

## MANAJEMEN ASET SEBAGAI UPAYA PELESTARIAN BANGUNAN BERSEJARAH DI KOTA BANDUNG

**Roos Akbar**

*Kelompok Keahlian Perencanaan dan Perancangan Kota,  
Sekolah Arsitektur Perencanaan dan Pengembangan Kebijakan,  
Institut Teknologi Bandung  
e-mail: rakbar@pl.itb.ac.id*

**I Ketut Wijaya**

*Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota,  
Sekolah Arsitektur Perencanaan dan Pengembangan Kebijakan,  
Institut Teknologi Bandung*

### **Abstract**

*Historical buildings in the City of Bandung are facing several problems in their functionality changes, physical and the architecture/design changes, neglect, absence of local regulations on historic building conservation and lack of spatial information systems of assets. The city has tried to control through licensing, control over city planning, and assistance. However, the fact that problems still occur in the field showed the government's efforts are not yet effective. This paper aims to propose the use of management assets as a tool to conserve the historical building in Bandung. Employing the approach in asset management, all historical buildings in Braga area in City of Bandung are assessed and categorized. Using the five stages of asset management the result shows that managing and conserving historical building will be much more systematically easier. It is recommended that asset management as an approach need to be employed in the effort to preserve historical buildings.*

**Keywords:** *historic building, conservation, asset management*

## **I. PENDAHULUAN**

Rangkaian perjalanan sejarah sebuah kota dapat dilihat pada warisan kekayaan arsitektur bangunan bersejarah yang ada di kota tersebut. Bangunan bersejarah menyimpan nilai dan informasi penting dari generasi ke generasi. Selain itu, bangunan bersejarah merupakan kekayaan budaya bangsa yang penting artinya bagi pemahaman dan pengembangan sejarah, ilmu pengetahuan, dan kebudayaan sehingga perlu dilindungi dan dilestarikan demi memupuk kesadaran jati diri bangsa dan kepentingan nasional (Undang Undang No.5 Tahun 1992 tentang Bangunan Cagar Budaya).

Pengelolaan bangunan bersejarah saat ini masih menghadapi beberapa permasalahan seperti: terjadinya alih fungsi, terjadinya perubahan fisik dan arsitektur/ desain bangunan, penelantaran, belum adanya peraturan daerah yang mengatur perlindungan terhadap benda cagar budaya. Menyikapi permasalahan tersebut, pemerintah Kota Bandung sudah melakukan beberapa upaya seperti: pengendalian melalui perizinan, pengendalian melalui rencana kota dan pemberian bantuan berupa dana pemeliharaan. Namun, pengendalian yang dilakukan melalui perizinan dan rencana kota masi belum efektif hal ini terlihat dengan maraknya pembongkaran bangunan bersejarah yang ada. Selain itu, rencana kota yang dibuat hanya memberikan arahan yang masih bersifat umum terhadap kawasan bangunan bersejarah. Adapun bantuan yang diberikan hanya mencakup sebagian dari bangunan bersejarah saja (untuk kasus Bandung hanya 240 bangunan dari “sekitar” 421 bangunan yang ada), sisanya masih dibiarkan begitu saja karena tidak jelasnya kondisi dari setiap bangunan bersejarah dan tidak diketahuinya dengan pasti jumlah bangunan bersejarah tersebut. Tidak diketahuinya gambaran bangunan bersejarah (jumlah, letak, status dan sebagainya) ini menyebabkan pengelolaan bangunan bersejarah menjadi tidak mungkin dilakukan dengan baik. Dalam konteks manajemen aset jelas bahwa tidak jelasnya kondisi aset, maka tidak akan dapat dilakukan pengelolaan dengan baik.

Perlunya pengelolaan bangunan bersejarah menyebabkan perlunya sebuah sistem pengelolaan aset bangunan bersejarah yang berbasis sistem informasi yang mampu mendukung upaya pelestarian bangunan bersejarah di Kota Bandung. Salah satu model berbasiskan sistem informasi yang dapat dikembangkan adalah *Geographic Information Sistem (GIS)*. Tulisan ini fokus pada pengembangan model pengelolaan aset bangunan bersejarah berbasis sistem informasi geografis (SIG) untuk mendukung upaya pelestarian bangunan bersejarah di Kota Bandung. Model ini diharapkan dapat memberikan informasi yang relevan dari berbagai karakteristik aset bangunan bersejarah yang dimiliki oleh Pemerintah Kota Bandung khususnya aset bangunan bersejarah yang ada di wilayahnya. Melalui model yang dikembangkan, Pemerintah Kota Bandung diharapkan dapat mengoptimalkan pemanfaatan aset bangunan bersejarah sehingga mendatangkan nilai kemanfaatan yang optimal.

## **II. BANGUNAN BERSEJARAH DAN MANAJEMEN ASET**

### **2.1 Bangunan Bersejarah**

Definisi bangunan bersejarah disini mengacu pada Undang-Undang No.5 Tahun 1992 tentang Bangunan Cagar Budaya yaitu “benda buatan manusia, bergerak atau tidak bergerak yang berupa kesatuan atau kelompok, atau bagian-bagiannya atau sisa-sisanya yang berumur sekurang-kurangnya 50 (lima puluh) tahun, serta dianggap mempunyai nilai penting bagi sejarah, ilmu pengetahuan dan kebudayaan”.

Sifat-sifat yang dimiliki bangunan bersejarah dapat diamati dari tiga karakteristik yaitu: karakteristik fisik, karakteristik ekonomi dan karakteristik sosial. Karakteristik fisik menunjukkan bahwa fisik/struktur bangunan bersejarah memiliki nilai keindahan bentuk dan arsitektur yang beragam. Namun, disisi lain fisik/struktur bangunan bersejarah sangat rentan terhadap interaksi dengan kondisi lingkungan sekitar. Kerusakan fisik bangunan bersejarah dapat dibedakan menjadi kerusakan fisik/struktur bangunan dan kerusakan desain bangunan. Kerusakan fisik/struktur bangunan diakibatkan oleh perombakan atau pembongkaran struktur bangunan tersebut untuk diganti dengan bangunan baru atau disesuaikan dengan kebutuhannya. Kerusakan fisik/struktur disebabkan oleh adanya perubahan fungsi, ketidaksesuaian dengan perkembangan kota, bahan bangunan yang tidak tahan lama, kurang perawatan/proses menua, dan adanya pelebaran jalan. Sedangkan kerusakan desain terjadi karena perubahan atau perombakan pada muka bangunan sehingga kondisinya sudah tidak asli lagi. Kerusakan desain diakibatkan oleh adanya perubahan fungsi, adanya perkembangan bangunan dan adanya perubahan selera maupun ketidak sesuaian desain.

Karakteristik ekonomi menunjukkan bahwa bangunan bersejarah memiliki nilai ekonomi yang bisa dikembangkan. Lokasi bangunan bersejarah yang strategis akan sangat mendukung dalam pengembangan perekonomian. Karena potensi ekonomi yang besar, tidak jarang dilakukan perubahan/pembongkaran terhadap bangunan bersejarah untuk digantikan dengan bangunan baru. Hal ini akan merusak nilai-nilai yang terdapat pada bangunan bersejarah. Disini harus diperhatikan bahwa tidak semua bangunan bersejarah dapat dikembangkan dengan penambahan fungsi ekonomi. Harus dilakukan klasifikasi bangunan bersejarah sehingga dapat diketahui bangunan yang masih bisa dikembangkan dan bangunan yang harus dilindungi dan tidak boleh dikembangkan.

Karakteristik sosial menunjukkan bahwa bangunan bersejarah menyimpan nilai-nilai sosial masyarakat pada masa lampau. Nilai-nilai tersebut harus dilindungi dan dilestarikan agar tidak hilang begitu saja. Namun pada kenyataannya, sering terjadi permasalahan dimana untuk melestarikan bangunan bersejarah yang ada membutuhkan biaya yang tidak sedikit. Untuk alasan tersebut, pemilik bangunan banyak yang membiarkan bangunan tersebut rusak dimakan usia dan ditinggalkan begitu saja.

## **2.2 Pelestarian**

Upaya pelestarian terhadap bangunan bersejarah sebenarnya sudah dimulai sejak abad ke-19 terkait dengan adanya dugaan pengrusakan bangunan bersejarah yang semakin besar. Pada tahun 1882 dibuatlah peraturan pertama kali untuk melindungi lingkungan dan bangunan bersejarah yaitu *Ancient Monumen Act*. Kemudian pada tahun 1972 dilaksanakan kongres *The European Architectural Heritage* oleh negara-negara Eropa yang menghasilkan "Deklarasi Amsterdam" dan membuat kesepakatan bahwa warisan arsitektur

Eropa adalah milik bersama masyarakat Eropa yang menjadi bagian integral dari warisan budaya dunia. Selanjutnya kongres ini dijadikan sebagai *Architertural Heritage Year*.

Pelestarian terhadap bangunan bersejarah dapat didefinisikan sebagai suatu upaya untuk memelihara dan melindungi suatu peninggalan bersejarah baik berupa artifak, bangunan, kota maupun kawasan bersejarah sesuai dengan keadaannya dan mengoptimalkan peninggalan tersebut dengan cara memanfaatkannya sesuai dengan fungsi lama atau menerapkan fungsi yang baru untuk membiayai kelangsungan eksistensinya. Akan tetapi harus diperhatikan bahwa pemanfaatan yang dilakukan tidak boleh mengurangi nilai-nilai yang terkandung dalam peninggalan tersebut sehingga dapat memberi ingatan pada masa lalu tetapi tetap memperkaya masa kini. Pelestarian bangunan bersejarah banyak memberikan manfaat. Dengan adanya pelestarian maka kelestarian lingkungan dan bangunan bersejarah dapat menjadi aset komersial bagi kegiatan wisata internasional, dapat memperkaya pengalaman visual, dapat memberikan suasana yang permanen dan menyegarkan, memberikan keamanan psikologis bagi seseorang untuk melihat, menyentuh dan merasakan bukti sejarah serta dengan adanya pelestarian maka kelestarian warisan arsitektur dapat terjaga.

Dalam menentukan suatu bangunan bersejarah sebagai objek yang perlu dilestarikan atau tidak, maka perlu disusun kriteria pelestarian. Adapun kriteria pelestarian yang digunakan dalam penelitian ini mengacu pada Rancangan Perda Kota Bandung Tahun 2008 tentang pelestarian benda cagar budaya. Adapun kriteria tersebut adalah:

1. Nilai Sejarah, berkaitan dengan peristiwa atau sejarah politik (perjuangan), sejarah ilmu pengetahuan, sejarah budaya termasuk di dalamnya sejarah kawasan maupun bangunan (yang lekat dengan hati masyarakatnya), tokoh penting baik pada tingkat lokal (Bandung atau Jawa barat), nasional (Indonesia) maupun internasional.
2. Nilai Arsitektur, berkaitan dengan wajah bangunan (komposisi elemen-elemen dalam tatanan lingkungan) dan gaya tertentu (wakil dari periode gaya tertentu) serta keteknikan. Termasuk di dalam nilai arsitektur adalah fasad, layout dan bentuk bangunan, warna serta ornamen yang dimiliki oleh bangunan. Juga berkaitan dengan perkembangan ilmu pengetahuan atau menunjang ilmu pengetahuan, misalnya, bangunan yang dibangun dengan teknologi tertentu atau teknologi baru (termasuk di dalamnya penggunaan konstruksi dan material khusus). Bangunan yang merupakan perkembangan tipologi tertentu.
3. Nilai Ilmu Pengetahuan, yaitu bangunan-bangunan yang memiliki peran dalam pengembangan ilmu pengetahuan, misalnya ITB, UPI, Museum Geologi.

4. Nilai Sosial Budaya (Collective Memory), berkaitan dengan hubungan antara masyarakat dengan locusnya.
5. Umur, berkaitan dengan umur objek konservasi. Umur yang ditetapkan adalah sekurang-kurangnya 50 tahun. Semakin tua bangunan, semakin tinggi nilai ke-‘tuaannya’.

Dalam melakukan pelestarian terhadap bangunan bersejarah diperlukan suatu metode dan teknik yang tepat agar tidakan yang dilakukan tetap dapat mempertahankan objek pelestarian. Menurut Catanese & Snyder (1988), terdapat beberapa metode yang dapat digunakan dalam memelihara bangunan tua/bersejarah antara lain:

1. *Perlindungan yang sah*, metode ini menggunakan hukum dan peraturan untuk mengendalikan segala sesuatu yang terjadi terhadap hak milik sejarah misalnya dengan pendaftaran bangunan bersejarah yang sah, perjanjian yang bersifat membatasi, pedoman desain/perancangan untuk menghindari pembangunan konstruksi baru yang tidak sesuai dalam kawasan bangunan bersejarah, penentuan wilayah, dan pemberian hak milik kepada orang-orang yang peduli pada pelestarian bangunan bersejarah.
2. *Hukuman/ peraturan perundangan* juga merupakan pelengkap sebagai alat pencegahan bagi pengabaian dan perusakan kekayaan sejarah yakni berupa denda dan hukuman penjara serta dengan mengenakan biaya pembongkaran tidak terduga.
3. *Pinjaman*. Tersedianya pinjaman dapat menambah peluang bagi perlindungan karena dalam banyak kasus nilai hak milik akan bertambah melalui rehabilitasi dan perbaikan.
4. *Subsidi*. Pembiayaan pemerintah untuk tindakan pemeliharaan di Amerika Serikat lebih sering dilakukan secara tidak langsung dalam bentuk kredit. Subsidi yang diberikan dapat berupa kredit pajak penanaman modal untuk rehabilitasi, penurunan harga yang dipercepat, kredit pajak untuk sumbangan dermawan, pembiayaan kenaikan pajak (PKP), bantuan dana pemeliharaan, dan penurunan harga.
5. *Penggunaan kembali adaptif*. Bangunan-bangunan sejarah yang sudah tidak berfungsi dapat dipergunakan lagi dengan fungsi baru yang sesuai. Namun harus diwaspadai bahwa penggunaan kembali adaptif sering menghendaki perubahan fisik untuk memenuhi ciri arsitektur bangunan dengan fungsi baru sehingga keaslian bangunan menjadi hilang. Untuk itu perlu dilakukan penggolongan bangunan bersejarah untuk menentukan penggunaan kembali adaptif yang sesuai untuk bangunan tersebut.
6. *Penjualan hak-hak pembangunan*. Dalam konteks nilai lahan yang tinggi, bangunan bersejarah seringkali di bongkar untuk mengeksploitasi nilai lahan tempat bangunan bersejarah berdiri. Untuk menghindari pengrusakan, hak-hak pembangunan dapat dijual atau dipindahkan ke lokasi lain dalam suatu daerah tertentu.

7. *Transfer Zoning (Development Rights Transfer)*. Bangunan bersejarah yang ada memiliki tingkat penggunaan yang lebih rendah dari yang dialokasikan. Misalnya sebuah bangunan memiliki hak untuk membangun bangunan setinggi 5 lantai namun yang dibangun hanya 2 lantai saja. Dengan adanya metode *Development Rights Transfer* maka pemilik bangunan diperbolehkan untuk menjual sisa hak tersebut (3 lantai bangunan) kepada bangunan lain yang memerlukan. Pemilik akan mendapatkan kompensasi dan keringanan pajak sesuai dengan perjanjian yang ditetapkan.

Untuk mendukung metode pelestarian terdapat beberapa teknik pelestarian yang dapat dilakukan untuk memelihara bangunan bersejarah. Teknik-teknik pelestarian menurut pakar ( Fitch, 1982) dan Attioe (dalam Catanese & Snyder),1992 adalah sebagai berikut:

1. **Konservasi**  
Semua kegiatan pemeliharaan suatu tempat guna mempertahankan nilai budayanya, dengan tetap memanfaatkannya untuk mewedahi kegiatan yang sama dengan aslinya atau untuk kegiatan yang sama sekali baru untuk membiayai sendiri kelangsungannya.
2. **Preservasi**  
Upaya melindungi bangunan, artefak, monumen dan lingkungan dalam kondisi fisik yang sama pada saat ditemukan, tanpa ada penambahan maupun pengurangan terhadapnya.
3. **Konsolidasi**  
Menggambarkan campur tangan fisik pada material/bahan dari bangunan untuk menjalin kelangsungan integritas struktur bangunan (melindungi dari kerusakan fisik secara alamiah maupun akibat kegiatan manusia).
4. **Restorasi**  
Upaya mengendalikan kondisi fisik bangunan seperti semula dengan membuang elemen tambahan serta memasang elemen asli yang telah hilang tanpa menggunakan bahan baru.
5. **Rekonstitusi**  
Campur tangan yang lebih radikal dari konsolidasi maupun restorasi, bangunan hanya dapat diselamatkan dengan merakitnya kembali per bagian baik di lokasi semula (in situ) maupun lokasi baru.
6. **Rehabilitasi**  
Mengembalikan kondisi bangunan rusak atau menurun sehingga berfungsi lagi seperti semula dengan tetap menjaga sejarah dan kesan khasnya.
7. **Renovasi**  
Upaya mengubah sebagian atau seluruh interior bangunan sehubungan dengan perlunya adaptasi bangunan bersangkutan dengan fungsi baru.

8. **Penggunaan Kembali Adaptif**  
Segala upaya dalam mengubah suatu tempat agar dapat digunakan untuk fungsi baru dengan cara mengadaptasikan bangunan tersebut dengan kebutuhan fungsi baru. Campur tangan ini sangat mempengaruhi interior bangunan.
9. **Rekonstruksi**  
Upaya mengembalikan atau membangun kembali penampilan orisinal suatu kawasan atau bangunan sesuai dengan informasi kesejarahan yang diketahui dengan menggunakan bahan baru ataupun lama. Campur tangan ini merupakan bentuk yang paling radikal dan beresiko secara budaya, karena walaupun semua data yang diperlukan untuk merekonstruksi bangunan tersedia, tetap melibatkan hipotesis subyektif dari pelaku rekonstruksi yang mungkin tidak sesuai dengan keadaan di masa lalu.
10. **Replikasi**  
Upaya untuk membuat duplikat dari artefak yang masih ada . Secara fisik, replikasi mungkin lebih akurat dari rekonstruksi karena prototipe yang ditiru masih ada. Upaya replikasi perlu dilakukan untuk situasi tertentu, misalnya dalam keadaan dimana benda yang asli harus dipindahkan untuk dilindungi dari bahaya lingkungan yang dapat mempercepat kerusakannya, diperlukan replikasi untuk menggantikan benda atau bangunan aslinya di lokasi semula.
11. **Proteksi**  
Mempertahankan atau menjaga kondisi fisik bangunan dari kerusakan, kehilangan, serangan, atau melindunginya dari bahaya dan kerusakan.
12. **Stabilisasi**  
Suatu tindakan atau proses untuk membangun kembali kestabilan struktur bangunan yang tidak aman atau rusak dengan tetap mempertahankan bentuk aslinya.

Berdasarkan metode dan teknik pelestarian di atas maka diperlukan sebuah pengklasifikasian bangunan bersejarah sehingga dapat mempermudah tindakan pelestarian yang dilakukan terhadap bangunan bersejarah. Adapun pengklasifikasian bangunan bersejarah yang digunakan dalam penelitian ini mengacu pada Rancangan Perda Kota Bandung Tahun 2008 tentang pelestarian benda cagar budaya yaitu:

1. **Bangunan cagar budaya Golongan A (Utama)**  
Merupakan bangunan cagar budaya yang memenuhi empat (4) kriteria pelestarian.
2. **Bangunan cagar budaya Golongan B (Madya)**  
Merupakan bangunan cagar budaya yang memenuhi tiga (3) kriteria pelestarian.
3. **Bangunan cagar budaya Golongan C (Pratama)**  
Merupakan bangunan cagar budaya yang memenuhi dua (2) kriteria pelestarian.

### 2.3 Manajemen Aset

Aset secara umum dapat diartikan sebagai barang (*thing*) atau sesuatu barang (*anything*) yang mempunyai nilai ekonomi (*economic value*), nilai komersial (*commercial value*) atau nilai tukar (*exchange value*) yang dimiliki oleh badan usaha, instansi atau individu (Siregar, Doli D., 2004). Aset dapat dibedakan menjadi empat kategori yaitu aset lancar, investasi permanen, aset lancar dan aset lainnya. Aset lancar adalah kas dan sumber daya lainnya yang diharapkan dapat dicairkan menjadi kas, dijual atau dipakai habis dalam satu periode laporan keuangan. Investasi permanen merupakan investasi jangka panjang yang diadakan dengan tujuan untuk mendapatkan manfaat ekonomis dalam jangka waktu lebih dari satu periode laporan keuangan. Aset tetap adalah aset berwujud yang mempunyai manfaat lebih dari satu priode laporan keuangan untuk digunakan dalam kegiatan pemerintahan atau dimanfaatkan oleh masyarakat umum. Sedangkan aset lainnya merupakan aset diluar aset yang termasuk ke dalam aset lancar, investari permanen dan aset tetap.

Terminologi mengenai manajemen aset mempunyai banyak arti untuk setiap organisasi yang berbeda. Definisi ini bisa saja berbeda walaupun pada institusi yang sama. Dalam beberapa hal, manajemen aset hanyalah sekedar tujuan dan akhir, sementara pada institusi lain merupakan inti dari salah satu tugasnya. Manajemen aset, ada dalam berbagai bentuk dalam semua aspek kehidupan (Maheswari Ankur, 2006). Bentuknya bisa berupa manajemen harta kekayaan, tanah, mobil pada skala individu, perusahaan maupun pada skala besar lainnya.

Ada berbagai macam definisi tentang manajemen aset, dan ini dapat ditemui pada berbagai macam rencana manajemen aset yang dikembangkan oleh organisasi yang mengurus bangunan, universitas, utilitas, industri dan berbagai macam infrastruktur lainnya sesuai dengan kebutuhan organisasi tersebut. Salah satu definisi tersebut adalah: menyesuaikan rencana antara aset fisik dengan kebutuhan pelayanan (Griffith University, 2007). Definisi tersebut menjelaskan bagaimana aset fisik direncanakan, diwujudkan (dibangun), dimanfaatkan dan dikelola. Jika sudah tidak sesuai lagi dengan kebutuhannya dapat dihancurkan atau diganti fungsinya (disebut dengan *asset journey* atau "perjalanan aset"). Itu dapat dicapai melalui pengelolaan semua proses pengambilan keputusan melalui "kehidupan aset" tersebut.

World Bank mendefinisikan bahwa manajemen aset merupakan suatu proses untuk perbaikan kondisi aset, perbaikan biaya operasi dan kinerja, yang membantu perbaikan dalam proses pengambilan keputusan (World Bank, 2000). Manfaat dari pelaksanaan manajemen aset di antaranya:

1. Memperoleh keuntungan finansial yang lebih tinggi. Pemerintah daerah dapat melakukan kapitalisasi porperti dengan cara menjualnya atau menyewakan properti untuk mendapatkan pendapatan. Pemerintah daerah juga dapat mengurangi biaya pemeliharaan dengan cara menjual aset properti.

2. Meningkatkan manfaat sosial. Aset properti dapat juga dipergunakan kembali untuk pemanfaatan sosial seperti fasilitas rekreasi atau permukiman untuk meningkatkan manfaat sosial kepada warga kota.
3. Pertumbuhan pendapatan dan pekerjaan yang meningkat dengan lebih cepat dalam sektor swasta. Investasi publik dalam lahan dan infrastruktur dapat mengarahkan investasi sektor swasta sehingga dapat menghasilkan pertumbuhan dan pekerjaan.
4. Tingkat lapangan pekerjaan dan dasar pajak properti yang lebih tinggi. Pemerintah daerah seringkali bersaing dengan pemerintah daerah lain dalam menarik investasi usaha dan industri dengan menyediakan lahan dan subsidi finansial. Pemanfaatan optimal dari penggunaan aset adalah penting untuk mempertahankan tingkat lapangan kerja dan dasar pengenaan pajak properti kota.

Dalam pelaksanaannya, manajemen aset memiliki lima tahapan kerja yaitu: inventarisasi aset, legal audit, penilaian aset, optimalisasi aset dan pengawasan/pengendalian. Kelima tahapan tersebut saling terhubung dan terintegrasi (lihat Gambar 1)..

1. Inventarisasi Aset

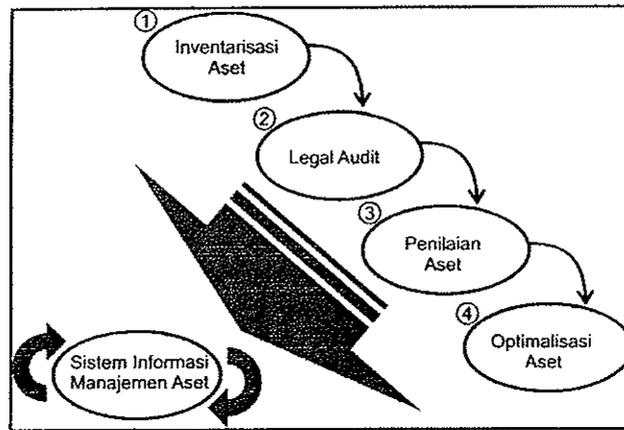
Inventarisasi aset terdiri atas dua aspek, yaitu inventarisasi fisik dan yuridis/legal. Aspek fisik terdiri atas bentuk, luas, lokasi, volume/jumlah, jenis, alamat dan lain-lain. Sedangkan aspek yuridis adalah status penguasaan, masalah legal yang dimiliki, batas akhir penguasaan dan lain-lain. Proses kerja yang dilakukan adalah pendataan, kondifikasi/labeling, pengelompokan, dan pembukuan /administrasi sesuai dengan tujuan manajemen aset.

2. Legal Audit

Merupakan suatu lingkup kerja manajemen aset yang berupa inventarisasi status penguasaan aset, sistem dan prosedur penguasaan atau pengalihan aset, identifikasi dan pengalihan solusi atas permasalahan legal, dan strategi untuk memecahkan berbagai permasalahan legal yang terkait dengan penguasaan ataupun pengalihan aset.

3. Penilaian Aset

Merupakan suatu proses kerja untuk melakukan penelitian atas aset yang dikuasai. Biasanya ini dikerjakan oleh konsultan penelitian yang independen. Hasil dari nilai tersebut akan dapat dimanfaatkan untuk mengetahui nilai kekayaan maupun informasi untuk penetapan harga bagi aset yang ingin dijual.



Gambar 1 Alur Manajemen Aset

4. **Optimalisasi Aset**  
Optimalisasi aset merupakan proses kerja dalam manajemen aset yang bertujuan untuk mengoptimalkan potensi fisik, lokasi, nilai, jumlah/volume, legal dan ekonomi yang dimiliki aset tersebut. Dalam tahap ini, aset-aset yang dikuasai Pemda diidentifikasi dan dikelompokkan atas aset yang memiliki potensi dan aset yang tidak memiliki potensi. Hasil dari tahapan ini adalah rekomendasi berupa sasaran, strategi dan program untuk mengoptimalkan aset yang dikuasai.
5. **Pengawasan dan Pengendalian**  
Pengawasan dan pengendalian pemanfaatan dan pengalihan aset merupakan permasalahan yang sering menjadi hujatan kepada Pemda saat ini. Sarana yang paling efektif untuk meningkatkan kinerja aspek ini adalah pengembangan SIMA. Melalui SIMA, transparansi kerja dalam pengelolaan aset sangat terjamin tanpa perlu adanya kekhawatiran akan pengawasan dan pengendalian yang lemah.

### III. KAWASAN BRAGA SEBAGAI ASET KOTA BANDUNG

Kawasan Braga dahulu merupakan pusat perdagangan yang elit dan prestisius. Sejarah perkembangan Kawasan Braga tidak terlepas dari sejarah perkembangan Kota Bandung. Bermula dari adanya tiga peristiwa penting yakni *pertama*, pembuatan Jalan Raya Pos yang membentang melintasi Pulau Jawa dari Anyer di ujung barat sampai Panarukan di ujung timur. Dengan adanya jalan ini, maka pusat pemerintahan dipindahkan dari Krapyak, Dayeuhkolot dipindahkan ke sisi Cikapundung atau alun-alun sekarang. *Kedua*, adanya politik tanam paksa yang dilakukan oleh Pemerintah Kolonial Belanda. Politik tanam paksa ini akhirnya berubah menjadi politik balas budi dimana dilakukan desentralisasi dan swastanisasi. Swasta diberikan peluang besar dalam perekonomian. Pada tanggal 1 April 1906 berdirilah Gemeente Bandung yang memperoleh otonomi untuk mengatur Kota Bandung sendiri. Peristiwa *ketiga*,

yakni adanya rencana untuk memindahkan Ibokota Pemerintahan Kolonial Hindia Belanda dari Batavia (Jakarta) ke Bandung. Selanjutnya rencana pemindahan tersebut di ikuti dengan rencana pengembangan Kawasan Braga menjadi Pusat Perbelanjaan bagi Bangsa Eropa. Sejak saat itu, Braga yang awalnya sudah menjadi kawasan perdagangan berubah menjadi kawasan perdagangan yang sangat prestisius karena merupakan satu-satunya tempat pada waktu itu yang menjual barang-barang mewah di Bandung dan terkenal hampir di seluruh Pulau Jawa.

Jalan Braga yang sebagai bagian dari Kawasan Braga pada awalnya merupakan jalan yang digunakan untuk mengangkut hasil bumi dari Gudang Kopi (Koffie Pakhuis) ke Jalan Asia-Afrika. Sejak adanya rencana untuk mengembangkan Kawasan Braga menjadi Pusat Perbelanjaan bagi Bangsa Eropa, banyak pengusaha yang memindahkan usahanya ke Jalan Braga. Pengusaha tersebut mendesai bangunan dengan gaya arsitektur yang beragam. Hingga saat ini kekayaan arsitektur tersebut masih bisa dinikmati dari bangunan-bangunan bersejarah yang ada. Bangunan-bangunan bersejarah tersebut memiliki gaya arsitektur yang beragam seperti Arsitektur Klasik, Arsitektur Neoklasik, Arsitektur Modern Fungsional, dan Arsitektur Modern Internasional. Selain itu, bangunan bersejarah di Koridor Jalan Braga juga memiliki nilai-nilai seperti: nilai sejarah, nilai sosial budaya dan umur yang beragam. Seluruh nilai-nilai yang terkandung dalam bangunan bersejarah tersebut merupakan warisan yang harus dilestarikan.

**Tabel 1**

**Data Bangunan Bersejarah**

No	Naman Bangunan Bersejarah	No	Naman Bangunan Bersejarah
1	Asia Afrika Culture Center (Gd. Majestic)	14	Deretan Sinsin/Tiffany's/Sinar Mas
2	Deretan Apotik Kimia Farma	15	Deretan Kasoem, DII
3	Kimi Farma( Ex. Au Bon Marche)	16	Deretan Coero, DII
4	Hotel Braga (Ex. Hotel Wilhelmina)	17	Toko Merdeka/Meuble/North Sea Bar
5	BDP Jabar & Banten (Ex. Bank Denis)	18	Deretan Elegance
6	Dekranas Jabar	19	Deretan Central Billyard
7	LKBN Antara	20	Bank Indonesia
8	Toko Lingling/Braga Meuble	21	Ega Kineta
9	Gd. Gas Negara	22	Leather Palace
10	Forty Three Furniture	23	Center Point
11	Ex. Toko Populair	24	Gedung Landmark
12	Sibayak/Bank Sikapura/DII	25	Insulinde
13	Ex. Bank Modern/Toko Concurent		

Sumber: Pengamatan lapangan, 2007.

#### **IV. MANAJEMEN ASET SEBAGAI ALAT PELESTARIAN BANGUNAN BERSEJARAH**

Pada bagian ini dilakukan analisis mengenai karakteristik bangunan bersejarah, penyusunan atribut aset bangunan bersejarah, pelaksanaan manajemen aset, optimalisasi kondisi aset bangunan bersejarah melalui metode pelestarian.

Analisis yang dilakukan disesuaikan dengan pendekatan manajemen aset dimana kondisi atau atribut dari bangunan bersejarah tersebut menjadi variabel utama yang harus dikumpulkan. Penentuan atribut setiap bangunan bersejarah ini ditentukan berdasarkan rentang kendali dari pendekatan manajemen aset yang dilakukan, yaitu kewenangan apa saja yang dimiliki oleh pemerintah daerah (termasuk upaya yang dapat dilakukan) termasuk peluangnya terhadap bangunan bersejarah terkait dengan kondisi bangunan bersejarah tersebut dalam kerangka perlindungan bangunan bersejarah.

##### **4.1 Analisis Karakteristik Bangunan Bersejarah**

Analisis karakteristik fisik bangunan bersejarah menunjukkan bahwa bangunan bersejarah di wilayah penelitian sangat rentan mengalami kerusakan baik secara fisik/struktur bangunan maupun kerusakan desain bangunan. Kerusakan fisik/struktur tersebut diantaranya disebabkan oleh perubahan fungsi bangunan, tidak sesuai dengan perkembangan kota, dan akibat kurang perawatan serta proses menua secara alami. Perubahan fungsi bangunan menyebabkan dilakukannya pembongkaran struktur bangunan lama baik sebagian ataupun seluruhnya untuk digantikan dengan bangunan sesuai fungsi barunya. Perkembangan kota menyebabkan semakin terbatas lahan dan semakin tingginya nilai dan harga lahan. Keadaan ini menyebabkan tergusurnya bangunan-bangunan tua/bersejarah untuk digantikan dengan bangunan yang lebih efisien. Selain itu, bangunan-bangunan bersejarah kurang tercantum secara eksplisit dalam rencana kota sehingga pemanfaatannya susah dikendalikan. Kurang perawatan dan proses menua bangunan menyebabkan material bangunan cepat mengalami penuaan dan akhirnya bangunan-bangunan bersejarah tersebut mengalami kerusakan. Adapun bangunan bersejarah yang mengalami kerusakan fisik/struktur bangunan misalnya, *Ex. Toko Populer* (perubahan fungsi), *Sarinah* (tidak sesuai perkembangan kota), dan *Au Bon Marche* (Kurang Perawatan). Sedangkan kerusakan desain diantaranya disebabkan oleh perubahan fungsi bangunan, perkembangan bangunan, dan perubahan selera serta ketidaksesuaian desain. Perubahan fungsi bangunan sering menyebabkan perubahan muka bangunan. Hal ini dapat menghilangkan nilai-nilai desain arsitektur yang terdapat pada bangunan bersejarah. Kerusakan desain bisa saja terjadi karena pengembangan bangunan yang dilakukan oleh para pemiliknya secara sendiri-sendiri sehingga akan terlihat tidak serasi dengan bangunan disekitarnya. Perubahan selera pemilik dan ketidaksesuaian desain bisa menyebabkan dilakukan penambahan atau pengurangan pada desain bangunan seperti penambahan kanopi untuk mengurangi pengaruh cuaca. Hal

ini bisa mengurangi nilai-nilai arsitektur yang terdapat pada bangunan bersejarah. Adapun bangunan bersejarah yang mengalami kerusakan desain misalnya, *Deretan Central Billyard* (perubahan fungsi), *Wendy's* (perkembangan bangunan yang tidak sesuai) dan *Deretan Kasoem* (ketidaksesuaian desain).

Analisis karakteristik ekonomi bangunan bersejarah menunjukkan bahwa kepentingan ekonomi memberikan dampak yang besar terhadap kerusakan bangunan bersejarah. Bangunan-bangunan bersejarah yang memiliki lokasi strategis menjadi incaran para investor dan tidak jarang bangunan tersebut dibongkar untuk digantikan dengan bangunan baru sesuai dengan keinginan investornya. Untuk itu, pemerintah dalam hal ini sebagai pengambil kebijakan harus jeli dalam melihat bangunan bersejarah yang benar-benar harus dilestarikan dan tidak boleh dilakukan penambahan kegiatan baru serta bangunan bersejarah yang masih memiliki potensi dan bisa ditambahkan kegiatan baru di dalamnya. Adapun bangunan bersejarah yang mengalami kerusakan akibat kepentingan ekonomi misalnya *Deretan Marco*. Setiap bangunan yang terdapat di Kawasan Braga masuk dalam kategori perlindungan Kawasan Braga sehingga secara langsung meskipun tidak tercantum sebagai bangunan bersejarah, bangunan ini tetap dilindungi dan seharusnya bangunan ini tidak boleh dibongkar.

Karakteristik sosial menunjukkan bahwa bangunan bersejarah di Kawasan Braga memiliki nilai sosial budaya yakni tentang sejarah terbentuknya Kampung Braga sebagai cikal bakal Kawasan Braga saat ini. Jika bangunan bersejarah itu hilang maka Kawasan Braga akan kehilangan jati dirinya dan masyarakat akan kehilangan orientasi terhadap masa lalu. Namun disisi lain, besarnya biaya perawatan yang harus dikeluarkan untuk merawat bangunan bersejarah tersebut menyebabkan pemilik bangunan cenderung membiarkan bangunan rusak tanpa perawatan. Adapun bangunan yang rusak karena biaya perawatan yang besar misalnya *Au Bon Marce*.

Gambaran kondisi bangunan bersejarah dapat disusun berdasarkan hasil karakteristik bangunan bersejarah di atas untuk menentukan metode pelestarian yang paling tepat. Penggolongan bangunan bersejarah juga menentukan skala prioritas pelestarian.

1. Kondisi Buruk

Untuk kondisi buruk, parameter yang digunakan adalah kondisi bangunan yang tidak terawat dan struktur bangunan tidak kokoh, terdapat kerusakan serius pada atap dan bagian lain bangunan. Bangunan bersejarah dengan kondisi buruk memiliki prioritas pertama yang harus dilestarikan.

2. Kondisi Sedang

Untuk kondisi sedang, parameter yang digunakan adalah kondisi bangunan yang kurang terawat dan struktur bangunan masih kokoh tetapi sudah terdapat kerusakan ringan pada atap dan bagian lain

bangunan. Bangunan bersejarah dengan kondisi sedang memiliki prioritas kedua dilestarikan.

### 3. Kondisi Baik

Untuk kondisi baik, parameter yang digunakan adalah kondisi bangunan terawat dan struktur bangunan yang masih kokoh, belum terdapat kerusakan pada atap atau bagian lain bangunan. Bangunan bersejarah dengan kondisi baik memiliki prioritas ketiga untuk dilestarikan.

Adapun metode pelestarian yang dapat dilakukan dalam melestarikan bangunan bersejarah di antaranya (Catanese & Snyder, 1988) dengan (1) Perlindungan yang sah; (2) Hukuman/ peraturan perundangan; (3) Pinjaman; (4) Subsidi; (5) Penggunaan kembali adaptif; (6) Penjualan hak-hak pembangunan; dan (7) *Development Rights Transfer (Transfer Zoning)*.

## 4.2 Penyusunan Atribut Bangunan Bersejarah

Hasil analisis karakteristik bangunan bersejarah menunjukkan bahwa gambaran kondisi bangunan bersejarah dapat dibagi menjadi tiga (3) yaitu kondisi buruk, kondisi sedang dan kondisi baik. Sedangkan metode yang bisa digunakan untuk melestarikan bangunan bersejarah diantaranya yaitu perlindungan yang sah, hukuman/peraturan perundangan, pinjaman, subsidi, penggunaan kembali adaptif, penjualan hak pembangunan dan transfer zoning (*development rights transfer*). Berdasarkan hasil karakteristik kondisi bangunan bersejarah dan metode pelestarian maka dapat diturunkan atribut-atribut yang mampu memberikan informasi yang diperlukan. Tabel 2 menjelaskan atribut yang dapat digunakan untuk maksud tersebut.

## 4.3 Pelaksanaan Manajemen Aset

Pelaksanaan manajemen aset meliputi tiga tahapan yaitu Inventarisasi aset, legal audit, dan penilaian aset. Dari tahapan inventarisasi aset akan diperoleh informasi sesuai dengan atribut berikut, yaitu Nama Bangunan, Lokasi Bangunan, Peruntukan Lahan, Luas Lahan, KDB, Luas Lantai, KLB, Jumlah Lantai Eksisting, Jumlah Lantai Seharusnya, Fungsi Asli, Fungsi Eksisting, Tahun Dibangun, Arsitek dan Kondisi Bangunan. Dari tahapan ini ditemukan fakta sebagai berikut:

- Seluruh bangunan bersejarah terletak di sepanjang Koridor Jalan Braga
- Adapun peruntukan lahan untuk bangunan bersejarah di Jalan Braga adalah sebagai kawasan perdagangan dan jasa.
- Luas lahan untuk bangunan bersejarah di Jalan Braga berkisar antara 81 m<sup>2</sup>-15.927 m<sup>2</sup> dan luas lantai dasar bangunan berkisar antara 81 m<sup>2</sup> - 4161 m<sup>2</sup>.
- Koefisien Dasar Bangunan (KDB) untuk peruntukan perdagangan sebesar 70% dan untuk jasa sebesar 60%. Untuk Koefisien Lantai

Bangunan, peruntukan perdagangan memiliki KLB sebesar 4 dan jasa sebesar 3.

- Jumlah lantai eksisting berkisar antara 1-5 lantai sedangkan jumlah lantai yang dialokasikan jika dihitung dari KLB bangunan antara 4-11 lantai bangunan.
- Berdasarkan Data Luas Lahan, Luas Lantai Dasar, KLB dan KDB dapat dihitung jumlah lantai bangunan yang seharusnya/dialokasikan oleh rencana ruang kota. Selanjutnya dibandingkan dengan jumlah lantai eksisting maka dapat dihitung sisa lantai yang seharusnya masih bisa dibangun. Berdasarkan hasil analisis sebanyak 3 bangunan memiliki lantai sisa 1 lantai, 13 bangunan dengan lantai sisa 2 lantai, 4 bangunan dengan lantai sisa 3 lantai, 2 bangunan dengan lantai sisa 4 lantai, satu bangunan dengan lantai sisa 7 lantai, satu bangunan dengan lantai sisa 9 lantai dan satu bangunan memiliki jumlah lantai sesuai dengan yang dialokasikan.

**Tabel 2**

**Atribut-Atribut yang Digunakan**

No	Atribut	Manajemen Aset
I	1. Nama Bangunan	Inventarisasi Aset
	2. Lokasi Bangunan	
	3. Peruntukan Lahan	
	4. Luas Lahan	
	5. Koefesien Dasar Bangunan KDB)	
	6. Luas Lantai	
	7. Koefesien Lantai Bangunan (KLB)	
	8. Jumlah Lantai Eksisting	
	9. Jumlah Lantai Seharusnya	
	10. Fungsi Asli	
	11. Fungsi Eksisting	
	12. Tahun Dibangun	
	13. Arsitek	
	14. Kondisi Bangunan	
II	15. Pinjaman	Legal Audit
	16. Subsidi	
	17. Pemilik Bangunan	
III	18. Nilai Sejarah	Penilaian Aset
	19. Nilai Arsitektur	
	20. Nilai Ilmu Pengetahuan	
	21. Nilai Sosial Budaya	
	22. Nilai Umur Bangunan	
	23. Golongan Bangunan Bersejarah	

- Fungsi asli bangunan adalah sebagai kawasan perdagangan yang didominasi oleh pertokoan, perkantoran, bank, hotel dan bioskop.
- Fungsi terkini bangunan didominasi oleh pertokoan, restoran & rumah makan, bank, gedung pameran dan kesenian. Diperoleh juga informasi sebanyak 5 bangunan saat ini tidak digunakan.
- Bangunan-bangunan bersejarah yang ada di Jalan Braga dibangun pada tahun 1902-1955 oleh arsitek terkenal pada masanya seperti C. P. Wolf Schoemaker, A. F. Aalbers, R. L. A. Schoemaker, G. S. Bel, dan Edward Cuypers.
- Atribut kondisi bangunan menunjukkan kondisi terkini bangunan. Sebanyak 2 bangunan berkondisi buruk yakni Au Bon Marche (Kimia Farma) dan Hotel Braga, 9 bangunan dengan kondisi sedang dan sisanya 14 bangunan dengan kondisi masih baik.

Pada tahapan Legal audit akan diperoleh informasi berkaitan dengan atribut Pinjaman, Subsidi dan Pemilik Bangunan. Dari tahap ini ditemukan fakta sebagai berikut:

- Semua bangunan bersejarah di Jalan Braga belum mendapat pinjaman dari pemerintah
- Bangunan yang mendapatkan subsidi berupa dana perawatan/pemeliharaan hanya bangunan milik pemerintahan saja. Bangunan lainnya belum mendapatkan subsidi.
- Pemilik bangunan bersejarah di Jalan Braga sebagian besar didominasi oleh swasta. Hanya 2 bangunan yang menjadi milik pemerintah yakni Gedung Majestik dan Dekranas Jabar. Keduanya milik Propinsi Jawa Barat.

Tahap terakhir dari manajemen asset adalah penilaian asset. Dari tahapan ini akan diperoleh informasi berkaitan dengan atribut nilai sejarah, nilai arsitektur, nilai ilmu pengetahuan, nilai sosial budaya, dan umur. Selanjutnya, berdasarkan data nilai-nilai yang dimiliki bangunan bersejarah maka dapat dilakukan penggolongan bangunan bersejarah sebagai berikut:

- *Bangunan Bersejarah Golongan A* yaitu bangunan bersejarah yang memenuhi atau memiliki minimal 4 dari 5 kriteria nilai bangunan bersejarah yang ada. Bangunan yang memiliki empat kriteria hanya Gedung Majestic.
- *Bangunan Bersejarah Golongan B* yaitu bangunan bersejarah yang memenuhi atau memiliki 3 dari 5 kriteria nilai bangunan bersejarah yang ada. Sebanyak 5 bangunan merupakan Bangunan Bersejarah Golongan B. Bangunan-bangunan tersebut adalah Ex. Au Bon Marche (Kimia Farma); Hotel Braga; BPD Jabar & Banten; Bank Indonesia; dan Gedung Landmark.
- *Bangunan Bersejarah Golongan C* yaitu bangunan bersejarah yang hanya memenuhi atau memiliki 2 dari 5 kriteria nilai bangunan

bersejarah yang ada. Sebanyak 19 bangunan bersejarah yang merupakan Bangunan Bersejarah Golongan C. Bangunan-bangunan tersebut diantaranya Deretan Apotek Kimia Farma; Dekranas Jabar; LKBN Antara; Toko Lingling/Braga Meuble; Gd.Gas Negara; Forty Three Furniture; Ex.Toko Populair; Sibayak/Bank Sikapura/DII; Ex. Bank Modern/Toko Concurrent; Deretan Sinsin/Tiffany's/ Sinar Mas; Deretan Kasoem, DII; Deretan Coero, DII; Toko Merdeka/Meuble/ North Sea Bar; Deretan Elegance; Deretan Central Billyard; Ega Kineta; Leather Palace; Center Point; dan Insulinde.

#### **4.4 Optimalisasi Kondisi Aset Bangunan Bersejarah Melalui Metode Pelestarian**

Berdasarkan informasi yang diperoleh dari tahapan inventarisasi aset, legal audit, dan penilaian aset maka dapat diketahui mengenai data dan informasi tentang kondisi aset yang sebenarnya. Pada tahap optimalisasi ini akan dilakukan pengelompokan kondisi bangunan bersejarah berdasarkan potensi dan hambatan. Selanjutnya untuk aset yang memiliki potensi dapat dilakukan langkah-langkah untuk mengoptimalkan potensi aset tersebut. Sedangkan bagi aset-aset yang masih memiliki kondisi yang menghambat dapat dilakukan langkah-langkah untuk meminimalisir hambatan yang ada sehingga aset dapat berfungsi optimal.

**Tabel 3**  
**Optimalisasi Kondisi Aset**

Kondisi Eksisting	Metode Pelestarian
<p><b>POTENSI</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Seluruh bangunan bersejarah di wilayah penelitian memiliki lokasi yang strategis di pusat kota dengan peruntukan lahan untuk kegiatan perdagangan dan jasa.</li> <li>Hampir seluruh bangunan memiliki sisa lantai bangunan (berdasarkan perhitungan KLB) yang seharusnya masih bisa dibangun kecuali BPD Jabar &amp; Banten.</li> <li>Bangunan dengan kondisi baik berjumlah 14 bangunan.</li> <li>Sebanyak 5 bangunan bersejarah tidak digunakan.</li> </ol> <p>Bangunan-bangunan bersejarah di</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Perlindungan yang Sah. Metode ini dilakukan dengan menggunakan aturan dan peraturan untuk melestarikan bangunan bersejarah. Perlindungan yang sah bisa dilakukan dengan pendaftaran bangunan bersejarah yang sah, perjanjian yang sifatnya membatasi, pedoman desain/rancangan, penentuan wilayah dan dengan pemberian hak milik kepada orang-orang yang peduli dengan pelestarian bangunan bersejarah.</li> <li>Hukuman/ Peraturan Perundangan. Metode ini</li> </ol>

<p>wilayah penelitian memiliki nilai yang beragam. Diantaranya nilai sejarah, nilai arsitektur, nilai sosial budaya dan nilai umur bangunan. Selain itu juga dibangun oleh arsitek/perancang ternama pada masanya seperti C. P. Wolf Schoemaker, A. F. Aalbers, R. L. A. Schoemaker, G. S. Bel, dan Edward Cuypers.</p> <p>5. Adanya penyusunan golongan bangunan berdasarkan kriteria nilai (Bangunan Bersejarah Golongan A, Bangunan Bersejarah Golongan B, Bangunan Bersejarah Golongan C) sehingga memudahkan dalam menentukan metode pelestarian yang sesuai.</p>	<p>merupakan pelengkap bagi alat pencegahan terhadap bangunan bersejarah. Hukuman/ Peraturan tersebut dapat berupa denda/hukuman penjara dan pengenaan biaya pembongkaran tidak terduga.</p> <p>3. Pinjaman. Pemberian pinjaman akan menambah peluang pagi perlindungan karena dengan adanya pinjaman nilai hak milik akan bertambah melalui rehabilitasi dan perbaikan. Pertambahan nilai akan mengimbangi biaya pinjaman yang diberikan. Pinjaman dapat berupa pinjaman pemerintah dan grasinya.</p>
<p><b>KONDISI EKSISTING</b></p>	<p><b>METODE PELESTARIAN</b></p>
<p><u><b>HAMBATAN</b></u></p> <p>1. Sebanyak 23 bangunan bersejarah milik swasta yang ada di wilayah penelitian belum memiliki perlindungan hukum yang jelas. Peruntukan lahan sebagai kawasan perdagangan dan jasa, selain sebagai potensi juga dapat menjadi ancaman terjadinya kerusakan fisik dan desain yang dilakukan pemilikinya.</p> <p>2. Bangunan bersejarah di kawasan penelitian memiliki umur bangunan antara 54-107 tahun. Kerusakan fisik dan material bangunan akan terjadi seiring bertambahnya umur bangunan.</p> <p>3. Bangunan dengan kondisi buruk belum sebanyak 2 bangunan dan Bangunan dengan kondisi sedang sebanyak 8 bangunan.</p> <p>4. Seluruh bangunan bersejarah belum pernah mendapatkan pinjaman dan bangunan yang mendapatkan subsidi (bantuan dana pemeliharaan) hanya</p>	<p>4. Subsidi. Subsidi di sini bisa diartikan sebagai bantuan yang diberikan oleh pemerintah kepada pemilik bangunan dengan tujuan untuk melestarikan bangunan bersejarah yang ada. Subsidi dapat berupa kredit pajak penanaman modal untuk rehabilitasi, penurunan harga yang dipercepat, kredit pajak untuk sumbangan dermawan, pembiayaan kenaikan pajak, bantuan dana pemeliharaan, dan penurunan harga.</p> <p>5. Penggunaan Kembali Adaptif. Bangunan-bangunan bersejarah yang tidak berfungsi dapat digunakan kembali dengan fungsi yang sesuai. Fungsi baru harus disesuaikan dengan golongan bangunan bersejarah serta merujuk kepada rencana ruang kota yang ada.</p> <p>6. Penjualan Hak Pembangunan. Karena nilai lahan yang tinggi bangunan bersejarah seringkali dibongkar untuk mengeksploitasi</p>

<p>bangunan milik pemerintah.</p> <p>5. Bangunan bersejarah milik pemerintah sebanyak 2 bangunan. Sisanya 23 bangunan dimiliki oleh swasta. Keadaan ini akan menjadi ancaman ketika pihak swasta membiarkan rusak begitu saja bangunannya karena tingginya biaya perawatan. Selain itu pengendalian perubahan fungsi yang dilakukan oleh pihak swasta juga sulit dikendalikan.</p>	<p>nilai lahannya. Tapi untuk Wilayah Penelitian Koridor Jalan Braga, bangunan bersejarah yang ada boleh dijual namun tidak boleh dilakukan perubahan/pembongkaran fasad bangunan.</p> <p>7. Transfer Zoning (Development Rights Transfer). Dengan metode ini, pemilik bangunan diperbolehkan menjual kelebihan hak (misalnya sisa lantai bangunan yang masih bisa dibangun) kepada bangunan lain. Dengan penjualan tersebut, pemilik akan mendapatkan kompensasi dan keringanan pajak sesuai dengan perjanjian.</p>
--	--

Berdasarkan kondisi bangunan bersejarah di atas maka dapat disusun program-program untuk mengoptimalkan dan mengurangi hambatan untuk melestarikan bangunan bersejarah sebagai berikut:

- A. Mengoptimalkan potensi bangunan bersejarah sehingga dapat menjaga kelestarian bangunan.
1. Dengan menggunakan metode Penggunaan Kembali Adaptif, pemerintah dapat mengoptimalkan pemanfaatan ruang pada Bangunan Bersejarah Golongan B dan Bangunan Bersejarah Golongan C yang tidak digunakan dan memiliki kondisi yang baik. Misalnya dengan menjadikan sebagai pertokoan ataupun jenis kegiatan yang lain sesuai dengan peruntukan ruangnya yaitu untuk perdagangan dan jasa. Dengan begitu akan diperoleh pendapatan sehingga mampu membiayai perawatan bangunan bersejarah sekaligus menambah pendapatan pemiliknya.
  2. Dengan melihat potensi nilai-nilai yang beragam yang dimiliki oleh bangunan bersejarah di wilayah penelitian, pemerintah dapat menggunakan metode Penggunaan Kembali Adaptif yakni dengan mengembangkan kegiatan “Wisata Bangunan Kuno” yang ada di wilayah penelitian. Dengan bergitu tentunya akan diperoleh tambahan pemasukan.
  3. Dengan adanya penggolongan bangunan bersejarah, maka pemerintah bisa dengan mudah menentukan teknik pelestarian untuk masing-masing golongan bangunan bersejarah sesuai dengan tingkat/prioritas pelestariannya. Untuk Bangunan Bersejarah Golongan A, teknik pelestarian yang dapat diterapkan adalah Preservasi, Restorasi dan Proteksi. Untuk Bangunan Bersejarah Golongan B, teknik pelestarian yang dapat diterapkan adalah Konsolidasi, Rekonstruksi, Rehabilitasi,

2010 lebih dari 1 milyar orang akan melakukan perjalanan wisata internasional.

Salah satu daerah tujuan wisata yang mengalami pertumbuhan pesat adalah perkotaan termasuk kota besar yang menawarkan daya tarik wisata yang sangat beragam. Banyak kota-kota di negara maju maupun berkembang, baik kota besar maupun kecil, yang hidup karena ditunjang oleh pariwisata. Ratusan juta atau miliaran wisatawan telah mengunjungi perkotaan dengan motivasi yang beragam (McIntosh, 1987).

Sebagai salah satu kota besar di Indonesia, Bandung telah lama dikenal sebagai kota wisata dengan beragam daya tarik yang mampu menarik pengunjung terutama dari Jakarta. Selain merupakan pusat kegiatan pemerintahan propinsi Jawa Barat, pusat pendidikan tinggi, perdagangan, dan jasa, kota Bandung juga dikenal sebagai pusat industri khususnya industri kreatif. Dalam RTRW Kota Bandung 2003-2013, terdapat delapan fungsi Kota Bandung yang membentuk Kota Bandung sebagai kota jasa, dimana salah satunya adalah fungsi pariwisata terutama Wisata Kota (Urban Tourism), baik pada skala lokal, regional, nasional maupun internasional (Bappeda Jawa Barat, 2003).

Berdasarkan daya tariknya, Kota Bandung memiliki beragam daya tarik wisata antara lain berbagai macam gedung bersejarah, tempat belanja, seni dan budaya, serta daya tarik alam yang terdapat di pinggiran dalam maupun pinggiran luar Kota Bandung. Kegiatan perdagangan dan perindustrian terutama produk tekstil, garmen, dan kerajinan tangan juga menjadi daya tarik khusus terutama bagi wisatawan yang berkunjung ke Bandung untuk berbelanja. *Factory outlet* dan tempat makan yang tumbuh pesat dalam 5 tahun terakhir dan sangat banyak jumlahnya juga menjadi daya tarik populer pariwisata kota Bandung.

Beragam daya tarik wisata tersebut juga didukung oleh letak geografis Bandung yang berada pada cekungan dan dikelilingi oleh pegunungan sehingga Kota Bandung memiliki pemandangan yang indah serta iklim yang relatif sejuk dibandingkan kota lain di Indonesia. Seiring dengan perkembangan kota Bandung, termasuk kegiatan pariwisatanya, akomodasi di Bandung juga mengalami pertumbuhan yang signifikan. Hal ini dapat dilihat dari pertumbuhan jumlah akomodasi yang terus bertambah. Tahun 2005, jumlah hotel di Kota Bandung telah mencapai 201 buah yang terdiri dari 54 hotel berbintang dan 147 hotel melati (Bandung dalam Angka, 2005). Seperti halnya pada daya tarik wisata, sebagian besar hotel di Kota Bandung juga berada pada WP Cibeunying, yaitu 27 hotel berbintang (50%) dan 68 hotel melati (46%).

Aksesibilitas yang baik akan memudahkan wisatawan untuk berkunjung dan menjangkau daerah-daerah/kota tujuan wisata yang ada maupun memanfaatkan fasilitas akomodasi dan fasilitas lainnya, sehingga dapat meningkatkan jumlah wisatawan yang datang ke daerah/kota tujuan wisata. Hal tersebut juga terjadi pada kota Bandung, dimana setelah dibukanya Jalan Tol Cikampek-Purwakarta-Padalarang (Cipularang) pada April 2005, maka aksesibilitas Kota Bandung terhadap Kota Jakarta (dan sekitarnya) meningkat. Melalui jalan tol tersebut maka dapat mempersingkat jarak dan waktu tempuh dari Jakarta ke Kota Bandung yang semula sekitar 200 km menjadi 133 km dengan waktu tempuh dari sekitar 3,5 jam menjadi sekitar 1,5 sampai 2 jam. Selain jumlah wisatawan yang bertambah, adanya jalan tol tersebut diperkirakan akan mempengaruhi tingkat dan pola kunjungan wisatawan, khususnya yang berasal dari Jakarta, ke Bandung.

## **II. KOMPONEN PARIWISATA KOTA**

Perkotaan merupakan salah satu destinasi wisata yang populer tidak hanya saat ini tetapi sudah puluhan atau bahkan ratusan tahun lalu. Kota-kota menawarkan beragam daya tarik seperti sejarah, budaya, perbelanjaan, hiburan, dan keragaman kehidupan kota. Tidak sedikit kota, baik kota besar, kota menengah dan kota kecil, yang berkembang karena ditunjang oleh pariwisata. Paris, London, Amsterdam, New York, Washington, Singapore, Kuala Lumpur, Tokyo, Moskow, Sydney, adalah contoh dari sebagian kota-kota wisata yang sangat populer dimana pariwisata mempunyai peran penting. Bahkan, perekonomian beberapa kota maupun warganya sangat tergantung pada jumlah wisatawan ke kota tersebut.

Selain sebagai daerah tujuan wisata, suatu kota juga dapat menjadi daerah transit bagi wisatawan yang ingin berwisata ke perdesaan maupun ke kota lain serta sebagai sumber/daerah asal wisatawan. Di Indonesia, beberapa kota (seperti Jakarta, Bandung, Semarang, Surabaya, Yogyakarta, Medan, Malang, dll) telah dikenal sebagai kota wisata yang mampu menarik pengunjung dari wilayah sekitar maupun dari mancanegara. Tidak sedikit wisatawan yang transit di kota-kota tersebut sebelum melanjutkan perjalanan wisatanya ke wilayah atau kota lainnya. Kota-kota tersebut juga merupakan sumber wisatawan dimana banyak warganya yang berwisata ke wilayah lain atau perdesaan baik di sekitarnya maupun dalam jarak yang cukup jauh. Perkembangan destinasi wisata dipengaruhi oleh daya tarik wisata yang dimiliki, aksesibilitas dengan wilayah atau kota lain dan dengan daerah tujuan wisata lain, ketersediaan sarana prasarana pendukung, serta sikap masyarakat terhadap pariwisata (McIntosh, 1987; Inskeep, 1991; Gunn, 1984).

## Komponen Sediaan Pariwisata Kota.

Dalam Undang-Undang Nomer 10 Tahun 2009 tentang Kepariwisataaan disebutkan bahwa Destinasi Pariwisata merupakan kawasan geografis yang berada dalam satu atau lebih wilayah administratif yang didalamnya terdapat daya tarik wisata, fasilitas pariwisata, fasilitas umum, aksesibilitas, serta masyarakat, yang saling terkait dan melengkapi terwujudnya kepariwisataan. Kawasan geografis dapat berupa kota-kota yang dikelilingi oleh wilayah perdesaan. Daya tarik wisata dapat tersebar di kawasan kota yang berupa komponen-2 perkotaan maupun tersebar di perdesaan dan merupakan kumpulan komponen-2 perdesaan. Secara umum wisatawan biasanya mengunjungi kawasan geografis yang berbeda dengan lingkungan sehari-2 sehingga penduduk kota seringkali berwisata ke desa dan sebaliknya penduduk desa berwisata ke kota.

### - Daya Tarik Wisata.

Daya tarik merupakan kondisi atau keunikan yang dimiliki suatu kota yang dapat menarik seseorang atau wisatawan untuk datang mengunjungi kota tersebut. Secara umum, daya tarik yang dimiliki oleh suatu daerah (kota) tujuan wisatalah yang mendorong seseorang untuk mengunjungi suatu kota atau daerah tujuan wisata tersebut. Daya tarik yang terdapat pada suatu kota biasanya sangat beragam seperti bangunan bersejarah atau *heritages*, budaya, belanja, hiburan, pendidikan, rohani, makanan, kesehatan, olah raga, dan bahkan daya tarik wisata alam, dll. Menurut Verbeke (1988), elemen-elemen utama yang menarik pengunjung ke suatu kota adalah elemen primer, elemen sekunder, dan elemen tersier. Biasanya wisatawan datang karena keragaman daya tarik yang dimiliki oleh suatu kota. Keragaman daya tarik tersebut dapat dijual kepada wisatawan aktual maupun wisatawan potensial untuk melakukan kunjungan wisata ke kota tersebut.

### - Aksesibilitas.

Kemudahan dalam mencapai daerah wisata merupakan salah satu unsur penting dalam pengembangan destinasi wisata. Komponen aksesibilitas biasanya terdiri dari sarana dan prasarana transportasi yang menghubungkan suatu destinasi wisata dengan wilayah lain sebagai daerah asal atau pintu masuk wisatawan untuk mengunjungi suatu kota wisata. Menurut Inskeep (1991), aksesibilitas mencakup keseluruhan infrastruktur transportasi yang menghubungkan wisatawan dari, ke dan selama berada di suatu destinasi (kota) wisata. Jika tingkat pencapaian ke suatu destinasi wisata (kota) sulit, maka wisatawan akan kurang berminat untuk mengunjungi tempat tersebut.

Ketersediaan sarana transportasi akan memudahkan seseorang untuk bepergian dari satu daerah ke daerah lainnya. Pembangunan jaringan jalan regional yang menghubungkan pusat-2 kegiatan atau antara pusat-pusat permukiman dengan daya tarik wisata akan mempengaruhi mobilitas wisatawan di wilayah tersebut. Begitu pula pembangunan jalan tol yang menghubungkan kota wisata dengan wilayah lain mungkin akan meningkatkan kunjungan ke kota wisata tersebut. Pembangunan akses jalan layang di dalam kota yang ditujukan untuk meningkatkan akses kawasan-2 wisata juga dapat meningkatkan jumlah pengunjung ke tempat-2 wisata.

- Amenitas

Komponen lain yang berpengaruh terhadap perkembangan dan kelangsungan pariwisata kota adalah sarana prasarana pendukung. Ketersediaan sarana prasarana pendukung wisata kota tersebut akan mempengaruhi minat dan keinginan wisatawan untuk datang ke suatu kota untuk menikmati wisata kotanya. Sarana dan prasarana ini memberikan jasa pelayanan sesuai dengan kebutuhan dari wisatawan.

Salah satu komponen amenitas yang cukup penting dalam pengembangan wisata kota dan mampu mengakomodir permintaan wisatawan untuk tinggal adalah akomodasi. Mengingat kondisi sosial ekonomi pengunjung/wisatawan yang beragam maka penyediaan akomodasi harus beragam pula. Tingkat ketersediaan dan pelayanan akomodasi akan mempengaruhi probabilitas wisatawan untuk tinggal lebih lama pada suatu kota untuk menikmati daya tarik wisata yang ada.

**Komponen Permintaan: Karakteristik Pengunjung Kota Wisata.**

Pada sisi permintaan, wisatawan melakukan kegiatan wisata biasanya didorong oleh motivasi atau maksud a.l untuk bersenang-senang, rekreasi, belanja, hiburan, bisnis atau *meeting*, bertemu saudara, pendidikan, kesehatan, keagamaan/peribadatan, olah raga, dan lainnya (Inskeep, 1991; McIntosh, 1995; Ryan, 1991). Motivasi yang paling dominan dari pengunjung suatu kota wisata sangat dipengaruhi oleh kondisi daya tarik wisata serta karakteristik wisatawan pada kota tersebut.

Berdasarkan lama waktu kunjungannya, tidak sedikit pengunjung suatu kota yang bukan wisatawan dalam arti yang sebenarnya melainkan ekskursionis, dimana mereka tidak menginap seperti wisatawan yang berasal dari Jakarta dan daerah sekitar mengunjungi Bandung tanpa menginap. Secara umum, jumlah mereka yang tidak menginap (ekskursionist) tersebut mungkin lebih banyak dari wisatawan yang sebenarnya (lebih dari 24 jam).

Pengunjung daya tarik wisata di perkotaan sangat beragam baik secara geografis (daerah asal), demografis (umur dan jenis kelamin), ekonomi (pekerjaan, pendapatan), maupun sosial (tingkat pendidikan, status perkawinan), dll. Pengunjung pada pusat perbelanjaan, misalnya *mall*, biasanya lebih banyak pengunjung wanita baik ibu rumah tangga maupun remaja. Pengunjung/wisatawan ke kota-2 wisata juga mempunyai tingkat dan pola kunjungan tertentu seperti motivasi dan waktu kunjungan, lama tinggal, teman berkunjung, tempat menginap, moda transportasi, pengeluaran, dll. Wisatawan yang berasal dari daerah yang jauh mungkin akan menginap (baik di akomodasi formal maupun di rumah sanak keluarga) dan frekuensi kunjungannya mungkin relatif rendah sedangkan wisatawan yang berasal dari daerah yang dekat bisa pergi-pulang dalam sehari sehingga tidak perlu menginap dan frekuensi kunjungannya mungkin tinggi/sering.

Pembangunan sarana dan prasarana transportasi diperkirakan akan berdampak pada perubahan karakteristik pola kunjungan wisatawan yang meliputi perubahan frekuensi kunjungan, lama kunjungan, moda transportasi yang digunakan wisatawan, perubahan pemilihan akomodasi, perubahan teman berwisata, dan perubahan pemilihan waktu kunjungan.

Lamanya kunjungan, yang merupakan waktu yang dibutuhkan wisatawan untuk tinggal dan menikmati daya tarik yang ada, maupun frekuensi kunjungan dapat menunjukkan kuat atau besarnya daya tarik suatu daerah tujuan/destinasi wisata. Semakin sering atau semakin lama wisatawan berkunjung atau tinggal pada suatu daerah tujuan wisata berarti semakin besar atau semakin kuat pula daya tarik yang dimiliki oleh daerah/kota tersebut. Begitu pula dengan kota Bandung, frekuensi dan lama kunjungan wisatawan dapat menunjukkan besarnya daya tarik yang dimiliki Kota Bandung. Lama kunjungan juga dapat mempengaruhi pengeluaran wisatawan, dimana semakin lama wisatawan berkunjung ke suatu destinasi wisata, maka akan semakin banyak biaya yang dikeluarkan oleh wisatawan. Biaya tersebutlah yang selanjutnya akan menjadi pemasukan bagi pemerintah maupun masyarakat setempat.

#### **Pariwisata dan Transportasi.**

Transportasi berfungsi menghubungkan suatu kota atau wilayah dengan wilayah atau kota lainnya baik dalam suatu negara maupun antar negara. Dalam pariwisata, transportasi berfungsi menghubungkan daerah asal wisatawan dengan daerah tujuan wisata. Transportasi juga menghubungkan antar daerah tujuan wisata, maupun antara daya tarik wisata dengan fasilitas akomodasi yang tidak selalu berada pada kawasan yang sama dengan daya tarik wisata. Berdasarkan sejarah perkembangan pariwisata, salah satu faktor yang mempengaruhi perkembangan wisata dan pertumbuhan jumlah

wisatawan adalah kemajuan dalam bidang transportasi (Robinson, 1974; Inskip, 1971; McIntosh, 1987).

Dalam kepariwisataan, transportasi dimaksudkan untuk memudahkan pencapaian suatu destinasi wisata. Secara umum semua destinasi wisata memerlukan tingkat kemudahan pencapaian (eksternal maupun internal) yang baik (Gunn, 1975). Fasilitas transportasi tidak hanya untuk memenuhi kebutuhan kegiatan wisata tetapi juga sektor-2 lain dan penduduk lokal. Apabila suatu tujuan wisata tidak memiliki jaringan transportasi atau aksesibilitas yang baik, maka pariwisata di kawasan tersebut dikhawatirkan akan sulit berkembang. Sistem perencanaan transportasi di destinasi wisata harus terkait dan terintegrasi dengan perencanaan transportasi di kota atau wilayah tersebut.

Pembangunan sarana dan prasarana transportasi dapat meningkatkan akses suatu destinasi wisata terhadap wilayah atau kota lain sebagai sumber wisatawan. Begitu pula pembangunan jaringan jalan bebas hambatan (jalan tol, jalan layang) juga dapat meningkatkan akses suatu destinasi wisata. Jarak dan waktu tempuh yang lebih singkat dapat berpengaruh terhadap tingkat dan pola kedatangan wisatawan ke kota atau wilayah tersebut. Frekuensi kunjungan mungkin meningkat walaupun dengan waktu kunjungan yang lebih singkat. Lama tinggal yang semula lebih dari 24 jam dan harus menginap, mungkin menjadi lebih singkat sehingga tidak perlu menginap. Wisatawan dengan anggaran/dana terbatas yang semula sangat jarang berkunjung karena harus menginap, kini dapat berkunjung tanpa harus menginap. Begitu pula motivasi kunjungan mungkin juga lebih beragam seiring dengan frekuensi kunjungan yang meningkat. Perubahan karakteristik wisatawan dan pola kunjungannya mungkin akan berpengaruh terhadap dampak yang ditimbulkan seperti tingkat hunian hotel, munculnya beragam tempat makan formal (warung, café, restoran, toko kue, dll) dan penjaja makanan informal serta jasa-jasa lain untuk memenuhi kebutuhan pengunjung kota tersebut.

### **III. KONDISI KEPARIWISATAAN KOTA BANDUNG DAN WP CIBEUNYING**

Berdasarkan topografinya, kota Bandung terletak pada ketinggian 768 meter di atas permukaan air laut. Hal ini menyebabkan suhu udara kota Bandung relatif rendah. Dari sisi morfologi, tanahnya terbagi dalam dua hamparan, di sebelah utara relatif berbukit-bukit kecil sedangkan di sebelah selatan didominasi oleh dataran.

Secara geografis, kota Bandung dibagi menjadi tiga wilayah utama, yaitu Wilayah Bandung Barat (merupakan kota lama yang telah berkembang),

Wilayah Bandung Timur (merupakan wilayah perluasan kota), Wilayah Bandung Utara (wilayah perbukitan yang berkembang sebagai permukiman dan wisata). Wilayah Pengembangan (WP) Cibeunying merupakan salah satu dari enam WP Kota Bandung yang terletak di bagian timur laut Kota Bandung.

Kota Bandung memiliki beberapa fungsi strategis baik dalam skala lokal, regional maupun nasional, yang tercermin dalam rencana tata ruang Kota Bandung 2003-2013. Pada saat ini fungsi yang menonjol adalah fungsi pendidikan, telekomunikasi, pelayanan, kesehatan, perdagangan grosir dan eceran. Kota Bandung mempunyai lokasi yang strategis yaitu relatif dekat dengan Kota Jakarta sebagai Ibu Kota Negara dan sekaligus sebagai sumber wisatawan terbanyak bagi Kota Bandung. Oleh karena itu wisatawan yang berkunjung ke Bandung banyak yang berasal dari Jakarta.

Dengan luas 167,67 km<sup>2</sup>, Kota Bandung mempunyai jumlah penduduk sebanyak 2.056.915 jiwa (1990) dengan pertumbuhan rata-rata 1,86%/tahun selama 1980–1990, sehingga jumlah penduduk pada 2004 meningkat menjadi 2.510.982 jiwa. Dari jumlah tersebut, sebanyak 424.412 jiwa atau 20,35% tinggal di WP Cibeunying. Luas WP Cibeunying adalah 31,57 km<sup>2</sup> atau 18,9 % dari luas kota Bandung, dengan kepadatan penduduk rata-rata sebesar 13.732 jiwa per km<sup>2</sup> (lebih tinggi dari kepadatan rata-rata kota Bandung yang hanya 13.367 jiwa per km<sup>2</sup>).

Kota Bandung mempunyai beragam jenis daya tarik wisata. Sebagai salah satu tujuan wisata sejarah dan pendidikan, Kota Bandung mempunyai cukup banyak bangunan peninggalan kolonial dengan kandungan kekayaan arsitektural yang bernilai tinggi seperti museum, monumen dan patung, gedung dan bangunan sejarah, dll. Sebagian besar daya tarik tersebut terletak di WP Cibeunying. Daya tarik wisata seni dan budaya utama kota Bandung juga terletak di WP Cibeunying seperti Taman Budaya Dago, Asia Africa Culture, dan CCF (Pusat Kebudayaan Prancis).

Jalan-jalan di kota Bandung mempunyai daya tarik beragam khususnya Wisata Belanja (jalan Dago, jalan Cihampelas, jalan Riau, jalan Cibaduyut, dll). Hampir sebagian besar potensi daya tarik wisata jalan-jalan kota merupakan wisata belanja terutama *factory outlet*. Banyak *Factory outlet* dan pusat perbelanjaan, yang merupakan wisata belanja Kota Bandung ini, yang tersebar di WP Cibeunying. Salah satu jalan di WP Cibeunying (yaitu jalan Braga) sangat populer dan memiliki potensi Wisata Sejarah karena terdapat bangunan-bangunan sejarah yang unik dan seni arsitektur yang tinggi. Kepopuleran dan potensi wisata Jalan Braga tidak hanya menarik bagi wisatawan nusantara tetapi juga bagi wisatawan mancanegara.

Sebagai suatu kota, Bandung juga mempunyai daya tarik wisata alam walaupun kalah dibandingkan dengan wilayah sekitar khususnya kabupaten Bandung. Potensi wisata alam di kota Bandung sangat terbatas dan sebagian terletak di pinggiran kota khususnya di bagian utara (Taman Hutan Raya Juanda, Curug Dago). Beberapa daya tarik wisata alam yang terletak di WP Cibeunying adalah taman-taman kota seperti Taman Cilaki, Taman Ganesha, Taman Lalu Lintas, Kebun Binatang, dan lain-lain.

Untuk memenuhi kebutuhan wisatawan dalam menginap, di Bandung terdapat cukup banyak dan beragam penginapan dari kelas losmen sampai hotel bintang 5. Pada awalnya, banyak penginapan yang dibangun di kawasan pusat kota, namun saat ini sudah banyak penginapan di bagian lain termasuk di WP Cibeunying. Dari 54 hotel di Kota Bandung, sekitar 50% hotel berbintang (27 hotel) dan 46% hotel melati tersebar di WP Cibeunying.

Kota Bandung dapat dicapai melalui akses darat dan udara. Transportasi darat menghubungkan Bandung dengan kota-kota di pulau Jawa, Sumatera, dan Bali; sedangkan transportasi udara menghubungkan Bandung dengan beberapa kota di Sumatera, Kalimantan, Sulawesi, Indonesia Bagian Tengah, dan dengan Malaysia dan Singapore. Khusus untuk akses Bandung-Jakarta melalui darat, telah dibangun jalan tol Cikampek-Purwakarta-Padalarang (Cipularang), yang dimaksudkan untuk mengantisipasi peningkatan arus lalu lintas Jakarta Bandung. Jalan tol ini menghubungkan jalan tol Jakarta-Cikampek dengan jalan tol Padalarang-Cileunyi (Padaleunyi) yang telah beroperasi lebih dulu. Aksesibilitas WP Cibeunying semakin tinggi oleh adanya Jalan Layang Pasupati yang menghubungkan WP Cibeunying dengan Tol Purbaleunyi melalui Jalan Pasteur.

Semenjak dioperasikannya jalan tol tersebut, jumlah pengunjung ke kota Bandung, khususnya ke WP Cibeunying, mengalami pertumbuhan yang pesat terutama pada akhir pekan dan libur panjang. Walaupun sangat sulit untuk mengetahui secara pasti jumlah pengunjung kota Bandung pasca beroperasinya jalan tol Purbaleunyi namun kondisi kepadatan dan kemacetan lalu lintas kendaraan di beberapa ruas jalan pada periode tertentu dapat mencerminkan bahwa jumlah pengunjung kota Bandung sangat banyak. Menurut Dinas Pariwisata Kota Bandung, setelah beroperasinya Tol Cipularang, terjadi penambahan jumlah kunjungan wisatawan, terutama dari Jakarta, yang terlihat dari jumlah kendaraan yang masuk ke Kota Bandung.

Peningkatan jumlah wisatawan tersebut dapat memberikan kontribusi terhadap perekonomian dan PDRB Kota Bandung terutama pada sektor perdagangan, jasa, dan properti. Pertumbuhan ekonominya a.l dapat dilihat dari pertumbuhan unit usaha industri kecil dan jasa (seperti *factory*

*outlet*, penjual makanan, penginapan), mall, dll. Peningkatan perekonomian Kota Bandung diharapkan dapat diikuti oleh peningkatan PAD, penyediaan fasilitas sosial ekonomi yang semakin lengkap dan berkualitas, serta kesejahteraan penduduk. Angka PDRB pada 2003 berdasarkan harga berlaku adalah Rp 7.173,86 Milyar. Sektor jasa merupakan salah satu sektor yang memberi sumbangan terbesar dalam PDRB dan mengalami pertumbuhan paling besar. Hotel, dan restoran juga memberikan sumbangan dalam PDRB Kota Bandung, walaupun jumlahnya tidak sebesar sektor jasa.

Pengunjung, khususnya dari Jabodetabek, yang mendapatkan kemudahan oleh berfungsinya tol Cipularang terutama adalah mereka yang menggunakan moda transportasi kendaraan pribadi roda empat. Selain jalan tol Cipularang, adanya jalan layang Pasupati (Pasteur-Surapati) juga meningkatkan akses dari pintu tol Pasteur ke kawasan wisata Dago dan sekitarnya sehingga berpengaruh terhadap jumlah pengunjung ke kawasan tersebut. Untuk mengetahui perubahan volume kendaraan yang masuk ke Kota Bandung pasca beroperasinya jalan tol Cipularang dan jalan layang Pasupati maka dipilih pintu gerbang tol Pasteur karena sebagian besar pengunjung dari Jakarta masuk ke Bandung melalui pintu tol tersebut.

Sampel wisatawan terdiri dari wisatawan yang menginap atau pernah menginap di hotel berbintang. Survei hanya dilakukan pada 7 hotel karena banyak hotel yang tidak bersedia memberikan data/informasi yang diperlukan. Survei juga dilakukan pada daya tarik wisata di WP Cibeunying terutama pada lokasi wisata belanja dan tempat makan yang terletak di sekitar Jalan Ir. H. Djuanda (Dago), Jalan Martadinata, dan Jalan Setiabudi, dengan pertimbangan lokasi tersebut merupakan kawasan perbelanjaan yang mengalami pertumbuhan yang pesat dalam lima tahun terakhir. Survei lapangan dilakukan pada tiga periode waktu yaitu *weekend*, *long weekend*, dan hari kerja dengan masing-masing sebanyak 50 responden yang sedang melakukan kegiatan wisata.

#### **IV. POLA KUNJUNGAN WISATAWAN KE KOTA BANDUNG**

Perkembangan pariwisata Kota Bandung dapat dilihat dari peningkatan jumlah wisatawan ke Kota Bandung. Selama periode 2002 sampai 2005, jumlah wisatawan, baik wisatawan mancanegara maupun domestik, mengalami peningkatan dari 1.021.751 orang menjadi 1.928.850 orang. Wisatawan nusantara masih mendominasi jumlah wisatawan yang berkunjung ke Kota Bandung, yaitu lebih dari 95%, sedangkan wisatawan mancanegara hanya 75.407 orang (3.9%).

Sejak meningkatnya aksesibilitas menuju Kota Bandung karena adanya pembangunan Tol Cipularang (April 2005) maka jarak dan waktu tempuh Jakarta-Bandung menjadi lebih singkat yaitu sekitar 1,5-2 jam sehingga dapat mempengaruhi karakteristik pengunjung dan kunjungan ke kota Bandung. Walaupun terdapat sembilan pintu tol masuk ke Kota Bandung namun sebagian besar pengunjung dari Jakarta masuk melalui pintu tol Pasteur. Selain melalui jalan tol, sebagian pengunjung dari Jakarta masuk Bandung melalui Subang/Lembang.

Menurut Dinas Jasa Marga, pintu Tol Pasteur mengalami perubahan volume lalu lintas yang cukup besar semenjak dioperasikannya Tol Cipularang. Hal tersebut disebabkan pintu Tol Pasteur merupakan pintu gerbang utama bagi wisatawan dari Jakarta dan sekitarnya yang berkunjung ke Kota Bandung. Data *time series* volume lalu lintas kendaraan roda 4 yang masuk kota Bandung melalui pintu Tol Pasteur (Mei 2004 sampai dengan Maret 2006), menunjukkan adanya fluktuasi, yang dipengaruhi oleh adanya Tol Cipularang dan ada atau tidaknya waktu libur.

Volume lalu lintas yang melalui Gerbang Tol Pasteur meningkat mencapai titik tertinggi pada bulan Juli 2005, yaitu 758.402 kendaraan. Hal tersebut menandakan bahwa dengan beroperasinya Tol Cipularang telah meningkatkan volume lalu lintas kendaraan roda 4 mencapai 100.000 kendaraan. Tidak semua pelaku perjalanan yang masuk ke Kota Bandung dianggap sebagai wisatawan karena jumlah tersebut termasuk juga penduduk dari daerah sekitar Kota Bandung (Cimahi, Padalarang, Soreang, Lembang) yang melakukan perjalanan pergi pulang ke kota Bandung.

Selain dipengaruhi oleh waktu luang yang dimiliki wisatawan, volume lalu lintas kendaraan juga dipengaruhi oleh faktor lain seperti kenaikan BBM dan kondisi jalan tol. Kenaikan harga BBM (Oktober 2005) dapat mengakibatkan seseorang mengurangi volume penggunaan bahan bakar dengan cara mengurangi mobilitas menggunakan kendaraan pribadi termasuk perjalanan wisata ke kota Bandung. Pada Oktober 2005, terjadi penurunan volume lalu lintas yang cukup signifikan yaitu kurang 700.000 kendaraan. Kerusakan jalan tol yang terjadi pada Februari 2006 juga mempengaruhi volume lalu lintas kendaraan sehingga turun sampai mencapai kurang dari 600.000 kendaraan. Selain memberikan pengaruh terhadap jumlah kendaraan yang masuk ke Kota Bandung, adanya tol Cipularang juga berpengaruh terhadap pemilihan waktu untuk berwisata ke Bandung. Waktu tempuh yang lebih singkat mengakibatkan perjalanan ke Kota Bandung dapat dilakukan setiap saat, termasuk pada hari kerja. Hal tersebut terutama terlihat sejak April 2005 yang ditunjukkan oleh meningkatnya laju harian rata-rata pada hari biasa (LHRB). Pada September 2005, laju harian rata-rata mencapai 24.727 kendaraan/hari.

Pada April 2005, ketika Tol Cipularang mulai dioperasikan, banyak wisatawan yang datang ke Kota Bandung hanya sekedar ingin merasakan kenyamanan dan efisiensi waktu yang diberikan oleh Tol Cipularang. Oleh karena itu pada periode tersebut banyak wisatawan yang berkunjung ke Kota Bandung dengan pola pergi-pulang (tidak menginap) dan dilakukan terutama pada hari libur.

Berdasarkan analisis terhadap hasil survei, persentase terbanyak yang melakukan wisata pada hari kerja adalah ibu rumah tangga, yaitu 30%. Ibu rumah tangga memilih untuk melakukan wisata pada hari kerja mungkin untuk menghindari kepadatan atau kemacetan yang terjadi di kota Bandung pada akhir pekan atau liburan. Sebagian ibu rumah tangga mungkin juga memanfaatkan waktu menunggu anaknya pulang sekolah dengan melakukan kunjungan ke Bandung. Dengan waktu dan jarak tempuh yang lebih singkat maka memungkinkan bagi ibu rumah tangga untuk memanfaatkan waktu luang menunggu anak-2nya pulang sekolah sambil berwisata ke Bandung. Dengan kondisi lalu lintas Jakarta yang sangat padat dan sering macet maka waktu tempuh untuk pulang ke rumah akan lebih lama dibandingkan dengan waktu tempuh untuk pergi ke Kota Bandung. Oleh karena itu ibu-2 memanfaatkan waktu tersebut untuk bepergian dan mengunjungi kota Bandung. Kegiatan yang dilakukan ibu rumah tangga ini dimaksudkan untuk mengisi waktu luang selama menunggu anak sekolah atau ada juga yang sengaja pergi ke Kota Bandung hanya untuk makan siang, berbelanja di *factory outlet* atau ketemu teman/kerabat.

Secara keseluruhan, mayoritas (60-80%) responden pengunjung Kota Bandung berpenghasilan menengah sampai tinggi yaitu diatas Rp. 3.000.000 per bulan; sebaliknya responden dengan penghasilan di bawah Rp. 1.000.000 relatif sangat kecil (2%). Walaupun asal pengunjung beragam namun mayoritas responden berasal dari DKI Jakarta, baik pada *long weekend* (82%), pada *weekend* (86%), maupun pada hari kerja (76%). Banyaknya wisatawan yang berasal dari Jakarta sesuai dengan pernyataan Kepala Dinas Pariwisata Kota Bandung bahwa sekitar 90% wisatawan ke Kota Bandung berasal dari DKI Jakarta dan sekitarnya. Tingginya pengunjung yang berasal dari Jakarta ini a.l disebabkan oleh jarak dan waktu tempuh yang jauh berkurang sebagai akibat beroperasinya Tol Cipularang.

Waktu luang yang lebih panjang, seperti pada *long weekend*, kadang-kadang dimanfaatkan penduduk untuk berwisata ke tempat yang lebih jauh dan memerlukan waktu yang lebih lama sehingga terjadi kecenderungan bahwa pada *long weekend* pengunjung suatu kota atau daerah wisata banyak yang berasal dari daerah yang lebih jauh dibandingkan dengan kondisi pada *weekend* atau hari kerja. Oleh karena itu pada *long weekend* persentase responden yang berasal dari Jakarta relatif lebih sedikit jika dibandingkan

dengan persentase pada saat *weekend*, sedangkan persentase responden yang berasal dari luar Jakarta relatif lebih banyak.

Selain wisatawan yang berasal dari DKI Jakarta dan sekitarnya, pada hari kerja terdapat juga wisatawan yang berasal dari luar Jawa Barat dan DKI Jakarta walaupun jumlahnya relatif sangat kecil seperti dari Makasar (2%), Palembang (2%), dan Surabaya (4%). Motivasi berkunjung ke Kota Bandung pada hari kerja tidak hanya untuk melakukan kegiatan wisata tetapi juga melakukan bisnis, keperluan dinas ataupun *meeting*.

Wisatawan, khususnya yang berasal dari Jakarta, cenderung menggunakan kendaraan pribadi untuk memudahkan mereka selama melakukan kunjungan wisata di Kota Bandung. Belum banyak wisatawan yang menggunakan transportasi publik selama kunjungan mereka di kota Bandung, baik karena ketidak mudahan atau kurang fleksibilitas untuk berpindah-pindah tempat kunjungan, maupun kurangnya kenyamanan dan keamanan pada fasilitas transportasi umum yang tersedia. Masih banyaknya wisatawan yang menggunakan kendaraan pribadi akan berimplikasi terhadap kondisi atau volume lalu lintas kendaraan di Kota Bandung. Hal tersebut antara lain tampak dari kemacetan lalu lintas yang terjadi pada jalan-jalan yang memiliki tempat-tempat wisata belanja (Jalan Dago, Jalan Cihampelas, Jalan Setiabudi, dan Jalan Martadinata) terutama pada saat *weekend* dan *long weekend* serta pada libur nasional.

Kota Bandung telah menjadi tujuan orang untuk melakukan wisata sejak tahun 1912 dan terus berkembang sampai saat ini dengan motivasi yang makin beragam. Motivasi wisatawan ke Kota Bandung dengan tujuan berlibur adalah yang paling besar dibandingkan dengan motivasi lain, yaitu 76% pada *long weekend*, 80% pada *weekend*, dan 40% pada hari kerja. Hal ini menunjukkan bahwa Kota Bandung masih menjadi daya tarik bagi wisatawan sesuai dengan salah satu fungsi Kota Bandung sebagai kota wisata. Motivasi wisatawan tidak hanya didominasi oleh motivasi untuk berwisata tetapi juga untuk berbisnis. Terlihat dari cukup besarnya jumlah wisatawan yang berkunjung pada hari kerja dengan motivasi untuk berbisnis, keperluan dinas, ataupun *meeting* yaitu sebesar 36%, yang sebagian besar dilakukan oleh pegawai swasta (34%).

Kota Bandung merupakan salah satu tempat wisata yang yang cocok untuk keluarga. Hal ini tampak dari mayoritas responden yang datang ke Bandung bersama keluarga, baik pada *long weekend* (80%) maupun *weekend* (76%). Pada hari kerja, wisatawan yang berkunjung ke Kota Bandung tidak hanya didominasi oleh wisatawan yang berkunjung bersama keluarga (40%), tetapi juga wisatawan yang berkunjung bersama teman (32%), rekan bisnis (16%), dan wisatawan yang datang sendiri (12%). Mereka ini merupakan wisatawan

yang berkunjung untuk tujuan bisnis (berkunjung bersama rekan bisnis), dan juga ibu rumah tangga yang datang ke Kota Bandung bersama teman-teman untuk mengisi waktu luang.

Tampak bahwa jumlah terbesar terdapat pada wisatawan yang berkunjung bersama keluarga dengan motivasi utama untuk melakukan wisata, sedangkan wisatawan yang datang bersama keluarga dengan motivasi untuk melakukan bisnis relatif sangat kecil. Pada hari kerja, motivasi berkunjung biasanya tidak hanya untuk melakukan wisata tetapi juga untuk bisnis yang biasanya jarang dilakukan bersama keluarga. Jumlah terbesar untuk kunjungan wisata dengan tujuan bisnis adalah yang dilakukan bersama rekan bisnis.

### **Pemilihan Tempat Menginap**

Berdasarkan jenis akomodasi untuk menginap selama melakukan kunjungan wisata ke Kota Bandung, mayoritas wisatawan memilih untuk menginap di hotel berbintang baik pada *long weekend* (50%) maupun *weekend* (48%), sedangkan responden yang menginap di losmen relatif kecil baik pada *long weekend* (2%) maupun pada *weekend* (4%). Pemilihan tempat menginap di losmen sebagian dikarenakan wisatawan tidak mendapatkan tempat penginapan di hotel berbintang maupun di hotel melati sehingga losmen menjadi alternatif pilihan terakhir.

Pada hari kerja, cukup banyak wisatawan (40%) yang melakukan perjalanan pergi-pulang dalam sehari sehingga mereka tidak memerlukan akomodasi untuk menginap. Mereka berkunjung ke Bandung tanpa menginap karena hanya untuk mengisi waktu luang pada hari itu atau karena urusan mereka di Bandung dapat diselesaikan dalam sehari. Faktor lain yang mengakibatkan wisatawan tidak menginap adalah biaya akomodasi menginap yang relatif mahal, padahal dana tersebut sebenarnya dapat digunakan untuk pos pengeluaran lainnya.

Berdasarkan tempat menginap, terdapat perbedaan antara hari kerja dengan *weekend* maupun *long weekend*. Dari wisatawan yang menginap ketika berkunjung ke Bandung pada hari kerja, responden yang menginap di hotel berbintang (38%) lebih tinggi dari pada yang menginap di hotel melati (12%) maupun di rumah saudara/kerabat (10%). Dari 63% wisatawan yang menginap, baik di hotel berbintang maupun hotel melati atau losmen, mereka memiliki berbagai alasan dalam menentukan tempat menginap seperti lokasi tempat menginap yang strategis (mudah di akses), dekat dengan lokasi tujuan wisata, kualitas hotel yang baik (kebersihan, kenyamanan, dan keamanan), harga/tarif hotel yang terjangkau, serta alasan lainnya. Kualitas hotel yang baik menjadi alasan utama bagi wisatawan dalam memilih tempat menginap, sedangkan sebagian kecil wisatawan memilih hotel dengan alasan utama

karena harga atau tarif. Hal ini menunjukkan bahwa kualitas pelayanan hotel masih merupakan faktor penting yang diperhatikan oleh wisatawan dalam memilih akomodasi.

Pemilihan tempat menginap responden mungkin terkait dengan pendapatan responden. Sebagian besar (80%) responden yang menginap di hotel berbintang memiliki pendapatan diatas Rp 3.000.000,-. Walaupun demikian terdapat pula wisatawan berpendapatan diatas Rp 3.000.000,- yang menginap di hotel melati, mungkin karena hotel berbintang sudah penuh atau perbedaan kenyamanan antara hotel melati-3 dengan hotel bintang-1 tidak terlalu jauh berbeda.

Pada *long weekend* (Jumat-Minggu), sebagian besar (74%) wisatawan memilih waktu kedatangan pada Jumat, sedangkan pada *weekend*, wisatawan yang datang pada jumat sore sebanyak 38% sementara yang datang pada Sabtu pagi sebanyak 44%. Wisatawan yang datang pada Jumat beralasan untuk menghindari kemacetan yang sering terjadi pada Sabtu di Pintu Tol Pasteur dan juga agar mereka dapat menikmati wisata sebelum Kota Bandung sangat ramai pada Sabtu. Sebaran waktu kedatangan wisatawan ke kota Bandung tersebut diharapkan dapat memperkecil kemungkinan terjadinya kemacetan lalu lintas pada pintu masuk tol Pasteur maupun di kota Bandung.

Baik pada *weekend* maupun *long weekend*, mayoritas responden memilih untuk kembali ke daerah asal (Jakarta) pada hari Minggu. Bila diasumsikan bahwa sebagian besar responden menggunakan kendaraan pribadi, maka banyaknya wisatawan yang pulang pada hari Minggu akan berdampak pada volume lalu lintas pada pintu keluar tol. Hal tersebut juga dapat dilihat pada minggu sore dimana sering terjadi antrian panjang kendaraan keluar tol menuju Jakarta. Untuk menghindari kemacetan yang sering terjadi di pintu keluar tol pada Minggu dan agar pada hari Minggu bisa istirahat maka sebagian wisatawan memilih kembali pada Sabtu sore/malam.

Tampak bahwa pada *long weekend*, pemilihan waktu kedatangan oleh mayoritas wisatawan adalah pada Jumat dengan waktu kepulangan pada hari Minggu. Hal ini mengindikasikan Bandung masih menarik bagi banyak wisatawan sehingga banyak dari mereka yang menghabiskan liburan panjang akhir pekan di Bandung. Pada waktu akhir pekan biasa, lama tinggal sebagian besar responden adalah 1 malam, sementara pada hari kerja lebih banyak wisatawan yang memilih untuk tidak menginap.

## **V. POLA KUNJUNGAN WISATAWAN KOTA BANDUNG PASCA TOL CIPULARANG.**

Dengan adanya Tol Cipularang, maka terjadi perubahan pola lama kunjungan wisatawan ke Kota Bandung terutama oleh ibu rumah tangga dan wisatawan dengan tujuan bisnis. Sebelum adanya Tol Cipularang, pada hari kerja tidak banyak ibu rumah tangga yang melakukan perjalanan ke Kota Bandung untuk mengisi waktu luang karena waktu tempuh yang cukup lama. Setelah adanya Tol Cipularang, yang dapat mempersingkat jarak dan waktu tempuh menuju Kota Bandung, banyak ibu rumah tangga yang datang bersama teman untuk mengunjungi Kota Bandung. Mereka biasanya melakukan perjalanan pergi-pulang dalam satu hari. Begitu pula yang terjadi pada pengunjung dengan tujuan untuk bisnis. Pada saat ini mereka lebih memilih untuk melakukan perjalanan pergi-pulang dalam sehari jika waktu yang dibutuhkan untuk melakukan kegiatan tersebut dapat dilakukan dalam satu hari. Kedua hal tersebut sangat berpengaruh pada besarnya jumlah wisatawan di kota Bandung yang tidak menginap. Lama tinggal wisatawan di suatu daerah tujuan wisata tidak hanya dipengaruhi oleh daya tarik dari kota/daerah tersebut tetapi juga dipengaruhi oleh waktu luang yang dimiliki wisatawan. Secara umum, semakin lama waktu luang yang dimiliki oleh wisatawan akan semakin lama waktu yang dapat digunakan untuk berkunjung ke suatu daerah tujuan wisata.

Dibandingkan dengan kondisi sebelum adanya tol Cipularang, frekuensi kunjungan dari lebih separoh responden (58%) mengalami perubahan, sedangkan sisanya (42%) tidak mengalami perubahan. Wisatawan yang tidak mengalami perubahan frekuensi kunjungan beralasan bahwa waktu luang yang dimilikinya terbatas sehingga hanya dapat melakukan kunjungan dengan frekuensi seperti sebelumnya. Sedangkan responden yang frekuensi kunjungannya mengalami perubahan, sebagian besar berupa peningkatan frekuensi kunjungan.

Meningkatnya frekuensi kunjungan dialami oleh hampir semua responden yang mengalami perubahan pola kunjungan pasca beroperasinya tol Cipularang. Alasan utama mereka meningkatkan frekuensi kunjungan ke Bandung karena kota Bandung semakin mudah dikunjungi dengan waktu tempuh yang cepat dan jarak tempuh yang lebih pendek. Kemudahan tersebut menjadikan daya tarik Kota Bandung sebagai daerah tujuan wisata meningkat. Sebaliknya, mereka yang menurunkan frekuensi kunjungan, beralasan bahwa Kota Bandung telah berkurang daya tariknya karena terjadinya kemacetan lalu lintas pada saat mereka datang ke Kota Bandung. Dengan dibukanya tol Cipularang, maka jumlah pengunjung ke kota Bandung akan semakin bertambah sehingga semakin menimbulkan kemacetan.

Perubahan yang terjadi pada lama kunjungan wisatawan ke kota Bandung pasca beroperasinya Tol Cipularang adalah penurunan pada lama kunjungan, dimana persentase lama kunjungan 2 malam yang semula sebanyak 54% turun menjadi 45%. Penurunan persentase pada lama kunjungan dua malam diimbangi dengan peningkatan persentase pada lama kunjungan satu malam dan juga persentase wisatawan yang tidak menginap masing-masing meningkat dari 29% menjadi 35% dan dari 1% menjadi 6%.

Peningkatan frekuensi kunjungan wisatawan di Kota Bandung, yaitu sebesar 57%, ternyata tidak diikuti oleh peningkatan frekuensi menginap yang hanya 37%. Hal ini menunjukkan adanya 20% wisatawan yang meningkatkan frekuensi kunjungan tetapi tidak meningkatkan frekuensi menginap. Terdapat 45% responden yang frekuensi menginapnya tidak mengalami perubahan. Hal ini karena ketersediaan waktu wisatawan untuk menginap tetap sama dan disesuaikan dengan pengalokasian biaya yang digunakan untuk akomodasi. Sebaliknya terdapat 18% yang menurunkan frekuensi menginap dengan alasan penurunan waktu tempuh memungkinkan mereka untuk pulang pada hari yang sama sehingga tidak perlu menginap. Hal ini dapat mengurangi biaya untuk akomodasi sehingga dapat dialokasikan untuk pengeluaran lainnya.

Dari jumlah responden yang menurunkan frekuensi menginap, jumlah terbanyak terdapat pada responden yang berkunjung pada hari kerja yaitu sebesar 52%. Dibukanya Tol Cipularang memungkinkan wisatawan yang mengunjungi Bandung pada hari kerja dapat melakukan aktivitasnya pada pagi dan siang hari, dan kembali pada sore hari tanpa harus menginap. Hal inilah yang menyebabkan penurunan frekuensi menginap dari pengunjung pada hari kerja menjadi terbanyak. Sebagian dari mereka yang berkunjung pada hari kerja harus segera kembali ke daerah asal karena besoknya harus masuk kerja.

Pemilihan waktu kunjungan ke Bandung secara keseluruhan mengalami perubahan dimana terjadi peningkatan pada waktu kunjungan tertentu. Peningkatan terbesar terjadi pada waktu kunjungan untuk hari kerja yaitu dari 26% menjadi 46%, sedangkan waktu kunjungan pada libur sekolah mengalami peningkatan terkecil yaitu dari 9% menjadi 13%. Banyaknya responden yang mengalami peningkatan kunjungan pada hari kerja karena adanya kemudahan akses sehingga membuat wisatawan dapat lebih sering melakukan kunjungan ke Bandung untuk berbagai keperluan seperti bisnis, *meeting* ataupun keperluan dinas. Alasan lain melakukan kunjungan pada hari kerja adalah agar dapat menikmati suasana Kota Bandung terutama tempat-tempat wisata atau daya tarik wisata karena pada waktu tersebut tidak terlalu ramai.

Responden yang melakukan kunjungan pada *weekend* jumlahnya lebih besar jika dibandingkan responden yang melakukan kunjungan pada *long weekend*. Hal ini mungkin disebabkan karena pada *long weekend* wisatawan memiliki waktu luang lebih banyak sehingga dapat digunakan untuk melakukan perjalanan ke daerah wisata yang jaraknya lebih jauh.

Baik sebelum maupun setelah dibukanya tol Cipularang, sebagian besar wisatawan (> 90%) yang berkunjung ke Kota Bandung datang bersama keluarga atau teman. Hal tersebut mengindikasikan bahwa, baik sebelum maupun setelah dibukanya tol Cipularang, Kota Bandung merupakan daerah tujuan wisata keluarga. Selain bersama keluarga, tidak sedikit wisatawan yang mengunjungi Bandung bersama teman, atau partner bisnis. Walaupun motivasi wisatawan berkunjung ke Kota Bandung sangat beragam namun jumlah terbanyak adalah responden dengan tujuan untuk berlibur. Secara umum tidak terjadi pergeseran motivasi dari responden dalam berkunjung ke Bandung, baik antara sebelum maupun setelah beroperasinya jalan tol Cipularang. Responden dengan motivasi untuk berwisata adalah yang terbesar (65%), sedangkan responden dengan motivasi untuk bisnis relatif tetap (17,5%).

Berdasarkan data dari Dinas Pariwisata Kota Bandung, PAD sektor pariwisata sampai November 2004 mencapai Rp 76 miliar rupiah dengan pendapatan terbesar berasal dari pajak perhotelan, restoran, rumah makan, hiburan, dan rekreasi (Bisnis Indonesia, 5 Februari 2005). Diperkirakan oleh Dinas Pariwisata, PAD Kota Bandung akan terus meningkat seiring tumbuhnya kunjungan wisatawan yang diikuti dengan bertambahnya jumlah hotel di Kota Bandung.

## **VI. KESIMPULAN DAN IMPLIKASI KEBIJAKAN.**

Pariwisata merupakan salah satu sektor yang mengalami pertumbuhan pesat dan berperan dalam perekonomian perkotaan. Beberapa kota (metropolitan, kota besar, menengah, maupun kecil) telah menjadi daerah tujuan wisatawan baik wisatawan nusantara maupun mancanegara.

Bandung merupakan salah satu kota tujuan wisata yang sudah dikenal sejak lama terutama oleh penduduk Jakarta. Keragaman daya tarik, termasuk *factory outlet* dan kuliner, menjadi daya tarik utama pengunjung ke kota Bandung. Daya tarik wisata dan akomodasi banyak terkonsentrasi pada WP Cibeuying sehingga pengunjung kota Bandung juga banyak terkonsentrasi di Cibeuying. Sebagai destinasi wisata, kota Bandung mengalami pertumbuhan yang pesat khususnya setelah dibangunnya jalan tol Cipularang dan jalan layang Pasupati.

Walaupun terjadi peningkatan frekuensi kunjungan pada sebagian wisatawan, namun terdapat pula wisatawan yang menurunkan lama kunjungan dari menginap menjadi tidak menginap. Peningkatan jumlah pengunjung ke kota Bandung, baik yang menginap maupun tidak menginap, berdampak terhadap volume lalu lintas atau mobilitas pengunjung di dalam kota Bandung terutama pada kawasan-kawasan wisata di WP Cibeunying. Hal tersebut dapat menimbulkan berbagai permasalahan seperti kemacetan lalu lintas, parkir, munculnya perdagangan dan jasa informal di sekitar daya tarik wisata, ketertiban, kebersihan, dll. Untuk memperkecil berbagai masalah tersebut dan untuk menciptakan lingkungan yang nyaman sehingga lebih menarik bagi pengunjung maka harus diikuti dengan pengelolaan kota khususnya pariwisata kota yang lebih baik. Penataan pada beberapa kawasan wisata khususnya di WP Cibeunying harus dilakukan. Agar wisatawan tidak terkonsentrasi pada kawasan-2 tertentu (Dago, Jln. Riau, Jln. Setiabudi, dll), maka perlu mendorong pengembangan daya tarik wisata lain (baik daya tarik wisata yang telah ada maupun yang baru) disertai dengan fasilitas pendukung. Memperhatikan jumlah pengunjung yang cenderung meningkat, maka perlu dipertimbangkan kemungkinan penyediaan transportasi khusus wisatawan yang menghubungkan antar kawasan wisata.

Penelitian ini dilakukan pada beberapa bulan setelah beroperasinya tol Cipularang sehingga pengaruhnya belum begitu terlihat. Untuk itu perlu dilakukan penelitian serupa untuk saat ini apalagi berbagai komponen-2 kepariwisataan kota Bandung telah banyak mengalami perubahan.

## **VII. DAFTAR PUSTAKA**

- a. Ashworth, G.J. (1992): Is There an Urban Tourism? in *Tourism Recreation Research*, Volume 17 (2)- 1992, p: 3-8.
- b. Booth, A. (1990): The Tourism Boom in Indonesia. *Bulletin of Indonesian Economic Studies*, 26/3: page 45-73.
- c. van der BORG. (1991): *Tourism and urban development, the impact of tourism on urban development; towards a theory of urban tourism, and its application to the case of Venice, Italy*. Erasmus Universiteit Rooterdam.
- d. Burkart, A.J and Medlik, S. (1976): *Tourism; Past, Present, Future*. Heinemann, London.
- e. Burns, Peter. M and Andrew HALDEN. (1995): *Tourism; A New Perspective*. Prentice Hall, London.
- f. Gunawan, Myra P. (2004): *Fenomena Pariwisata Perkotaan sebagai bagian dalam proses perencanaan kota*. Disertasi Doktor, Program Doktor Perencanaan Wilayah dan Kota-ITB.
- g. Gunn, Clare A dan Var, Turgut. (2002). *Tourism Planning: Basics, Concepts, Cases*. Routledge, New York.

- h. Inskeep, Edward. (1991). *Tourism Planning: An Integrated and Sustainable Development Approach*. Van Nostrand Reinhold, New York.
- i. Jansen-Verbeke, Myriam, C. (1988): *Leisure, Recreation and Tourism in Inner Cities; Explorative Case Studies*. Geografisch en Planologisch Instituut-Katholieke Universiteit Nijmegen, The Netherland.
- j. McIntosh, Goeldner dan Ritchie. (1995). *Tourism: Principles, Practices, Philosophies*. 7th Edition. John Wiley & Sons, Inc, Canada.
- k. Page, Stephen. (1995). *Urban Tourism*. Routledge, London
- l. Pearce, Douglas, (1996). *Tourist Development*. Addison Wesley Longman. Harlow.
- m. Rosyidie, Arief (1998): Pengembangan City Tour untuk menunjang pariwisata kota. *Jurnal Perencanaan Wilayah dan Kota*, Volume 9, Nomor 1, 1998.
- n. Smith, Stephen L. J. (1996). *Tourism Analysis*. Addison Wesley Longman. Harlow.
- o. Badan Perencanaan Kota Bandung. (2005): Bandung Dalam Angka, 2005.
- p. <http://www.unwto.org>. (2006): *Statistics of International Tourist Arrivals, Tourism receipts and expenditure*
- q. <http://www.pikiran-rakyat.com/cetak/2006> diakses 3 Maret 2007
- r. <http://www.pikiran-rakyat.com/cetak/2005> diakses 3 Maret 2007