{Rp. 786,- / km}
 \end{aligned}$$

- c) Tarif BEP

$$\begin{aligned}
 &= \text{tarif pokok} \times \text{jarak per rit} \\
 &= \text{Rp. 786,- / km} \times 18,05 \text{ km} \\
 &= \text{Rp. 14.195,86,-}
 \end{aligned}$$

- d) Tarif

$$\begin{aligned}
 &= (\text{tarif pokok} \times \text{jarak rata-rata}) + 40\% \\
 &= \text{Rp. 14.195,86,-} + (\text{Rp. 14.195,86,-} \times 40\%) \\
 &= \text{Rp. 19.874,20} = \text{Rp. 20.000,-}
 \end{aligned}$$

Dari hasil perhitungan Biaya Operasional Kendaraan (BOK) bus angkutan wisata Pekanbaru *Hop On Hop Off* maka diperoleh besaran tarif dari rute rencana yaitu Rp. 20.000,-

## BAB VI

### KESIMPULAN DAN SARAN

#### 6.1 Kesimpulan

Berdasarkan pembahasan dan perhitungan Perencanaan Bus *Hop On Hop Off* Sebagai Moda Angkutan Wisata Di Kota Pekanbaru di atas, maka dapat disimpulkan sebagai berikut:

1. Potensi *Demand* Pada Perencanaan Angkutan Wisata Pekanbaru didapatkan sebanyak 210.180 wisatawan per tahun, sehingga didapat jumlah rata-rata penumpang akan dilayani dalam satu hari sebanyak 575 wisatawan.
2. Rute yang di rencanakan ini akan dimulai pada Kawasan Bandar Serai, pemilihan kawasan ini dikarenakan faktor luas dan letak yg sangat strategis dan mudah dijangkau. Rute berawal dari Jl. Sudirman (Kawasan Bandar Serai) – Jl. Sudirman (Museum Sang Nila Utama) – Jl. Sudirman (Pustaka Wilayah Soeman HS) – Jl. Sudirman (Sukaramai Trade Center (STC)) – Jl. Ahmad yani (RTH Tunjuk Ajar Integritas) – Jl. Senapelan (Kawasan Wisata Heritage) – Jl. Ahmad yani (Pasar Bawah Pekanbaru) – Jl. Karet (China Town Pekanbaru) – Jl. Sudirman (Jembatan Siak Sultan Abdul Jalil Alamuddin Syah) – Jl. Hangtuah Ujung (Masjid Raya Annur Prov.Riau) – Jl. Sudirman (RTH Kaca Mayang) dan kembali lagi di Jl. Sudirman (Kawasan Bandar Serai). Dengan panjang rute sepanjang 18,05 km, dengan 11 titik objek wisata.
3. Hasil analisis sistem operasional angkutan pariwisata pada rute rencana didapatkan Waktu Siklus (*CT*) selama 88,38 menit, dengan waktu antara (*H*) selama 30 menit, jumlah armada yang dibutuhkan sebanyak 3 unit bus dan jumlah total trip dalam satu hari sebanyak 16 trip.
4. Berdasarkan hasil perhitungan Biaya Operasional Kendaraan (BOK) dan tarif didapatkan hasil Total Biaya Pokok Per Bus-Km sebesar Rp. 21.526,6,- , Tarif Pokok Per Bus-Km sebesar Rp. 786,- dan Tarif BEP

sebesar Rp. 14.195,86,-. Sehingga didapatkan Tarif per penumpang dengan keuntungan 50% sebesar Rp. 20.000,-.

## 6.2 Saran

Untuk menyempurnakan penelitian selanjutnya, maka sebaiknya diperhatikan hal-hal berikut ini:

1. Perlu adanya kajian yang mendalam khususnya terhadap potensi penumpang apabila konsep angkutan pariwisata ini akan diterapkan di Kota Pekanbaru.
2. Perlu adanya studi kelayakan dari aspek finansial untuk mengetahui apakah konsep angkutan pariwisata ini layak jika diterapkan di Kota Pekanbaru.
3. Masih banyak rute-rute baru yang dapat direncanakan untuk menghubungkan seluruh objek-objek wisata yang ada di Kota Pekanbaru.

## DAFTAR PUSTAKA

- Badan Penyelenggara Jaminan Sosial. 2013. Perhitungan Biaya Iuran BPJS Ketenagakerjaan.
- Dinas Kebudayaan dan Pariwisata Kota Pekanbaru. 2019. Data Kunjungan Wisatawan Mancanegara Ke Kota Pekanbaru.
- Dinas Kebudayaan dan Pariwisata Kota Pekanbaru. 2019. Data Kunjungan Wisatawan Nusantara Ke Kota Pekanbaru.
- Dinas Kebudayaan dan Pariwisata Kota Pekanbaru. 2019. Daftar Objek Wisata Di Kota Pekanbaru.
- Hartanto, Budi Dwi. 2014. Perencanaan Angkutan Wisata di Provinsi Daerah Istimewah Yogyakarta (DIY). Strata 1 Teknik Sipil, Universitas Negeri Yogyakarta.
- Ismayanti. 2010. Pengantar Pariwisata. Jakarta : Gramedia Widisarana.
- Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat. 2002. Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum di Wilayah Perkotaan dalam Trayek (No.SK.687/AJ.206/DRJD/2001).
- Lestari, Dyah Ayu. 2017. Perencanaan Sistem Operasional Angkutan Wisata di Kota Denpasar. Tesis Magister Teknik Sipil, Universitas Udayana, Denpasar.
- Peraturan Daerah Kota Pekanbaru Nomor 9. 2018. Tentang Perubahan Tarif Retribusi Pengujian Kendaraan Bermotor.
- Peraturan Daerah Kota Pekanbaru Nomor 14. 2012. Tentang Retribusi Izin Trayek.
- Peraturan Gubernur Riau Nomor 62. 2015. Tentang Penghitungan Dasar Pengenaan Pajak Kendaraan Bermotor dan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor.
- Peraturan Pemerintah Nomor 74. 2014. Tentang Angkutan Jalan.
- Peraturan Pemerintah Nomor 15. 2016. Tentang Jenis dan Tarif Atas Jenis Penerimaan Negara Bukan Pajak Yang Berlaku.
- Syafril, A. M., Enok, M., & Waluya, B. 2016. Potensi Urban Tourism Di Kota

Pekanbaru. Strata 1 Departemen Pendidikan Geografi, Universitas Pendidikan Indonesia, Bandung.

Tanamal, Rien. 2018. Perencanaan Angkutan Pariwisata Kota Pontianak. Strata 1 Teknik Sipil, Universitas Tanjung Pura, Pontianak.



Dokumen ini adalah Arsip Miik :

Perpustakaan Universitas Islam Riau