



KKIK - FSRD

Jurnal  
Sosioteknologi

Website: <https://journals.itb.ac.id/index.php/sostek/index>



## Pelayanan Transportasi sebagai Penunjang Kegiatan Pariwisata di Kabupaten Bandung

### *Transportation Service as a Tourism Support in Kabupaten Bandung*

N Aini<sup>1</sup>, D Valentina<sup>1</sup>, A Khairunnisa<sup>1</sup>, WD Pratiwi<sup>2</sup>

Program Studi Magister Perencanaan Kepariwisata, Institut Teknologi Bandung<sup>1</sup>  
Staff Pengajar Program Studi Arsitektur, Institut Teknologi Bandung<sup>2</sup>

28821014@mahasiswa.itb.ac.id

#### ARTICLE INFO

##### **Keywords:**

tourism, attraction, route analysis, transportation, Kabupaten Bandung

#### ABSTRACT

Bandung Regency has various tourist attractions. Natural, cultural, and artificial tourist attractions can be found in this district. The dominant tourist attraction in Bandung Regency is nature-based tourist attraction. Bandung Regency offers views of mountains and plantations that can attract tourists. This study aims to determine the form of transportation services in tourism development in Bandung Regency through spatial analysis with Arcgis software tools on the command network analysis - route analysis. Data were collected through literature study and observation. The results of the analysis prove that public transportation is still unable to reach tourist attractions in Bandung Regency. The distance between tourist attractions and transportation nodes, both airports, terminals, and stations, is still quite far. The conclusion of this study is that by improving the transportation system, it is hoped that it can provide convenience for tourists and be able to suppress the use of private vehicles so as not to cause congestion.

#### INFO ARTIKEL

##### **Kata kunci:**

pariwisata, daya tarik, route analysis, transportation, Kabupaten Bandung

#### ABSTRAK

Kabupaten Bandung memiliki daya tarik wisata yang beragam. Daya tarik wisata alam, budaya, hingga buatan dapat dijumpai di kabupaten ini. Daya tarik wisata yang mendominasi di Kabupaten Bandung adalah daya tarik wisata berbasis alam. Kabupaten Bandung menawarkan pemandangan pegunungan dan perkebunan yang dapat menarik minat wisatawan. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui bentuk layanan transportasi dalam pengembangan pariwisata di Kabupaten Bandung melalui analisis spasial dengan alat bantu *software* Arcgis pada perintah *network analysis - route analysis*. Data dikumpulkan melalui studi literatur dan observasi. Hasil analisis membuktikan transportasi umum masih belum menjangkau daya tarik wisata yang ada di Kabupaten Bandung. Jarak antara daya tarik wisata dengan simpul transportasi baik bandar udara maupun terminal dan stasiun masih cukup jauh. Simpulan penelitian ini adalah dengan peningkatan sistem transportasi diharapkan dapat memberikan kemudahan bagi wisatawan dan mampu menekan penggunaan kendaraan pribadi sehingga tidak menimbulkan kemacetan.

## Pendahuluan

Setiap wisatawan harus berpindah dari satu tempat ke tempat yang lain dan membutuhkan transportasi sebagai alat perpindahannya. Transportasi dapat membantu wisatawan berpindah dari daerah asal menuju daya tarik wisata. Pariwisata mencakup tentang suatu perjalanan, sedangkan transportasi mengambil peran yang sangat penting di dalamnya, hal ini sebagian besar disebabkan oleh meningkatnya transportasi dalam perkembangan pariwisata (Sorupia, 2005). Oleh sebab itu, jika aspek transportasi sudah mumpuni, peningkatan terhadap kepuasan wisatawan yang melakukan kegiatan wisata akan tercapai. Widiawaty et al, (2018), berpendapat transportasi sebagai penunjang peran strategis pariwisata sangat perlu diperhatikan guna mencapai kemajuan pariwisata. Hal ini menjelaskan antara pariwisata dan transportasi harus saling terintegrasi, transportasi menjadi pendukung untuk pariwisata sehingga akan terwujudnya aksesibilitas pariwisata yang baik dan meningkatkan kepuasan wisatawan (Hayat et al., 2019).

Transportasi berperan sebagai bagian integral dari pariwisata yang menghubungkan daerah wisata dan daerah tujuan. Kapasitas suatu sistem transportasi menentukan kecepatan arus wisatawan. Selain peningkatan kapasitas sistem transportasi, penyediaan kenyamanan, kecepatan yang cukup tinggi dengan keselamatan, diskon tiket, dan makanan ringan merupakan faktor pendukungnya. Hal ini dapat meningkatkan kegiatan pariwisata di daerah tersebut. Terkadang pengalaman baik atau buruk dalam layanan transportasi meninggalkan jejak di benak wisatawan sepanjang hidup mereka. Oleh karena itu, jelas bahwa sistem transportasi wisata sangat penting untuk pertumbuhan dan perkembangan pariwisata (Prideaux, 2009).

Kabupaten Bandung merupakan salah satu destinasi wisata yang memiliki daya tarik wisata alam yang mampu menarik wisatawan baik lokal maupun wisatawan dari daerah lain. Transportasi merupakan salah satu penunjang dalam kegiatan wisata di Kabupaten Bandung. Hal ini menjadikan perlunya transportasi yang memadai dalam mendukung kegiatan wisata. Oleh karena itu, diperlukan penelitian terkait untuk memberi gambaran kondisi transportasi sebagai daya tarik wisata yang ada di Kabupaten Bandung.

## Landasan Teori

Transportasi dapat didefinisikan sebagai alat angkut penumpang dari satu titik ke titik lain. Ketika transportasi diperhitungkan sebagai bagian dari pariwisata, maka transportasi itu mengacu kepada 'sesuatu' yang membawa wisatawan berpindah dari tempat tinggal mereka ke tempat produk wisata itu diperkenalkan. Transportasi merupakan hal penting dalam pariwisata, menempatkan pergerakan wisatawan ke dalam aspek yang perlu diperhatikan (Ristianti, 2016). Perjalanan, pengalaman berwisata, dan gagasan berwisata dimulai dan diakhiri oleh transportasi. Michniak (2015) menyatakan infrastruktur dan aksesibilitas transportasi merupakan prasyarat penting dalam pembangunan ekonomi daerah dan juga menjadi faktor yang mempengaruhi wisatawan dalam menentukan daerah tujuan wisata. Secara umum, aksesibilitas destinasi wisata juga dapat ditingkatkan dengan mengembangkan jaringan infrastruktur transportasi atau dengan meningkatkan konektivitas antara jaringan dan fasilitas wisata. Misalnya, jarak dari tempat asal wisatawan ke tujuan yang diinginkan dapat dikurangi dengan menambahkan hubungan langsung antara dua lokasi dalam jaringan transportasi. Infrastruktur transportasi untuk angkutan bidang pariwisata diperlukan sebagai penunjang dalam kegiatan pariwisata untuk menumbuhkan kenyamanan dan kepercayaan wisatawan pada saat melakukan perjalanan wisata (Gayatri & Basuki, 2018).

Litman dalam Van Truong & Shimizu (2017) menguraikan dua belas faktor transportasi yang memengaruhi aksesibilitas suatu destinasi, diantaranya : (i) Moda transportasi – kualitas pilihan transportasi, seperti kecepatan, kenyamanan, dan keamanan; (ii) Konektivitas jaringan transportasi – kepadatan hubungan *link* dan jalur, atau keterusterangan perjalanan antar tujuan; (iii) Biaya perjalanan atau keterjangkauan; (iv) Mobilitas – kecepatan dan jarak perjalanan, kapasitas, atau waktu perjalanan; (v) Integrasi *link* dan moda dalam sistem transportasi; (vi) Permintaan transportasi; (vii) Informasi pengguna – ketersediaan informasi yang dapat diandalkan tentang pilihan mobilitas dan aksesibilitas;

(viii) Pengganti mobilitas – pengganti layanan telekomunikasi dan pengiriman untuk perjalanan fisik; (ix) Manajemen transportasi; (x) Faktor penggunaan lahan; (xi) Prioritas kegiatan perjalanan; dan (xii) Nilai ketidakterjangkauan atau isolasi. Peningkatan faktor-faktor aksesibilitas ini dapat berkontribusi pada keberhasilan ekonomi suatu tujuan wisata.

Transportasi umum adalah sistem transportasi yang mengakomodasi perjalanan kelompok dan dapat diakses oleh publik. Sebuah sistem transportasi umum biasanya dioperasikan berdasarkan jadwal, berjalan di rute yang telah ditentukan, dan membebaskan sejumlah biaya untuk setiap perjalanan penumpang. Transportasi umum menawarkan keuntungan yang dapat membawa penumpang lebih efisien (lebih banyak penumpang dengan lebih sedikit ruang) dibandingkan dengan kendaraan pribadi. Misalnya, fitur ini bermanfaat untuk daerah dengan permintaan perjalanan tinggi dan berkembang, tetapi ruang untuk mengembangkan lebih banyak jalan jaringan terbatas. Menurut Triyadani dkk (2020) masalah transportasi umum yang terjadi di Kota Bandung menyebabkan peningkatan jumlah orang yang beralih ke kendaraan pribadi sehingga pengguna transportasi umum menjadi lebih sedikit. Rendahnya pelayanan transportasi umum membuat penumpang harus menunggu lama di pangkalan. Kebiasaan ini menyebabkan penumpang beralih ke kendaraan pribadi dengan akses lebih mudah. Peningkatan jumlah wisatawan membuat kebutuhan transportasi juga turut meningkat, sehingga dibutuhkan pengembangan dalam sistem jaringan transportasi umum di Kota Bandung.

## Metode

Metode yang digunakan dalam studi kasus ini adalah analisis spasial. Analisis spasial adalah istilah yang banyak digunakan dalam Sistem Informasi Geografis (SIG) dan literatur Ilmu Informasi Geografis (GIS). Definisi analisis spasial mewakili kumpulan teknik dan model yang secara eksplisit menggunakan referensi spasial yang terkait dengan setiap nilai data atau objek yang ditentukan dalam sistem yang diteliti (Haining, 2003).

Pengumpulan data yang dilakukan pada penelitian ini adalah observasi dan studi literatur dengan data yang digunakan berupa data jaringan jalan, titik simpul transportasi, dan titik sebaran wisata di Kabupaten Bandung. Analisis dilakukam dengan menggunakan alat bantu *software* Arcgis pada perintah *network analysis – route analysis*. Menurut Awaludin (2010) *network analysis* merupakan metode analisis dalam pemodelan transportasi untuk menerangkan hubungan antarobjek yang dihubungkan oleh jaringan transportasi. *Route analysis* (analisis rute) merupakan analisis yang menggunakan *software* Arcgis dan menjadi salah satu pilihan dalam *network analysis*. Analisis rute digunakan untuk menentukan rute optimal yang memiliki, dua atau lebih titik yang harus dilewati. (Awaludin, 2010).

## Hasil dan Pembahasan

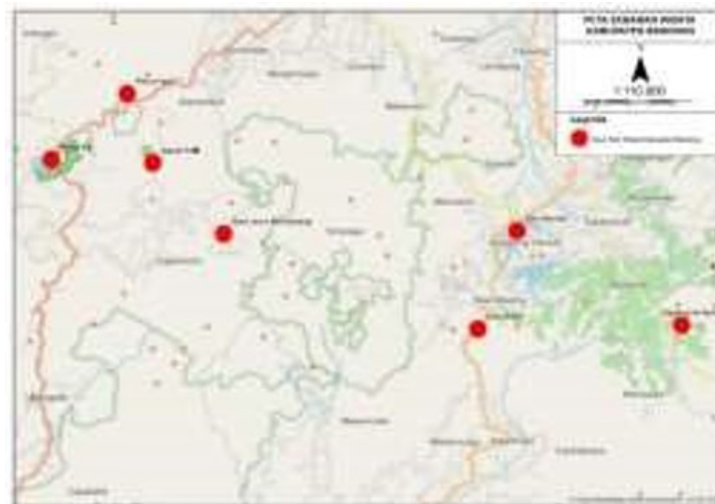
### Daya Tarik Wisata Kabupaten Bandung

Kabupaten Bandung memiliki daya tarik wisata yang beragam. Daya tarik wisata alam, budaya, hingga buatan dapat dijumpai di kabupaten ini. Daya tarik wisata yang mendominasi di Kabupaten Bandung adalah daya tarik wisata berbasis alam. Kabupaten Bandung menawarkan pemandangan pegunungan dan perkebunan yang dapat menarik minat wisatawan. Berdasarkan data dari Dinas Pariwisata Kabupaten Bandung terdapat tiga puluh satu daya tarik wisata, dari keseluruhan data tersebut, berikut merupakan beberapa daya tarik wisata yang akan dianalisis sistem transportasinya. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel dan peta di bawah ini.

**Tabel I Daya Tarik Wisata Kabupaten Bandung**

No	Daya Tarik Wisata	Kecamatan
1	Pemandian Air Panas Cibolang	Rancabali
2	Ranca Upas	Rancabali
3	Kawah Putih	Rancabali
4	Rancabali	Rancabali
5	Bukit Jamur	Cibolang
6	Situ Cileunca	Pangalengan
7	Cukul Point	Pangalengan

Sumber: Hasil Analisis Penulis (2021)



**Gambar 1** Peta Sebaran Daya Tarik Wisata di Kabupaten Bandung

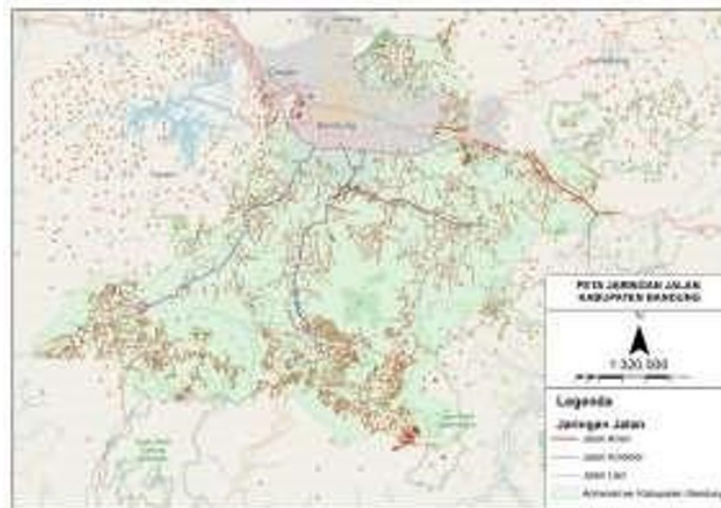
Sumber: Hasil Analisis Penulis (2021)

## Identifikasi Jaringan Jalan dan Simpul Transportasi

### *Jaringan Jalan*

Jaringan jalan merupakan prasarana angkutan yang penting untuk memperlancar kegiatan perekonomian. Jaringan jalan berfungsi sebagai penghubung antara asal dan tujuan dalam suatu pergerakan. Semakin meningkatnya perkembangan suatu wilayah, menuntut pula peningkatan pembangunan jalan guna memudahkan mobilitas dan memperlancar arus lalu lintas. Secara umum ketersediaan dan kondisi jaringan jalan di Kabupaten Bandung sudah cukup memadai bagi penduduknya. Perkembangan pariwisata yang cukup signifikan di Kabupaten Bandung menuntut penyediaan sistem transportasi yang memadai bagi wisatawan, termasuk ketersediaan jaringan jalan baik dari segi kualitas maupun kondisi jalan yang dapat dilalui dengan nyaman oleh wisatawan. Kondisi jalan yang baik akan mempermudah wisatawan dalam menjangkau daya tarik yang akan dituju.

Jaringan jalan Kabupaten Bandung terdiri atas jalan arteri, jalan kolektor, dan jalan lainnya. Kabupaten Bandung memiliki jalan arteri sepanjang 24,21 km dengan lebar rata-rata 7 meter dan kondisi jalan yang baik. Jaringan jalan kolektor yang dimiliki Kabupaten Bandung sepanjang 24,52 km dengan lebar rata-rata 6 meter dan kondisi jalan yang baik. Jaringan jalan lainnya yang dimiliki Kabupaten Bandung sepanjang 24,78 km dengan lebar rata-rata 3 meter dan kondisi jalan yang cukup baik. Jaringan jalan di Kabupaten Bandung dijelaskan pada peta di bawah ini.



**Gambar 2** Peta Jaringan Jalan di Kabupaten Bandung  
 Sumber: Hasil Analisis Penulis (2021)

### Simpul Transportasi Kabupaten Bandung

Simpul transportasi adalah suatu tempat yang berfungsi untuk kegiatan menaikkan dan menurunkan penumpang, membongkar dan memuat barang, mengatur perjalanan serta tempat perpindahan intramoda dan antarmoda. Simpul transportasi yang terdapat di Kabupaten Bandung tersedia stasiun dan terminal tipe B, sedangkan simpul transportasi yang berada di sekitar Kabupaten Bandung tersedia bandar udara, stasiun kereta api, dan terminal tipe A. Stasiun yang tersedia di Kabupaten Bandung dan sekitarnya sebanyak dua belas stasiun dengan kelas yang berbeda. Terminal yang tersedia di Kabupaten Bandung dan sekitarnya sebanyak tujuh terminal dengan terminal Cicaheum dan terminal Leuwipanjang yang termasuk terminal tipe A dan sisanya merupakan terminal tipe B. Bandar udara hanya tersedia di Kota Bandung, yaitu Bandar Udara Internasional Husein Sastranegara. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel dan peta persebaran di bawah ini.

**Tabel II Stasiun Kereta Api di Kabupaten Bandung dan Sekitarnya**

No	Stasiun Kereta Api
1	Stasiun Nagreg
2	Stasiun Padalarang
3	Stasiun Cimahi
4	Stasiun Cimindi
5	Stasiun Ciroyom
6	Stasiun Bandung
7	Stasiun Cikudapateuh
8	Stasiun Kiaracandong
9	Stasiun Rancaekek
10	Stasiun Haurpugur
11	Stasiun Cicalengka
12	Stasiun Cimekar

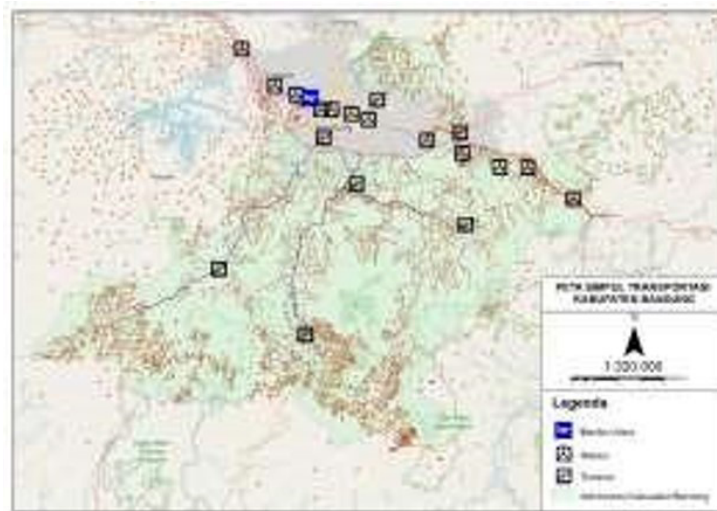
Sumber: Hasil Analisis Penulis (2021)



**Tabel II Terminal di Kabupaten Bandung**

No	Terminal
1	Terminal Cileunyi
2	Terminal Majalaya
3	Terminal Pangalengan
4	Terminal Ciwidey
5	Terminal Baleendah
6	Terminal Cicaheum
7	Terminal Leuwipanjang

Sumber: Hasil Analisis Penulis (2021)

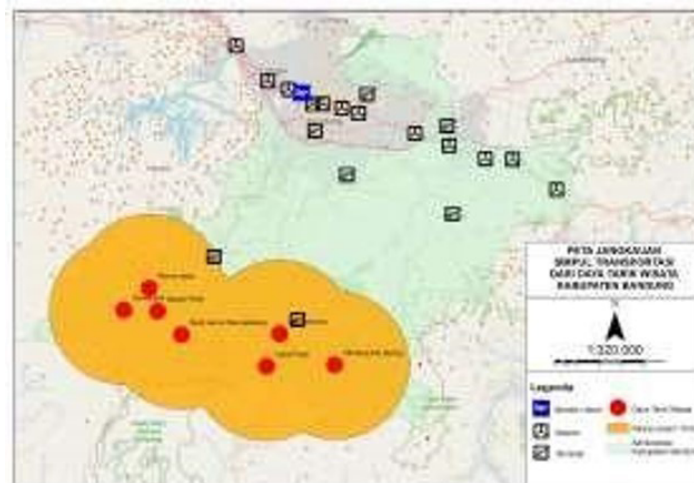


**Gambar 3** Peta Lokasi Simpul Transportasi di Kabupaten Bandung dan Sekitarnya.  
Sumber: Hasil Analisis Penulis (2021)

**Analisis Bentuk Layanan Transportasi dalam Pengembangan Pariwisata di Kabupaten Bandung**

Analisis bentuk layanan transportasi dalam pengembangan pariwisata di Kabupaten Bandung merupakan tahap akhir setelah melakukan identifikasi objek wisata dan identifikasi sarana prasarana transportasi di Kabupaten Bandung. Berdasarkan hasil identifikasi diketahui waktu tempuh, jarak tempuh, dan keberadaan simpul transportasi dalam radius 10 km dari titik daya tarik wisata.

**Ketersediaan Simpul Transportasi di Kabupaten Bandung**



**Gambar 4** Keberadaan Simpul Transportasi Dalam Radius 10 km di Kabupaten Bandung dan Sekitarnya.  
Sumber: Hasil Analisis Penulis (2021)

Berdasarkan hasil analisis yang telah dilakukan, dalam radius 10 km di sekitar daya tarik wisata hanya terdapat dua terminal tipe B, sedangkan untuk simpul transportasi lainnya berada jauh dari daya tarik wisata. Terminal tipe B hanya melayani kendaraan penumpang umum untuk angkutan antarkota dalam provinsi (AKDP), angkutan kota (AK), serta angkutan pedesaan (ADES). Terminal yang berada pada radius 10km adalah Terminal Ciwidey dan Terminal Pangalengan. Terminal tipe A merupakan terminal yang melayani kendaraan penumpang umum untuk angkutan antarkota antarprovinsi (AKAP), dan angkutan lintas batas antarnegara, angkutan antarkota dalam provinsi (AKDP), angkutan kota (AK) serta angkutan pedesaan. Terminal tipe A merupakan penghubung dengan provinsi lain. Kabupaten Bandung belum memiliki terminal tipe A, sehingga wisatawan dari provinsi tidak bisa langsung menuju Kabupaten Bandung, tetapi harus transit di Kota Bandung terlebih dahulu.

### Jarak Simpul Transportasi dengan Daya Tarik Wisata

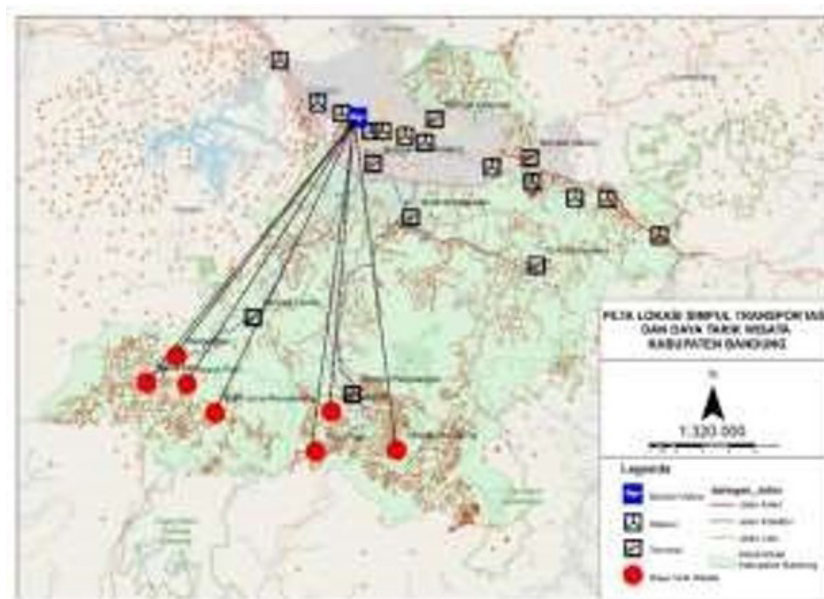
#### Jarak Bandar Udara dengan Daya Tarik

Waktu dan jarak tempuh untuk menuju objek wisata di Kabupaten Bandung di analisis menggunakan *network analysis* dengan perintah *route analysis*, yaitu menganalisis data jaringan jalan, data titik bandara, dan data titik daya tarik wisata di Kabupaten Bandung. Titik bandar udara dan titik DTW yang sudah ditentukan selanjutnya di-*solve* untuk mendapatkan waktu dan jarak tempuh perjalanan. Perjalanan terjauh yaitu dari Bandar Udara menuju Rancabali dengan jarak 57 km dengan waktu tempuh selama 2 jam 41 menit. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel dan peta di bawah ini.

**Tabel III Jarak dan Waktu Tempuh dari Bandar Udara Menuju Daya tarik Wisata di Kabupaten Bandung**

No	Daya Tarik Wisata	Jarak (Km)	Waktu Tempuh
1	Pemandian Air Panas Cibolang	38	1 Jam 19 Menit
2	Ranca Upas	44	1 Jam 29 Menit
3	Kawah Putih	43,2	1 Jam 25 Menit
4	Rancabali	57	2 Jam 41 Menit

Sumber: Hasil Analisis Penulis (2021)



**Gambar 5** Jarak dari Bandar Udara Menuju Daya Tarik Wisata di Kabupaten Bandung

Sumber: Hasil Analisis Penulis (2021)

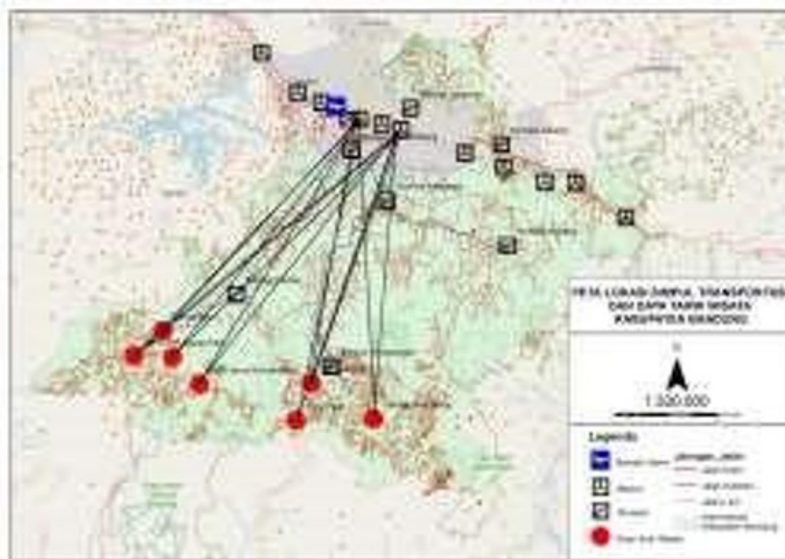
*Jarak Stasiun Kereta Api dengan Daya Tarik*

Waktu dan jarak tempuh untuk menuju objek wisata di Kabupaten Bandung dianalisis menggunakan *network analisis* dengan perintah *route analisis* yaitu menganalisis data jaringan jalan, data titik stasiun kereta api, dan data titik daya tarik wisata di Kabupaten Bandung. Titik stasiun dan titik DTW yang sudah ditentukan selanjutnya di-*solve* untuk mendapatkan waktu dan jarak tempuh perjalanan. Penelitian ini hanya menganalisis stasiun dengan kelas besar, karena kelas besar lebih sering digunakan oleh penumpang. Perjalanan terjauh dari dua stasiun, yaitu Stasiun Bandung dan Stasiun Kiaracondong menuju Pemandian Air Panas Cibolang masing-masing berjarak 57,6 km dengan waktu tempuh selama 2 jam 11 menit untuk Stasiun Bandung dan 63,3 km dengan waktu tempuh selama 2 jam 17 menit untuk Stasiun Kiaracondong. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel dan peta di bawah ini.

**Tabel IV Jarak dan Waktu Tempuh dari Bandar Udara Menuju Daya Tarik Wisata di Kabupaten Bandung**

No	Daya Tarik Wisata	Jarak (Km)	Stasiun Bandung Waktu Tempuh	Jarak (Km)	Stasiun Kiaracondong Waktu Tempuh
1	Pemandian Air Panas Cibolang	57,6	2 Jam 11 Menit	63,3	2 Jam 17 Menit
2	Ranca Upas	44,5	1 Jam 34 Menit	51,5	1 Jam 38 Menit
3	Kawah Putih	44,6	1 Jam 27 Menit	50,6	1 Jam 35 Menit
4	Rancabali	51,4	1 Jam 41 Menit	57,4	1 Jam 49 Menit
5	Bukit Jamur	52,6	1 Jam 57 Menit	58,6	2 Jam 5 Menit
6	Situ Cileunca	49	1 Jam 44 Menit	43	1 Jam 46 Menit
7	Cukul Point	59,7	2 Jam	52,7	2 Jam 5 Menit

Sumber: Hasil Analisis Penulis (2021)



**Gambar 6** Jarak dari Stasiun Kereta Api Menuju Daya Tarik Wisata di Kabupaten Bandung

Sumber: Hasil Analisis Penulis (2021)

**Jarak Terminal dengan Daya Tarik**

Waktu dan jarak tempuh untuk menuju objek wisata di Kabupaten Bandung dianalisis menggunakan *network analisis* dengan perintah *route analisis*, yaitu menganalisis data jaringan jalan, data titik terminal, dan data titik daya tarik wisata di Kabupaten Bandung. Titik terminal dan titik DTW yang sudah ditentukan selanjutnya di-*solve* untuk mendapatkan waktu dan jarak tempuh perjalanan. Penelitian ini hanya menganalisis terminal dengan tipe A, karena terminal tipe A menghubungkan antarprovinsi

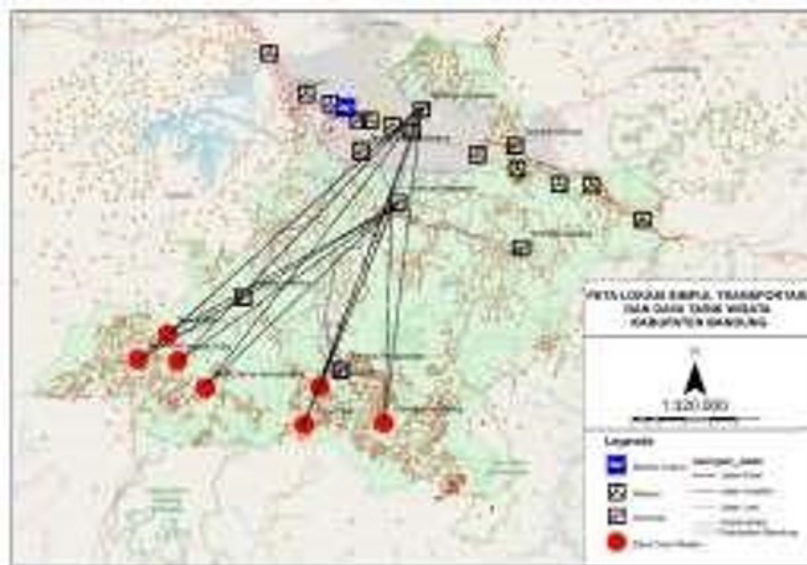


sehingga wisatawan cenderung menggunakan terminal dengan tipe A. Perjalanan terjauh dari dua stasiun, yaitu Terminal Leuwipanjang dan Terminal Cicaheum menuju Bukit Jamur masing-masing berjarak 63,9 km dengan waktu tempuh selama 3 jam untuk Terminal Cicaheum dan 49,7 km dengan waktu tempuh selama 1 jam 53 menit untuk Terminal Leuwipanjang. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel dan peta di bawah ini.

**Tabel V Jarak dan Waktu Tempuh dari Bandar Udara Menuju Daya Tarik Wisata di Kabupaten Bandung**

No	Daya Tarik Wisata	Jarak (Km)	Terminal Cicaheum Waktu Tempuh	Jarak (Km)	Terminal Leuwipanjang Waktu Tempuh
1	Pemandian Air Panas Cibolang	53,9	2 Jam 30 Menit	53	2 Jam 30 Menit
2	Ranca Upas	57,2	2 Jam 39 Menit	42,6	1 Jam 27 Menit
3	Kawah Putih	55,9	2 Jam 33 Menit	41,7	1 Jam 22 Menit
4	Rancabali	62,6	2 Jam 57 Menit	48,4	1 Jam 35 Menit
5	Bukit Jamur	63,9	3 Jam	49,7	1 Jam 53 Menit
6	Situ Cileunca	59	2 Jam 42 Menit	45,1	1 Jam 33 Menit
7	Cukul Point	56	2 Jam 36 Menit	54,8	2 Jam 18 Menit

Sumber: Hasil Analisis Penulis (2021)



**Gambar 7** Jarak dari Terminal Menuju Daya Tarik Wisata di Kabupaten Bandung

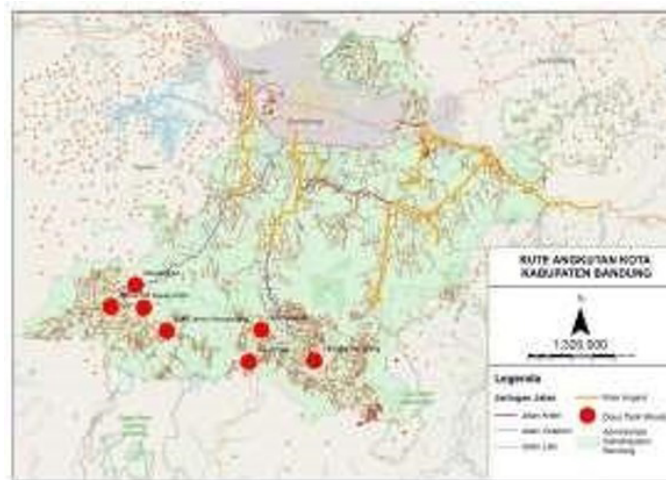
Sumber: Hasil Analisis Penulis (2021)

### Rute Angkutan Kota di Kabupaten Bandung

Angkutan Kota atau biasa disingkat angkot adalah sebuah transportasi umum dengan rute yang sudah ditentukan. Angkot merupakan sarana transportasi umum yang paling sering digunakan oleh masyarakat dalam kegiatan sehari-hari. Kabupaten Bandung memiliki angkot dengan lebih dari sepuluh trayek. Berikut ini merupakan trayek angkot dengan rute yang dilalui serta peta rute angkot di Kabupaten Bandung.

1. Banjaran – Cimaung (Terminal Banjaran – raya Pangalengan –C)
2. Cibaduyut – Baleendah (Cibaduyut Raya – Sukamenak – Andir – Baleendah)
3. Cibaduyut – Banjaran (Cibaduyut Raya – Sukamenak – Rancamanyar – Banjaran)
4. Cibaduyut – Soreang)
5. Cicalengka – Limbangan (Cicalengka – Nagrog – Nagrek – Limbangan)

6. Cicalengka – Majalaya (Cicalengka – Cikancung – Majalaya)
7. Cileunyi – Cicalengka (Terminal cileunyi – Rancaekek – Cicalengka)
8. Cileunyi – Majalaya (Terminal cileunyi – Rancaekek – Solokan Jeruk – Majalaya)
9. Cileunyi – Terminal Cakar (Terminal cileunyi – Jatinangor – Tanjung sari – Cadas Pangeran – Sumedang)
10. Cimahi – Soreang (Cimahi – Baros – Nanjung – Margaasih – Patrol – Kutawaringin – Soreang)
11. Cimindi – Marga Asih (Cimindi – Kebon Kopi – Pharmindo – Melong – Gempol – Marga Asih)
12. Majalaya – Ciparay (Majalaya – Ciparay)
13. Majalaya – Ibum (Majalaya – Ibum)
14. Majalaya Pacet (Majalaya – Ciwalengke – Pacet)
15. Soreang – Banjaran (Soreang – Banjaran)



**Gambar 8** Peta Rute Angkot Kabupaten Bandung  
 Sumber: Hasil Analisis Penulis (2021)

Sarana transportasi umum yang terdapat di Kabupaten Bandung sangat minim. Angkot merupakan angkutan umum utama yang melayani rute-rute tertentu dalam kota. Dari tujuh destinasi wisata yang ada, tidak ada satupun destinasi wisata yang dapat dijangkau oleh angkot. Hal ini akan meyulitkan wisatawan yang hendak berkunjung ke daya tarik wisata di Kabupaten Bandung menggunakan angkutan umum. Daya tarik wisata Kabupaten Bandung hanya dapat dijangkau menggunakan kendaraan pribadi, sehingga perlunya peningkatan dalam penyediaan angkutan umum di Kabupaten Bandung. Ketersediaan angkutan umum yang memadai merupakan salah satu pendukung dalam pengembangan kegiatan pariwisata di Kabupaten Bandung. Ketersediaan transportasi umum yang baik diharapkan dapat meningkatkan aksesibilitas dan mobilitas wisatawan untuk mengunjungi destinasi wisata, sehingga dapat meningkatkan perkembangan pariwisata di Kabupaten Bandung.

## Simpulan

Daya tarik wisata di Kabupaten Bandung, terutama daya tarik wisata yang dianalisis memiliki kondisi jalan arteri, jalan kolektor, dan jalan lainnya yang ada di kabupaten ini dalam kondisi cukup bagus. Namun, daya tarik wisata tersebut sulit untuk diakses melalui transportasi umum. Lokasi sampel daya tarik wisata yang dianalisis memiliki rata-rata waktu tempuh melebihi satu jam perjalanan baik dari Bandar Udara Husein Sastra Negara, stasiun, maupun terminal yang ada sekitar Kota dan Kabupaten Bandung. Sistem dan jaringan transportasi yang belum memadai akan membutuhkan tenaga dan usaha lebih bagi wisatawan jika menggunakan transportasi umum. Dalam hal ini, dapat dilihat bahwa Kabupaten Bandung belum memiliki jaringan transportasi umum yang memadai untuk dapat mengantarkan wisatawan dengan mudah dan nyaman.

Daya tarik wisata di Kabupaten Bandung memiliki potensi yang sangat besar dalam menarik perhatian wisatawan, baik wisatawan lokal maupun wisatawan mancanegara. Apabila dilengkapi dengan sistem transportasi yang memadai, tentunya akan meningkatkan minat wisatawan untuk berkunjung. Kedepan, diharapkan Kabupaten Bandung dapat meningkatkan sistem transportasi untuk memberikan kemudahan bagi wisatawan. Selain itu, dengan perbaikan pada sistem transportasi dapat menekan penggunaan kendaraan pribadi sehingga tidak menimbulkan kemacetan.

## Daftar Pustaka

- Awaludin, N. (2010). *Geographical Information Systems with ArcGIS 9 (X Principl)*. Penerbit Andi.
- Gayatri, R. P., & Basuki, I. (2018). Penyediaan infrastruktur yang memadai sebagai upaya pengembangan pariwisata berkelanjutan di Daerah Istimewa Yogyakarta. *Prosiding Simposium Forum Studi Transportasi Antar Perguruan Tinggi Ke-21*, 684–695.
- Haining, R. (2003). *Spatial Data Analysis. Spatial Data Analysis, April 2003*. <https://doi.org/10.1017/cbo9780511754944>
- Hayat, B., Abror, A., & Risdianto, O. (2019). Layanan Transportasi dalam Pengembangan Pariwisata di Kabupaten Kerinci Transportation Services of Kerinci Tourism Development. *Jurnal Manajemen Transportasi Dan Logistik*, 06(02), 125–134.
- Michniak, D. (2015). Main problems of transport infrastructure development in Slovakia and effects on regional development. *Geographia Polonica*, 88(1), 21–39. <https://doi.org/10.7163/GPol.0004>
- Prideaux, B. (2009). *Resort Destination. Evolution, Management, and Development*. James Cook University.
- Ristianti, N. S. (2016). Kajian Kebutuhan Transportasi Dalam Mendukung Pengembangan Pariwisata Di Kota Salatiga. *Ruang*, 2(2), 96–103.
- Sorupia, E. (2005). Rethinking the role of transportation in tourism. *Eastern Asia Society for Transportation Studies*, 5(January 2005), 1767–1777.
- Triyadani, A., Santoso, I., & Wibowo, S. S. (2020). ANALYSIS OF PUBLIC TRANSPORT DEVELOPMENT IN METROPOLITAN CITY BASED ON ORIGIN-DESTINATION (CASE STUDY: METRO CAPSUL BANDUNG). *Journal of Green Science and Technology*, 4(1). <https://doi.org/10.33603/jgst.v4i1.3017>
- Van Truong, N., & Shimizu, T. (2017). The effect of transportation on tourism promotion: Literature review on application of the Computable General Equilibrium (CGE) Model. *Transportation Research Procedia*, 25, 3096–3115. <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2017.05.336>
- Widiawaty et al. (2018). Proceeding Book Travel Industry Student Forum The Driving Force Inn Travel And Tourism Industry. *Jaringan Transportasi Dan Pengembangan Di Kota Cirebon, November*, 127–148.