

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

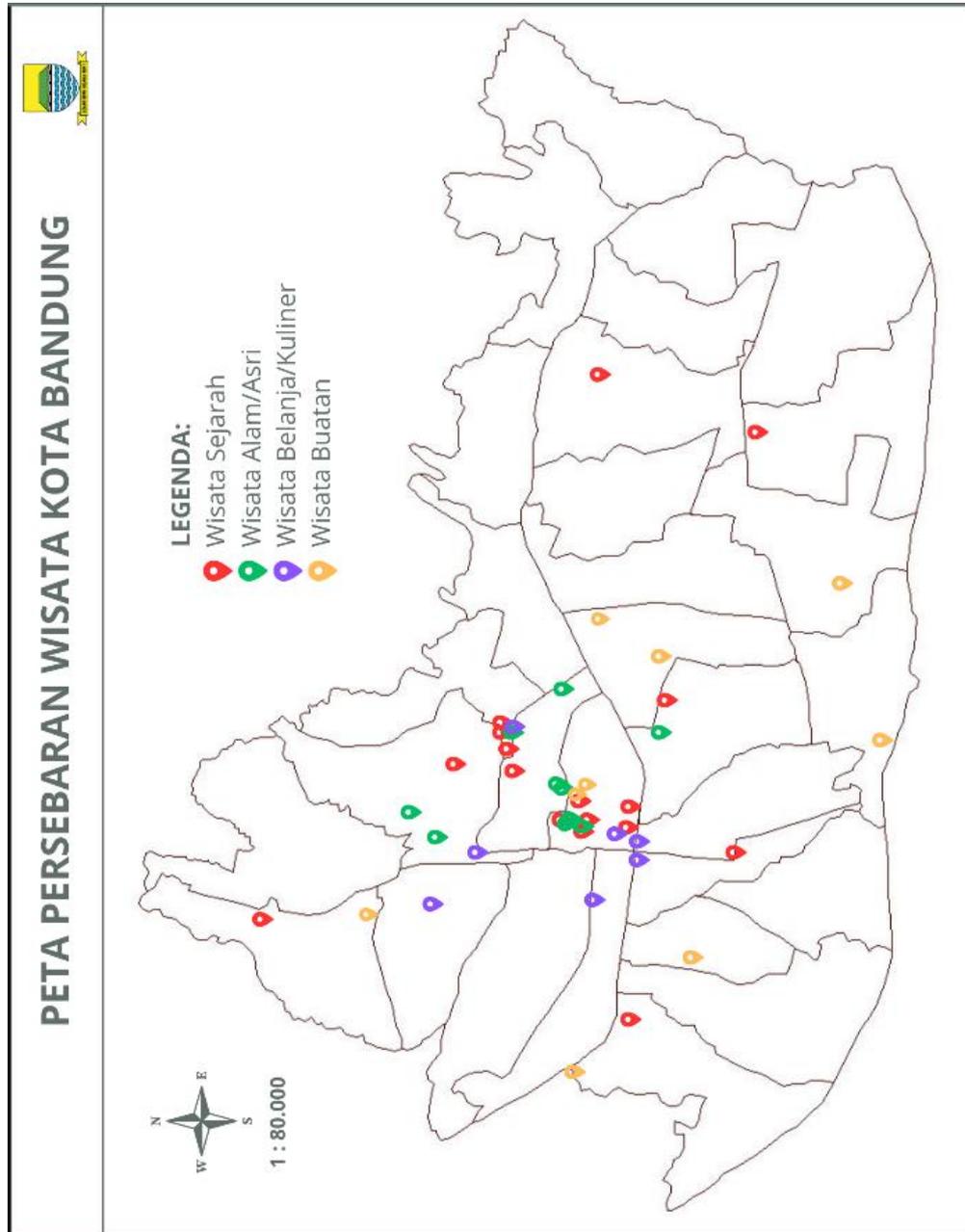
Pariwisata mengenal sebuah teori yang disebut dengan 3A. Pariwisata terdapat tiga elemen penting yang harus dimiliki suatu tujuan wisata agar dapat bersaing dan menarik minat wisatawan untuk berkunjung. Ketiga elemen tersebut adalah *attraction*, *amenity*, dan *accessibility*. *Attraction* merupakan daya tarik wisata utama berupa keindahan alam, nilai sejarah, atraksi budaya, dan berbagai fasilitas rekreasi. Sedangkan *amenity* adalah berbagai fasilitas pendukung yang dibutuhkan wisatawan selama berkunjung seperti akomodasi, restoran, fasilitas olahraga dan kesehatan. Elemen terakhir yaitu *accessibility* mengacu pada ketersediaan sarana transportasi yang memudahkan akses menuju tujuan wisata.

Sarana pariwisata merupakan segala bentuk fasilitas yang diperuntukkan bagi perkembangan dan keberlangsungan prasarana kepariwisataan, dengan tujuan memberikan pelayanan bagi para wisatawan. Sarana kepariwisataan yang dimaksud meliputi hotel, biro perjalanan, transportasi, restoran, rumah makan, serta sarana pendukung lainnya (Saragih & Surya, Elfitra Desy, B, 2021). Berdasarkan yang telah disebutkan sebelumnya, transportasi menjadi salah satu komponen penting dalam berjalannya kepariwisataan. Dalam sarana dan prasarana wisata, transportasi berfungsi sebagai sarana atau alat yang digunakan untuk mencapai destinasi wisata dan media mobilitas di tempat wisata. Kehadiran industri transportasi memiliki peran yang penting terlebih mempertimbangkan perjalanan wisata yang melibatkan pergerakan manusia antar tempat. Dalam perkembangannya fungsi alat transportasi bertambah menjadi bagian atraksi wisata (*part of leisure*) dan bukan hanya sebagai sarana mobilisasi (Ismayanti, 2020).

Umumnya wisatawan hanya memiliki waktu yang terbatas saat mengunjungi suatu destinasi wisata, sehingga mereka harus merancang rencana dan jadwal perjalanan agar waktu singkat tersebut dapat dimanfaatkan sepenuhnya untuk mengunjungi berbagai *Point of Interest* (POI), seperti museum, monumen, galeri seni, restoran dan lainnya (Hu et al., 2023). Wisatawan dapat tertarik untuk

merencanakan kegiatan berkelilingnya berdasarkan preferensi pribadi dan ketersediaan waktu serta anggaran yang dimiliki. Solusinya, wisatawan dapat tertarik pada tur atau paket yang ditawarkan oleh perusahaan wisatawan atau perjalanan.

Kota Bandung tidak hanya dikenal sebagai destinasi wisata bagi wisatawan lokal, tetapi juga mendapat perhatian dari wisatawan mancanegara sebagai destinasi wisata yang populer. Pada tanggal 25 September 2013 UNESCO menetapkan Kota Bandung sebagai Kota Wisata Dunia. Kota Bandung sebagai Ibukota Provinsi Jawa Barat ini terkenal akan beragam pariwisata di dalamnya, mulai dari wisata religi, wisata kuliner, wisata alam, wisata sejarah, wisata malam, dan wisata lainnya yang membuat Kota Bandung selalu ramai dari berbagai karakteristik wisatawan. Selanjutnya sebagai sebuah kota wisata, pembangunan fasilitas pendukung pariwisata meningkat seiring dengan pengembangan aktivitas wisata di Bandung. Hingga akhirnya terciptalah banyaknya sarana prasarana wisata dan fasilitas lainnya. Pada awalnya, aktivitas wisata yang terkenal di Bandung adalah wisata sejarah, alam, dan belanja. Berikut kumpulan wisata yang dapat dikunjungi di Kota Bandung:



Gambar 1.1 Peta Persebaran Wisata Kota Bandung
Sumber: Dinas Kebudayaan dan Pariwisata Kota Bandung

Dengan Bandung yang memiliki banyaknya tempat wisata yang tersebar di seluruh titik kota Bandung tentunya para wisatawan membutuhkan aksesibilitas untuk mencapai ke suatu tempat wisata dari tempat wisata lainnya. Dalam upaya memudahkan wisatawan melakukan perjalanan untuk berkunjung serta memasuki destinasi memerlukan kemudahan akses menuju destinasi tersebut. Menurut Cakici dan Harman.S mengatakan bahwa aksesibilitas mengacu pada keseluruhan transportasi, terminal dan kendaraan (Cakici & Harman, 2007).

Oleh karena itu, pemerintah Kota Bandung memperkenalkan sebuah inovasi baru yaitu *city tour bus* yang diperuntukkan bagi wisatawan yang ingin berkeliling kota Bandung. Produk kepariwisataan Kota Bandung ini dikenal dengan Bandung *Tour On Bus* atau biasa disebut sebagai Bandros. Berkeliling kota menggunakan Bandros ini diresmikan oleh Walikota Bandung yaitu Ridwan Kamil pada 31 Desember 2013. Bandros sendiri dikemudikan oleh sopir dan asisten dengan pakaian khusus desain daerah Jawa Barat dan di temani oleh seorang pemandu wisata berlisensi Himpunan Pramuwisata Indonesia yang akan menjelaskan sejarah dan cerita-cerita unik kota Bandung juga tempat-tempat menarik lainnya yang dilewati bus.

Pada tahun 2024, Bandros menjadi salah satu layanan transportasi wisata di Kota Bandung. Bandros memiliki 2 halte keberangkatan yang memiliki rute yang sama dengan waktu tempuh selama 30-40 menit untuk satu putaran di jam normal. Dua halte keberangkatan Bandros berlokasi di Alun-Alun Bandung yang berada di pusat Kota Bandung, dan halte lainnya berada diseberang museum terkenal di Bandung yaitu Museum Geologi Bandung. Kedua lokasi halte ini dapat memudahkan pengunjung untuk mencapai Halte Bandros karena memiliki lokasi yang strategis.

Walaupun memiliki 2 halte berbeda yang terpisah dengan jarak 4 km, penumpang Bandros tetap akan melewati rute yang sama dan memungkinkan pengunjung untuk mengelilingi jantung kota Bandung. Rute ini berjalan sepanjang

9 km untuk memastikan pengunjung dapat menikmati atraksi-atraksi wisata utama di Kota Bandung selama 30-40 menit. Bandros hadir sebagai transportasi wisata di Kota Bandung yang dapat membantu penduduk lokal maupun wisatawan untuk dapat mengelilingi Kota Bandung dengan mudah secara efisien dan praktis. Berikut adalah jalur pada Rute *Bandung Tour On Bus* atau Bandros:



Gambar 1. 2 Rute Bandros

Sumber: Dinas Perhubungan Kota Bandung (2024)

Berdasarkan rute Bandros yang berjalan sepanjang 9 km ini, terdapat beberapa destinasi wisata yang dilalui pada rute tersebut, antara lain: Alun-Alun Kota Bandung, Penjara Banceuy, Braga Citywalk, Gedung Merdeka Menggugat, Balai Kota, Dago, Gedung Sate, Taman Lansia, Gedung Merdeka dan Museum Konferensi Asia Afrika. Wisatawan yang menaiki Bandros akan mengelilingi Kota Bandung dengan rute yang sudah ditentukan, wisatawan juga akan mendengarkan kisah dan cerita yang disampaikan oleh Tour Guide yang akan ikut menemani sepanjang perjalanan bersama Bandros. Tour Guide akan menceritakan mengenai sejarah dan cerita-cerita Kota Bandung sesuai dengan destinasi yang sedang dilalui oleh Bandros.

Meskipun kota Bandung dikenal sebagai salah satu destinasi wisata terpopuler di Indonesia dengan beragam tempat menarik untuk dikunjungi, rute Bus Bandros saat ini hanya melayani sebagian kecil dari destinasi-destinasi tersebut. Bus Bandros, yang merupakan transportasi publik khas Kota Bandung, hanya beroperasi di beberapa area utama seperti Jalan Riau, Dago, dan sekitarnya. Sementara itu, Bandung memiliki banyak sekali tempat wisata, pusat belanja, dan lokasi menarik lainnya yang tersebar di berbagai penjuru kota. Keterbatasan rute Bandros ini mengakibatkan banyak destinasi populer tidak dapat diakses dengan

Nindi Fachlan, 2024

DESAIN ALTERNATIF RUTE CITY TOUR BUS BANDROS SEBAGAI TRANSPORTASI WISATA KOTA BANDUNG
Universitas Pendidikan Indonesia | repository.upi.edu | perpustakaan.upi.edu

mudah menggunakan transportasi ini. Oleh karena itu, dibutuhkan pengembangan rute alternatif untuk memperluas jangkauan Bus Bandros agar dapat menjangkau lebih banyak lokasi menarik di Kota Bandung dan memberikan kemudahan bagi wisatawan maupun warga lokal dalam menjelajahi kota ini.

Berdasarkan ulasan yang diterima melalui platform Google Review dalam 2 tahun terakhir (2022-2023), terdapat beberapa keluhan dan ketidakpuasan wisatawan terhadap layanan Bus Bandros di Kota Bandung. Sebanyak 39% dari 123 responden memberikan ulasan negatif terkait pengalaman mereka sebelum hingga setelah menaiki bus wisata ini.

Salah satu keluhan yang terdapat pada ulasan negatif pada platform *Google Review* adalah mengenai rute Bus Bandros yang hanya menawarkan satu rute perjalanan dengan durasi sekitar 30-40 menit tanpa adanya kemungkinan untuk turun di tempat-tempat yang ingin dikunjungi oleh para wisatawan. Beberapa ulasan negatif menyatakan bahwa rute yang terbatas ini membatasi keleluasaan wisatawan dalam menjelajahi Kota Bandung sesuai keinginan mereka. Sehingga wisatawan yang menaiki bus Bandros tidak bisa dengan bebas saat mengelilingi Kota Bandung dengan Bus Bandros.

Pada penelitian Ismail dan Oliver yang membahas mengenai transportasi publik urban sebagai penunjang mobilitas wisatawan yang berkunjung ke Kuala Lumpur, Malaysia berupa city tour bus yaitu bus Hop-On Hop-Off. Peneliti mendapatkan alternatif rute yang dapat dikembangkan pada rute bus yang sudah ada berdasarkan survei terhadap kepuasan wisatawan pengguna bus Hop-On Hop-off. Pada penelitian tersebut mendapatkan rute yang disesuaikan dengan keinginan wisatawan dengan mengembangkan rutenya menjadi 3 rute perjalanan yang terfokus pada wisata alam, budaya, dan belanja. Dengan dikembangkannya rute yang sesuai dengan keinginan wisatawan dapat meningkatkan kepuasan dan jumlah kunjungan wisatawan (Ismail et al., 2017). Pada penelitiannya, Ismail dan Oliver menggunakan aspek kepuasan wisatawan untuk menentukan jarak dari setiap halte bus, jumlah halte bus, jumlah destinasi wisata yang dilalui oleh bus, durasi yang dihabiskan untuk satu putaran rute, frekuensi dan ketepatan waktu.

Pada penelitian Li Jinghua (2018) yang membahas mengenai pembuatan rute untuk tour bus bagi wisatawan mandiri china (CITs) di Kota Chiang Mai, Thailand yang menggunakan teori kawasan wisata 5A (*attractions, accomodations, amenities, access, dan awarnerss*) dalam menentukan jalur rute tour bus tersebut. Pada penelitian ini menggunakan teori 5A dapat membantu dalam perencanaan strategi dan pedoman pembuatan rute bus, halte pemberhentian dan pengalaman wisatawan yang berfokus pada kebutuhan dan keinginan dari para wisatawan itu sendiri. Teori ini juga dapat membantu dalam memaksimalkan nilai wisata yang didapatkan dari penggunaan layanan dan jasa bus wisata (Jinghua et al., 2018). Pada penelitiannya, Li Jinghua menggunakan teori kawasan wisata 5A untuk dapatkan data mengenai destinasi wisata yang sering dikunjungi oleh CITs, data destinasi wisata populer bagi CITs di Kota Chiang Mai, data destinasi wisata yang belum pernah atau jarang dikunjungi oleh CITs, dan saran dalam pemilihan atraksi sebagai pedoman pembuatan rute bus.

Maka dari itu, dengan diketahuinya rute perjalanan *city tour bus* dapat mempengaruhi kepuasan pelanggan dan meningkatkan efisiensi perjalanan wisatawan saat tur. Pada penelitian ini diharapkan pengembangan rute tur BANDROS yang diharapkan oleh wisatawan dengan mengidentifikasi faktor-faktor yang dapat mempengaruhi pengembangan tur BANDROS. Oleh karena itu, penulis sangat tertarik untuk meneliti hal tersebut dengan judul **“DESIGN ALTERNATIF CITY TOUR BUS BANDROS SEBAGAI TRANSPORTASI WISATA KOTA BANDUNG”**

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang di atas maka penulis dapat merumuskan masalah sebagai berikut:

1. Bagaimana persepsi rute perjalanan BANDROS berdasarkan *Attraction, Accessibility, dan Amenities*?
2. Bagaimana tingkat kepuasan wisatawan saat tur menggunakan BANDROS?
3. Bagaimana rute alternatif yang dapat dikembangkan pada BANDROS?

1.3 Tujuan Penelitian

Berdasarkan latar belakang dan rumusan masalah, dapat disimpulkan beberapa hal yang dijadikan tujuan dilakukannya penelitian ini antara lain adalah:

1. Mengidentifikasi gambaran rute perjalanan BANDROS berdasarkan 3A.
2. Mengukur tingkat kepuasan wisatawan saat tur menggunakan BANDROS.
3. Menganalisis rute alternatif yang dapat dikembangkan pada BANDROS.

1.4 Manfaat Penelitian

1.4.1 Manfaat Teoritis

Penelitian ini diharapkan dapat meningkatkan pengetahuan maupun wawasan penulis dan bagi kalangan akademik yang akan melakukan penelitian lanjutan, penelitian ini diharapkan dapat menjadi bahan referensi dan pengembangan ilmu pariwisata khususnya mengenai pengembangan suatu atraksi wisata.

1.4.2 Manfaat Praktis

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan masukan atau bahan evaluasi bagi pengelola destinasi Bus Wisata Bandung *Tour On Bus* untuk menambahkan rute alternatif yang dapat dikembangkan dari rute perjalanan yang sudah ada sebagai meningkatkan kepuasan wisatawan yang datang.

1.5 Sistematika Penelitian

BAB I : PENDAHULUAN

Berisikan latar belakang penelitian, feneomena yang ditemukan, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian dan sistematika penulisan.

BAB II : KAJIAN PUSTAKA

Teori para ahli, konsep penelitian dan kerangka pemikiran terdapat dalam bab ini.

BAB III : METODE PENELITIAN

Lokasi penelitian, metode penelitian, populasi dan sampel, instrumen penelitian, jenis dan analisis data dijelaskan pada bab ini.

BAB IV : HASIL DAN PEMBAHASAN

Dalam bab ini berisikan temuan dalam penelitian yang dilakukan serta hasil pembahasan dalam penelitian yang dilakukan.

BAB V : PENUTUP

Dalam bab ini berisikan kesimpulan akan jawaban rumusan masalah penelitian serta saran untuk penelitian selanjutnya yang serupa.

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN