

# **TUGAS AKHIR**

## **KAJIAN TINGKAT PELAYANAN BUS WISATA BANDROS (*BANDUNG TOUR ON BUS*) DI KOTA BANDUNG**

Disusun Oleh :

**ALDI SONJAYA  
123060077**



**PROGRAM STUDI PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA  
FAKULTAS TEKNIK  
UNIVERSITAS PASUNDAN  
BANDUNG  
2019**

**KAJIAN TINGKAT PELAYANAN BUS WISATA BANDROS  
(BANDUNG TOUR ON BUS) DI KOTA BANDUNG**

**TUGAS AKHIR**

**Disusun Oleh :  
Aldi Sonjaya  
123060077**

**Bandung, September 2019**

Menyetujui :

- |   |                           |       |
|---|---------------------------|-------|
| <b>1. Furi Sari N, ST., MT.</b>           | <b>(Ketua Sidang)</b>     | ..... |
| <b>2. Ir. Jajan Rohjan, MT.</b>           | <b>(Pembimbing Utama)</b> | ..... |
| <b>3. Furi Sari N, ST., MT.</b>           | <b>(Co-Pembimbing)</b>    | ..... |
| <b>4. Ir. Reza Martani Surdia, MT.</b>    | <b>(Penguji)</b>          | ..... |
| <b>5. Apriadi Budi Raharja, ST., Msi.</b> | <b>(Penguji)</b>          | ..... |

Mengetahui,

Koordinator Kerja Praktek dan Tugas  
Akhir

Ketua Program Studi  
Perencanaan Wilayah dan Kota

**(Dr. Ir. Firmansyah, MT)**

**(Ir. Reza Martani Surdia, MT)**

**KAJIAN TINGKAT PELAYANAN BUS WISATA BANDROS  
(BANDUNG *TOUR ON BUS*) DI KOTA BANDUNG**

**TUGAS AKHIR**



**Nama : Aldi Sonjaya  
NRP : 123060077**

**Mengetahui/Menyetujui**

**(Ir. Jajan Rohjan, MT)**

**(Furi Sari Nurwulandari, ST., MT)**

## ABSTRAK

Wisatawan yang mengunjungi Kota Bandung setiap tahunnya terus mengalami peningkatan oleh sebab itu Pemerintah Kota Bandung mengadakan bus wisata bernama Bandros (*Bandung Tour On Bus*) sebagai satu pilihan moda transportasi untuk wisata. Pengadaan bus ini bertujuan memberikan kenyamanan, keamanan, dan kemudahan kepada wisatawan saat berwisata. Akan tetapi, penumpang yang akan menaiki bus wisata Bandros harus menunggu lama jika ingin menggunakan bus wisata Bandros, tidak adanya papan informasi, ketidakpastian jadwal kedatangan dan keberangkatan menyulitkan penumpang dalam mengakses bus wisata Bandros. Penelitian ini bertujuan untuk mengidentifikasi hal – hal apa saja yang sebenarnya menjadi penyebab optimal atau tidaknya bus Bandros. Peneliti mencoba menganalisis data yang didapat dengan menggunakan metode *Importance Performance Analysis* (IPA) atau yang sering dikenal dengan analisis kuadran. Metode analisis ini berupaya menemukan variabel yang dapat memberikan kepuasan bagi wisatawan dan kemudian menentukan variabel mana yang dianggap penting oleh wisatawan, sehingga dapat diambil saran dan kesimpulan bagi pelayanan bus wisata Bandros. Dengan dilakukan IPA tersebut maka dapat direkomendasikan variabel-variabel dan langkah-langkah apa saja yang diperlukan dalam perbaikan dan peningkatan kualitas terhadap operasional dan layanan bus Bandros. Variabel-variabel pelayanan yang perlu ditingkatkan dan dapat memberi pengaruh positif dalam peningkatan kepuasan pengguna adalah variabel terkait ketersediaan informasi, kondisi tempat duduk, waktu tunggu, kursi prioritas dan kebersihan.

Kata Kunci: Bus Wisata; Tingkat Pelayanan Bus; Bandung Tour On Bus

## **ABSTRACT**

*Tourists who visit the city of Bandung each year continue to experience an increase, therefore the Government of the City of Bandung holds a tourist bus called Bandros (Bandung Tour On Bus) as a choice of transportation mode for tourism. This bus procurement aims to provide comfort, safety, and convenience to tourists when traveling. However, passengers who will ride the Bandros tour bus have to wait a long time if they want to use the Bandros tour bus, the absence of information boards, the uncertainty of arrival and departure schedules makes it difficult for passengers to access the Bandros tour bus. This study aims to identify what things are actually the optimal cause of the Bandros bus. Researchers try to analyze the data obtained by using the Importance Performance Analysis (IPA) method or often known as quadrant analysis. This analysis method seeks to find variables that can provide satisfaction for tourists and then determine which variables are considered important by tourists, so that suggestions and conclusions can be drawn for the Bandros tour bus service. With this IPA, it can be recommended what variables and steps are needed in improving and improving the quality of Bandros bus operations and services. Service variables that need to be improved and can positively influence user satisfaction are variables related to information availability, seating conditions, waiting times, priority seats and cleanliness.*

*Keywords: Tour Bus; Bus Service Level; Bandung Tour On Bus*

## DAFTAR ISI

<b>KATA PENGANTAR.....</b>	<b>i</b>
<b>DAFTAR ISI.....</b>	<b>v</b>
<b>DAFTAR TABEL .....</b>	<b>ix</b>
<b>DAFTAR GAMBAR.....</b>	<b>xiv</b>
<b>BAB I PENDAHULUAN.....</b>	<b>1</b>
1.1 Latar Belakang .....	1
1.2 Rumusan Masalah .....	3
1.3 Tujuan dan Sasaran .....	4
1.3.1 Tujuan.....	4
1.3.2 Sasaran.....	4
1.4 Ruang Lingkup .....	4
1.4.1 Ruang Lingkup Substansi.....	4
1.4.2 Ruang Lingkup Wilayah.....	5
1.5 Batasan Studi.....	7
1.6 Metode Penelitian.....	7
1.6.1 Metode Pendekatan .....	7
1.6.2 Metode Pengumpulan Data .....	8
1.6.3 Metode Analisis.....	11
1.7 Kerangka Berpikir .....	16
1.8 Sistematika Pembahasan .....	17
<b>BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....</b>	<b>18</b>
2.1 Pengertian Transportasi.....	18
2.1.1 Unsur dalam Sistem Transportasi.....	18
2.1.2 Pengertian Angkutan dan Lalu Lintas .....	20
2.1.3 Karakteristik Perjalanan .....	22
2.2 Pengertian Pariwisata .....	22
2.2.1 Karakteristik Perjalanan Wisatawan.....	24
2.2.2 Karakteristik Sosio-Demografis Wisatawan .....	25

2.3	Keterkaitan Angkutan dan Pariwisata .....	27
2.3.1	Fungsi Perangkutan .....	28
2.3.2	Peran Perangkutan .....	28
2.4	Tingkat Pelayanan Transportasi .....	28
2.4.1	Kapasitas.....	28
2.4.2	Aksesibilitas .....	29
2.4.3	Kualitas Pelayanan Bus .....	29
2.5	Importance Performance Analysis (IPA) .....	30
2.6	Kebijakan dan Dokumen yang Terkait.....	32
2.6.1	Peraturan Menteri Perhubungan No PM 10 Tahun 2012 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Massal Berbasis Jalan .....	32
2.6.2	SK Dirjen Perhubungan Darat Nomor 687 Tahun 2002 tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum Diwilayah Perkotaan Dalam Trayek Tetap Dan Teratur.....	34
2.6.3	Peraturan Walikota Bandung No 1175 Tahun 2015 Tentang Rencana Induk Transportasi Kota Bandung.....	43
2.6.4	Bandung Urban Mobility Project (BUMP) .....	44
2.6.5	Peraturan Walikota Bandung No 103 Tahun 2018 Tentang Pengoperasian dan Tarif Sewa Bus Wisata Bandung Tour On Bus.....	46
2.7	Studi Terdahulu .....	48
2.8	Variabel Penelitian .....	54
2.8.1	Variabel yang digunakan Dalam Penelitian Operasional Bus.....	54
2.8.2	Variabel yang digunakan dalam Penelitian Persepsi Pengguna ..	54
<b>BAB III GAMBARAN UMUM.....</b>		<b>62</b>
3.1	Gambaran Umum Kota Bandung .....	62
3.1.1	Letak Geografis .....	62
3.1.2	Gambaran Umum Kependudukan .....	62
3.1.3	Gambaran Umum Kepariwisataaan .....	62

3.2	Gambaran Umum Transportasi .....	68
3.2.1	Gambaran Transportasi Kota Bandung .....	68
3.2.2	Kebijakan Bus Wisata Bandros (Bandung Tour On Bus) .....	68
3.3	Operasional Eksisting Bus Wisata Bandros (Bandung Tour On Bus) .....	78
3.4	Karakteristik Wisatawan .....	81
3.5	Karakteristik Perjalanan Wisatawan .....	85
3.6	Gambaran Tingkat Pelayanan Berdasarkan Indikator dan Tolok Ukur .....	93
3.6.1	Aspek Keamanan .....	93
3.6.2	Aspek Keselamatan .....	94
3.6.3	Aspek Kenyamanan .....	95
3.6.4	Aspek Keterjangkauan .....	97
3.6.5	Aspek Kesetaraan .....	98
3.6.6	Aspek Keteraturan .....	98
<b>BAB IV</b>	<b>ANALISIS .....</b>	<b>101</b>
4.1	Analisis Pelayanan Rute Bus Wisata Bandros (Bandung Tour On Bus) .....	101
4.2	Analisis Angkutan Bus Wisata Bandros Berdasarkan Standar Pelayanan Bus .....	114
4.2.1	Waktu Tempuh .....	114
4.2.2	Kecepatan .....	116
4.2.3	Faktor Muat (Load Factor) .....	118
4.2.4	Waktu Antara (Headway) .....	120
4.3	Analisis Tingkat Kepentingan dan Tingkat Kepuasan dari Responden/Wisatawan .....	121
4.3.1	Analisis Tingkat Kepentingan dan Kepuasan Rute Kuning (Balai Kota – Alun-alun) .....	121
4.3.2	Analisis Tingkat Kepentingan dan Kepuasan Rute Hijau (Alun-alun – Setiabudhi) .....	133

4.3.3	Analisis Tingkat Kepentingan dan Kepuasan Rute Pink (Gedung Sate – Dago Tea House).....	144
4.4	Perhitungan Tingkat Kepentingan dan Kepuasan Berdasarkan Matriks Importance Performance Analysis (IPA).....	156
4.4.1	Perhitungan Tingkat Kepentingan dan Kepuasan Rute Kuning (Balai Kota – Alun-alun).....	156
4.4.2	Perhitungan Tingkat Kepentingan dan Kepuasan Rute Hijau (Alun-alun – Setiabudhi).....	160
4.4.3	Perhitungan Tingkat Kepentingan dan Kepuasan Rute Pink (Gedung Sate – Dago Tea House).....	164
4.5	Analisis Keterkaitan Antara Kondisi Eksisiting, Standar Pelayanan dan Importance Performance Analysis (IPA).....	168
<b>BAB V KESIMPULAN DAN REKOMENDASI .....</b>		<b>189</b>
5.1	Kesimpulan.....	189
5.2	Rekomendasi .....	194
5.3	Kelemahan Studi .....	195
<b>DAFTAR PUSTAKA .....</b>		<b>101</b>
<b>LAMPIRAN</b>		

# **BAB I**

## **PEDAHULUAN**

### **1.1 Latar Belakang**

Pariwisata adalah kegiatan melakukan perjalanan dengan tujuan mendapatkan kenikmatan, mencari kepuasan, mengetahui sesuatu, memperbaiki kesehatan, menikmati olahraga atau istirahat, menunaikan tugas, dan berziarah (James J. Spillane) dalam (Suwena, 2010).

Pariwisata tidak berdiri sendiri. Sebagai suatu kegiatan dan bahkan dipahami sebagai suatu industri, pariwisata mempunyai kegiatan dari hulu sampai ke hilir yang sangat luas, membangun suatu jaringan yang rumit. Salah satu ciri utama pariwisata adalah “melakukan perjalanan”, oleh karena itu dapat dikatakan bahwa tanpa pelayanan jasa perangkutan maka kepariwisataan akan lumpuh. Dengan kata lain perangkutan memiliki peran yang sangat penting terhadap pariwisata (Warpani, 2017).

Perangkutan terbukti telah memberikan kontribusi sangat berarti terhadap kebutuhan mobilitas orang dan barang untuk berbagai maksud dan tujuan, mengatasi hambatan ruang dan waktu termasuk kegiatan pariwisata yang menjangkau destinasi wisata yang seolah-olah tiada batas. Bahkan tidak jarang kegiatan pengangkutan itu sendiri bisa menjadi objek pariwisata. Angkutan memungkinkan para wisatawan dalam kurun waktu relatif singkat mengunjungi lebih banyak destinasi wisata atau daya tarik wisata. Oleh karena itu, keandalan pelayanan angkutan menjadi urat nadi kehidupan kepariwisataan (Warpani, 2017).

Rudy Hermawan (2001: 55) dalam Nasution (2015) menyebutkan bahwa untuk menjaga tingkat keberhasilan (keandalan) atau kinerja dari sistem operasi transportasi, ada beberapa parameter/indikator yang bisa dilihat, yaitu menyangkut ukuran yang dapat dinyatakan dengan tingkat pelayanan.

Tingkat Pelayanan angkutan umum merupakan suatu upaya pemenuhan kebutuhan dan keinginan pelanggan serta ketepatan penyampaiannya untuk mengimbangi harapan pelanggan terhadap angkutan umum (Syafarizal, 2018). Tingkat pelayanan tersebut terdiri dari beberapa aspek diantaranya: Keamanan,

Keselamatan, Kenyamanan, Keterjangkauan, Kesetaraan, dan Keteraturan (PM No 10 tahun 2012). Dari segi pelayanan operasionalnya antara lain : waktu antara (*headway*), faktor muat (*load factor*), waktu tempuh, dan kecepatan (Nasution, 2015). Semakin baik tingkat pelayanan angkutan umum tersebut maka semakin banyak masyarakat yang beralih ke angkutan umum.

Data Badan Pusat Statistika Kota Bandung tahun 2018 merilis bahwa wisatawan yang mengunjungi Kota Bandung setiap tahunnya terus mengalami peningkatan. Dengan jumlah kunjungan wisatawan pada tahun 2012 yang datang ke Kota Bandung berjumlah sebanyak 5.257.439 jiwa dan pada tahun 2016 berjumlah sebanyak 6.061.094 jiwa dengan komposisi wisatawan pada tahun 2016 untuk wisatawan mancanegara sebanyak 183.932 jiwa dan jumlah kunjungan wisatawan domestik sebanyak 5.877.162 jiwa.

Semakin meningkatnya wisatawan berbanding lurus dengan meningkatnya jumlah kendaraan yang datang dan melintasi kota, hal ini menyebabkan terjadinya kemacetan. Pemerintah Kota Bandung ingin mengurangi jumlah kendaraan yang berlalu-lalang di jalanan kota, dimulai dari wisatawan. Pada tahun 2018, Pemerintah Kota Bandung mengadakan bus wisata bernama Bandros (*Bandung Tour On Bus*) sebagai satu pilihan moda transportasi untuk wisata. Sebenarnya bus ini sudah pernah ada dan pernah beroperasi pada akhir tahun 2013, namun operasional bus Bandros sempat dihentikan sementara karena adanya insiden kecelakaan yang menewaskan salah satu penumpangnya. Bus Bandros memiliki 5 (lima) koridor perjalanan, terdiri dari rute: a) Kuning, sebagai *center line* melayani pusat kota dan menghubungkan 3 (tiga) lokasi perpindahan antar bus wisata Bandros; b) ungu, melayani dari wilayah timur daerah kota ke pusat kota; c) pink, melayani dari wilayah tengah (Gedung Sate) ke utara (Dago); d) hijau, melayani dari wilayah utara (Setiabudhi) ke pusat kota (Alun-alun Bandung); dan e) biru, melayani dari wilayah Selatan ke pusat kota (Alun-alun Bandung).

Pengadaan bus wisata bertujuan memberikan kenyamanan, keamanan, dan kemudahan kepada wisatawan saat berwisata di Kota Bandung. Akan tetapi, berdasarkan hasil observasi tahun 2018, penumpang yang akan menaiki bus

wisata Bandros harus menunggu lama jika ingin menggunakan bus wisata Bandros, tidak adanya papan informasi, ketidakpastian jadwal kedatangan dan keberangkatan bus menyulitkan penumpang dalam mengakses bus wisata Bandros. Permasalahan tersebut akan mempengaruhi terhadap pencapaian tujuan dari bus wisata Bandros tersebut dimana terdapat ketimpangan antara kondisi yang seharusnya dengan kondisi eksisting. Berdasarkan hal tersebut perlu dilakukannya suatu kajian untuk mengetahui tingkat pelayanan pada bus wisata Bandros di Bandung. Oleh karena itu, dilakukanlah penelitian yang berjudul **“KAJIAN TINGKAT PELAYANAN BUS WISATA BANDROS (*BANDUNG TOUR ON BUS*) DI KOTA BANDUNG”**.

## **1.2 Rumusan Masalah**

Semakin meningkatnya wisatawan berbanding lurus dengan meningkatnya jumlah kendaraan yang datang dan melintasi kota, hal ini menyebabkan terjadinya kemacetan. Pemerintah Kota Bandung ingin mengurangi jumlah kendaraan yang berlalu-lalang di jalanan kota, dimulai dari wisatawan dengan diadakannya bus wisata.

Kembali beroperasinya bus wisata Bandros sekitar kurang lebih satu tahun setelah beberapa waktu pengoperasiannya dihentikan sehingga belum diketahui kondisi tingkat pelayanan bus wisata Bandros pada saat ini.

Oleh karena itu, penulis bermaksud melakukan studi terkait tingkat pelayanan dan bagaimana pengguna menilai pelayanan bus Bandros yang telah beroperasi saat ini untuk mengidentifikasi hal – hal apa saja yang sebenarnya menjadi penyebab optimal atau tidaknya bus bandros berdasarkan persepsi wisatawan/pengguna dan kondisi eksisting terhadap pelayanan yang diberikan pengelola Bandros.

Pertanyaan penelitian yang akan di jawab melalui penelitian ini yaitu sebagai berikut :

Bagaimana Tingkat Pelayanan Bus Wisata Bandros (*Bandung Tour On Bus*) di Kota Bandung?

### **1.3 Tujuan dan Sasaran**

#### **1.3.1 Tujuan**

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui tingkat pelayanan bus wisata Bandros di Kota Bandung.

#### **1.3.2 Sasaran**

Dalam rangka pencapaian dari tujuan tersebut, maka disusun sasaran – sasaran yang harus dicapai dalam penelitian ini.

1. Teridentifikasinya karakteristik wisatawan dan karakteristik perjalanan wisatawan yang menaiki bus wisata Bandros.
2. Teranalisisnya pelayanan rute bus wisata Bandros.
3. Teranalisisnya tingkat pelayanan bus wisata Bandros dan persepsi pengguna berdasarkan indikator.
4. Terumuskannya rekomendasi untuk peningkatan tingkat pelayanan.

#### **1.4 Ruang Lingkup**

Dalam penelitian ini terdapat dua lingkup dimana terdapat ruang lingkup substansi yang membahas mengenai gambaran hal – hal yang akan dikaji dan ruang lingkup wilayah yang menunjukkan batasan spasial dalam penelitian ini.

##### **1.4.1 Ruang Lingkup Substansi**

Setelah dihentikan beberapa waktu, bus wisata Bandros kembali dioperasikan dan masih tergolong baru, sehingga sampai saat ini belum diketahuinya pelayanan bus wisata Bandros dalam menyediakan jasa angkutan umum yang lebih baik. Oleh sebab itu, studi mengkaji dengan batasan materi yang dibahas adalah pelayanan angkutan umum bus wisata Bandros dilihat dari operasional moda bus dan persepsi penumpang guna memberikan usulan dalam memperbaiki pelayanan jasa.

Secara lebih rinci lingkup substansi yang dibahas dalam studi ini meliputi:

1. Teridentifikasinya karakteristik wisatawan dan karakteristik perjalanan wisatawan, meliputi:
  - a. Karakteristik wisatawan yang menggunakan bus wisata Bandros dilihat dari karakteristik sosial demografi mencakup usia, jenis kelamin, daerah asal wisatawan, tingkat pendidikan dan jenis pekerjaan.

- b. Karakteristik perjalanan wisatawan bus Bandros mencakup maksud perjalanan, frekuensi penggunaan, alasan penggunaan, moda transportasi yang digunakan, lama waktu perjalanan wisata, akomodasi yang digunakan, waktu melakukan perjalanan dan teman perjalanan.
2. Analisis pelayanan rute bus wisata Bandros ditinjau dari titik objek daya tarik wisata yang dilayani/dilalui oleh rute – rute bus wisata Bandros.
3. Analisis tingkat pelayanan bus wisata Bandros yang terdiri dari operasional bus dan persepsi pengguna. Adapun variabel yang mencakup hal tersebut diantaranya:
  - a. Operasional bus mencakup kecepatan, waktu tempuh, waktu antara (*headway*), dan faktor muat (*load factor*) berdasarkan indikator kualitas pelayanan bus (Nasution, 2015).
  - b. Dari persepsi pengguna mencakup aspek keamanan, kenyamanan, keselamatan, keterjangkauan, keteraturan, dan kesetaraan berdasarkan PM. No 10 tahun 2012 tentang standar pelayanan minimal angkutan massal berbasis jalan dan peneliti juga memakai jurnal *Measurement Modelling Of The Perceived Service Quality Of A Sightseeing Bus Service: An Application Of Hierarchical Confirmatory Factor Analysis* Jomnonkwao et.al (2016) dalam menentukan variabel penelitian.
4. Rekomendasi tingkat pelayanan bus wisata Bandros.

#### **1.4.2 Ruang Lingkup Wilayah**

Wilayah kajian yang akan diteliti adalah Kota Bandung dengan spesifikasi rute perjalanan bus wisata Bandros yang terdiri dari 5 rute yang tercantum dalam Peraturan Wali Kota Bandung Nomor 103 tahun 2018 tentang Pengoperasian dan Tarif Sewa Bus Wisata (*Bandung Tour On Bus*):

1. Bus berwarna biru (Alun-alun – Cibaduyut) melayani rute mulai dari Alun-Alun – Jl. Asia Afrika – Jl. Banceuy – Jl. ABC – Jl. Naripan – Jl. Braga – Jl. Lembong – Jl. Veteran – Jl. Jend. A. Yani – Jl. Gatot Subroto – Jl. Burangrang – Jl. Lodaya – Jl. Pelajar Pejuang 45 – Jl. Buah Batu – Jl. Soekarno Hatta – Jl. Cibaduyut – Jl. Leuwi Panjang – Jl. Peta – Jl. BKR – Jl. Moh. Toha – Jl. Pungkur – Jl. Dewi Sartika – Alun-Alun.

2. Bus berwarna ungu (Gedung Sate – Ujungberung melayani rute mulai dari Gedung Sate – Jl. Layang Pasupati – Jl. Surapati – Jl. PHH. Mustopa – Jl. AH. Nasution – Alun-Alun Ujung Berung – Jl. AH Nasution – Jl. Pacuan Kuda – Jl. Arcamanik Endah – Jl. Golf Barat Raya – Jl. Terusan Jakarta – Jl. Jakarta – Jl. Sukabumi – Jl. Laswi – Jl. Ahmad Yani - Jl. WR. Supratman – Jl. Diponegoro – Gedung Sate);
3. Bus berwarna pink (Gedung Sate – Dago Tea House) melayani rute mulai dari Gedung Sate – Jl. Diponegoro – Jl. Sulanjana – Jl. Tamansari – Jl. Siliwangi – Simpang Dago - Jl. Ir. H. Djuanda – putaran Dago Tea House – Jl. Ir. H. Djuanda – Simpang Dago – Jl. Sumur Bandung – Jl. Tamansari – Jl. Siliwangi – Jl. Cihampelas – Fly Over Pasupati – Jl. Surapati – Jl. Sentot Ali Basyah – Jl. Diponegoro – Gedung Sate);
4. Bus berwarna hijau (Alun-alun – Setiabudhi) melayani rute mulai dari Alun-Alun – Jl. Asia Afrika – Jl. Otto Iskandar Dinata – Jl. Cibadak – Jl. Klenteng – Jl. Kebon Jati – Jl. Pasir Kaliki – Jl. Padjajaran – Jl. Arjuna – Jl. Aruna - Jl. Padjajaran – Jl. Pasir Kaliki – Jl. Sukajadi – Jl. Dr. Setiabudi (UPI) – Jl. Dr. Setiabudhi - Jl. Cihampelas – Jl. Wastukencana – Jl. Cicendo – Jl. Kebun Kawung – Jl. Pasir Kaliki – Jl. Kebon Jati – Jl. Otto Iskandar Dinata – Jl. Kepatihan - Jl. Dewi Sartika – Jl. Dalem Kaum – Jl. Asia Afrika - Alun – Alun;
5. Bus berwarna kuning (Balai Kota – Alun-alun) melayani rute mulai dari Balai Kota (Taman Dewi Sartika) – Jl. Perintis Kemerdekaan – Jl. Wastukencana – Jl. RE. Martadinata – Jl. Ir. H. Djuanda – Jl. Surapati – Jl. Sentot Ali Basya – Jl. Diponegoro – Jl. Cimandiri – Jl. Cisanggarung – Jl. Citarum – Jl. Cilaki – Jl. Bengawan – Jl. Anggrek – Jl. Patrakomala – Jl. Gandapura – Jl. Gudang Utara – Jl. Jend. A. Yani – Jl. Asia Afrika – Alun– Alun – Jl. Banceuy – Jl. Naripan – Jl. Braga – Jl. Suniaraja – Jl. Perintis Kemerdekaan – Jl. Wastukencana – Jl. Aceh – Jl. Merdeka – Balai Kota (Taman Dewi Sartika);

## **1.5 Batasan Studi**

Dalam penelitian ini, fokus utama adalah tingkat pelayanan dari bus wisata Bandros di Kota Bandung. Program ini adalah program dari Pemerintah Kota Bandung yang memberikan pelayanan angkutan wisata agar wisatawan yang datang ke Kota Bandung dalam menikmati wisatanya memakai angkutan umum. Oleh karena itu, terdapat batasan – batasan dimana tidak seluruh aspek standar pelayanan angkutan umum akan dibahas. Hal – hal yang akan dibahas berada pada Subbab 1.4.1, sementara hal – hal yang tidak akan dibahas adalah:

1. Studi ini tidak membahas *Ability To Pay* dan *Willingness To Pay* penumpang bus wisata bandros.
2. Studi ini tidak membahas mengenai efisiensi biaya dengan pengguna moda transportasi lainnya dari asal dan tujuan pergerakan yang sama.
3. Studi ini tidak membahas mengenai dampak pengurangan jumlah kendaraan yang dihasilkan dari pengoperasiannya bus wisata Bandros.

## **1.6 Metode Penelitian**

Metode penelitian pada dasarnya merupakan cara ilmiah untuk mendapatkan data dengan tujuan dan kegunaan tertentu. Berdasarkan hal tersebut terdapat empat kata kunci yang perlu diperhatikan yaitu, cara ilmiah, data, tujuan, dan kegunaan. Cara ilmiah berarti kegiatan penelitian itu didasarkan pada ciri – ciri keilmuan, yaitu rasional, empiris, dan sistematis (Sugiyono, 2016). Dari dasar tersebutlah metodologi dalam penelitian ini dibentuk mulai dari pendekatan yang digunakan agar penelitian ini bersifat rasional, bagaimana cara mengumpulkan datanya agar didapatkan sifat empiris, dan bagaimana mengolah data tersebut (analisis) sehingga penelitian ini bersifat sistematis.

### **1.6.1 Metode Pendekatan**

Metode pendekatan penelitian ini adalah penelitian kuantitatif. Sifat dari penelitian ini adalah penelitian eksploratif yang artinya adalah penelitian ini dilakukan untuk menjelaskan suatu fenomena tertentu dimana fenomena tersebut ditemukan dengan mendeskripsikan variabel – variabel penelitian yang ditentukan.

## 1.6.2 Metode Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data merupakan langkah yang paling strategis dalam penelitian, karena tujuan utama penelitian adalah mendapatkan data. Tanpa mengetahui teknik pengumpulan data, maka peneliti tidak akan mendapatkan data yang memenuhi standar data yang ditetapkan (Sugiyono, 2016).

Metode pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini secara garis besar dibagi menjadi dua, yaitu sebagai berikut:

### A. Pengumpulan Data Primer

Dalam penelitian “Kajian Tingkat Pelayanan Bus Wisata Bandros (*Bandung Tour On Bus*) di Kota Bandung” ini, untuk mendapatkan data primer akan dilakukan observasi langsung dan penyebaran kuesioner.

#### 1. Observasi

Observasi yaitu melakukan pengamatan secara langsung ke objek penelitian untuk melihat dari dekat kegiatan yang dilakukan (Riduwan, 2014). Observasi dalam penelitian ini dilakukan untuk melihat secara langsung kondisi transportasi bus wisata Bandros, rute wisata Bandros dan aktivitas berwisata wisatawan bandros. Serta untuk melihat kondisi dari bus wisata, mengidentifikasi faktor muat (*load factor*) dari tiap trayeknya, dan juga untuk mengetahui waktu antara (*headway*) yang digunakan untuk mengetahui waktu tunggu penumpang.

Salah satu jenis wawancara tidak langsung dan dengan pertanyaan yang terstruktur. Pertanyaan – pertanyaan dalam kuesioner ini digunakan untuk mengidentifikasi waktu tunggu bus, dan berapa lama waktu tempuh dari tempat penumpang naik dalam mengelilingi pariwisata yang ada.

#### 2. Penyebaran Kuesioner

Penyebaran kuesioner adalah penyebaran daftar pertanyaan yang diberikan kepada orang lain yang bersedia memberikan respon (responden) sesuai dengan permintaan pengguna (Riduwan, 2014). Jenis kuesioner dalam penelitian ini adalah kuesioner dengan pertanyaan yang terstruktur yang dibagikan di dalam bus dengan metode BPI (*Bus Passenger Interview*) atau wawancara dalam bus kepada wisatawan terkait karakteristik

wisatawan, karakteristik perjalanan wisatawan dan tingkat kepentingan dan tingkat kepuasan pelayanan terhadap bus wisata Bandros.

Teknik sampling yang digunakan adalah *probabilty sampling* yaitu *proportionate startified random sampling*. Metode ini menentukan sampel dari anggota populasi secara acak dan berstrata secara proporsional (Riduwan, 2014). Jumlah sampel yang diambil berdasarkan rumus Taro Yamane dalam (Riduwan, 2014) sebagai berikut:

$$n = \frac{N}{N, d^2 + 1}$$

Dimana:

n = Jumlah sampel

N = Jumlah Populasi = 86.312 responden

d<sup>2</sup> = Presisi (ditetapkan 10% dengan tingkat kepercayaan 90%)

pada penelitian ini, jumlah N (jumlah populasi) yang digunakan adalah jumlah penumpang bus wisata Bandros Kota Bandung sebesar 86.312 orang (Data Penumpang Bandros Kota Bandung, 2018). Sedangkan nilai d<sup>2</sup> (presisi/persentase kelonggaran penelitian) adalah sebesar 10%. dengan demikian jumlah sampel yang didapat adalah sebagai berikut.

$$n = \frac{86.312}{86.312 \times 0.1^2 + 1}$$

$$n = 99,88 \approx 100$$

Berdasarkan data tersebut, populasi jumlah wisatawan sebesar 86.312 orang adalah total penumpang dari tiga rute bus bandros yang masih beroperasi ada di Kota Bandung, untuk lebih jelasnya mengenai masing-masing penumpang pada setiap rutenya dapat dilihat pada tabel I.1.

**Tabel I.1 Jumlah Penumpang Bus Bandros Berdasarkan Rute di Kota Bandung Tahun 2018**

Bulan	Jumlah Penumpang Bus Bandros Berdasarkan Rute (Orang)			
	Kuning	Hijau	Pink	Jumlah
Januari	<b>BELUM BEROPERASI</b>			
Februari	899	562	796	2.257
Maret	3.520	1.765	1.434	6.719
April	4.901	2.159	1.903	8.963

Bulan	Jumlah Penumpang Bus Bandros Berdasarkan Rute (Orang)			
	Kuning	Hijau	Pink	Jumlah
Mei	3.350	1.817	1.415	6.582
Juni	5.098	2.156	1.815	9.069
Juli	7.069	2.492	1.826	11.387
Agustus	4.288	1.742	1.141	7.171
September	3.816	2.121	1.390	7.327
Oktober	3.837	2.663	1.667	8.167
November	3.484	2.431	1.241	7.156
Desember	5.188	3.530	2.796	11.514
<b>Total</b>	<b>45.450</b>	<b>23.438</b>	<b>17.424</b>	<b>86.312</b>

Sumber: Data Penumpang Bandros Kota Bandung, 2018

Dalam penelitian ini, populasi sebanyak 86.312 penumpang dan didapatkan sampel sebanyak 100 responden (penumpang). Dari jumlah tersebut kemudian ditentukan jumlah masing-masing sampel menurut strata secara proporsional dengan rumus sebagai berikut:

$$n = \frac{\text{jumlah penumpang per rute}}{\text{jumlah penumpang semua rute}} \times \text{jumlah sampel}$$

Maka, sampel pada masing-masing rute adalah:

- a) Kuning =  $45.450/86.312 \times 100$     52,66  $\approx$  53
- b) Hijau =  $23.438/86.312 \times 100$     27,15  $\approx$  27
- c) Pink =  $17.424/86.312 \times 100$     20,19  $\approx$  20

Berdasarkan perhitungan di atas, maka dapat dibuatkan tabel seperti pada tabel I.2 berikut:

**Tabel I.2 Populasi dan Proporsi Sampel Menurut Rute Bus Wisata Bandros**

No	Rute	Populasi	Sampel
1	Kuning (Balai Kota – Alun-alun)	45.450	53
2	Hijau (Alun-alun – Setibudhi)	23.438	27
3	Pink (Gedung Sate – Dago Tea House)	17.424	20
<b>Jumlah</b>		<b>86.312</b>	<b>100</b>

Sumber: Hasil Analisis, 2019

## B. Pengumpulan Data Sekunder

Data sekunder didapatkan dengan cara mengunjungi instansi terkait dengan pengelolaan bus wisata Bandros, yaitu Dinas Perhubungan Kota Bandung untuk melihat jumlah armada bus wisata eksisting dan rencana, titik-titik wisata yang dilalui oleh bus wisata tersebut, dan juga jarak tempuh rata – rata

dari bus wisata tersebut (inventarisasi bus wisata). Selain data mengenai operasional bus, data yang dicari adalah mengenai rencana induk pariwisata Kota Bandung. Data tersebut dapat didapatkan dengan cara mengunjungi Dinas Kebudayaan dan Pariwisata Kota Bandung.

### 1.6.3 Metode Analisis

Studi kajian ini menggunakan metode analisis deskriptif kuantitatif, diskriptif kualitatif dan diskriptif evaluatif. Teknik kuantitatif digunakan untuk mengukur data berupa angka atau bentuk kualitatif yang diangkakan, yang berkaitan dengan data-data karakteristik wisatawan, karakteristik perjalanan wisatawan, jumlah penumpang, waktu antara (*headway*), kecepatan dan lain lain. Sedangkan teknik kualitatif digunakan untuk memberikan penjelasan terhadap informasi hasil wawancara, gambar dan lain-lain yang berkenan dengan tingkat pelayanan bus wisata Bandros, dan untuk melakukan analisis tingkat pelayanan pada bus wisata Bandros menggunakan teknik analisis diskriptif evaluatif, yaitu dengan mendiskripsikan hasil perhitungan dan membandingkan dengan standar yang ditetapkan.

Dalam penelitian ini peneliti menggunakan 3 tahap analisis :

1. Yang pertama analisis *superimpose* adalah analisis pemetaan yang dalam penelitian ini dilakukan untuk membantu analisis pelayanan rute. Teknik yang digunakan dalam metoda ini adalah teknik tumpang tindih peta (*map overlapping*) dimana peta yang ditumpangtindihkan adalah peta rute yang merupakan basis peta untuk analisis pelayanan rute. Peta yang ditumpangtindihkan untuk analisis ini adalah:
  - a. Peta rute bus wisata Bandros  
Peta ini merupakan peta yang didapatkan dari Dinas Perhubungan yang menggambarkan seberapa banyak rute yang ada dan melalui ruas jalan apa saja.
  - b. Peta titik-titik objek daya tarik wisata  
Peta ini merupakan pemetaan dari objek daya tarik wisata yang ada sesuai dengan objek wisata yang berada di dalam kawasan strategis pariwisata dan kawasan pengembangan pariwisata sesuai dengan

Rencana Induk Pembangunan Kepariwisata Daerah Kota Bandung Tahun 2012-2025.

c. Peta rute pelayanan bus wisata

Peta rute bus wisata Bandros ditumpangtindihkan dengan peta objek daya tarik wisata pada kawasan strategis pariwisata dan kawasan pengembangan pariwisata yang sesuai dengan Rencana Induk Pembangunan Kepariwisata Daerah Kota Bandung Tahun 2012-2025, maka didapatkan hasil yaitu gambaran apakah rute – rute tersebut sudah menjangkau semua objek daya tarik wisata yang ada pada kawasan strategis pariwisata dan kawasan pengembangan pariwisata di Kota Bandung atau belum.

2. Yang kedua pengolahan data primer dan sekunder yang diperoleh seperti faktor muat (*load factor*), waktu antara (*headway*), kecepatan, dan waktu tempuh. Hasil perhitungan tersebut di bandingkan dengan indikator kualitas pelayanan bus (Nasution, 2015).
3. Yang ketiga pengolahan hasil kuesioner dimana analisis tersebut akan diolah menggunakan bantuan perangkat lunak SPSS untuk menguji validitas.

Setelah melakukan penilaian tingkat kepentingan dan tingkat kepuasan oleh pengguna hasil kuesioner tersebut dipetakan dalam analisis IPA (*Importance Performance Analysis*) yang dimana dalam pemetaan tersebut dibagi menjadi 4 kuadran yang dimana dapat terlihat jelas variabel apa saja yang harus ditingkatkan dan dipertahankan. Analisis ini dilakukan dengan cara penyebaran kuesioner kepada pengguna jasa angkutan bus wisata Bandros. Responden diminta untuk menilai indikator setiap komponen dengan skala penilaian mulai dari tidak puas bila kondisi pelayanan yang ada tidak memenuhi indikator yang ditentukan sampai dengan sangat puas bila dianggap kondisi pelayanan yang ada saat ini sudah sangat sesuai dengan indikator yang ditentukan.

Untuk menilai tingkat pelayanan, skala pengukuran yang dipakai adalah skala *likert*. Memiliki lima penilaian dengan bobot sebagai berikut:

- a. Sangat Puas atau Sangat Penting, dengan bobot untuk jawaban diberi nilai 5;
- b. Puas atau Penting, dengan bobot untuk jawaban ini diberi nilai 4;
- c. Cukup Puas atau Cukup Penting, dengan bobot untuk jawaban ini diberi nilai 3;
- d. Kurang Puas atau Kurang Penting, dengan bobot untuk jawaban ini diberi nilai 2;
- e. Tidak Puas atau Tidak Penting, dengan bobot untuk jawaban ini diberi nilai 1.

Berdasarkan hasil penilaian tingkat kepentingan dan hasil penilaian tingkat kepuasan maka akan dihasilkan suatu perhitungan mengenai tingkat pelayanan angkutan bus wisata Bandros. Dalam penilaian terdapat 2 buah variabel yang di wakili oleh huruf X dan Y, di mana X mewakili tingkat kepuasan penumpang dan Y mewakili tingkat kepentingan penumpang.

Dalam menentukan faktor – faktor yang dominan dalam mempengaruhi kepuasan penumpang angkutan bus wisata Bandros dengan diagram IPA yang merupakan suatu bangun yang dibagi atas 4 bagian yang dibatasi 2 buah garis yang berpotongan tegak lurus pada titik-titik (X-Y), dengan X merupakan rata-rata dari rata-rata skor tingkat kepuasan pelanggan dan Y adalah rata-rata dari rata-rata skor tingkat kepentingan seluruh faktor yang menjadi variabel.

Nilai itu dapat dihitung dengan rumus:

$$\bar{X} = \frac{\sum Xi}{n} \quad \bar{Y} = \frac{\sum Yi}{n}$$

X = Skor rata-rata tingkat kinerja/kepuasan

Y = Skor rata-rata tingkat kepentingan

Xi = Skor penilaian tingkat kinerja/kepuasan

Yi = Skor penilaian kepentingan

n = Jumlah Responden

Dengan pemetaan variabel dalam dua dimensi, maka faktor-faktor tersebut dapat dikelompokkan dalam salah satu dari empat kuadran, yang

dikumpulkan oleh dua buah garis berpotongan tegak lurus pada titik-titik (X, Y), dengan X merupakan rata-rata dari jumlah rata-rata skor kepuasan keseluruhan variabel yang diteliti, sedangkan Y adalah rata-rata dari jumlah rata-rata skor rata-rata kepentingan seluruh variabel atau faktor yang diteliti (Supranto, 2006).

Adapun empat kuadran dalam model diagram kartesius dapat dijabarkan sebagai berikut:

➤ *Kuadran 1 (High Importance, Low Performance)*

Pada posisi ini, jika dilihat dari kepentingan konsumen, faktor – faktor produk atau pelayanan berada pada tingkat tinggi. Namun, jika dilihat dari kepuasannya, konsumen merasakan tingkat yang rendah. Sehingga, konsumen menuntut adanya perbaikan variabel tersebut. Untuk itu, pihak perusahaan harus menggerakkan sumber daya yang ada dalam meningkatkan performansi variabel atau faktor produk tersebut.

➤ *Kuadran 2 (High Importance, High Performance)*

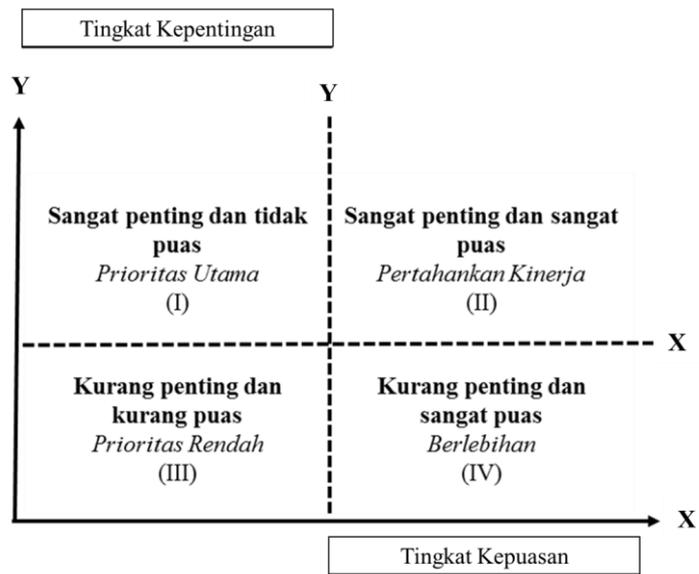
Pada posisi ini, jika dilihat dari kepentingan konsumen, faktor – faktor produk atau pelayanan berada pada tingkat tinggi. Dilihat dari kepuasannya, konsumen merasakan tingkat yang tinggi pula. Hal ini menuntut perusahaan untuk dapat mempertahankan posisinya, karena faktor-faktor inilah yang telah menarik konsumen untuk memanfaatkan produk tersebut.

➤ *Kuadran 3 (Low Importance, Low Performance)*

Faktor-faktor yang berada pada kuadran ini kurang pengaruhnya bagi konsumen dengan pelaksanaannya oleh perusahaan biasa saja, sehingga dipertimbangkan sebagai daerah dengan prioritas rendah, yang pada dasarnya bukan merupakan masalah.

➤ *Kuadran 4 (High Importance, Low Performance)*

Pada posisi ini, jika dilihat dari kepentingan konsumen faktor – faktor produk atau pelayanan kurang dianggap penting, tetapi jika dilihat dari tingkat kepuasannya, konsumen merasa sangat puas.

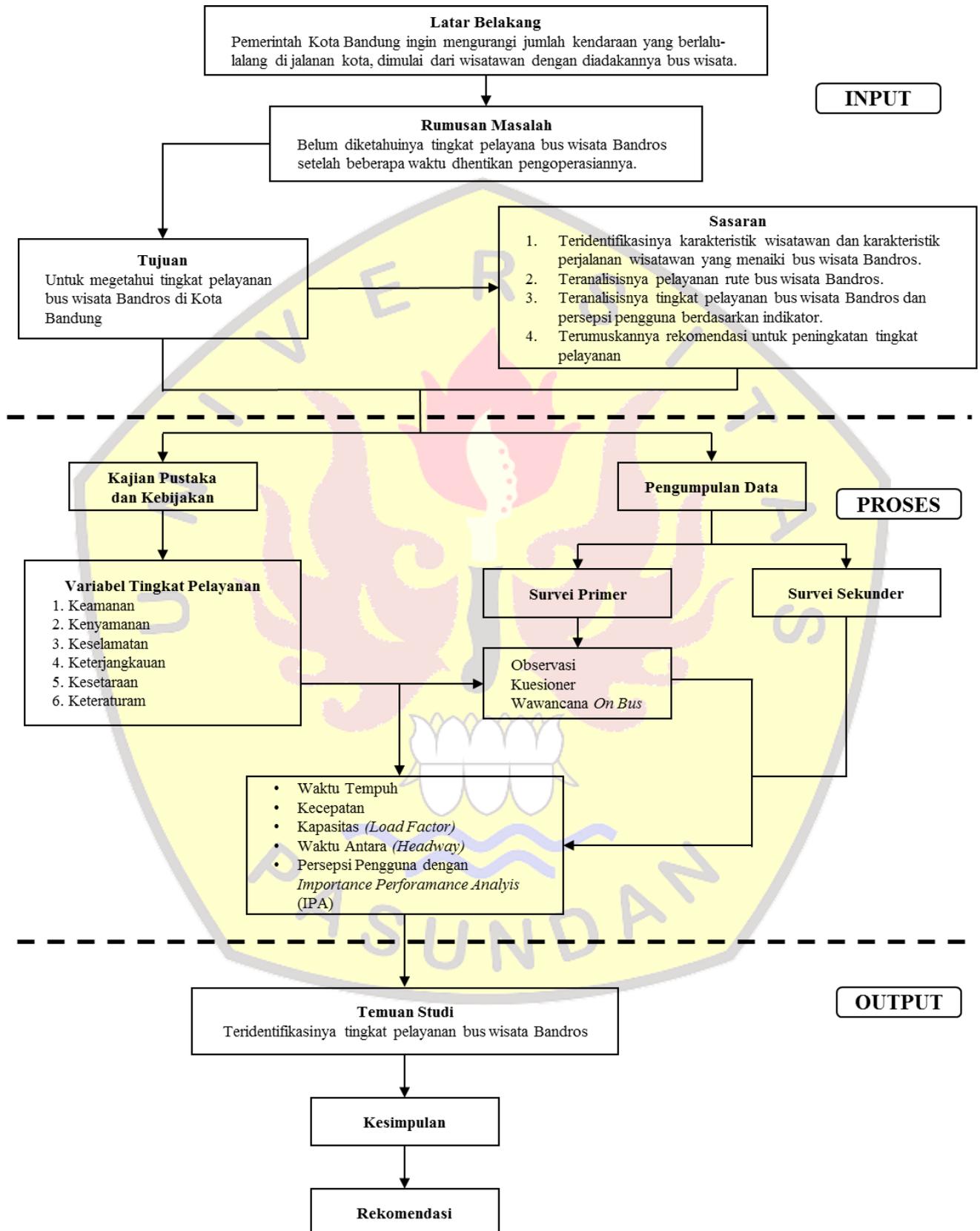


Sumber: Supranto, 2006

Gambar I.1 Diagram Kartesius



## 1.7 Kerangka Berpikir



## **1.8 Sistematika Pembahasan**

### **BAB I Pendahuluan**

Dalam bab ini akan dijelaskan mengenai apa yang melatarbelakangi penelitian ini, permasalahan yang ditemui berkaitan dengan penelitian ini, tujuan serta sasaran yang harus dipenuhi dalam penelitian ini, ruang lingkup penelitian baik dari segi wilayah kajian maupun substansi kajian, batasan studi, metoda penelitian, kerangka berfikir, dan sistematika pembahasan penelitian ini. Secara keseluruhan bab ini merupakan alat kendali dari berjalannya penelitian ini.

### **BAB II Tinjauan Pustaka**

Dalam bab ini akan dijelaskan mengenai teori – teori, standar atau peraturan dan kajian studi terdahulu yang terkait dengan penelitian yang dilakukan dimana teori – teori, standar atau peraturan dan kajian studi tersebut digunakan sebagai pendukung dari penelitian yang dilakukan.

### **BAB III Gambaran Umum**

Dalam bab ini akan dijelaskan gambaran umum Kota Bandung dan juga gambaran umum bus wisata bandros (*Bandung tour On Bus*) di Kota Bandung dimana data – data dari gambaran umum ini akan digunakan dalam tahap analisis.

### **BAB IV Analisis**

Bab ini menganalisis hal-hal yang terkait dengan kegiatan tingkat pelayanan bus wisata Bandros (*Bandung tour On Bus*) di Kota Bandung.

### **BAB V Kesimpulan dan Rekomendasi**

Bab akhir dalam Tugas Akhir ini berisi mengenai penjelasan dan kesimpulan serta rekomendasi dalam kajian tingkat pelayanan bus wisata Bandros (*Bandung tour On Bus*) di Kota Bandung.

## DAFTAR PUSTAKA

### A. Kelompok Buku

- Ismayanti. 2010. *Pengantar Pariwisata*. Jakarta: PT. Grasindo.
- Miro, Fidel. 2012. *Pengantar Sistem Transportasi*. Jakarta: Erlangga.
- \_\_\_\_\_. 2005. *Perencanaan Transportasi: Untuk Mahasiswa, Perencana dan Praktisi*. Jakarta: Erlangga.
- Nasution, M. 2015. *Manajemen Transportasi*. Bogor: Ghalia Indonesia.
- Riduwan. 2014. *Pengantar Statistika Sosial*. Bandung: PT. Alfabeta.
- Sugiyono. 2016. *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*. Bandung: PT Alfabeta.
- Supranto, J. 2006. *Pengukuran Tingkat Kepuasan Pelanggan: Untuk Menaikan Pangsa Pasar*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Suwena, I ketut. I Gst Ngr Widayatmaja. 2010. *Pengetahuan Dasar Ilmu Pariwisata*. Bali: PT. Pustaka Larasan.
- Tamin, Ofyar Z. 2000. *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi*. Bandung: Penerbit ITB.
- Warpani, Suwardjoko. 2002. *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Bandung: Penerbit ITB.
- Warpani, Suwardjoko. 2017. *Ekonomi Perangkutan*. Yogyakarta: Kepel Press.

### B. Kelompok Tugas Akhir dan Jurnal

- Evangeline, Samuella Magdalena. 2015. "Studi Pengembangan Rute Wisata di Kota Bogor Berdasarkan Preferensi Pengunjung Objek Wisata". Tugas Akhir pada Sekolah Arsitektur Perencanaan dan Pengembangan Kebijakan Institut Teknologi Bandung.
- Jomnonkwao, Sajjakaj dan Vatanavongs Ratanavahara. "Measurement Modelling Of The Perceived Service Quality Of A Sightseeing Bus Service: An Application Of Hierarchical Confirmatory Factor Analysis". dalam *Jurnal Transport Police*, 45, h. 240-252. 2016.

- Lestari, Dyah Ayu dan D. M Putri Priyantha Wedagama. 2017. "Perencanaan Sistem Operasional Angkutan Wisata di Kota Denpasar". dalam Jurnal Spektran, 5(1), h. 1-87. Januari 2017.
- Lourens, Marlien. 2007. "*The Underpinnings for Succesfull Route Tourism Development in South Africa*". Disertasi pada School of Geography, Archaeology and Environmental Studies in fulfilment of the requirements for the degree of Masters of Tourism. University of the Witwatersrand.
- Margareth J. Daniels, et.al. "*Spatial Dynamics of Tour Bus Transport within Urban Destinations*". dalam Jurnal *Tourism Management*, 64, h. 129-141. 2018.
- Syafarizal. 2018. "Kajian Tingkat Pelayanan Bus Trans Metro Bandung (TMB) di Koridor III Cicaheum – Sarijadi". Tugas Akhir pada Fakultas Teknik Universitas Pasundan.
- Wibowo, Lukman Ardhito. 2017. "Identifikasi Karakteristik dan Preferensi Wisatawan Terhadap Pengembangan Angkutan Alternatif Bus Wisata Lembang". Tugas Akhir pada Sekolah Arsitektur Perencanaan dan Pengembangan Kebijakan Institut Teknologi Bandung.

### **C. Kelompok Dokumen Pemerintah dan Peraturan**

- Republik Indonesia. *Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Jakarta: Republik Indonesia.
- Republik Indonesia. *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 10 Tahun 2012 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Massal Berbasis Jalan*. Jakarta: Republik Indonesia.
- Republik Indonesia. *Keputusan Direktur Jendral Perhubungan Darat No SK.687/AJ.206/DRJD/2002 tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum Diwilayah Perkotaan Dalam Trayek Tetap dan Teratur*. Jakarta. Republik Indoonesia.
- Pemerintah Kota Bandung. *Peraturan Daerah Kota Bandung Nomor 01 Tahun 2013 Tentang Rencana Induk Pembangunan Kepariwisataaan Daerah Tahun 2012-202*. Bandung. Sekretariat Daerah Kota Bandung.

Pemerintah Kota Bandung. *Peraturan Walikota Bandung No 1175 Tahun 2015 Tentang Rencana Induk Transportasi Kota Bandung*. Bandung: Sekretariat Daerah Kota Bandung.

Pemerintah Kota Bandung. *Peraturan Wali Kota Bandung Nomor 103 tahun 2018 Tentang Pengoperasian dan Tarif Sewa Bus Wisata Bandung Tour On Bus*. Bandung: Sekretariat Daerah Kota Bandung.

Badan Pusat Statistika. *Kota Bandung dalam Angka Tahun 2018*. Bandung: Badan Pusat Statistika.

Dinas Perhubungan Kota Bandung. *Bandung Urban Mobility Project (BUMP)*. t.t. Bandung: Dinas Perhubungan Kota Bandung.

#### **D. Kelompok Surat Kabar Elektronik dan Internet**

Mauludy, Muhammad Fikry. 2018. "Bandros Mengurangi Kemacetan Kota Bandung". *Pikiran Rakyat*, 21 Januari 2018, dilihat 22 Oktober 2018. <<http://www.pikiran-rakyat.com/bandung-raya/2018/01/21/bandros-mengurangi-kemacetan-kota-bandung-418306>>.

n.n. 2018. "Inilah Rute, Lokasi Shelter dan Tarif Bus Bandros Baru 2018". *Wisatabdg*, dilihat 22 Oktober 2018. <<https://www.wisatabdg.com/2018/01/inilah-rute-lokasi-pool-dan-tarif-12.html>>.

n.n. 2018. "Desain Survey". *Statistika Jaya*, dilihat 08 November 2018. <<http://statistic-addict.blogspot.com/2010/04/desain-survey.html>>.