

# POTENSI PENGEMBANGAN WISATA SEPEDA DI KOTA BANDUNG BERDASARKAN PERSEPSI DAN PREFERENSI WISATAWAN

Jurnal Pengembangan Kota (2016)

Volume 4 No. 1 (14-20)

Tersedia online di:

<http://ejournal2.undip.ac.id/index.php/jpk>

DOI: 10.14710/jpk.4.1.14-20

Dian Aquarita<sup>(1)</sup>, Arief Rosyidie<sup>(2)\*</sup>, Wiwik Dwi Pratiwi<sup>(3)</sup>

<sup>1)</sup> Lulusan Program Studi Magister Terapan Perencanaan Kepariwisata, Sekolah Arsitektur, Perencanaan dan Pengembangan Kebijakan (SAPPK), Institut Teknologi Bandung.

<sup>2)</sup> Pengajar pada Program Studi Magister Terapan Perencanaan Kepariwisata Sekolah Arsitektur, Perencanaan dan Pengembangan Kebijakan (SAPPK), Institut Teknologi Bandung.

**Abstrak.** Efek gas rumah kaca ditanggapi banyak pihak untuk menggalakkan penggunaan moda transportasi ramah lingkungan, salah satunya adalah sepeda. Pengembangan wisata sepeda di Kota Bandung masih memerlukan pengemasan produk serta sarana dan prasarana penunjang pariwisata yang sesuai dengan kebutuhan dan keinginan wisatawan. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa Kota Bandung memiliki potensi besar bagi pengembangan wisata sepeda. Karakteristik wisatawan yang beragam, mengharuskan Pemerintah Kota Bandung dapat memberikan jenis wisata sepeda yang beragam. Berdasarkan persepsi dan preferensi wisatawan, bersepeda santai keliling kota menjadi prioritas utama pengembangan wisata sepeda, dengan jenis wisata alam, wisata kuliner, dan wisata heritage, sebagai daya tarik wisata paling menarik untuk berwisata sepeda. Penyediaan fasilitas penunjang wisata sepeda terpenting adalah jalur khusus sepeda, tempat parkir sepeda, dan peta/informasi rute bersepeda. Dengan atmosfer bersepeda yang aman dan nyaman, diharapkan dapat menarik minat banyak wisatawan untuk berwisata sepeda di Kota Bandung.

**Katakunci:** Kota Bandung, persepsi dan preferensi, transportasi ramah lingkungan, wisatawan, wisata sepeda

**Bicycle Tourism Development in Bandung Based on The Tourists' Perceptions And Preferences.** Greenhouse gases effects are addressed by many parties to promote the use of eco-friendly transportation modes, such as bicycle. In the context of tourism, bicycle can be used as an approach in tourism development, as illustrated in Bandung. However, bicycle tourism development in Bandung still requires packaging of products and supporting tourism infrastructure which appropriate to the tourists' needs and preferences. The results of this study indicate that Bandung has a great potential for the development of the bike tour. Diverse characteristics of the tourists require the Government of Bandung to provide diverse types of bicycle travel. Based on the perceptions and preferences of tourists, cycling around the city is a priority of bicycle tourism development, along with the kind of natural attractions, culinary and heritage tourism, as the most interesting tourist attractions for bikes touring. The most important provision of supporting facilities is bike lanes, bicycle parking, and maps/cycling route information. With safe and convenient atmospheric cycling, it is expected to attract many tourists to take bicycle tour in the city of Bandung.

**Keyword:** Bandung, perceptions and preferences, green transportation, tourists, bike tours

*Cara mengutip:* Aquarita, Dian; Rosyidie, Arief; Pratiwi, Wiwik Dewi (2016). Potensi pengembangan wisata sepeda di Kota Bandung berdasarkan persepsi dan preferensi wisatawan. **Jurnal Pengembangan Kota**. Vol 4 (1): 14-20. DOI: <http://dx.doi.org/10.14710/jpk.4.1.14-20>

## 1. PENDAHULUAN

Fenomena pemanasan global yang makin terasa di berbagai negara saat ini menjadi topik yang menarik dibahas. Gas rumah kaca dinilai sebagai salah satu penyebab pemanasan global yang memiliki kontribusi cukup besar (Hadi, 2005), salah satunya berasal dari sektor transportasi hasil pembakaran bahan bakar fosil (Inskip, 1991). Upaya penurunan emisi gas rumah kaca sektor transportasi dapat dicapai melalui standar emisi, inspeksi dan perawatan, serta sistem transportasi

berkelanjutan (Onogawa, 2007a). Transportasi ramah lingkungan berarti kumpulan dari bentuk transportasi dengan model yang lebih berkelanjutan (Widiantono, 2009) menuju

ISSN: 2337-7062 (Print), 2503-0361 (Online) © 2016

This is an open access article under the CC-BY-NC-ND license (<http://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/>). – lihat halaman depan © 2016

\*Email: [ariefr@pl.itb.ac.id](mailto:ariefr@pl.itb.ac.id)

Diterima 14 April 2016, disetujui 21 Juni 2016

perkembangan lingkungan yang dapat diterima oleh masyarakat perkotaan sekaligus dapat meningkatkan produktivitas dan keuntungan dari penerapan model tersebut (Dillon, Irvine, Palmer, & Widing, 2001). Sebagai bentuk solusi adalah penggunaan non-motorized transportation seperti halnya berjalan kaki dan bersepeda. Seperti yang dikemukakan Onogawa (2007b), promosi untuk menggunakan sepeda adalah strategi prioritas menuju transportasi ramah lingkungan. Salah satu cara melakukan promosi yang efektif adalah melalui kegiatan pariwisata (Tuckwell, 2004), seiring dengan munculnya konsep pariwisata berkelanjutan (Müller, 1997) sebagai tanggapan atas dampak pemanasan global oleh sektor pariwisata (Joppe & Dodds, 1998).

Di beberapa negara Eropa dan Amerika Utara, wisata sepeda sudah sangat berkembang, seiring dengan meningkatnya minat dan kepedulian masyarakat akan kesehatan dan kebugaran, serta keprihatinan atas kerusakan lingkungan yang disebabkan oleh seringnya terjadi kemacetan lalu lintas kendaraan, terutama di perkotaan (Aubin, 2011). Dalam beberapa dekade terakhir ini, telah terjadi perubahan minat masyarakat dalam berwisata, dengan menuntut lebih banyak variasi dalam kebutuhan, jenis, dan pola berwisata. Pariwisata minat khusus kini lebih menempatkan perjalanan pada penekanan aspek lingkungan dan sosial yang telah melahirkan "*humanization of travel*" (Weiler & Hall, 1992).

Konsep wisata sepeda ini sesuai untuk diterapkan di kota Bandung. Hal ini karena banyaknya kendaraan bermotor yang sering menimbulkan kemacetan lalu lintas di Kota Bandung sebagai akibat perkembangan kegiatan pariwisata. Selain itu, sepeda yang merupakan salah satu moda transportasi ramah lingkungan kembali populer di masyarakat (Siddall, 1987), termasuk di Kota Bandung. Terkait perkembangan sepeda di Kota Bandung, Victoria (2001) menyebutkan bahwa "*another key to developing bicycle tourism is that cycling should be popular in the area*".

Pariwisata berkelanjutan tidak hanya mempertimbangkan dampak ekonomi, sosial, dan lingkungan yang ditimbulkannya tetapi juga harus menjawab kebutuhan wisatawan (Weiler & Hall,

1992), industri (Prideaux, 2009), lingkungan, dan populasi setempat (Goeldner & Ritchie, 2007). Kebutuhan wisatawan, misalnya untuk berwisata sepeda, merupakan salah satu hal penting dalam pariwisata. Sebagai sebuah destinasi pariwisata, Kota Bandung ingin menjadikan kotanya sebagai tuan rumah yang baik bagi wisatawan. Untuk itu kota Bandung harus memperhatikan kebutuhan pengunjungnya, yang a.l dapat didekati dengan mengetahui persepsi dan preferensinya terhadap wisata sepeda.

Wisata sepeda yang merupakan konsep baru bagi Kota Bandung, perlu memperhatikan pengemasan produk wisata sepeda serta sarana dan prasarana penunjang pariwisata yang sesuai dengan kebutuhan dan keinginan wisatawan. Penelitian ini bertujuan untuk menghasilkan suatu gambaran persepsi dan preferensi wisatawan yang berkunjung ke Kota Bandung untuk dapat menggambarkan karakteristik produk wisata sepeda yang dibutuhkan dan diinginkan oleh wisatawan.

## 2. METODE PENELITIAN

Metode pengumpulan data dalam penelitian ini meliputi survei data primer, survei data sekunder, dan studi pustaka. Survei data primer meliputi:

1. Observasi, pengamatan lapangan dilakukan untuk memperoleh data umum atau kasar mengenai kondisi dari daya tarik wisata Kota Bandung a.l terkait jumlah, keragaman jenis, dan sebarannya; maupun dari sisi permintaan a.l jumlah, sebaran, dan karakteristik pengunjung pada daya tarik wisata yang ada.

2. Penyebaran kuesioner, dilakukan kepada wisatawan terkait karakteristik umum wisatawan, preferensi perilaku perjalanan wisatawan dalam berwisata, preferensi wisatawan terhadap wisata sepeda, serta persepsi wisatawan terkait wisata sepeda dan fasilitas penunjangnya.

Teknik sampling yang digunakan adalah nonprobability/nonrandom sampling yaitu purposive sampling method dengan sampel yang dipilih adalah wisatawan yang datang ke Kota

Bandung dan berasal dari luar Kota Bandung, baik pria maupun wanita dengan usia minimal 15 tahun. Sampel yang diambil pada jenis sampling ini ditentukan tidak berdasarkan representasi sampel dalam keseluruhan jumlah sebuah populasi (Neuman, 2000), tetapi berdasarkan kebutuhan data atau informasi yang hendak dikumpulkan, yaitu untuk memperoleh gambaran garis besar mengenai kebutuhan dan keinginan wisatawan mengenai pengembangan wisata sepeda di Kota Bandung. Kuesioner yang disebar sebanyak 204 kuesioner, terdiri dari responden wisatawan non-sepeda, yaitu wisatawan baik yang belum pernah maupun yang pernah melakukan wisata sepeda, namun sedang tidak bersepeda pada saat dilakukan survei, serta responden wisatawan sepeda, yaitu wisatawan yang sedang berwisata sepeda pada saat dilakukan survei lapangan. Kuesioner kepada kedua kelompok responden tsb selain dimaksudkan untuk memperoleh gambaran responden yang lebih merata juga untuk mengetahui apakah terdapat persamaan maupun perbedaan karakteristik dan pola berwisata sepedanya.

Penyebaran kuesioner dilakukan di 10 lokasi obyek wisata di Kota Bandung, yaitu Jl. Setiabudi (sepanjang area FO dan cafe), Jl. Cihampelas (Sepanjang sentra jeans dan Cihampelas Walk), pemandangan alam Dago atas, Jl. Ir. H. Djuanda (sepanjang area Car Free Day, ITB, dan FO), Kebon Binatang Bandung, Sabuga, Jl. Supratman (Museum Geologi, Gedung Sate, PUSDAI), Jl. REE. Martadinata (sepanjang area FO dan cafe), Jl. Braga (sepanjang area pertokoan, cafe, Gedung Merdeka), dan Trans Studio Mall, dengan penyebaran 20 kuesioner wisatawan non-sepeda dan 10 kuesioner wisatawan sepeda pada setiap lokasi. Pemilihan responden dilakukan kepada mereka yang bersedia mengisi kuesioner. Pemilihan lokasi survei di obyek-obyek wisata adalah untuk menghindari kesalahan sampel berupa orang yang berkunjung ke Bandung tidak dalam tujuan berwisata.

3. Wawancara, dilakukan kepada pemerintah Kota Bandung, yang dalam hal ini meliputi Dinas Kebudayaan dan Pariwisata terkait kebijakan dan peraturan yang dimiliki sebagai bentuk dukungan pengembangan wisata sepeda di Kota Bandung dan Dinas Bina Marga dan Pengairan terkait jalur

khusus sepeda sebagai salah satu fasilitas penunjang wisata sepeda.

Selain itu, wawancara juga dilakukan dengan pihak swasta (penyedia jasa penyewaan sepeda) serta komunitas masyarakat (komunitas penggemar sepeda) terkait usaha serta fasilitas penunjang wisata sepeda yang mereka sediakan.

Survei sekunder yang diperlukan meliputi dokumen perencanaan pariwisata Kota Bandung sebagai dasar kebijakan pengembangan wisata sepeda di Kota Bandung yang dapat diperoleh di Dinas Kebudayaan dan Pariwisata Kota Bandung. Untuk studi pustaka dilakukan pengkajian teori-teori yang berkaitan dengan pariwisata berkelanjutan dan wisata sepeda (bicycle tourism) termasuk di dalamnya karakteristik wisatawan sepeda (bicycle tourist).

Teknik analisis yang digunakan untuk mengolah data hasil survei primer dan sekunder adalah dengan analisis deskriptif dan statistik deskriptif. Analisis statistik deskriptif digunakan untuk menganalisis data karakteristik, persepsi, dan preferensi wisatawan hasil penyebaran kuesioner. Analisis deskriptif digunakan untuk mengolah data hasil observasi, wawancara, dan survei sekunder mengenai gambaran kondisi kepariwisataan baik secara umum maupun terkait pengembangan wisata sepeda Kota Bandung. Dari hasil-hasil analisis tersebut diatas kemudian dicocokkan kembali dengan hasil studi pustaka apakah Kota Bandung sesuai dan berpotensi untuk dikembangkan wisata sepeda, lalu bagaimana pengembangannya ke depan berdasarkan hasil survei lapangan mengenai persepsi dan preferensi wisatawan.

### 3. HASIL DAN PEMBAHASAN

Terkait preferensi perilaku perjalanan wisata wisatawan, moda transportasi mobil masih digunakan oleh banyak responden wisatawan untuk berkunjung ke Kota Bandung, dengan proporsi terbanyak digunakan oleh wisatawan asal DKI Jakarta 33 orang (16%) dan Jawa Barat 31 orang (15%) (lihat tabel 1). Keluarga/teman memegang peranan penting bagi penyebaran informasi mengenai obyek-obyek wisata di Kota Bandung sekaligus menjadi tempat bermalam sebagian besar responden wisatawan, selain hotel.

Bersepeda sudah menjadi gaya hidup populer dalam keseharian masyarakat, bukan hanya di Kota Bandung, tetapi juga di banyak tempat asal wisatawan yang datang ke Kota Bandung. Berolahraga adalah tujuan bersepeda sebagian besar responden wisatawan dengan 135 orang (66%) dari total 155 orang (76%) yang gemar bersepeda dalam kegiatan keseharian mereka. Jarak tempuh bersepeda terbanyak responden wisatawan adalah 1-5 km.

Walaupun banyak responden wisatawan yang gemar bersepeda dalam kegiatan keseharian mereka, namun kepopuleran sepeda sebagai salah satu aktivitas berwisata di Kota Bandung belum nampak, dengan 28 responden (14%) yang pernah berwisata sepeda di Kota Bandung.

Pada umumnya, jenis obyek wisata yang dikunjungi responden wisatawan selama berwisata sepeda di Kota Bandung adalah **menikmati pemandangan alam Dago atas dan mengunjungi Dago Car Free Day**. Beberapa responden wisatawan melanjutkan perjalanan bersepeda mereka hingga ke wilayah-wilayah sekitar Kota Bandung, seperti Lembang-Subang, Ciwidey, Garut, hingga Pangandaran.

Sepeda milik pribadi maupun meminjam keluarga/teman masih mendominasi kepemilikan sepeda yang digunakan untuk berwisata sepeda oleh responden wisatawan. Penyewaan sepeda melalui program Bike Sharing digunakan oleh 5 orang responden wisatawan.

**Tabel 1.** Preferensi Perilaku Perjalanan Berwisata Sepeda Responden Wisatawan

Kategori		Jumlah	%
Alasan	Kesejukan udara	11	39
Jarak Tempuh	1-5 km	12	43
Teman	Teman	19	68
Perjalanan			
Jumlah Teman	2-3 orang	14	50
Perjalanan			
Sumber Informasi	Keluarga/teman	19	67

Sumber: Hasil Analisis, 2013

Besar ketertarikan responden wisatawan terhadap wisata sepeda di Kota Bandung dengan 192 orang (94%) dari total seluruh responden wisatawan (lihat tabel 2). Ketidaktertarikan wisatawan tersebut terutama disebabkan oleh faktor internal yaitu tidak dapat mengendarai sepeda maupun

**Tabel 2.** Ketertarikan Responden Wisatawan Terhadap Wisata Sepeda di Kota Bandung dan Pengaturan Perjalanan Wisata Sepeda yang Diinginkan

Ketertarikan Terhadap Wisata Sepeda	Pengaturan Perjalanan	Bentuk Wisata Yang Diinginkan	Offroad/ Bersepeda Gunung	Sepeda Touring	Bersepeda Santai Keliling Kota	Wisata Sepeda Tematik	Bersepeda Pada Lokasi Tertentu	Jumlah	%
	Sendiri, dengan menyewa sepeda	13	1	32	2	7	55	27	
	Paket tour wisata sepeda oleh hotel/ penginapan	5	1	16	12	2	36	18	
	Paket tour wisata sepeda oleh biro perjalanan wisata	5	6	14	14	3	42	20,5	
	Lainnya: Paket tour wisata sepeda oleh PEMDA			1			1	0,5	
	Jumlah		36	11	96	32	17	192	
	%		18	5	47	16	8	94	
Tidak Tertarik								12	6
TOTAL								204	

Sumber : Hasil Analisis, 2013

faktor eksternal dari Kota Bandung berupa **kondisi lebar jalanan yang sempit dengan banyaknya tanjakan, lalu lintas yang padat sehingga dikhawatirkan dapat berpengaruh kepada keamanan pengendara sepeda.**

Bersepeda santai keliling kota memperoleh minat terbanyak dengan 96 orang (47%), namun selain itu, jenis wisata sepeda yang lain juga memiliki penggemar masing-masing. Pengaturan perjalanan wisata sepeda yang diinginkan oleh responden wisatawan ada beberapa macam bergantung dari jenis wisata sepeda yang dilakukan. Selengkapnya dapat dilihat pada Tabel 3.

Di Kota Bandung kurang lebih terdapat 9 jenis obyek wisata yang dapat dikunjungi oleh wisatawan. Dari keseluruhan jenis obyek wisata, jenis wisata alam, wisata kuliner, dan wisata heritage, sebagai obyek wisata yang dianggap paling menarik dalam berwisata sepeda.

**Tabel 3.** Persepsi Responden Wisatawan Terhadap Jenis Obyek Wisata

Jenis Obyek Wisata	Penilaian			
	Menarik	%	Tidak Menarik	%
Wisata alam	188	92	16	8
Wisata heritage	167	82	37	18
Wisata belanja	146	72	58	28
Wisata kuliner	170	83	34	17
Wisata seni dan budaya	152	75	52	25
Wisata hiburan dan rekreasi buatan	148	73	56	27
Wisata pendidikan	148	73	56	27
Wisata religi	123	60	81	40
Wisata kensi (MICE)	114	56	90	44

Sumber : Hasil Analisis, 2013

Dalam berwisata sepeda, keamanan dan kenyamanan wisatawan dalam bersepeda merupakan faktor utama yang harus diperhatikan.

Berdasarkan persepsi responden wisatawan, jalur khusus sepeda (*bike lane*), tempat parkir sepeda, dan peta/informasi rute bersepeda menjadi tiga besar prioritas penyediaan (lihat tabel 4).

Selain fasilitas yang telah disebutkan, beberapa masukan dari responden wisatawan adalah penyediaan nomor unit gawat darurat di tempat-tempat umum, ambulance untuk kecelakaan dan SAR terutama di daerah pegunungan yang sulit dijangkau, Tourist Information Center di lokasi-lokasi strategis di Kota Bandung, serta CCTV di tempat-tempat parkir sepeda, rute bersepeda, dan di obyek-obyek wisata untuk menghindari aksi kejahatan dan pencurian sepeda.

**Tabel 4.** Persepsi Responden Wisatawan Terhadap Fasilitas Penunjang Wisata Sepeda

Fasilitas	Penilaian			
	Perlu	%	Tidak Perlu	%
Tempat parkir sepeda	200	98	4	2
Jalur khusus sepeda ( <i>bike lane</i> )	204	100	0	0
Peta/informasi rute bersepeda	198	97	6	3
Papan/peta informasi jalur sepeda menuju obyek-obyek wisata	197	97	7	3
Penyewaan sepeda	188	92	16	8
Toilet umum	192	94	12	6
Penerangan jalan untuk bersepeda di malam hari	190	93	14	7
Tempat duduk di sisi jalan	175	86	29	14
Tempat jajanan/kuliner	176	86	28	14
Keran air siap minum di sisi jalan	171	84	33	16
Pepohonan di sepanjang sisi jalan	197	97	7	3
Bengkel sepeda	183	90	21	10

Sumber : Hasil Analisis, 2013.

Pratiwi (2014) mengusulkan beberapa alternatif rute wisata sepeda pada kawasan pusat kota untuk menunjang wisata Heritage kota Bandung.

#### 4. KESIMPULAN

Walaupun wisata sepeda belum populer di Kota Bandung dan hanya 14% dari keseluruhan responden yang pernah berwisata sepeda di Kota Bandung, namun Kota Bandung memiliki potensi pengembangan wisata sepeda yang relatif besar. Hal ini dapat dilihat dari tingkat ketertarikan responden wisatawan terhadap wisata sepeda yang mencapai 94% dari keseluruhan responden wisatawan. Namun demikian, factor lalu lintas yang padat dan kondisi topografi jalan yang menanjak masih menjadi kendala utama bagi wisata sepeda di kota Bandung.

Dalam mengembangkan wisata sepeda harus memperhatikan karakteristik umum dan preferensi perilaku perjalanan wisata wisatawan. Berdasarkan hasil survei, terdapat keragaman karakteristik dan perlakuan perjalanan responden wisatawan dalam berwisata yang mengharuskan Pemerintah Kota Bandung untuk dapat menghasilkan produk wisata sepeda yang bervariasi.

Bersepeda santai keliling kota dapat menjadi prioritas pengembangan wisata sepeda berdasarkan preferensi responden wisatawan. Namun selain itu, melakukan pengembangan jenis wisata sepeda offroad/bersepeda gunung, wisata sepeda tematik, bersepeda pada lokasi tertentu, serta sepeda touring juga diperlukan dengan adanya pasar wisatawan yang menggemari jenis wisata sepeda tersebut. Seluruh obyek wisata yang dimiliki Kota Bandung dapat dimanfaatkan menjadi obyek wisata sepeda, dimana jenis wisata alam, wisata kuliner, dan wisata heritage, menjadi obyek wisata yang paling menarik untuk berwisata sepeda berdasarkan persepsi responden wisatawan.

Dalam pengembangan wisata sepeda, penyediaan fasilitas penunjang penting dalam menarik wisatawan dalam menunjang keamanan dan kenyamanan bersepeda. Fasilitas berupa jalur khusus sepeda (*bike lane*) dianggap paling diperlukan oleh 100% responden wisatawan. Selain itu, fasilitas lain seperti tempat parkir sepeda, peta/informasi rute bersepeda, papan/peta informasi jalur sepeda menuju obyek-obyek wisata, penyewaan sepeda, bengkel sepeda, toilet umum, penerangan jalan untuk bersepeda di

malam hari, tempat duduk di sisi jalan, tempat jajan/kuliner, keran air siap minum di sisi jalan, pepohonan di sepanjang sisi jalan, penyediaan nomor unit gawat darurat di tempat-tempat umum, mobil ambulance, tim SAR, Tourist Information Center, serta CCTV, juga diperlukan keberadaannya.

Kegemaran responden wisatawan akan berolahraga sepeda dalam keseharian mereka merupakan potensi pasar yang dapat dimanfaatkan dalam menarik keinginan wisatawan untuk bersepeda ketika berkunjung ke Kota Bandung. Promosi wisata sepeda perlu ditingkatkan dengan bermacam media, baik internet, media cetak, media elektronik, maupun penerapan program masyarakat Kota Bandung yang gemar bersepeda.

Dengan atmosfir bersepeda yang aman dan nyaman di Kota Bandung, diharapkan dapat menarik minat wisatawan untuk berwisata sepeda. Berdasarkan hasil analisis maka beberapa rekomendasi yang dapat diusulkan a.l:

1. Sampai saat ini pemerintah Kota Bandung belum memiliki program khusus terkait wisata sepeda. Peran pemerintah hanya dalam bentuk dukungan terhadap kegiatan-kegiatan terkait sepeda yang dilakukan oleh pihak swasta maupun komunitas masyarakat. Jika pemerintah Kota Bandung serius dalam pengembangan wisata sepeda maka perlu membuat suatu masterplan wisata sepeda secara khusus dan menyeluruh melalui Dinas Kebudayaan dan Pariwisata Kota Bandung.

2. Perencanaan dan pengadaan infrastruktur bersepeda merupakan langkah penting dalam pengembangan wisata sepeda di Kota Bandung, meliputi antara lain:

- a) Jalur khusus sepeda. Saat ini kondisi fisik jalur khusus sepeda yang buruk dan penggunaan yang belum optimal perlu segera diperbaiki. Selain itu penambahan jalur khusus sepeda yang terintegrasi ke dalam bentuk rute bersepeda sangatlah penting. Selain perencanaan rute utama, perencanaan rute bersepeda tematik seperti rute heritage, rute kuliner khas Sunda, dan lain sebagainya, menarik untuk dilakukan. Preferensi jarak bersepeda mayoritas responden wisatawan 1-5 km dapat menjadi masukan dalam

pengembangan jarak rute wisata sepeda, dengan tidak menutup kemungkinan jenis variasi jarak rute bersepeda lainnya.

b) Penyewaan sepeda. Kemampuan ekonomi wisatawan yang bervariasi menuntut penyediaan fasilitas penunjang wisata yang dapat dijangkau oleh semua kalangan wisatawan. Fasilitas penyewaan sepeda yang tersebar, mudah, dan murah merupakan awal yang baik bagi pengembangan wisata sepeda di Kota Bandung.

3. Perlunya melakukan kerjasama antara pemerintah Kota Bandung dengan pihak lain berkaitan dengan pengembangan wisata sepeda:

a) Mengingat saat ini dominasi wisata sepeda dilakukan oleh pihak swasta maupun komunitas masyarakat secara terpisah-pisah, maka untuk lebih mengorganisir dan menyatukannya diperlukan bentuk kerjasama pihak swasta dan komunitas masyarakat tersebut dengan pemerintah Kota Bandung. Kerjasama yang dilakukan terkait kegiatan-kegiatan wisata sepeda, penyediaan sarana prasarana wisata sepeda, pengorganisasian tour wisata sepeda, maupun promosi wisata sepeda, baik secara langsung, melalui media cetak, media elektronik, maupun internet.

b) Dengan adanya pasar wisatawan yang berminat dengan jenis wisata sepeda touring, maka perlu dilakukan kerjasama pemerintah Kota Bandung bersama dengan kota dan kabupaten lain, berkaitan dengan kerjasama perencanaan rute bersepeda.

#### Daftar Pustaka

Aubin, A. (2011). *Resources for Cycling-Interested Tourists in Copenhagen*. Worcester Polytechnic Institute.

Dillon, S., Irvine, N., Palmer, C., & Widing, K. (2001). *Cycling France*. Oakland: Lonely Planet Publications.

Goeldner, C. R., & Ritchie, J. B. (2007). *Tourism principles, practices, philosophies*: John Wiley & Sons.

Hadi, S. P. (2005). *Dimensi Lingkungan Perencanaan Pembangunan*: Gajah Mada University Press.

Inskeep, E. (1991). *Tourism planning: an integrated and sustainable development approach*: Van Nostrand Reinhold.

Joppe, M., & Dodds, R. (1998). *Urban Green Tourism: Applying ecotourism principles to the city*. Toronto: Travel Tourism Research Association.

Müller, F. (1997). State-of-the-art in ecosystem theory. *Ecological Modelling*, 100(1-3), 135-161. doi:[http://dx.doi.org/10.1016/S0304-3800\(97\)00156-7](http://dx.doi.org/10.1016/S0304-3800(97)00156-7)

Neuman, L. W. (2000). Social research methods: Qualitative and quantitative approaches.

Onogawa, K. (2007a). *Aichi Statement on Environment Sustainable Transport synthesis of Country Responses*. Japan: UNCRD, Minister of the Environment Government of Japan.

Onogawa, K. (2007b). *Environment Sustainable Transport For Asian Cities*. Japan: UNCRD, Minister of the Environment Government of Japan.

Pratiwi, F. L. (2014). *Studi Penyusunan Rute Wisata Sepeda dalam Menunjang Wisata Heritage di Kota Bandung*. Insitut Teknologi Bandung, Bandung.

Prideaux, B. (2009). *Resort Destinations Evolution, Management and Development*. UK: Elsevier Ltd.

Siddall, W. R. (1987). Transportation and the experience of travel. *Geographical Review*, 77(3), 309-317. doi:<http://dx.doi.org/10.2307/214122>

Tuckwell, K. J. (2004). *Canadian marketing in action*. Toronto: Pearson Prentice Hall.

Victoria, C. (2001). *Cycle tourism: A case for support*. September 2001: The Cycle Tourism Advisory Committee.

Weiler, B., & Hall, C. M. (1992). *Special interest tourism*. Canada: John Wiley and Sons.

Widiantono, D. J. (2009). *Green Transport: Upaya Mewujudkan Transportasi yang Ramah Lingkungan*. Jakarta: Ditjen Penataan Ruang Kementerian Pekerjaan Umum.