BAB III
GAMBARAN UMUM TRANS METRO BANDUNG KORIDOR 2 CICAHEUM-CIBEUREUM

Dalam bab ini akan menjelaskan mengenai gambaran umum TMB yang meliputi; gambaran umum angkutan umum di Kota Bandung, Gambaran umum Trans Metro Bandung, Gambaran Umum TMB Koridor 2 (Cicaheum-Cibeureum) dan Gambaran Umum Pengguna Trans Metro Bandung. Untuk lebih jelasnya dapat di lihat di bawah ini:

3.1 Angkutan Umum Di Kota Bandung

Kota bandung merupakan salah satu kota besar di Indonesia, tak heran apabila aktivits kegiatan perkotaannya sangat banyak, akan tetapi dampak dari kegiatan tersebut menimbulkan pergerakan orang/barang jadi tidak heran kaitannya antara *Land use* dengan transportasi (Modul Kuliah Masalah Perencanaan). Dengan sistem aktivitas yang tinggi maka kegiatan orang-orang untuk berlalulintas sangat tinggi pula dan akhir-akhir ini Kota Bandung pun sudah menjadi seperti Jakarta dimana terdapat permasalah untuk transportasinya.

Kosndisi transportasi di Kota Bandung cenderung heterogen, karena banyak jeisnya yang berlalulintas dengan menggunakan alat transportasi yang berbeda pula. Sedangkan untuk angkutan umum sendiri di Kota Bandung sudah di dominasi oleh Angkutan Kota (Angkot) dengan jumlah trayek dan unit yang banyak. Akan tetapi hal tersebut justru bisa menjadi permasalah karena tidak efektif untuk mengangkut orang/barang karena bermuatan kecil. Adapun angkutan umum massal yang di kelola PERUM DAMRI kebanyakan sudah tidak layak kondisi fisik maupun kondisi mesinnya. Maka dari itulah diperlukan angkutan umum massal yang bisa digunakan penumpang untuk memberikan kenyamanan bagi penumpang seperti layaknya *Bus Rapid Transit*. Untuk sebagai gambaran angkutan umum di Kota Bandung bisa dilahat pada tabel dibawah ini jenis jenis angkutan umum berbasis jalan di Kota Bandung yang sudah ada:

Tabel III-1

Jenis Angkutan Umum Di Kota Bandung Beserta Trayeknya

No	Warna Angkot	Trayek Angkutan	Jalan Yang Dilewati
1	Hijau – Kuning (01)	ABDUL MUIS (Kebon Kelapa) – CICAHEUM via BINONG (01)	24 jam Terminal Kebon Kelapa – Jl. Pungkur – Jl. Karapitan – Jl. Buah Batu – Jl. Banteng – Jl. Sancang – Jl. Lodaya -Jl. Martanegara – Jl. Turangga – Jl. Gatot Subroto – BSM – Binong – Jl. Kiara Condong – Jl. Jakarta – Jl. WR. Supratman – Jl. Katamso – Jl. Pahlawan – Jl. Cikutra – Jl. PHH. Mustofa (Suci) – Terminal Cicaheum
2	Hijau – Merah Marun (02)	ABDUL MUIS (Kebon Kelapa) – CICAHEUM via ACEH (02)	05.00-19.00 Terminal Kebon Kelapa – Jl. Dewi Sartika – Jl. Kautamaan Istri – Jl. Balong Gede - Jl. Pungkur – Jl. Karapitan – Jl. Sunda – Jl. Lombok –Jl. Aceh – Jl. Taman Pramuka – Jl. Cendana – Taman WR. Supratman –Jl. Katamso – Jl. Pahlawan – Jl. Cikutra – Jl. PHH. Mustofa (Suci) –Terminal Cicaheum
3	Hijau – Oranye	ABDUL MUIS (Kebon Kelapa) – DAGO	24 jam Terminal Kebon Kelapa – Jl. Dewi Sartika – Jl. Kautamaan Istri – Jl. Balong Gede – Jl. Pungkur – Jl. Karapitan – Jl. Sunda – Jl. Sumbawa – Jl. Belitung – Jl. Sumatera – Jl. Aceh – Jl. Sulawesi – Jl. Seram – Jl. RE Martadinata (Riau) – Jl. Ir. H. Juanda (Dago) – RS. Boromeus (Dago) – ITB (Jl. Ganesha, Dago) –Simpang Dago – Terminal Dago
4	Hijau – Biru Muda	ABDUL MUIS (Kebon Kelapa) – LEDENG Terminal Kebon Kelapa	Jl. Dewi Sartika – Jl. Kautamaan Istri – Jl. Balong Gede – Jl. Pungkur – Jl. Karapitan – Jl. Sunda – Jl. Sumbawa – Jl. Lombok – Jl. Banda – Jl. RE Martadinata (Riau) – BIP (Dago) – Jl. Merdeka – Jl. Aceh – Jl. Wastu Kencana – Jl. Rivai – Jl. Cipaganti – Jl. Setiabudi – Jl. Karang Sari – Jl. Sukajadi – Jl. Setiabudi - Terminal Ledeng
5	Krem - Hijau	ANTAPANI – CIROYOM	05.00-22.00 Terminal Antapani – Jl. Cibatu (Antapani) – Jl. Purwakarta (Antapani) – Jl. Jakarta – Jl. Sukabumi – Jl. Laswi – Stadion Persib (Ahmad Yani) – Jl. Ahmad Yani – Jl. Gudang Utara – Jl. Bangka – Jl. Belitung – Jl. Sumatera – Jl. Aceh – Jl. Merdeka – Jl. Perintis Kemerdekaan - Wastu Kencana – Jl. Pajajaran – Jl. Cicendo – Jl. Kebon Kawung – Stasiun Bandung (Kebon Kawung) – Jl. Pasir Kaliki – Istana Plaza (Pajajaran) – Jl. Pajajaran – Jl. Abdul Rahman Saleh – Jl. Garuda –Jl. Ciroyom – Terminal Ciroyom

No	Warna Angkot	Trayek Angkutan	Jalan Yang Dilewati
6	Biru Tua	BUAH BATU – SEDERHANA	(Buah Batu - Kebon Kelapa) Terminal Buah Batu – Jl. Buah Batu – Jl. Gurame – Jl. Karapitan – Jl. Lengkong Kecil – Jl. Lengkong Besar – Jl. Ciateul – Jl. Dewi Sartika –Terminal Kebon Kelapa
7	Putih – Oranye – Hijau	CARINGIN – DAGO	Pasar Induk Caringin – Jl. Babakan Ciparay – Jl. Sukarno-Hatta – Jl. Sukamulya – Jl. Terusan Jamika – Jl. Jamika – Jl. Sudirman – Jl. Guanan –Jl. Kebon Jati – Jl. Pasir Kaliki – Jl. Pajajaran – Jl. Cihampelas – Jl. Wastu Kencana - Jl. RE. Martadinata – Jl. Purnawarman – UNISBA & UNPAS (Tamansari) – Jl. Tamansari –Jl. Cikapayang – Jl. Surapati (Suci) –Jl. Pahlawan – Jl. Cikutra Barat – Jl. Cigadung Raya – Terminal Dago
8	Biru Muda – Hijau	CARINGIN – SADANG SERANG	Terminal Caringin – Jl. Caringin – Jl. Holis – Jl. Bojong Raya – Jl. Cijerah –Jl. Sudirman – Jl. Rajawali Barat – Jl. Garuda – Jl Abdul Rahman Saleh – Jl. Pajajaran – Jl. Pandu – Jl. Rajiman –Jl. Rivai – Jl. Wastu Kencana – Jl. Tamansari – Jl. Ganesha – Jl. Ir. H. Juanda (Dago) – Jl. TB. Ismail – Jl. Sadang Serang – Terminal Sadang Serang
9	Merah – strip Putih	CIBADUYUT – CICAHEUM	Terminal Cibaduyut – Jl. Cibaduyut –Jl. Kopo – Terminal Leuwi Panjang (Sukarno-Hatta) – Jl. Sukarno-Hatta –Jl. Kiara Condong – Jl. Jakarta – *Jl. WR. Supratman – *Jl. Katamso – *Jl. Pahlawan – *Jl. Cikutra – *Jl. PHH. Mutofa (Suci) – *Terminal Cicaheum
10	Kuning	CIBADUYUT – KARANG SETRA	(Cibaduyut – Kebon Kalapa) Jl. Cibaduyut – Jl. Bojongloa - Jl. Peta – Jl. BKR – Jl. Moh. Toha – Jl. Pungkur – Terminal Kebon Kalapa
11	Hijau – Biru	CIBIRU – CICADAS	Terminal Cibiru – Jl. Sukarno-Hatta –Pasar Induk Gede Bage (Sukarno-Hatta) – Riung Bandung (Sukarno-Hatta) – Metro (Sukarno-Hatta) –Margahayu Raya (Sukarno-Hatta) - Jl. Kiara Condong – Jl. Jakarta – Jl. Ahmad Yani – Cicadas (Ahmad Yani)

No	Warna Angkot	Trayek Angkutan	Jalan Yang Dilewati
12	Hijau – strip Krem	CIBURIAL – CIROYOM	Ciburial (Dago Atas) – Terminal Dago - Jl. H. Juanda (Dago) –Simpang Dago – ITB (Jl. Ganesha, Dago) – RS. Boromeus (Dago) – Jl. Sulanjana – Jl. Tamansari - Jl. Sawunggaling – Jl. Tamansari – Jl. Wastu Kencana - Jl. Pajajaran – Jl. Cicendo – Jl. Kebon Kawung –Stasiun Bandung (Kebon Kawung) –Jl. Pajajaran - Jl. Abdul Rahman Saleh – Jl. Garuda – Jl. Ciroyom –Terminal Ciroyom
13	Merah - Hijau	CICADAS – ELANG	Cicadas – Jl. Kiara Condong – Jl. Gatot Subroto – Jl. Burangrang – Jl. Sadakeling – Jl. Buah Batu – Jl. Gurame – Jl. Karapitan – Jl. Lengkong Kecil – Jl. Lengkong Besar – Jl. Pungkur – Terminal Kebon Kelapa – Jl. Dewi Sartika – Alun-Alun – Jl. Banceuy – Jl. Suniaraja – Jl. Otista – Jl. Stasiun Timur – Viaduct –Jl. Kebon Jukut – Jl. Kebon Kawung –Stasiun Bandung (Kebon Kawung) –Jl. Pasir Kaliki – Jl. Pajajaran – Jl. Abdul Rahman Saleh – Jl. Garuda –Jl. Dadali - Jl. Kasuari – Jl. Rajawali Barat – Elang
14	Hijau – strip Orange	CICAHEUM – CIROYOM	Terminal Cicaheum – Jl. PHH. Mustofa (Suci) – Jl. Surapati (Suci) –Lapangan Gasibu (Surapati) – Jl. Panatayuda – Jl. Dipati Ukur –Simpang Dago – Jl. Sumur Bandung –Jl. Tamansari – Jl. Siliwangi – Jl. Cihampelas – Jl. Eyckman – RS. Hasan Sadikin – Jl. Pasir Kaliki – Jl. Pajajaran – Jl. Abdul Rahman Saleh – Jl. Garuda – Jl. Ciroyom – Terminal Ciroyom
15	Coklat – Putih (Kijang)	CICAHEUM – CIWASTRA	*Terminal Cicaheum – *Jl. PHH. Mustofa (Suci) – Jl. Surapati (Suci) –Jl. Sentot Alibasyah – Jl. Diponegoro – Jl. WR. Supratman – Jl. Ahmad Yani – Jl. Jakarta – Jl. Kiara Condong – Jl. Terusan Kiara Condong – Jl. Margacinta – Jl. Ciwastra – Terminal Ciwastra
16	Hijau – Hitam (06)	CICAHEUM – LEDENG	Terminal Cicaheum – Jl. PHH. Mustofa (Suci) – Jl. Katamso – Jl. WR. Supratman – Jl. Diponegoro – Jl. Sulanjana – Jl. Tamansari – Jl. Siliwangi – Jl. Cihampelas – Jl. Lamping – Jl. Cipaganti – Jl. Setiabudi – Jl. Karang Sari – Jl. Sukajadi – Jl. Setiabudi – Terminal Ledeng

No	Warna Angkot	Trayek Angkutan	Jalan Yang Dilewati
17	Ungu – Hijau	CISITU – TEGALEGA	05.00-21.00 Terminal Cisitu – Jl. Cisitu Lama VIII – Jl. Cisitu – Jl. Sangkuriang – Jl. Siliwangi – Jl. Sumur Bandung – Jl. Tamansari – Jl. Siliwangi – Jl. Cihampelas – Jl. Wastu Kencana – Jl. Pajajaran - Jl. Cicendo – Jl. Kebon Kawung – Stasiun Bandung (Kebon Kawung) – Jl. Pasir Kaliki – Jl. Kebon Jati - Jl. Suniaraja – Terminal Stasiun – Jl. Dulatip – Pasar Baru – Jl. Sudirman – Jl. Astana Anyar – Jl. Kalipah Apo – Jl. Otto Iskandardinata (Otista) – Terminal Tegalega
18	Biru Muda – Kuning	CIWASTRA – UJUNG BERUNG PP	Terminal Ciwastra – Riung Bandung – Jl. Sukarno-Hatta – Guruminda – Jl. Cisaranten - Jl. Cicukang – Jl. AH. Nasution (Raya Ujung Berung) –Pasar Ujung Berung
19	Putih – Hijau	DAGO – RIUNG BANDUNG	Terminal Dago – Jl. Ir. H. Juanda (Dago) – Simpang Dago – Jl. Dipati Ukur – Jl. Panatayuda – Jl. Surapati (Suci) – Jl. Sentot Alibasyah – Jl. Diponegoro – Jl. Citarum – Jl. RE. Martadinata – Jl. Laswi – Jl. Sukabumi – Jl. Ahmad Yani – Jl. Kiara Condong – Jl. Sukarno-Hatta –Margahayu Raya (Sukarno-Hatta) –Metro (Sukarno-Hatta) – Jl. Cipamolokan (Riung Bandung) – Jl. Riung Bandung – Terminal Riung Bandung
20	Hijau – Oranye	DAGO – ST. HALL	Terminal Dago – Jl. Ir. H. Juanda –Simpang Dago – ITB (Jl. Ganesha, Dago) – RS Boromeus (Dago) – BIP (Merdeka) – Jl. Merdeka – Jl. Perintis Kemerdekaan – Jl. Braga – Jl. Suniaraja – Jl. Stasiun Barat (Stasiun Bandung)
21	Putih – Kuning – Hijau	DIPATI UKUR – PANGHEGAR	Terminal Dipati Ukur – Jl. Hasanudin – Jl. Ir. H. Juanda – RS. Boromeus –Jl. Ganesha – ITB – Jl. Tamansari – Jl. Sawunggaling – UNISBA & UNPAS (Tamansari) – Jl. Wastu Kencana – Jl. RE. Martadinata – Jl. Banda – Jl. Belitung – Jl. Sumatera – Jl. Veteran – Jl. Ahmad Yani – Pasar Kosambi (Ahmad Yani) – Cicadas (Ahmad Yani) – Terminal Cicaheum – Jl. AH. Nasution – Sindanglaya (Nasution) –Ujung Berung (Nasution) – Jl. Cicukang – Jl. Cisaranten -Panghegar

No	Warna Angkot	Trayek Angkutan	Jalan Yang Dilewati
22	Hijau muda – Hijau	GEDE BAGE – ST. HALL	Pasar Induk Gede Bage – Jl. Sukarno-Hatta – Riung Bandung (Sukarno-Hatta) – Metro (Sukarno-Hatta) – Margahayu Raya (Sukarno-Hatta) – Jl. Buah Batu – Jl. Kliningan – Jl. Karawitan – Jl. Mas Kumambang – Jl. Martanegara – Jl. Pelajar Pejuang – Jl. Talaga Bodas –Jl. Malabar – Jl. Ahmad Yani – Pasar Kosambi (Ahmad Yani) – Jl. Sunda –Jl. Sumbawa – Jl. Belitung – Jl. Sumatera – Jl. Aceh – Jl. Merdeka –Jl. Perintis Kemerdekaan – Viaduct –Jl. Kebon Jukut – Jl. Kebon Kawung –Stasiun Bandung (Kebon Kawung) –Jl. Pasir Kaliki – Jl. Kebon Jati - Jl. Suniaraja – Terminal Stasiun
23	Biru Muda - Hijau	GUNUNG BATU – ST. HALL	Terminal Gunung Batu - Jl. Gunung Batu – Jl. DR. Junjunan (Terusan Pasteur) – Jl. Westhoff – Jl. Pasteur –BEC (Pasteur) – Jl. Cihampelas – Jl. Wastu Kencana – Jl. Pajajaran – Jl. Cicendo – Jl. Kebon Kawung –Stasiun Bandung (Kebon Kawung) –Jl. Pasir Kaliki – Jl. Kebon Jati - Jl. Suniaraja – Terminal Stasiun
24	Biru Muda - Hijau	SARIJADI – ST. HALL	Terminal Sarijadi – Jl. Sari Asih (Sarijadi) – Jl. Sari Manah (Sarijadi) –Jl. Sari Wangi (Sarijadi) – Jl. Sari Rasa (Sarijadi) – Jl. Surya Sumantri –Universitas Maranatha (Surya Sumantri) - Jl. DR. Junjunan (Terusan Pasteur) – Jl. Pasir Kaliki – Jl. Pajajaran – Jl. Cicendo – Jl. Kebon Kawung – Stasiun Bandung (Kebon Kawung) – Jl. Pasir Kaliki – Jl. Kebon Jati – Jl. Suniaraja – Terminal Stasiun

Sumber: Dinas Perhubungan Kota Bandung, 2013

3.2 Gambaran Umum Trans Metro Bandung

Trans Metro Bandung merupakan angkutan transportasi massal yang diciptakan/dibentuk pemerintah Kota Bandung untuk meningkatkan pelayanan public khususnya pada sektor transportasi darat berbasis jalan raya di Kawasan Perkotaan Bandung dengan sistem setoran menjadi sistem pembelian peayanan bus terjadwal. Berhenti di setiap halte-halte khusus aman, nyaman, andal, terjangkau dan ramah bagi lingkungan.

3.2.1. Tujuan Pengoperasian TMB

Seiringnya pertumbuhan perkotaan yang semakin padat, sehingga berdampak pada pergerakan manusia atau barang semakin banyak. Untuk meminimalisir kegiatan lalu lintas maka dibutuhkan pula sebuat alat transportasi massal yang terintegrasi dengan angkutan lainnya untuk memudahkan dalam kegiatan berlalu lintas. Untuk itu maksud dan tujuan pengoperasian TMB sebagai berikut:

Maksud

a) Reformasi sistem angkutan umum perkotaan melalui manajemen pengelolaan maupun penyediaan sarana angkutan umum massal sesuai dengan keinginan masyarakat yaitu aman, nyaman, mudah, tepat waktu dan murah
b) Pengoperasian TMB melayani penumpang perkotaan (Central Busines District/CBD Kota Bandung) dan penumpang luar Kota Bandung (Out Cordon/Bandung Raya). (Dinas Perhubungan Kota Bandung).

Tujuan

a) Perbaikan sistem pelayanan angkutan umum perkotaan
b) Perbaikan manajemen pengelolaan angkutan umum
c) Perbaikan pola operasi angkutan umum perkotaan (misalnya berhenti pada tempat yang ditentukan, standarisasi armada angkutan)
d) Penghubung simpul transportasi (Terminal, Bus, Stasiun KA serta Bandara)
e) Penghubung seluruh wilayah perkotaan di Kota Bandung. (Dinas Perhubungan Kota Bandung).

3.2.2. Dasar Hukum Penyelenggaraan TMB

Dalam menciptakan/mengeluarkan produk, tentunya pasti ada landasan hokum serta kebijakan yang menunjang. Untuk itu adapun kebijakan hokum dalam penyelenggaraan TMB sebagai berikut ini:

a) Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan pasal 158 ayat (1) dan (2)

b) Peraturan daerah Kota Bandung No 16 Tahun 2012 tentang penyelenggaraan perhubungan dan retribusi di bidang perhubungan
c) Peraturan daerah Kota Bandung Nomor 8 Tahun 2008 tentang rencana pembangunan jangka panjang daerah (RPJPD) Kota Bandung 2005-2025
d) Keputusan Wali Kota Bandung Nomor: 551/Kep.764-DisHub/2012 Tentang Pengoperasian Trans Metro Bandung Pada Koridor 2 Cicaheum-Cibereum di Kota Bandung pada tanggal 6 November 2012
e) Keputusan Wali Kota Bandung norom 551.2/Kep 694-DisHub/2008 tentang tariff angkutan umum massal bus Trans Metro Bandung
f) Peraturan Wali Kota Bandung Nomor 704 Tahun 2008 tentang Standar Pelayanan Minimal (SPM) pengoperasian TMB
g) Pembentukan unit pelaksana Teknis Trans Metro Bandung didasarkan oleh peraturan Wali Kota Bandung Nomor 265 Tahun 2008 Tentang pembentukan dan susunan organisasi unit pelaksana pada lembaga teknis daerah di lingkungan pemerintah Kota Bandung.

3.3 Gambaran Umum TMB Koridor 2 (Cicaheum-Cibereum)

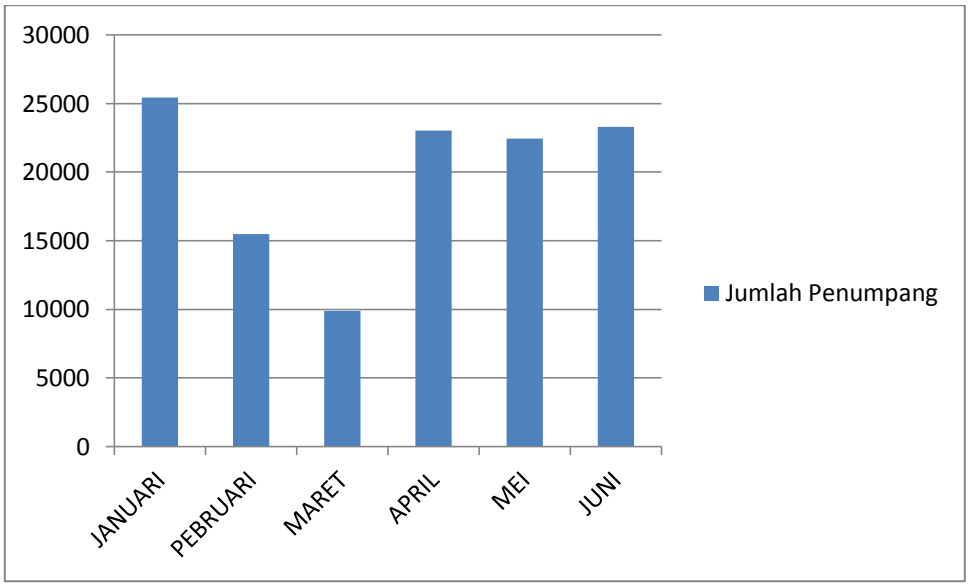
Trans Metro Bandung Koridor 2 (Cicaheum-Cibereum) mulai diremsikan oleh Pemerintah pada tanggal 6 November 2012. Antusias Masyarkat Kota Bandung dengan di resmikannya TMB Koridor 2 sangat baik terbukti dengan jumlah penumpang dalam setiap harinya yang selalu meningkat. Dari sejak beroperasinya pada tanggal 6 November 2012 sampai Desember 2012 jumlah pengguna/penumpang TMB pada koridor 2 sebanyak 12.946 Orang (Dinas Perhubungan Kota Bandung, 2012) dengan fenomena seperti itu bahwa TMB sangat bermanfaat bagi masyarakat Kota Bandung.

Dengan jumlah yang selalu meningkat tiap harinya maka diperlukan juga tingkat pelayanan yang sesuai untuk memberikan kenyamanan bagi pengguna TMB Koridor 2 supaya tidak beralih ke moda lain. untuk melihat jumlah penumpang/pengguna TMB dalam tahun 2013 bisa dilihat pada tabel di bawah ini:

Tabel III-2
Jumlah Penumpang TMB Terhitung Dari Januari-Juni 2013

Bulan	Jumlah Penumpang Umum	Jumlah Penumpang Pelajar	Jumlah Total
JANUARI	21,520	3,930	25,450
PEBRUARI	13,396	2,098	15,494
MARET	7,377	2,527	9,904
APRIL	13,634	9,383	23,017
MEI	12,991	9,455	22,446
JUNI	12,965	10,333	23,298

Sumber: Dinas Perhubungan Kota Bandung 2013



Sumber: Dinas Perhubungan Kota Bandung 2013

Gambar 3.1
Grafik Jumlah Penumpang TMB Koridor 2 Tahun 2013

3.3.1 Bentuk Fisik Trans Metro Bandung

Bus Trans Metro Bandung Koridor 2 (Cicaheum-Cibereum) berukuran bus besar dengan desain yang menarik dengan warna dasar biru muda dan biru tua, desain TMB ada 2 macam, bus pertama kali diluncurkan berdasar biru tua dan bercorak putih dan biru muda, sedangkan bus paling baru berdasarkan biru muda dengan corak gambar alam semakin menarik perhatian orang.



Gambar 3.2
Fisik Bus Trans Metro Bandung
(Sumber: Hasil Survey 2013)

A. Variabel Kemanan

A.1 Kondisi Lampu Penerangan

Berdasarkan PM No. 10 Tentang Standar minimal pelayanan angkutan umum massal berbasis jalan raya disebutkan bahwa variabel-variabel yang terdapat dalam aturan tersebut harus dilaksanakan oleh semua pihak yang terkait untuk mengelola angkutan umum massal. Aturan tersebut dibuat untuk menyerempakan seluruh angkutan umum massal di Indonesia. Untuk standar lampu penerangan di hitung jumlah yang berfungsi dan minimal 95% sudah sesuai dengan standar teknis, Kondisi lampu penerangan dalam bus TMB sendiri jumlah lampu yang ada di dalam bus sebanyak 3 berada di depan, tengah dan belakang bus. Kondisinya nyala semua sesuai standar, akan tetapi secara eksisting lampu yang dinyalakan yaitu lampu di depan dan lampu yang di tengah, namun demikian kondisinya sangat terang. (Sumber: Hasil Wawancara & Survey Lapangan)

A.2 Kondisi Petugas Keamanan

Berdasarkan PM No. 10 Tentang Standar minimal pelayanan angkutan umum massal berbasis jalan raya disebutkan bahwa variabel-variabel yang terdapat dalam aturan tersebut harus dilaksanakan oleh semua pihak yang terkait untuk mengelola angkutan umum massal. Aturan tersebut dibuat untuk menyerempakan seluruh angkutan umum massal di Indonesia. Untuk standar petugas kemanan menurut peraturan tersebut

bahwa harus ada orang yang bertugas untuk keamanan didalam bus disebutkan bahwa jumlah petugas kemanan yang harus ada di dalam bus sebanyak 1 orang. Petugas keamanan yang ada di dalam TMB sudah ada sebanyak 1 orang diaman petugas kemanan tersebut merangkap sebagai kondektur untuk memungut ongkos. Berdasarkan aturan PM nomor 10 kondisi tersebut di tidakbolehkan seharusnya petugas kemanan berjaga/berdiri di samping pintu keluar tepatnya di tengah-tengah bus. (Sumber: Hasil Wawancara & Survey Lapangan)



Gambar 3.3

Posisi Petugas Keamanan
(Sumber: Hasil Survey 2013)

A.3 Kondisi Aduan Pelayanan

Berdasarkan PM No. 10 Tentang Standar minimal pelayanan angkutan umum massal berbasis jalan raya disebutkan bahwa variabel-variabel yang terdapat dalam aturan tersebut harus dilaksanakan oleh semua pihak yang terkait untuk mengelola angkutan umum massal. Aturan tersebut dibuat untuk menyerempakkan seluruh angkutan umum massal di Indonesia. Menurut standar tersebut disebutkan untuk aduan pelayanan harus berupa stiker dimana didalam nya memuat *call centre* dan jumlah stiker tersebut minimal dua stiker. Untuk aduan pelayanan pada TMB sudah ada berupa stiker *call centre* yang terdapat di belakang bus dan di dalam bus, artinya sudah memenuhi standar pelayanan.



Gambar 3.4
Posisi Stiker Aduan Pelayanan
(Sumber: Hasil Survey 2013)

A.4 Kondisi Identitas Kendaraan

Berdasarkan PM No. 10 Tentang Standar minimal pelayanan angkutan umum massal berbasis jalan raya disebutkan bahwa variabel-variabel yang terdapat dalam aturan tersebut harus dilaksanakan oleh semua pihak yang terkait untuk mengelola angkutan umum massal. Aturan tersebut dibuat untuk menyerempakkan seluruh angkutan umum massal di Indonesia. Berdasarkan peraturan PM. Nomor 10 untuk identitas kendaraan yang harus ada yaitu nomor seri kendaraan serta nama trayek yang di tempelkan di depan atau di belakang minimal satu jumlahnya. Untuk identitas kendaraan pada TMB semua armada sudah memakai identitas kendaraan baik nama trayek maupun nomor seri kendaraan, artinya sudah memenuhi standar pelayanan tersebut.



Gambar 3.5
Posisi Identitas Kendaraan
(Sumber: Hasil Survey 2013)

A.5 Kondisi Tanda Pengenal Pengemudi

Berdasarkan PM No. 10 Tentang Standar minimal pelayanan angkutan umum massal berbasis jalan raya disebutkan bahwa variabel-variabel yang terdapat dalam aturan tersebut harus dilaksanakan oleh semua pihak yang terkait untuk mengelola

angkutan umum massal. Aturan tersebut dibuat untuk menyerempakkan seluruh angkutan umum massal di Indonesia. Berdasarkan peraturan PM. Nomor 10 untuk tanda pengenal pengemudi berupa papan/kartu identitas pengemudi yang diletakan di depan. Namun berdasarkan hasil observasi untuk tanda pengenal pengemudi pada TMB masih beberapa saja yang memakai tanda pengenal pengemudi belum semuanya memakai tanda pengenal pengemudi (Sumber: Hasil Wawancara & Survey Lapangan).

A.6 Kondisi Kaca Film

Berdasarkan PM No. 10 Tentang Standar minimal pelayanan angkutan umum massal berbasis jalan raya disebutkan bahwa variabel-variabel yang terdapat dalam aturan tersebut harus dilaksanakan oleh semua pihak yang terkait untuk mengelola angkutan umum massal. Aturan tersebut dibuat untuk menyerempakkan seluruh angkutan umum massal di Indonesia. Berdasarkan peraturan PM. Nomor 10 untuk kaca film yang harus diperhatikan yaitu persentase kegelapan maksimal harus 60%. Artinya kondisi kaca harus tidak terlalu gelap dan tidak terlalu terang, untuk TMB kaca film yang digunakan yaitu jenis kaca PVB (*Polly Vinyl Butyral)* kaca jenis ini tidak akan pecah berantakan ketika terkena hantaman (Sumber: Hasil Wawancara & Survey Lapangan).

B. Variabel Keselamatan

B.1 Kondisi Fasilitas Keamanan

Berdasarkan PM No. 10 Tentang Standar minimal pelayanan angkutan umum massal berbasis jalan raya disebutkan bahwa variabel-variabel yang terdapat dalam aturan tersebut harus dilaksanakan oleh semua pihak yang terkait untuk mengelola angkutan umum massal. Aturan tersebut dibuat untuk menyerempakkan seluruh angkutan umum massal di Indonesia. Menurut standar tersebut disebutkan untuk fasilitas keamanan harus berupa suatu alat untuk melindungi kemanan pengguna yang terdiri dari palu pemecah kaca, tabung pemadam kebakaran, tombol

pintu otomatis. Untuk TMB di semua armada hanya ada alat palu pemecah kaca dan tombol pintu otomatis saja (Sumber: Hasil Wawancara & Survey Lapangan).



Gambar 3.6
Posisi Fasilitas Keamanan
(Sumber: Hasil Survey 2013)

B.2 Kondisi Fasilitas Kesehatan

Berdasarkan PM No. 10 Tentang Standar minimal pelayanan angkutan umum massal berbasis jalan raya disebutkan bahwa variabel-variabel yang terdapat dalam aturan tersebut harus dilaksanakan oleh semua pihak yang terkait untuk mengelola angkutan umum massal. Aturan tersebut dibuat untuk menyerempakkan seluruh angkutan umum massal di Indonesia. Menurut standar tersebut disebutkan untuk fasilitas kesehatan harus berupa satu kotak alat kesehatan dimana di letakan di setiap bus/armada. Untuk TMB cuman masih dibeberapa armada saja yang di letakkan kotak kesehatan dan itupun peralatannya cuman terdiri dari 1 botol kecil betadine, perban/Kasa dan gunting, tidak ada obat-obatan pendukung lainnya. Artinya untuk fasilitas kesehatan belum memenuhi standar aturan pelayanan (Sumber: Hasil Wawancara & Survey Lapangan).

B.3 Kondisi Alat Bantu Pegangan Tangan

Berdasarkan PM No. 10 Tentang Standar minimal pelayanan angkutan umum massal berbasis jalan raya disebutkan bahwa variabel-variabel yang terdapat dalam aturan tersebut harus dilaksanakan oleh semua pihak yang terkait untuk mengelola angkutan umum massal. Aturan tersebut dibuat untuk menyerempakkan seluruh angkutan umum massal di Indonesia. Menurut standar tersebut disebutkan untuk alat bantu pegangan tangan harus berupa alat untuk pegangan waktu berdiri dimana dilihat dari jumlah yang berfungsi, kondisi dan 100% harus berfungsi sesuai standar teknis. Untuk TMB sendiri memiliki jumlah pegangan tangan sebanyak 30 buah di sisi kiri ada 15 buah dan sisi kanan 15 buah, kondisinya masih bagus berfungsi dengan baik dan sesuai standar teknis (Sumber: Hasil Wawancara & Survey Lapangan).



Gambar 3.7
Posisi Alat Bantu Pegangan Tangan
(Sumber: Hasil Survey 2013)

C. Variabel Kenyamanan

C.1 Kondisi Lampu Penerangan

Berdasarkan PM No. 10 Tentang Standar minimal pelayanan angkutan umum massal berbasis jalan raya disebutkan bahwa variabel-variabel yang terdapat dalam aturan tersebut harus dilaksanakan oleh semua pihak yang terkait untuk mengelola angkutan umum massal. Aturan tersebut dibuat untuk menyerempakan seluruh angkutan umum massal di Indonesia. Untuk standar lampu penerangan di hitung jumlah yang berfungsi dan minimal 95% sudah sesuai dengan standar teknis, Kondisi lampu penerangan dalam bus TMB sendiri jumlah lampu yang ada di dalam bus sebanyak 3 berada di depan, tengah dan belakang bus. Kondisinya nyala semua sesuai standar, akan tetapi secara eksisting lampu yang dinyalakan yaitu lampu di depan dan lampu yang di tengah, namun demikian kondisinya sangat terang (Sumber: Hasil Wawancara & Survey Lapangan).

C.2 Kondisi Kapasitas Penumpang

Berdasarkan PM No. 10 Tentang Standar minimal pelayanan angkutan umum massal berbasis jalan raya disebutkan bahwa variabel-variabel yang terdapat dalam aturan tersebut harus dilaksanakan oleh semua pihak yang terkait untuk mengelola angkutan umum massal. Aturan tersebut dibuat untuk menyerempakan seluruh angkutan umum massal di Indonesia. Berdasarkan standar PM No 10 untuk kapasitas penumpang yaitu jumlah penumpang sesuai kapasitas angkut dan maksimal 100% sesuai kapasitas angkut. Untuk TMB sendiri jumlah penumpang jika di jam-jam sibuk selalu over kapasitas sehingga mencapai > 50 orang di dalam bus sedangkan pada saat jam non-sibuk palingan hanya 25 – 30 orang (Sumber: Hasil Wawancara & Survey Lapangan).

C.3 Kondisi Fasilitas Kebersihan

Berdasarkan PM No. 10 Tentang Standar minimal pelayanan angkutan umum massal berbasis jalan raya disebutkan bahwa variabel-variabel yang terdapat dalam aturan tersebut harus dilaksanakan oleh semua pihak yang terkait untuk

mengelola angkutan umum massal. Aturan tersebut dibuat untuk menyerempakkan seluruh angkutan umum massal di Indonesia. Menurut standar tersebut disebutkan fasilitas kebersihan harus berupa alat tempat sampah minimal terdapat dua buah dimana posisinya harus di depan dan di belakang. Untuk TMB sendiri masih beberapa armada saja yang terdapat tempat sampah yang lainnya belum ada, yang sudah adapun kondisinya hanya ada 1 alat tempat sampah dan di posisikannya di depan saja (Sumber: Hasil Wawancara & Survey Lapangan).

C.4 Kondisi Pengatur Suhu Bus

Berdasarkan PM No. 10 Tentang Standar minimal pelayanan angkutan umum massal berbasis jalan raya disebutkan bahwa variabel-variabel yang terdapat dalam aturan tersebut harus dilaksanakan oleh semua pihak yang terkait untuk mengelola angkutan umum massal. Aturan tersebut dibuat untuk menyerempakan seluruh angkutan umum massal di Indonesia. Untuk standar pengatur suhu bus yaitu berupa AC *(Air Conditioner)* dan jumlah minimal harus ada sebanyak 2 buah yang di letakan di depan di belakang. Untuk TMB sendiri sudah terdapat AC di semua armada TMB dan jumlahnya hampir disetiap sisi lebih dari standar yang diterapkan. Artinya sudah memenuhi standar pelayanan teknis (Sumber: Hasil Wawancara & Survey Lapangan).



Gambar 3.8
Posisi Pengatur Suhu Ruangan
(Sumber: Hasil Survey 2013)

D. Variabel Keterjangkauan

D.1 Kondisi Integrasi Moda Lain

Berdasarkan PM No. 10 Tentang Standar minimal pelayanan angkutan umum massal berbasis jalan raya disebutkan bahwa variabel-variabel yang terdapat dalam aturan tersebut harus dilaksanakan oleh semua pihak yang terkait untuk mengelola angkutan umum massal. Aturan tersebut dibuat untuk menyerempakkan seluruh angkutan umum massal di Indonesia. Menurut standar tersebut untuk integrasi moda lain harus tersedia memberikan akses kemudahan untuk memperoleh trayek angkutan umum lainnya. Untuk TMB sendiri tersedia banyak pengumpan trayek angkutan lainnya jika setelah menggunakan TMB. Artinya untuk integrasi moda lain sudah sesuai dengan standar pelayanan (Sumber: Hasil Wawancara & Survey Lapangan).

D.2 Tarif/Biaya

Berdasarkan PM No. 10 Tentang Standar minimal pelayanan angkutan umum massal berbasis jalan raya disebutkan bahwa variabel-variabel yang terdapat dalam aturan tersebut harus dilaksanakan oleh semua pihak yang terkait untuk mengelola angkutan umum massal. Aturan tersebut dibuat untuk menyerempakkan seluruh angkutan umum massal di Indonesia. Menurut standar tersebut disebutkan tarif/biaya harus sesuai dengan SK penetapan tarif oleh pemerintah setempat. Untuk tariff TMB sekali jalan Rp.3.000 dengan harga semurah tersebut bisa meminimalisisr biaya perjalanan (Sumber: Hasil Wawancara & Survey Lapangan).

E. Variabel Kesetaraan

E.1 Kondisi Kursi Prioritas

Berdasarkan PM No. 10 Tentang Standar minimal pelayanan angkutan umum massal berbasis jalan raya disebutkan bahwa variabel-variabel yang terdapat dalam aturan tersebut harus dilaksanakan oleh semua pihak yang terkait untuk mengelola angkutan umum massal. Aturan tersebut dibuat untuk menyerempakkan seluruh angkutan umum massal di Indonesia. Menurut standar tersebut kursi prioritas yaitu

tempat duduk yang diperuntukan bagi penyandang cacat, manusia usia lanjut, anak-anak dan wanita hamil utnuk jumlah kursi yang harus ada minimal 4 buah kursi. Untuk TMB sendiri di dalam semua bus sudah terdapat kusri prioritas sebanyak 6 kursi posisinya di sisi kanan 3 kursi dan sisi kiri 3 kursi dengan kondisi baik.



Gambar 3.9
Posisi Kursi Prioritas
(Sumber: Hasil Survey 2013)

F. Variabel Keteraturan

F.1 Kondisi Waktu Tunggu Bus

Berdasarkan PM No. 10 Tentang Standar minimal pelayanan angkutan umum massal berbasis jalan raya disebutkan bahwa variabel-variabel yang terdapat dalam aturan tersebut harus dilaksanakan oleh semua pihak yang terkait untuk mengelola angkutan umum massal. Aturan tersebut dibuat untuk menyerempakkan seluruh angkutan umum massal di Indonesia. Berdasarkan standar pelayanan untuk waktu tunggu bus pada waktu puncak minimal 7 menit dan waktu non pucak selama 15 menit. Untuk TMB sendiri waktu tunggu bus tidak menentu untuk waktu puncak bisa terjadi 15 menit menunggu hal itu terjadi karena TMB tidak memiliki jalur sendiri sehingga perjalanannya terbagi dengan kendaraan lainnya (Sumber: Hasil Wawancara & Survey Lapangan).

F.2 Kondisi Kecepatan Bus

Berdasarkan PM No. 10 Tentang Standar minimal pelayanan angkutan umum massal berbasis jalan raya disebutkan bahwa variabel-variabel yang terdapat dalam aturan tersebut harus dilaksanakan oleh semua pihak yang terkait untuk mengelola angkutan umum massal. Aturan tersebut dibuat untuk menyerempakkan seluruh angkutan umum massal di Indonesia. Berdasarkan standar pelayanan untuk kecepatan bus pada waktu puncak maksimal perjalanan 30 Km/Jam dan non puncak maksimal 50 Km/Jam. Untuk TMB sendiri kecepatan bus jika keadaan non puncak menjalankan dengan kecepatan 40 Km/Jam (Sumber: Hasil Wawancara & Survey Lapangan)

F.3 Kondisi Lama Waktu Berhenti di Halte

Berdasarkan PM No. 10 Tentang Standar minimal pelayanan angkutan umum massal berbasis jalan raya disebutkan bahwa variabel-variabel yang terdapat dalam aturan tersebut harus dilaksanakan oleh semua pihak yang terkait untuk mengelola angkutan umum massal. Aturan tersebut dibuat untuk menyerempakkan seluruh angkutan umum massal di Indonesia. Berdasarkan standar tersebut untuk waktu berhenti di halte waktu puncak 45 detik dan waktu non pucak maksimal 60 detik. TMB selama waktu berhenti di halte mencapai 60 detik di tiap halte nya (Sumber: Hasil Wawancara & Survey Lapangan).

F.4 Kondisi Layanan Informasi Kedatangan Bus

Berdasarkan PM No. 10 Tentang Standar minimal pelayanan angkutan umum massal berbasis jalan raya disebutkan bahwa variabel-variabel yang terdapat dalam aturan tersebut harus dilaksanakan oleh semua pihak yang terkait untuk mengelola angkutan umum massal. Aturan tersebut dibuat untuk menyerempakkan seluruh angkutan umum massal di Indonesia. Untuk kondisi informasi kedatangan bus berdasarkan standar pelayanan harus berupa bentuk, tempat dan kondisi. Dalam bentuk bisa berbentuk visual harus ditempatkan di sisi yang strategis, kondisinya harus berfungsi dengan baik dan sesuai kondisi teknis. TMB sendiri untuk layanan informasi kedatangan bus belum secara canggih tetapi pelayanannya masih melalui

petugas yang sedang berjaga di depan halte saja (Sumber: Hasil Wawancara & Survey Lapangan).

3.3.2 Bentuk Fisik Halte dan Lokasi Halte

Halte merupakan tempat menunggu kedatangan bus, halte bus seharusnya di desain semenarik dan senyaman mungkin agar penguna nyaman pada saat menunggu kedatangan bus. Untuk halte bus TMB Koridor 2 (Cicaheum-Cibereum) di desain menyerupai banguanan atap gedung sate dimana menonjolkan ciri khas Kota Bandung dengan bentuk fisik bangunan terbuat dari tembok dan kaca. Halte TMB Koridor 2 (Cicaheum-Cibereum) tersebar menjadi 19 titik. Berikut ini titik-titik lokasi halte Trans Metro Bandung Koridor 2 (Cicaheum-Cibereum):

1) Halte TMB 1 - Cicaheum (Type 6,5m)
2) Halte TMB 2 - Jl. A. Yani/depan BCA (Type 6,5m)
3) Halte TMB 3 - Jl. Ibrahim Adji Depan Ex Matahari (Type 8m)
4) Halte TMB 4 - Jl. Jakarta setelah persimpangan antapani (Type 6,5m)
5) Halte TMB 5 - Jl. A. Yani depan Stadion PERSIB (Type 6,5)
6) Halte TMB 6 - Jl. A. Yani depan One Day Service (Type 6,5)
7) Halte TMB 7 - Jl. A. Yani depan pos dan giro (type 6,5m)
8) Halte TMB 8 - Jl. Asia-Afrika depan Panin Bank (Type 6,5m)
9) Halte TMB 9 - Jl. Asia-Afrika depan Alun-alun (Type 6,5m)
10) Halte TMB 10 - Jl. Sudirman depan SMP/SMA BPK Penabur
11) Halte TMB 11 - Jl. Raya Elang (Cibereum) (Type 8)
12) Halte TMB 12 - Jl.Rajawali timur Perempatan Garuda (Type 6,5m)
13) Halte TMB 13 - Jl. Rajawali Timur depan BCA (Type 6,5m)
14) Halte TMB 14 - Jl. Kebon Jati depan RS Kebon Jati (Type 8m)
15) Halte TMB 15 - Jl. Kebon Jati depan Ruko Textile (Type 6,5m)
16) Halte TMB 16 - Jl. A. Yani Kosambi Sebeum JPO (Type 6,5m)
17) Halte TMB 17 - Jl. A. Yani depan segitiga mas (Type 8m)
18) Halte TMB 18 - Jl. A. Yani Gereja/Disdik Kota Bandung (Type 6,5m)

19) Halte TMB 19 - Jl. A. Yani Gate Way Appartmen (Type 6,5m)

Untuk mengetahui kondisi fisiknya dapat dilihat pada **gambar 3.5** di bawah ini:



(Halte Awal Cicaheum)



(Halte Akhir Cibereum)



Gambar 3.10
Kondisi Halte TMB Koridor 2 (Cicaheum-Cibereum)
(Sumber: Hasil Survey 2013)

Akan tetapi halte TMB ini belum beroperasi sampai saat ini, yang beroperasi hanya di halte awal (Cicaheum) dan halte akhir (Cibereum). Kondisi bangunannya tidak terawatt dan sudah mulai banyak yang rusak seperti lantai ubin kotor, kaca-kaca

pecah, dan tempat tiket berantakan. Seharusnya hal ini menjadikan bahan evaluasi pemerintah agar mampu menjalankan semaksimal mungkin pelayanannya. Dengan kondisi seperti itu akhirnya penumpang pun tidak menunggu di dalam halte melainkan masih tetap di pinggir jalan saja, dan bis pun tidak berhenti semua di setiap halte melainkan masi berhenti di sembarang tempat untuk menaikan dan menurunkan penumpangnya. Jiak melihat peraturannya hal seperti ini tidak bisa di lakukan karena sudah melanggar peraturan PM No. 10.

3.3.3 Sistem *Ticketing*

Sistem *ticketing* yaitu bagaimana cara pembelian tiket untuk perjalanan/menggunakan bus TMB. Banyak jenisnya sistem *ticketing* mulai dari yang manual sampai menggunakan kartu elektrik yang bisa digunakan setiap saat dengan cara pengisian ulang. DISHUB Kota Bandung pun merencanakan untuk sistem tiket menggunakan TMB bisa dilihat pada **gambar 3.6**





Gambar 3.6
Rencana Sistem Tiket TMB
(Sumber: Hasil Survey 2013)

Akan tetapi kondisi eksistingnya sangat berbeda dengan rencana nya, yang ada saat ini yaitu tidak dengan sistem karcis melainkan masih menggunakan sistem pungutan oleh kondektur, sehingga mengganggu kenyamanan pengguna. Bisa di lihat pada **gambar 3.7** di bawah ini:



Gambar 3.7
Kondisi Penarikan Ongkos Didalam Bus
(Sumber: Hasil Survey 2013)

3.4 Profil Pengguna Trans Metro Bandung

Untuk gambaran umum pengguna Trans Metro Bandung didapatkan berdasarkan survey langsung ke lapangan dengan cara menyebarkan kuesioner dimana sampel yang diambil sebanyak 100 responden, dari 100 kuesioner tersebut dibagi menjadi dua yaitu 50 sampel dari arah Cicaheum-Cibereum dan 50 sampel dari arah Cibereum-Cicaheum. Untuk lebih jelasnya akan dibahas dibawah ini:

3.4.1 Jenis Kelamin

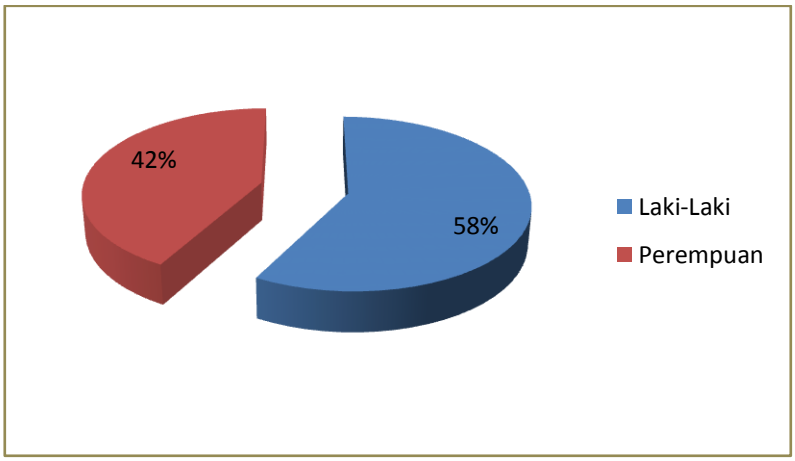
Jalur TMB Cicaheum - Cibereum

Berikut ini akan menjelaskan tabel pengguna TMB Koridor 2 (Cicaheum-Cibereum) berdasarkan jenis kelaminnya, untuk itu dapat dilihat pada **Tabel III-3** dan **Gambar 3.8** sebagai berikut ini:

Tabel III-3
Pengguna TMB Jalur Cicaheum-Cibereum Berdasarkan Jenis Kelamin Tahun 2013

No	Jenis Kelamin	Frekuensi	Presentase (%)
1	Laki-Laki	29	58.00
2	Perempuan	21	42.00
Jumlah		**50**	**100.00**

Sumber: Hasil Analisis, 2013



Sumber: Hasil Analisis, 2013

Gambar 3.13
Presentase Pengguna TMB Berdasarkan Jenis Kelamin

(Cicaheum-Cibereum)

Berdasrakan pada tabel dan gambar grafik di atas menunjukan bahwa pengguna TMB berdasarkan jenis kelamin pada Jalur Cicaheum-Cibereum lebih di dominasi oleh Laki-laki dengan jumlah presentase sebesar 58% sedangkan untuk perempuan berjumalh 42%. Artinya yang menggunakan TMB pada saat itu cenderung laki-laki dibandingkan dengan perempuan, karena laki-laki lebih banyak aktivitas dibandingkan perempuan sehingga perlu pergerakan yang banyak.

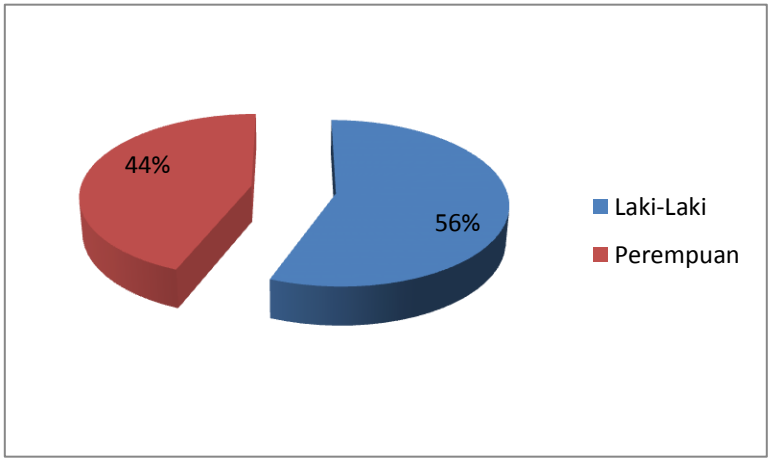
Jalur Cibereum – Cicaheum

Berikut ini akan menjelaskan tabel pengguna TMB Koridor 2 (Cibereum-Cicaheum) berdasarkan jenis kelaminnya, untuk itu dapat dilihat pada **Tabel III-18** dan **Gambar 3.22** sebagai berikut ini:

Tabel III-4
Pengguna TMB Jalur Cibereum-Cicaheum Berdasarkan Jenis Kelamin Tahun 2013

No	Jenis Kelamin	Frekuensi	Presentase (%)
1	Laki-Laki	28	56.00
2	Perempuan	22	44.00
Jumlah		**50**	**100.00**

Sumber: Hasil Analisis, 2013



Sumber: Hasil Analisis, 2013

Gambar 3.14
Presentase Pengguna TMB Berdasarkan Jenis Kelamin
(Cibereum-Cicaheum)

Berdasrakan pada tabel dan gambar grafik di atas menunjukan bahwa pengguna TMB berdasarkan jenis kelamin pada Jalur Cibereum-Cicaheum lebih di dominasi oleh Laki-laki dengan jumlah presentase sebesar 56% sedangkan untuk perempuan berjumalh 44%. Artinya yang menggunakan TMB pada saat itu cenderung laki-laki dibandingkan dengan perempuan, karena laki-laki lebih banyak aktivitas dibandingkan perempuan sehingga perlu pergerakan yang banyak.

3.4.2 Tingkat Pendidikan

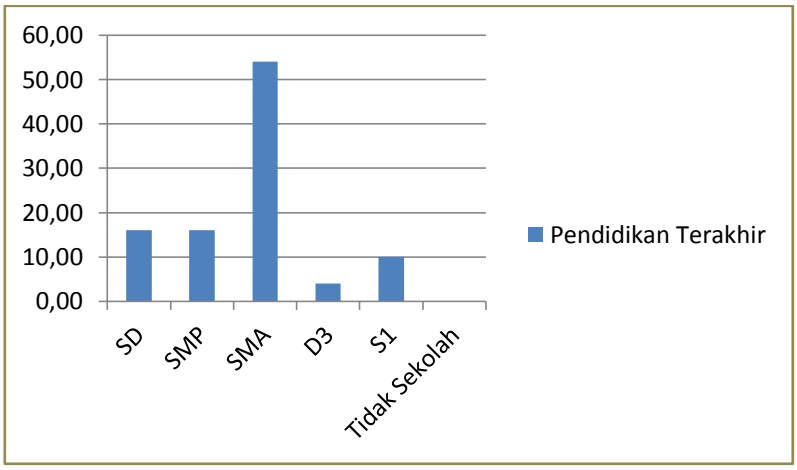
Jalur Cicaheum - Cibereum

Berikut ini akan menjelaskan tabel pengguna TMB Koridor 2 (Cicaheum-Cibereum) berdasarkan Tingkat Pendidikan, untuk itu dapat dilihat pada **Tabel III-5** dan **Gambar 3.10** sebagai berikut ini:

Tabel III-5
Pengguna TMB Jalur Cicaheum-Cibereum Berdasarkan Tingkat Pendidikan Tahun 2013

No	Pendidikan Terakhir	Frekuensi	Presentase (%)
1	SD	8	16.00
2	SMP	8	16.00
3	SMA	27	54.00
4	D3	2	4.00
5	S1	5	10.00
6	Tidak Sekolah	0	0.00
Jumlah		**50**	**100**

Sumber: Hasil Analisis, 2013



Sumber: Hasil Analisis, 2013

Gambar 3.15
Presentase Pengguna TMB Berdasarkan Tingkat Pendidikan (Cicaheum-Cibereum)

Berdasrakan pada tabel dan gambar grafik di atas menunjukan bahwa pengguna TMB berdasarkan tingkat pendidikan pada Jalur Cicaheum-Cibereum lebih di dominasi oleh pendidikan SMA dengan jumlah presentase sebesar 54%, selanjutnya untuk tingkat SMP dan SD masing-masing 8%, S1 sebesar 5%, dan paling kecil yaitu D3 sebesar 2%. dibandingkan dengan perempuan, karena laki-laki lebih banyak aktivitas dibandingkan perempuan sehingga perlu pergerakan yang banyak. Hal tersebut dapat diasumsikan bahwa pengguna TMB berdasarkan kelas menengah ke bawah terlihat dari tingkatan pendidikan bahwa lebih banyak tamatan SMA/Sederajatnya.

Jalur Cibereum – Cicaheum

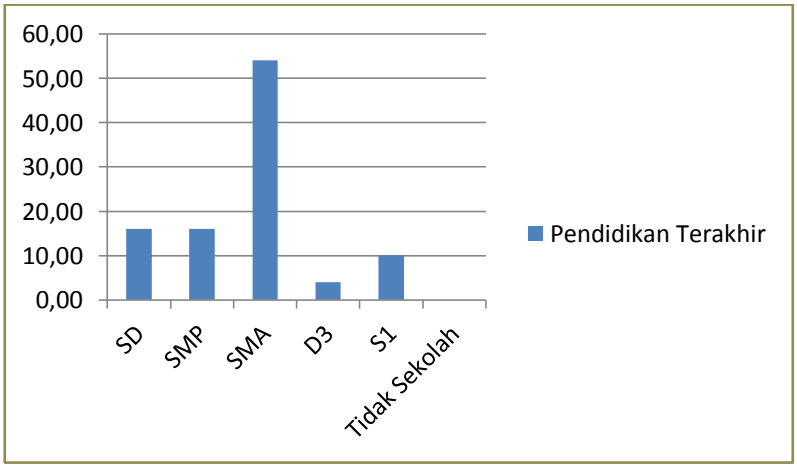
Berikut ini akan menjelaskan tabel pengguna TMB Koridor 2 (Cicaheum-Cibereum) berdasarkan Tingkat Pendidikan, untuk itu dapat dilihat pada **Tabel III-6** dan **Gambar 3.11** sebagai berikut ini:

Tabel III-6
Pengguna TMB Jalur Cibereum-Cicaheum Berdasarkan Tingkat Pendidikan Tahun 2013

No	Pendidikan Terakhir	Frekuensi	Presentase (%)
1	SD	8	16.00
2	SMP	8	16.00

No	Pendidikan Terakhir	Frekuensi	Presentase (%)
3	SMA	27	54.00
4	D3	2	4.00
5	S1	5	10.00
6	Tidak Sekolah	0	0.00
Jumlah		**50**	**100**

Sumber: Hasil Analisis, 2013



Sumber: Hasil Analisis, 2013

Gambar 3.16
Presentase Pengguna TMB Berdasarkan Tingkat Pendidikan (Cicaheum-Cibereum)

Berdasrakan pada tabel dan gambar grafik di atas menunjukan bahwa pengguna TMB berdasarkan tingkat pendidikan pada Jalur Cibereum-Cicaheum lebih di dominasi oleh pendidikan SMA dengan jumlah presentase sebesar 54%, selanjutnya untuk tingkat SMP dan SD masing-masing 8%, S1 sebesar 5%, dan paling kecil yaitu D3 sebesar 2%. dibandingkan dengan perempuan, karena laki-laki lebih banyak aktivitas dibandingkan perempuan sehingga perlu pergerakan yang banyak. Hal tersebut dapat diasumsikan bahwa pengguna TMB berdasarkan kelas menengah ke bawah terlihat dari tingkatan pendidikan bahwa lebih banyak tamatan SMA/Sederajatnya.

3.4.3 Jenis Pekerjaan

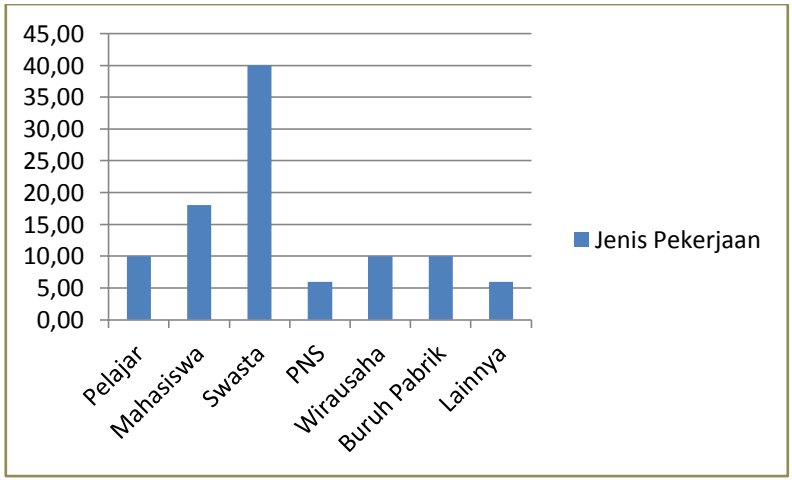
Jalur TMB Cicaheum - Cibereum

Berikut ini akan menjelaskan tabel pengguna TMB Koridor 2 (Cicaheum-Cibereum) berdasarkan Pekerjaan, untuk itu dapat dilihat pada **Tabel III-7** dan **Gambar 3.11** sebagai berikut ini:

Tabel III-7
Pengguna TMB Jalur Cicaheum-Cibereum Berdasarkan Pekerjaan Tahun 2013

No	Pekerjaan	Frekuensi	Presentase (%)
1	Pelajar	5	10.00
2	Mahasiswa	9	18.00
3	Swasta	20	40.00
4	PNS	3	6.00
5	Wirausaha	5	10.00
6	Buruh Pabrik	5	10.00
7	Lainnya	3	6
	Jumlah	50	100.00

Sumber: Hasil Analisis, 2013



Sumber: Hasil Analisis, 2013

Gambar 3.17
Presentase Pengguna TMB Berdasarkan Jenis Pekerjaan (Cicaheum-Cibereum)

Berdasrakan pada tabel dan gambar grafik di atas menunjukan bahwa pengguna TMB berdasarkan Jenis Pekerjaan pada Jalur Cicaheum-Cibereum lebih di dominasi oleh

pekerja swasta dengan jumlah presentase sebesar 48%, selanjutnya mahasiswa sebesar 18%, untuk pelajar, wirausaha, buruh pabrik mendaptkan besar yang sema yaitu 10%, dan untuk lainnya sebesar 6%. Untuk yang memilih lainnya terdiri dari pekerja kuli bangunan dan kuli serabutan.

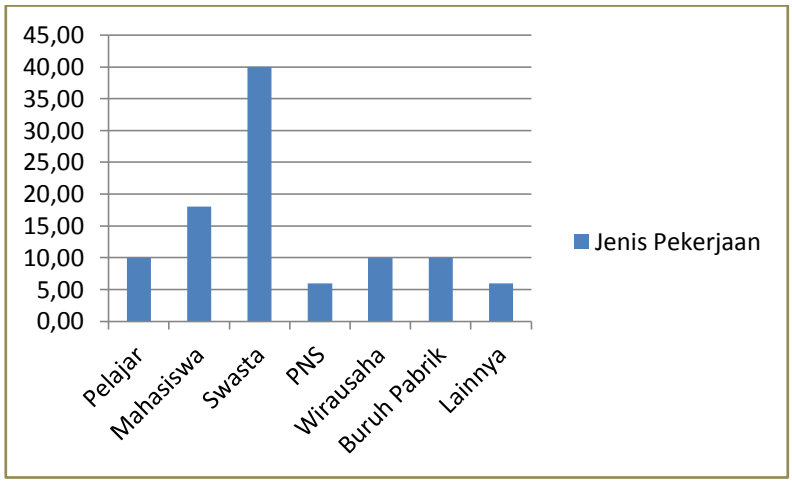
Jalur Cibereum – Cicaheum

Berikut ini akan menjelaskan tabel pengguna TMB Koridor 2 (Cibereum-Cicaheum) berdasarkan Pekerjaan, untuk itu dapat dilihat pada **Tabel III-8** dan **Gambar 3.11** sebagai berikut ini:

Tabel III-8
Pengguna TMB Jalur Cibereum-Cibereum Berdasarkan Pekerjaan Tahun 2013

No	Pekerjaan	Frekuensi	Presentase (%)
1	Pelajar	7	14.00
2	Mahasiswa	7	14.00
3	Swasta	20	40.00
4	PNS	6	12.00
5	Wirausaha	3	6.00
6	Buruh Pabrik	4	8.00
7	Lainnya	3	6.00
	Jumlah	50	100.00

Sumber: Hasil Analisis, 2013



Sumber: Hasil Analisis, 2013

Gambar 3.18
Presentase Pengguna TMB Berdasarkan Jenis Pekerjaan (Cibereum - Cicaheum)

Berdasrakan pada tabel dan gambar grafik di atas menunjukan bahwa pengguna TMB berdasarkan Jenis Pekerjaan pada Jalur Cibereum-Cicaheum lebih di dominasi oleh pekerja swasta dengan jumlah presentase sebesar 40%, selanjutnya mahasiswa dan peajar sebesar 14%, untuk buruh pabrik mendapatkan 8%, dan untuk wirausaha dan lainnya sebesar 6%. Untuk yang memilih lainnya terdiri dari pekerja kuli bangunan dan kuli serabutan.

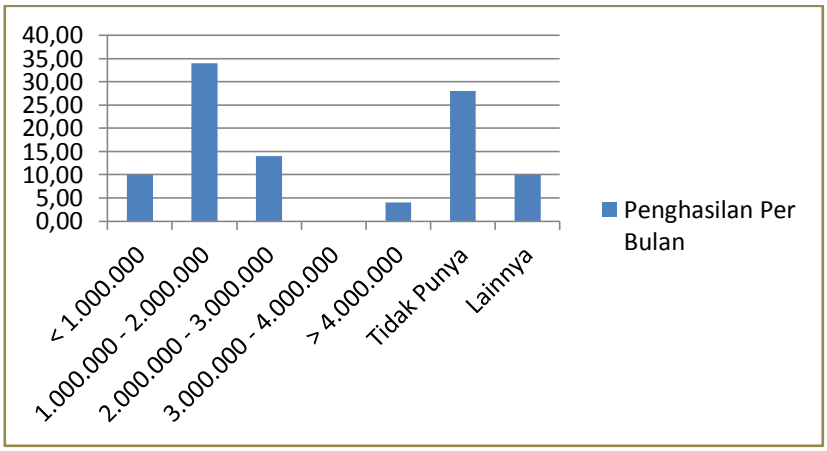
3.4.4 Penghasilan Per Bulan

Jalur TMB Cicaheum-Cibereum

Berikut ini akan menjelaskan tabel pengguna TMB Koridor 2 (Cicaheum-Cibereum) berdasarkan tingkat pendapatan, untuk itu dapat dilihat pada **Tabel III-9** dan **Gambar 3.13** sebagai berikut ini:

Tabel III-9
Pengguna TMB Jalur Cicaheum-Cibereum Berdasarkan Tingkat PendapatanTahun 2013

No	Penghasilan Per Bulan	Frekuensi	Presentase (%)
1	< 1.000.000	5	10.00
2	1.000.000 - 2.000.000	17	34.00
3	2.000.000 - 3.000.000	7	14.00
4	3.000.000 - 4.000.000	0	0.00
5	> 4.000.000	2	4.00
6	Tidak Punya	14	28.00
7	Lainnya	5	10
Jumlah		50	100.00



Sumber: Hasil Analisis, 2013

Gambar 3.19
Presentase Pengguna TMB Dilihat Dari Pendapatan
(Cicaheum-Cibereum)

Berdasarkan pada tabel dan gambar grafik di atas menunjukan bahwa pengguna TMB berdasarkan tingkat pendapatan pada Jalur Cicaheum-Cibereum lebih di dominasi oleh penghasilan dari 1 juta-2 juta dengan jumlah presentase sebesar 34%, selanjutanya oleh tidak punya penghasilan sebesar 28%, dari 2 juta-3 juta sebesar 14%, <1 juta dan ainnya sebesar 10% dan > 4 juta sebesar 4%. Untuk kategori lainnya dikarenakan penghasilan mereka tidak tetap tergantung ada pekerjaan karena rata-rata bekerja di buruh kuli, sedangkan untuk yang tidak berpenghasilan mereka masih sekolah dan mahasiswa jadi tidak ada penghasilan sama sekali.

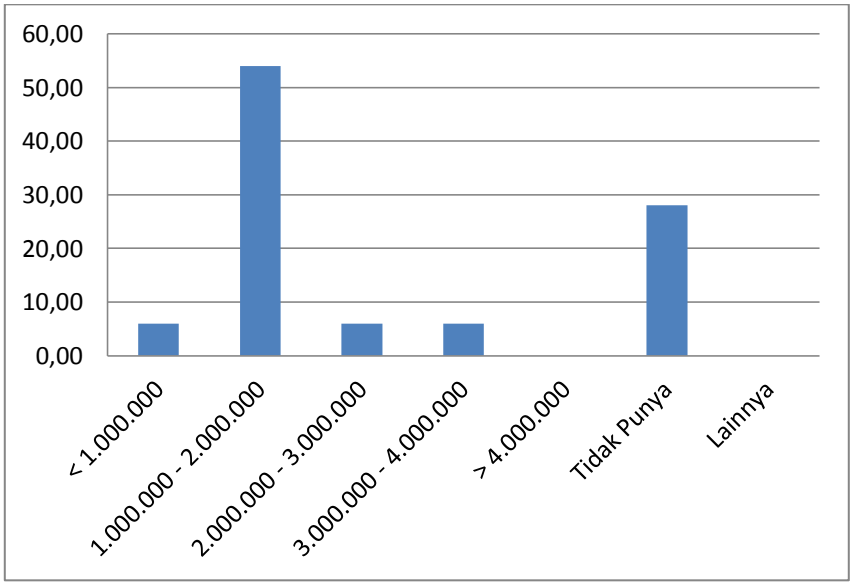
Jalur TMB Cibereum - Cicaheum

Berikut ini akan menjelaskan tabel pengguna TMB Koridor 2 (Cibereum-Cicaheum) berdasarkan tingkat pendapatan, untuk itu dapat dilihat pada **Tabel III-10** dan **Gambar 3.14** sebagai berikut ini

Tabel III-10
Pengguna TMB Jalur Cibereum-Cicaheum Berdasarkan
Tingkat PendapatanTahun 2013

No	Penghasilan Per Bulan	Frekuensi	Presentase (%)
1	< 1.000.000	3	6.00
2	1.000.000 - 2.000.000	27	54.00
3	2.000.000 - 3.000.000	3	6.00

4	3.000.000 - 4.000.000	3	6.00
5	> 4.000.000	0	0.00
6	Tidak Punya	14	28.00
7	Lainnya	0	0
Jumlah		50	100.00



Sumber: Hasil Analisis, 2013

Gambar 3.20
Presentase Pengguna TMB Dilihat Dari Pendapatan
(Cicaheum-Cibereum)

Berdasarkan pada tabel dan gambar grafik di atas menunjukan bahwa pengguna TMB berdasarkan tingkat pendapatan pada Jalur Cibereum-Cicaheum lebih di dominasi oleh penghasilan dari 1 juta-2 juta dengan jumlah presentase sebesar 54%, selanjutanya oleh tidak punya penghasilan sebesar 28%, dari 2 juta-3 juta, 3 juta – 4 juta dan < 1 juta sebesar 6 Untuk kategori lainnya dikarenakan penghasilan mereka tidak tetap tergantung ada pekerjaan karena rata-rata bekerja di buruh kuli, sedangkan untuk yang tidak berpenghasilan mereka masih sekolah dan mahasiswa jadi tidak ada penghasilan sama sekali.

3.4.5 Pengeluaran Tiap Bulan

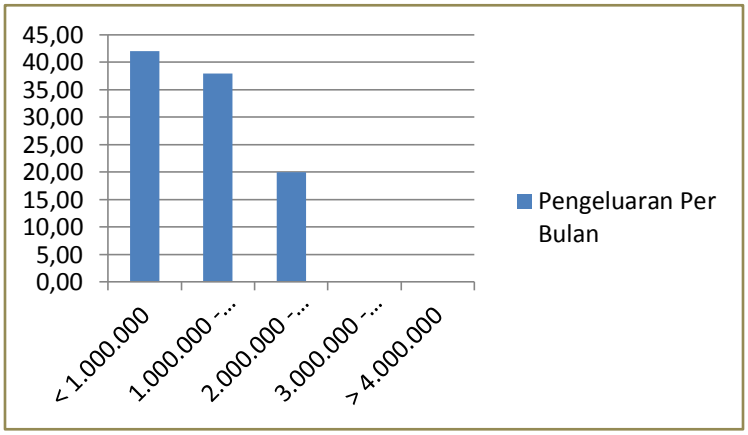
Jalur TMB Cicaheum - Cibereum

Berikut ini akan menjelaskan tabel pengguna TMB Koridor 2 (Cicaheum-Cibereum) berdasarkan jumlah pengeluaran tiap bulan, untuk itu dapat dilihat pada **Tabel III-11** dan **Gambar 3.14** sebagai berikut ini:

Tabel III-11
Pengguna TMB Jalur Cicaheum-Cibereum Berdasarkan Jumlah Pengeluaran Tiap Bulan Tahun 2013

No	Pengeluaran Per Bulan	Frekuensi	Presentase (%)
1	< 1.000.000	21	42.00
2	1.000.000 - 2.000.000	19	38.00
3	2.000.000 - 3.000.000	10	20.00
4	3.000.000 - 4.000.000	0	0.00
5	> 4.000.000	0	0.00
Jumlah		**50**	**100.00**

Sumber: Hasil Analisis, 2013



Sumber: Hasil Analisis, 2013

Gambar 3.21
Presentase Pengguna TMB Dilihat Dari Jumlah Pengeluaran (Cicaheum-Cibereum)

Berdasarkan pada tabel dan gambar grafik di atas menunjukan bahwa pengguna TMB berdasarkan jumlah pengeluaran per bulan pada Jalur Cicaheum-Cibereum lebih di

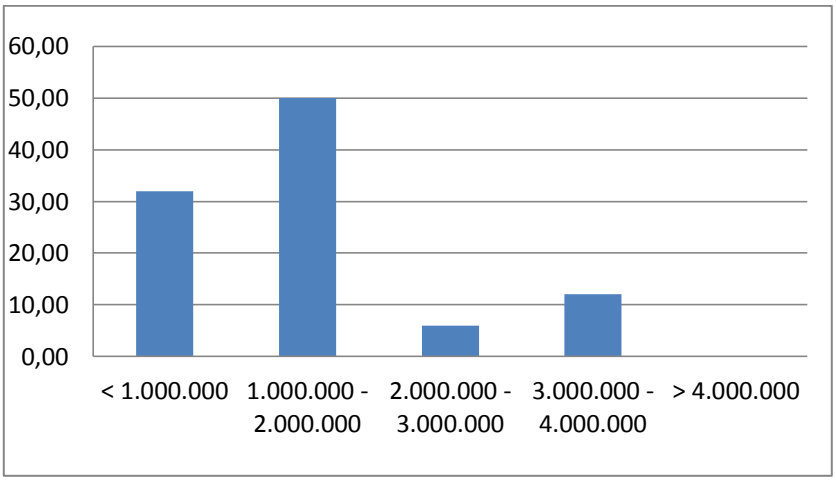
dominasi oleh kurang pengeluaran dari 1 Juta sebesar 21%, selanjutnya dari 1 juta – 2 juta sebesar 19% dan terakhir dari 2 juta – 3 juta sebesar 10%. Berdasarkan data tersebut tidak ada jumlah pengeluaran > 4 juta ataupun dari 3 juta – 4 juta hal ini karena tingkat pendapatan mereka sangat minim sehingga pengeluarannya pun diatur seminimal mungkin untuk bertahan dalam satu bulan.

Jalur TMB Cibereum – Cicaheum

Berikut ini akan menjelaskan tabel pengguna TMB Koridor 2 (Cibereum-Cicaheum) berdasarkan jumlah pengeluaran tiap bulan, untuk itu dapat dilihat pada **Tabel III-12** dan **Gambar 3.15** sebagai berikut ini:

Tabel III-12
Pengguna TMB Jalur Cibereum-Cicaheum Berdasarkan Jumlah Pengeluaran Tiap Bulan Tahun 2013

No	Pengeluaran Per Bulan	Frekuensi	Presentase (%)
1	< 1.000.000	16	32.00
2	1.000.000 - 2.000.000	25	50.00
3	2.000.000 - 3.000.000	3	6.00
4	3.000.000 - 4.000.000	6	12.00
5	> 4.000.000	0	0.00
Jumlah		**50**	**100.00**



Sumber: Hasil Analisis, 2013

Gambar 3.22
Presentase Pengguna TMB Dilihat Dari Jumlah Pengeluaran (Cibereum - Cicaheum)

Berdasarkan pada tabel dan gambar grafik di atas menunjukan bahwa pengguna TMB berdasarkan jumlah pengeluaran per bulan pada Jalur –Cibereum - Cicaheum lebih di dominasi oleh kurang pengeluaran dari 1 juta – 2 juta sebesar 50%, selanjutnya < 1 juta sebesar 32%, dari 3 juta – 4 juta sebesar 12% dan terakhir dari 2 juta – 3 juta sebesar 6%. Berdasarkan data tersebut tidak ada jumlah pengeluaran > 4 juta hal ini karena tingkat pendapatan mereka sangat minim sehingga pengeluarannya pun diatur seminimal mungkin untuk bertahan dalam satu bulan.

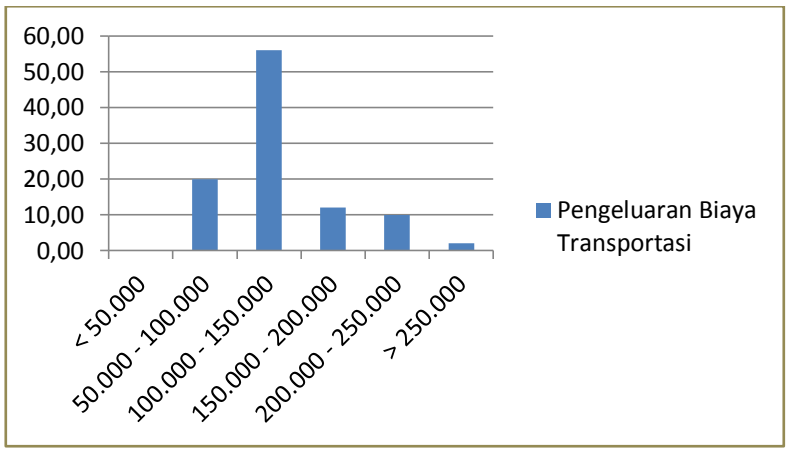
3.4.6 Pengeluaran Untuk Transportasi

Jalur TMB Cicaheum - Cibereum

Berikut ini akan menjelaskan tabel pengguna TMB Koridor 2 (Cicaheum-Cibereum) berdasarkan jumlah pengeluaran untuk transportasi, untuk itu dapat dilihat pada **Tabel III-13** dan **Gambar 3.16** sebagai berikut ini:

Tabel III-13
Pengguna TMB Jalur Cicaheum-Cibereum Berdasarkan Jumlah Pengeluaran Transportasi Tiap Bulan Tahun 2013

No	Pengeluaran Transportasi	Frekuensi	Presentase (%)
1	< 50.000	0	0.00
2	50.000 - 100.000	10	20.00
3	100.000 - 150.000	28	56.00
4	150.000 - 200.000	6	12.00
5	200.000 - 250.000	5	10.00
6	> 250.000	1	2.00
Jumlah		50	100.00



Sumber: Hasil Analisis, 2013

Gambar 3.23
Presentase Pengguna TMB Dilihat Dari Jumlah Pengeluaran Transportasi (Cicaheum-Cibereum)

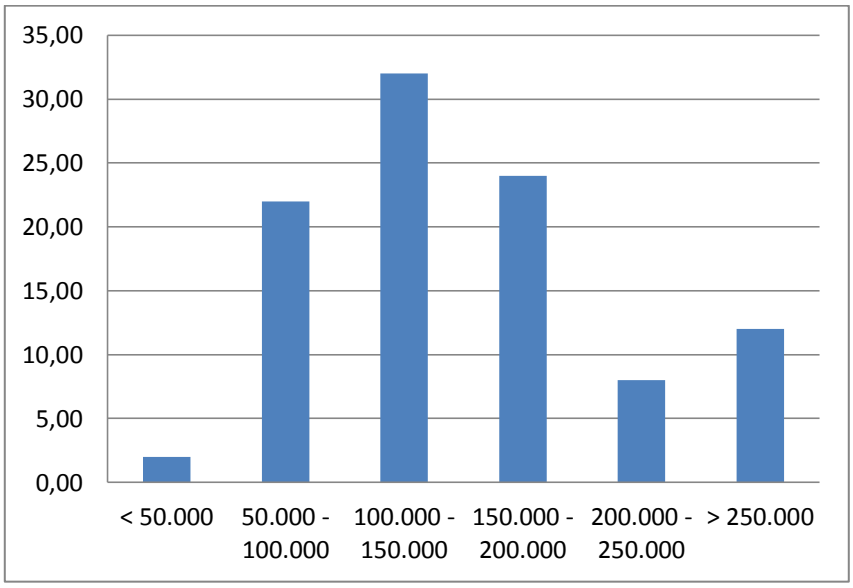
Berdasarkan pada tabel dan gambar grafik di atas menunjukan bahwa pengguna TMB berdasarkan jumlah pengeluaran transportasi per bulan pada Jalur Cicaheum-Cibereum lebih di dominasi oleh dari 100.000 – 150.000 sebesar 28%, selanjutnya dari 50.000 – 100.000 sebesar 10%, dari 150.000 – 200.000 sebesar 6%, dari 200.000 – 250.000 sebesar 5% dan > 250.000 sebesar 1%.

Jalur TMB Cibereum – Cicaheum

Berikut ini akan menjelaskan tabel pengguna TMB Koridor 2 (Cibereum - Cicaheum) berdasarkan jumlah pengeluaran untuk transportasi, untuk itu dapat dilihat pada **Tabel III-14** dan **Gambar 3.17** sebagai berikut ini:

Tabel III-14
Pengguna TMB Jalur Cibereum-Cicaheum Berdasarkan Jumlah Pengeluaran Transportasi Tiap Bulan Tahun 2013

No	Pengeluaran Transportasi	Frekuensi	Presentase (%)
1	< 50.000	1	2.00
2	50.000 - 100.000	11	22.00
3	100.000 - 150.000	16	32.00
4	150.000 - 200.000	12	24.00
5	200.000 - 250.000	4	8.00
6	> 250.000	6	12.00
Jumlah		50	100.00



Sumber: Hasil Analisis, 2013

Gambar 3.24
Presentase Pengguna TMB Dilihat Dari Jumlah Pengeluaran Transportasi (Cicaheum-Cibereum)

Berdasarkan pada tabel dan gambar grafik di atas menunjukan bahwa pengguna TMB berdasarkan jumlah pengeluaran transportasi per bulan pada Jalur Cicaheum-Cibereum lebih di dominasi oleh dari 100.000 – 150.000 sebesar 32%, selanjutnya dari dari 150.000 – 200.000 sebesar 24%, dari 50.000 – 100.000 sebesar 22% dari dan > 250.000 sebesar 12% dari 200.000 – 250.000 sebesar 8% dan paling kecil < 50.000 sebesar 2%.

3.4.7 Kepemilikan Kendaraan Bermotor

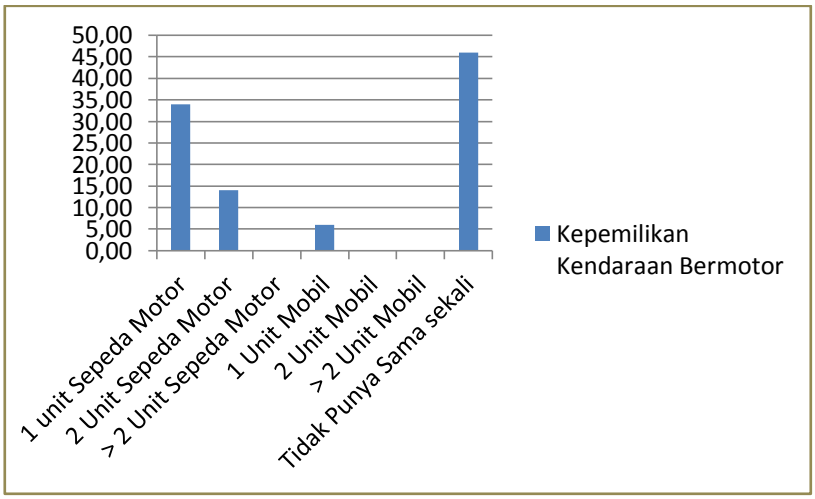
Jalur TMB Cicaheum - Cibereum

Berikut ini akan menjelaskan tabel pengguna TMB Koridor 2 (Cicaheum-Cibereum) berdasarkan kepemilikan kendaraan bermotor, untuk itu dapat dilihat pada **Tabel III-15** dan **Gambar 3.18** sebagai berikut ini:

Tabel III-15
Pengguna TMB Jalur Cicaheum-Cibereum Berdasarkan Kepemilikan Kendaraan Bermotor Tahun 2013

No	Kepemilikan Kendaraan	Frekuensi	Presentase (%)
1	1 unit Sepeda Motor	17	34.00
2	2 Unit Sepeda Motor	7	14.00
3	> 2 Unit Sepeda Motor	0	0.00
4	1 Unit Mobil	3	6.00
5	2 Unit Mobil	0	0.00
6	> 2 Unit Mobil	0	0.00
7	Tidak Punya Sama sekali	23	46
Jumlah		50	100.00

Sumber: Hasil Analisis, 2013



Sumber: Hasil Analisis, 2013

Gambar 3.25
Presentase Pengguna TMB Dilihat Dari Jumlah Kepemilikan Kendaraan Bermotor (Cicaheum-Cibereum)

Berdasarkan pada tabel dan gambar grafik di atas menunjukan bahwa pengguna TMB berdasarkan jumlah kepemilikan kendaraan bermotor lebih mendominasi yang tidak punya kendaraan bermotor sama sekali sebesar 46%, selanjutnya punya 1 unit motor sebesar 17%, punya 2 unit sepeda motor 7% dan punya 1 unit mobil sebesar 3%. Hal ini bisa d ilihat bahwa yang naik TMB lebih banyak yang tidak mempunyai kendaraan bermotor sama sekali, makanya mereka lebih memilih menaiki TMB yang murah dan nyaman.

Jalur TMB Cibereum – Cicaheum

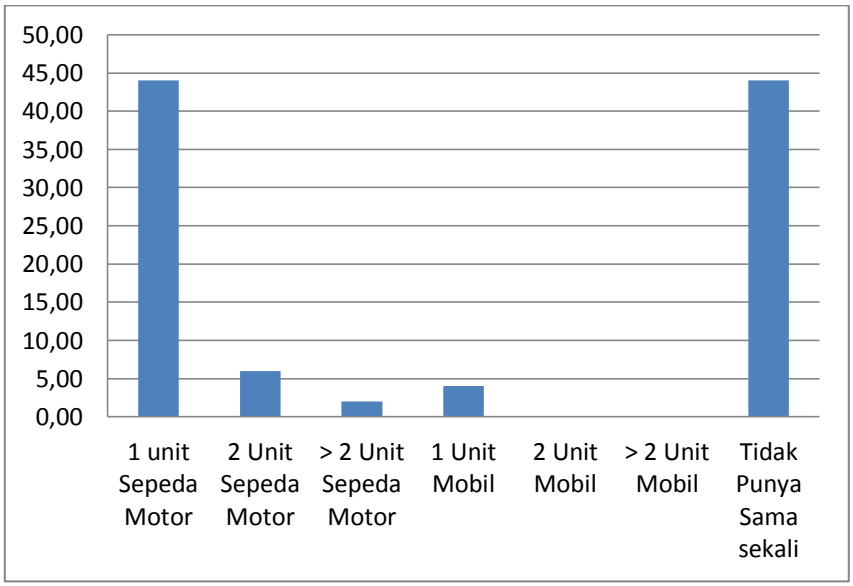
Berikut ini akan menjelaskan tabel pengguna TMB Koridor 2 (Cibereum - Cicaheum) berdasarkan kepemilikan kendaraan bermotor, untuk itu dapat dilihat pada **Tabel III-16** dan **Gambar 3.19** sebagai berikut ini:

Tabel III-16
Pengguna TMB Jalur Cibereum – Cicaheum) Berdasarkan Kepemilikan Kendaraan Bermotor Tahun 2013

No	Kepemilikan Kendaraan	Frekuensi	Presentase (%)
1	1 unit Sepeda Motor	22	44.00
2	2 Unit Sepeda Motor	3	6.00

No	Kepemilikan Kendaraan	Frekuensi	Presentase (%)
3	> 2 Unit Sepeda Motor	1	2.00
4	1 Unit Mobil	2	4.00
5	2 Unit Mobil	0	0
6	> 2 Unit Mobil	0	0
7	Tidak Punya Sama sekali	22	44.00
Jumlah		**50**	**100.00**

Sumber: Hasil Analisis, 2013



Sumber: Hasil Analisis, 2013

Gambar 3.26
Presentase Pengguna TMB Dilihat Dari Jumlah Kepemilikan Kendaraan Bermotor (Cibereum - Cicaheum)

Berdasarkan pada tabel dan gambar grafik di atas menunjukan bahwa pengguna TMB berdasarkan jumlah kepemilikan kendaraan bermotor lebih mendominasi yang tidak punya kendaraan bermotor sama sekali dan punya 1 unit motor sebesar 44%, punya 2 unit sepeda motor 6% dan punya 1 unit mobil sebesar 4% dan paling kecil punya > 2 unit motor sebesar 2%. Hal ini bisa dilihat bahwa yang naik TMB lebih banyak yang tidak mempunyai kendaraan bermotor sama sekali, makanya mereka lebih memilih menaiki TMB yang murah dan nyaman.

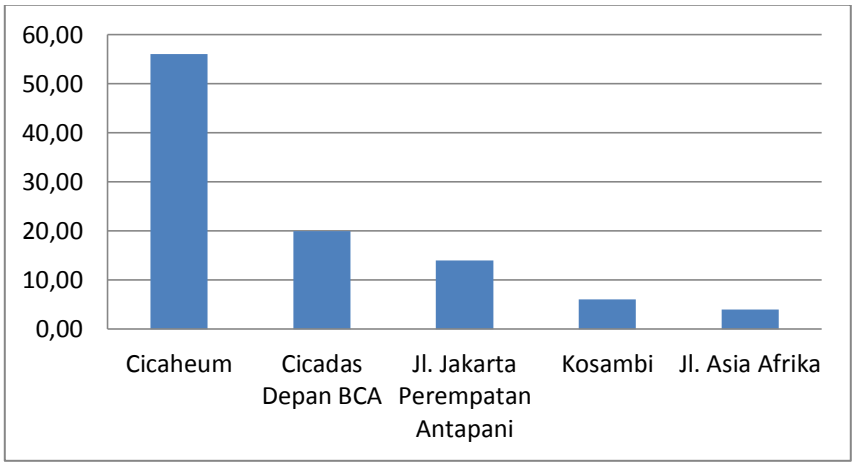
3.4.8 Asal Pergerakan

Jalur TMB Cicaheum - Cibereum

Berikut ini akan menjelaskan tabel pengguna TMB Koridor 2 (Cicaheum-Cibereum) berdasarkan asal mula pengguna menaiki TMB , untuk itu dapat dilihat pada **Tabel III-17** dan **Gambar 3.20** sebagai berikut ini:

Tabel III-17
Pengguna TMB Jalur Cicaheum-Cibereum Berdasarkan Asal Mula Pengguna Menaiki TMB Tahun 2013

No	Asal Menaiki TMB	Frekuensi	Presentase (%)
1	Cicaheum	28	56.00
2	Cicadas Depan BCA	10	20.00
3	Jl. Jakarta Perempatan Antapani	7	14.00
4	Kosambi	3	6.00
5	Jl. Asia Afrika	2	4.00
Jumlah		50	100



Sumber: Hasil Analisis, 2013

Gambar 3.27
Presentase Asal Mula Pengguna Menaiki TMB (Cicaheum-Cibereum)

Berdasarkan pada tabel dan grafik di atas menunjukan bahwa asal mula pengguna menaiki TMB lebih banyak di daerah Cicaheum dengan jumlah presentase sebesar

56%, selanjutnya pengguna naik di daerah Cicadas depan BCA sebesar 20%, Jl. Jakarta perempatan Antapani sebesar 14%, Kosambi 6% dan Asia Afrika 4%.

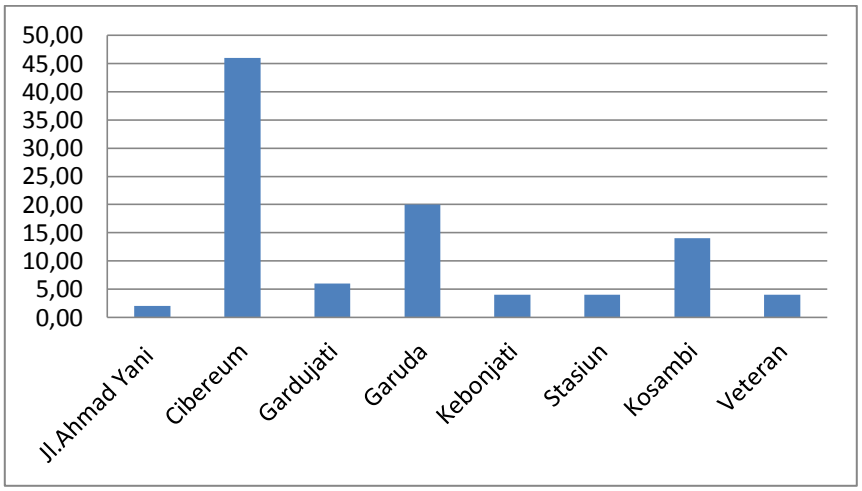
Jalur TMB Cibereum – Cicaheum

Berikut ini akan menjelaskan tabel pengguna TMB Koridor 2 (Cibereum-Cicaheum) berdasarkan tujuan pengguna pergi menaiki TMB , untuk itu dapat dilihat pada **Tabel III-18** dan **Gambar 3.21** sebagai berikut ini:

Tabel III-18
Pengguna TMB Jalur Cibereum-Cicaheum Berdasarkan Asal Mula Pengguna Menaiki TMB Tahun 2013

No	Asal Penumpang Menaiki TMB	Frekuensi	Presentase (%)
1	Jl.Ahmad Yani	1	2.00
2	Cibereum	23	46.00
3	Gardujati	3	6.00
4	Garuda	10	20.00
5	Kebonjati	2	4.00
6	Stasiun	2	4.00
7	Kosambi	7	14.00
8	Veteran	2	4.00
Total		50	100

Sumber: Hasil Analisis, 2013



Sumber: Hasil Analisis, 2013

Gambar 3.28
Presentase Pengguna TMB Dilihat Dari Asal Penumpang Menaiki TMB (Cibereum – Cicaheum)

Berdasarkan pada tabel dan grafik di atas bahwa pengguna TMB lebih banyak berasal dari Cibereum dengan jumlah presentase sebesar 46%, selanjutnya dari Garuda sebesar 20%, Kosambi 14%, Gardujati 6%, dan paling sedikit naik dari Jl. A. Yani sebesar 2%.

3.4.9 Tujuan Pergerakan

Jalur TMB Cicaheum - Cibereum

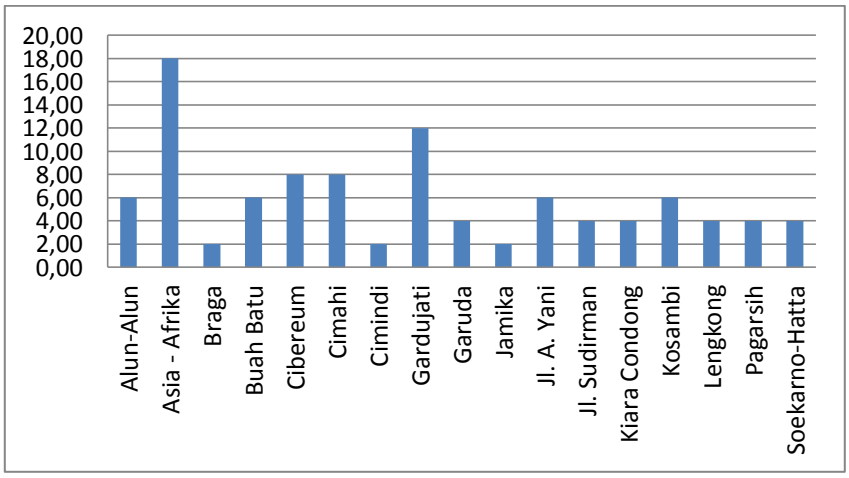
Berikut ini akan menjelaskan tabel pengguna TMB Koridor 2 (Cicaheum-Cibereum) berdasarkan tujuan pengguna pergi menaiki TMB , untuk itu dapat dilihat pada **Tabel III-19** dan **Gambar 3.22** sebagai berikut ini:

Tabel III-19
Pengguna TMB Jalur Cicaheum-Cibereum Berdasarkan Tujuan Pergi Menggunakan TMB Tahun 2013

No	Tujuan Pergi	Frekuensi	Presentase (%)
1	Alun-Alun	3	6.00
2	Asia – Afrika	9	18.00

No	Tujuan Pergi	Frekuensi	Presentase (%)
3	Braga	1	2.00
4	Buah Batu	3	6.00
5	Cibereum	4	8.00
6	Cimahi	4	8.00
7	Cimindi	1	2.00
8	Gardujati	6	12.00
9	Garuda	2	4.00
10	Jamika	1	2.00
11	Jl. A. Yani	3	6.00
12	Jl. Sudirman	2	4.00
13	Kiara Condong	2	4.00
14	Kosambi	3	6.00
15	Lengkong	2	4.00
16	Pagarsih	2	4.00
17	Soekarno-Hatta	2	4.00
Jumlah		50	100

Sumber: Hasil Analisis, 2013



Sumber: Hasil Analisis, 2013

Gambar 3.29
Presentase Tujuan Pergi Pengguna Menggunakan TMB
(Cicaheum-Cibereum)

Berdasarkan pada tabel dan grafik di atas menunjukan bahwa pengguna TMB Koridor 2 (Cicaheum-Cibereum) responden banyak unutuk pergi ke daerah Jl. Asia – Afrika dengan jumlah presentase sebesar 18% dan yang paling sedikit pengguna pergi ke daerah Jamika dan Brgaga dengan jumlah presentase masing-masing sebesar 2%.

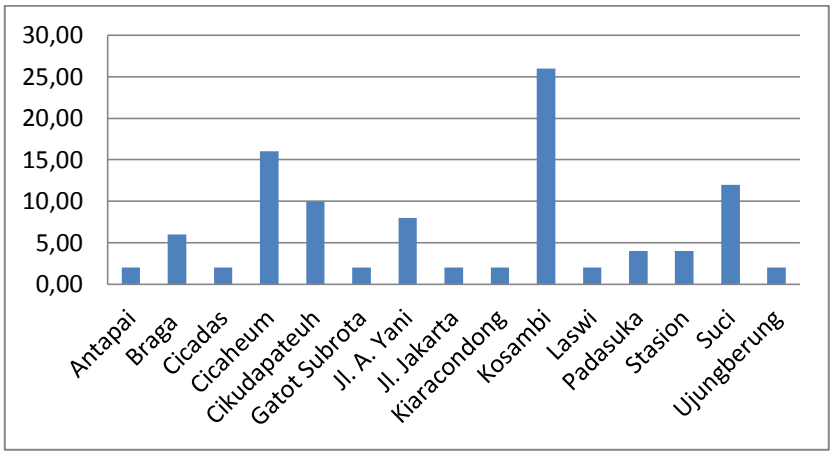
Jalur TMB Cibereum - Cicaheum

Berikut ini akan menjelaskan tabel pengguna TMB Koridor 2 (Cibereum-Cicaheum) berdasarkan tujuan pengguna pergi menaiki TMB , untuk itu dapat dilihat pada **Tabel III-20** dan **Gambar 3.23** sebagai berikut ini:

Tabel III-20
Pengguna TMB Jalur Cibereum-Cicaheum Berdasarkan Tujuan Pergi Menggunakan TMB Tahun 2013

No	Tujuan Pergi Menggunakan TMB	Frekuensi	Presentase (%)
1	Antapai	1	2.00
2	Braga	3	6.00
3	Cicadas	1	2.00
4	Cicaheum	8	16.00
5	Cikudapateuh	5	10.00
6	Gatot Subrota	1	2.00
7	Jl. A. Yani	4	8.00
8	Jl. Jakarta	1	2.00
9	Kiaracondong	1	2.00
10	Kosambi	13	26.00
11	Laswi	1	2.00
12	Padasuka	2	4.00
13	Stasion	2	4.00
14	Suci	6	12.00
15	Ujungberung	1	2.00
Total		50	100

Sumber: Hasil Analisis, 2013



Sumber: Hasil Analisis, 2013

Gambar 3.30
Presentase Pengguna TMB Dilihat Dari Tujuan Pergi Menggunakan TMB (Cibereum - Cicaheum)

Berdasarkan tabel dan gamar grafik presentase di atas menunjumakn bahwa asal tujuan pengguna TMB Koridor 2 jalur Cibereum – Cicaheum lebih di dominasi pergi ke daerah Kosambi dengan jumlah presentase sebesar 26% sedangkan yang paling sedikit yaitu tujuan ke daerah antapani, Cicadas, Gatot Subroto, Kiara Condong, Ujung berung dengan jumlah presentase sama sebesar 2%.

3.4.10 Maksud Perjalanan

Jalur Cicaheum - Cibereum

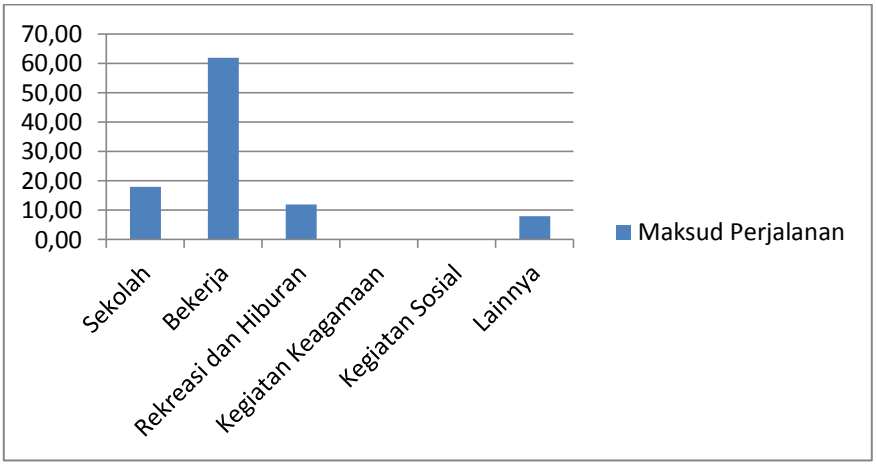
Berikut ini akan menjelaskan tabel pengguna TMB Koridor 2 (Cicaheum-Cibereum) berdasarkan maksud perjalanan pengguna TMB, untuk itu dapat dilihat pada **Tabel III-21** dan **Gambar 3.24** sebagai berikut ini:

Tabel III-21
Pengguna TMB Jalur Cicaheum-Cibereum Berdasarkan Maksud Perjalanan Pengguna TMB Tahun 2013

No	Maksud Perjalanan	Frekuensi	Presentase (%)
1	Sekolah	9	18.00
2	Bekerja	31	62.00
3	Rekreasi dan Hiburan	6	12.00
4	Kegiatan Keagamaan	0	0.00

No	Maksud Perjalanan	Frekuensi	Presentase (%)
5	Kegiatan Sosial	0	0.00
6	Lainnya	4	8.00
Jumlah		50	100.00

Sumber: Hasil Analisis, 2013



Sumber: Hasil Analisis, 2013

Gambar 3.31
Presentase Pengguna TMB Berdasarkan Maksud Perjalanan
(Cicaheum-Cibereum)

Berdasarkan pada tabel dan gambar grafik di atas menunjukan bahwa maksud perjalanan pengguna TMB lebih mendominasi untuk kepentingan bekerja sebesar 31%, selanjutnya sekolah sebesar 9%, rekreasi dan hiburan sebesar 6% dan lainnya sebesar 4%. Untuk lainnya sendiri terdiri dari berkunjung ke kerabat/keluarganya. Dengan fakta di atas bahwa pengguna TMB lebih banyak yaitu utnuk bekerja mungkin dapat diasumsikan dengan menggunakan TMB lebih efisien dan nyaman sehingga orang-orang pekerja lebih banyak menggunakan TMB dibandingkan moda nagkutan umum lainnya.

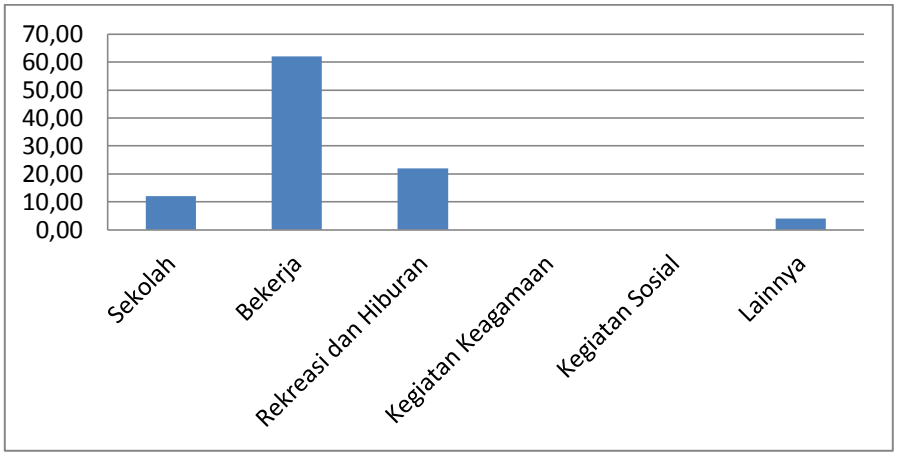
Jalur Cibereum – Cicaheum

Berikut ini akan menjelaskan tabel pengguna TMB Koridor 2 (Cibereum - Cicaheum) berdasarkan maksud perjalanan pengguna TMB, untuk itu dapat dilihat pada **Tabel III-22** dan **Gambar 3.25** sebagai berikut ini:

Tabel III-22
Pengguna TMB Jalur Cibereum-Cicaheum Berdasarkan Maksud Perjalanan Pengguna TMB Tahun 2013

No	Maksud Perjalanan	Frekuensi	Presentase (%)
1	Sekolah	6	12.00
2	Bekerja	31	62.0
3	Rekreasi dan Hiburan	11	22.00
4	Kegiatan Keagamaan	0	0
5	Kegiatan Sosial	0	0
6	Lainnya	2	4.00
Jumlah		50	100.00

Sumber: Hasil Analisis, 2013



Sumber: Hasil Analisis, 2013

Gambar 3.32
Presentase Pengguna T
MB Berdasarkan Maksud Perjalanan
(Cibereum-Cicaheum)

Berdasarkan pada tabel dan gambar grafik di atas menunjukan bahwa maksud perjalanan pengguna TMB lebih mendominasi untuk kepentingan bekerja sebesar 31%, selanjutnya rekreasi dan hiburan sebesar 11%, untuk sekolah sebesar 6% dan lainnya sebesar 2%. Untuk lainnya sendiri terdiri dari berkunjung ke kerabat/keluarganya. Dengan fakta di atas bahwa pengguna TMB lebih banyak yaitu utnuk bekerja mungkin dapat diasumsikan dengan menggunakan TMB lebih efisien

dan nyaman sehingga orang-orang pekerja lebih banyak menggunakan TMB dibandingkan moda nagkutan umum lainnya.

3.4.11 Alasan Penggunaan

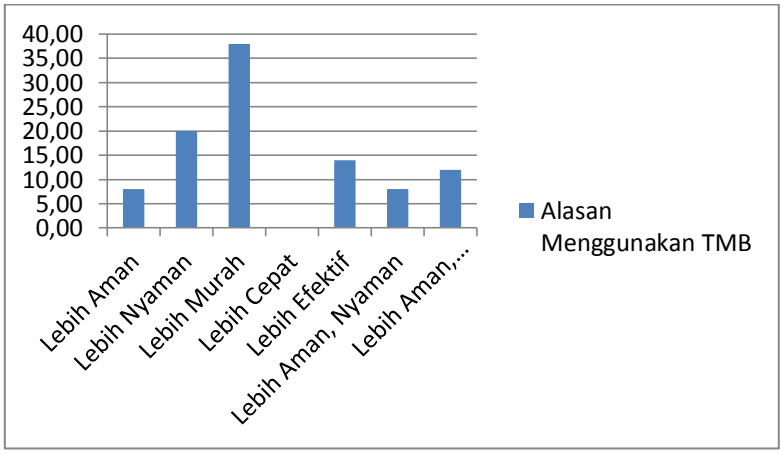
Jalur Cicaheum - Cibereum

Berikut ini akan menjelaskan tabel pengguna TMB Koridor 2 (Cicaheum-Cibereum) mengenai alasan pengguna menggunakan TMB, untuk itu dapat dilihat pada **Tabel III-23** dan **Gambar 3.26** sebagai berikut ini

Tabel III-23
Pengguna TMB Jalur Cicaheum-Cibereum Berdasarkan Alasan Penggunaan TMB Tahun 2013

No	Alasan Menggunakan TMB	Frekuensi	Presentase (%)
1	Lebih Aman	4	8.00
2	Lebih Nyaman	10	20.00
3	Lebih Murah	19	38.00
4	Lebih Cepat	0	0.00
5	Lebih Efektif	7	14.00
6	Lebih Aman, Nyaman	4	8.00
7	Lebih Aman, Nyaman, Murah	6	12.00
Jumlah		50	100.00

Sumber: Hasil Analisis, 2013



Sumber: Hasil Analisis, 2013

Gambar 3.33
Presentase Alasan Pengguna Menggunakan TMB (Cicaheum-Cibereum)

Berdasarkan pada tabel dan gambar grafik di atas menunjukan bahwa alasan menggunakan TMB lebih mendominasi lebih murah dengan jumlah presentase sebesar 38%, selanjutnya lebih nyaman sebesar 20%, lebih efektif 14%, dan sisnya untuk lebih aman, nyaman, dan murah yang menjawab ketiganya sebesar masing masing 8% dan 12%. Alasan pengguna menggunakan TMB karena lebih murah memang cukup akal karena mereka mengeluarkan biaya karcis yang minim untuk sampai ke tujuan dibandingkan angkutan umum lainnya yang lebih mahal dan mungkin tidak nyaman seperti TMB.

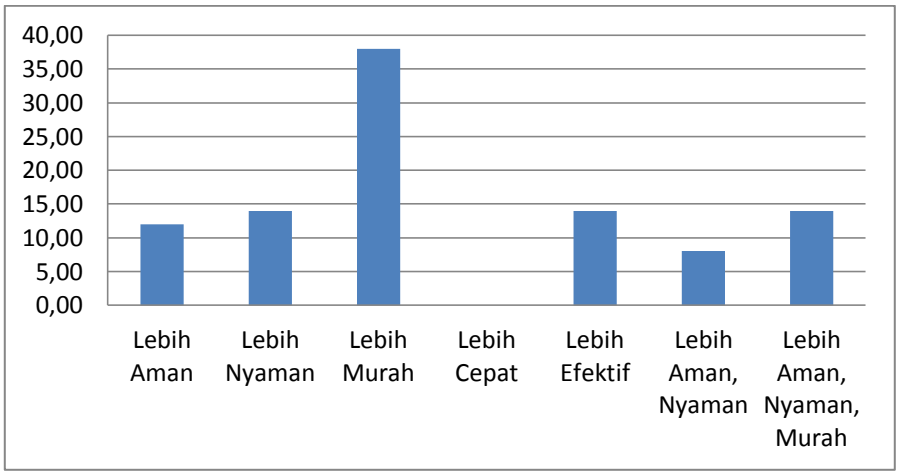
Jalur Cibereum – Cicaheum

Berikut ini akan menjelaskan tabel pengguna TMB Koridor 2 (Cibereum - Cicaheum) mengenai alasan pengguna menggunakan TMB, untuk itu dapat dilihat pada **Tabel III-24** dan **Gambar 3.27** sebagai berikut ini:

Tabel III-24
Pengguna TMB Jalur Cibereum - Cicaheum Berdasarkan Alasan Penggunaan TMB Tahun 2013

No	Alasan Menggunakan TMB	Frekuensi	Presentase (%)
1	Lebih Aman	6	12.00
2	Lebih Nyaman	7	14.00
3	Lebih Murah	19	38.00
4	Lebih Cepat	0	0
5	Lebih Efektif	7	14.00
6	Lebih Aman, Nyaman	4	8.00
7	Lebih Aman, Nyaman, Murah	7	14.00
Jumlah		50	100.00

Sumber: Hasil Analisis, 2013



Sumber: Hasil Analisis, 2013

Gambar 3.34
Presentase Alasan Pengguna Menggunakan TMB
(Cibereum - Cicaheum)

Berdasarkan pada tabel dan gambar grafik di atas menunjukan bahwa alasan menggunakan TMB lebih mendominasi lebih murah dengan jumlah presentase sebesar 38%, selanjutnya lebih nyaman sebesar 20%, lebih efektif, lebih nyaman, 14%, lebih aman 12% dan sisnya untuk lebih aman, nyaman, dan murah yang menjawab ketiganya sebesar masing masing 8%. Alasan pengguna menggunakan TMB karena lebih murah memang cukup akal karena mereka mengeluarkan biaya karcis yang minim untuk sampai ke tujuan dibandingkan angkutan umum lainnya yang lebih mahal dan mungkin tidak nyaman seperti TMB.

3.4.12 Frekuensi Penggunaan TMB

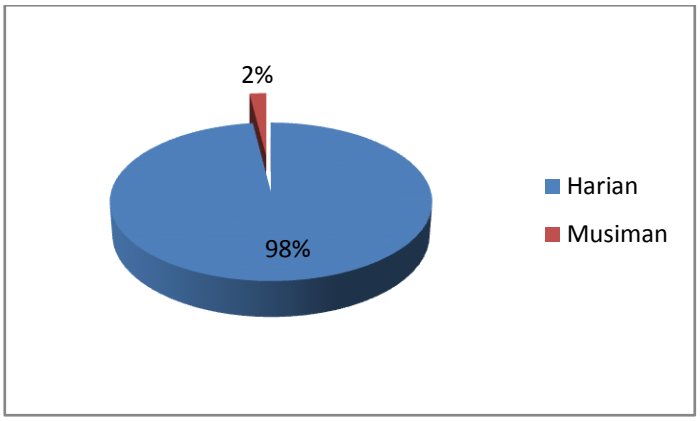
Jalur TMB Cicaheum - Cibereum

Berikut ini akan menjelaskan tabel pengguna TMB Koridor 2 (Cicaheum-Cibereum) tentang frekuensi pengguna menggunakan TMB, untuk itu dapat dilihat pada **Tabel III-25** dan **Gambar 3.28** sebagai berikut ini:

Tabel III-25
Pengguna TMB Jalur Cicaheum-Cibereum Berdasarkan Frekuensi Menggunakan TMB Tahun 2013

No	Menggunakan TMB	Frekuensi	Presentase (%)
1	Harian	49	98.00
2	Musiman	1	2.00
Jumlah		50	100.00

Sumber: Hasil Analisis, 2013



Sumber: Hasil Analisis, 2013

Gambar 3.35
Presentase Frekuensi Pengguna Menggunakan TMB (Cicaheum-Cibereum)

Berdasarkan pada tabel dan gambar grafik di atas menunjukan bahwa frekuensi pengguna menggunakan TMB lebih mendominasi oleh harian dengan jumlah presentase sebesar 98% dan sisanya untuk musiman sebesar 2%. Jadi sudah jelas bahwa rata-rata masyarakat Kota Bandung berpergian menggunaka TMB setiap harinya pada koridor Cicaheum-Cibereum karena meminimalisisr biaya pengeluaran transportasi.

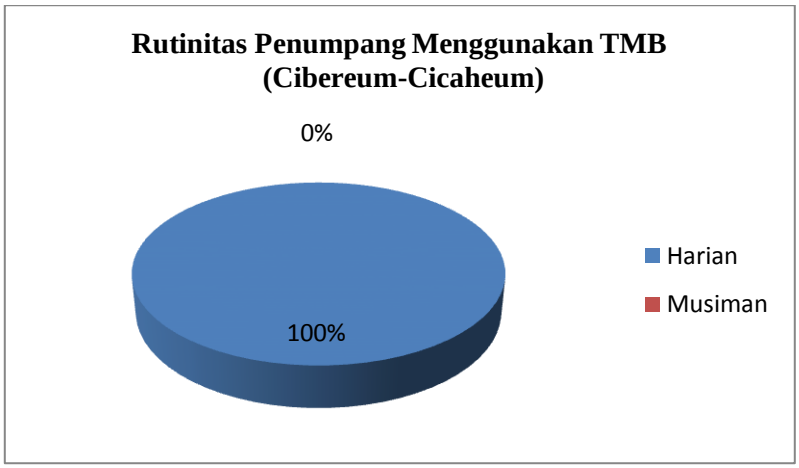
Jalur Cibereum – Cicaheum

Berikut ini akan menjelaskan tabel pengguna TMB Koridor 2 (Cibereum - Cicaheum) tentang frekuensi pengguna menggunakan TMB, untuk itu dapat dilihat pada **Tabel III-26** dan **Gambar 3.29** sebagai berikut ini:

Tabel III-26
Pengguna TMB Jalur Cibereum – Cicaheum Berdasarkan Frekuensi Menggunakan TMB Tahun 2013

No	Menggunakan TMB	Frekuensi	Presentase (%)
1	Harian	50	100.00
2	Musiman	0	0.00
Jumlah		50	100.00

Sumber: Hasil Analisis, 2013



Sumber: Hasil Analisis, 2013

Gambar 3.36
Presentase Frekuensi Pengguna Menggunakan TMB (Cicaheum-Cibereum)

Berdasarkan pada tabel dan gambar grafik di atas menunjukan bahwa frekuensi pengguna menggunakan TMB lebih mendominasi oleh harian dengan jumlah presentase sebesar 100% dan sisanya untuk musiman sebesar 0%. Jadi sudah jelas bahwa rata-rata masyarakat Kota Bandung berpergian menggunaka TMB setiap harinya pada koridor Cicaheum-Cibereum karena meminimalisisr biaya pengeluaran transportasi.

3.4.13 Lama Waktu Penggunaan TMB

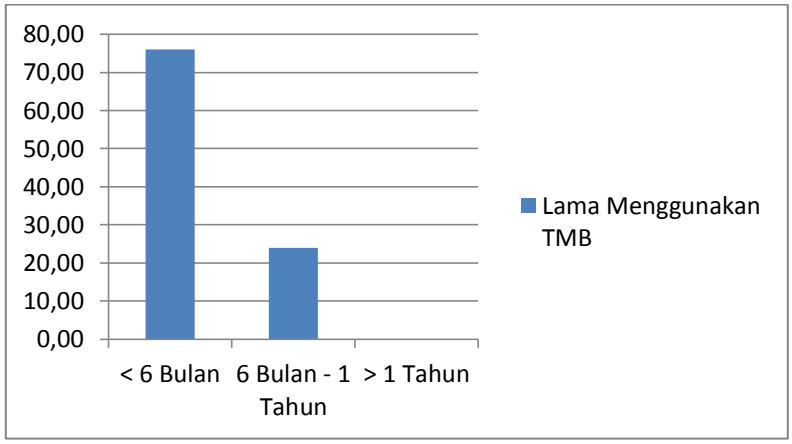
Jalur Cicaheum - Cibereum

Berikut ini akan menjelaskan tabel pengguna TMB Koridor 2 (Cicaheum-Cibereum) tentang lama waktu pengguna, menggunakan TMB, untuk itu dapat dilihat pada **Tabel III-27** dan **Gambar 3.30** sebagai berikut ini

Tabel III-27
Pengguna TMB Jalur Cicaheum-Cibereum Berdasarkan Lama Waktu Penggunaan TMB Tahun 2013

No	Lama Menggunakan TMB	Frekuensi	Presentase (%)
1	< 6 Bulan	38	76.00
2	6 Bulan - 1 Tahun	12	24.00
3	> 1 Tahun	0	0,00
Jumlah		50	100.00

Sumber: Hasil Analisis, 2013



Sumber: Hasil Analisis, 2013

Gambar 3.37
Presentase LamaWaktu Pengguna Menggunakan TMB (Cicaheum-Cibereum)

Berdasarkan pada tabel dan gambar grafik di atas menunjukan bahwa lamanya waktu pengguna menggunakan TMB lebih mendominasi oleh < 6 bulan sebesar 38% dan

sisanya dari 6 bulan – 1 tahun sebesar 12%. Hal ini memang benar bahwa lebih banyak < 6 bulan, karena TMB koridor 2 (Cicaheum-Cibereum) didirikannya pada bulan November tahun 2012 jadi masih baru pengoperasiannya sehingga responden banyak yang menggunakan TMB < 6 Bulan.

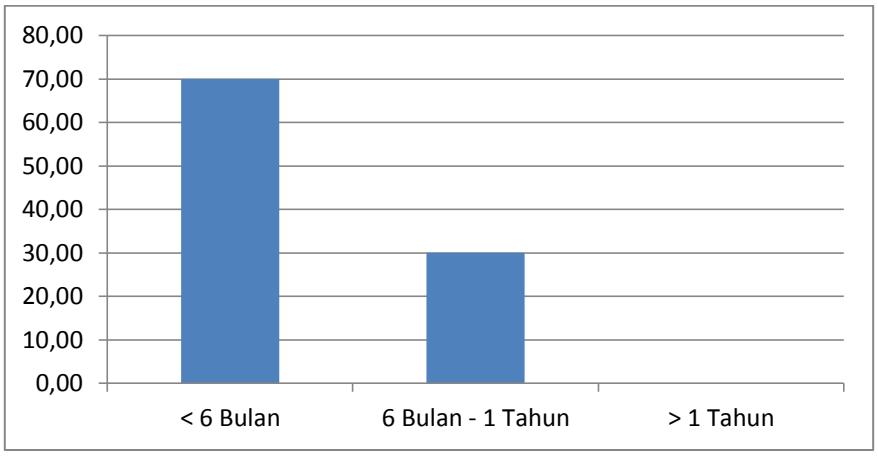
Jalur TMB Cibereum – Cicaheum

Berikut ini akan menjelaskan tabel pengguna TMB Koridor 2 (Cibereum - Cicaheum) tentang lama waktu pengguna, menggunakan TMB, untuk itu dapat dilihat pada **Tabel III-28** dan **Gambar 3.31** sebagai berikut ini

Tabel III-28
Pengguna TMB Jalur Cibereum – Cicaheum Berdasarkan Lama Waktu Menggunakan TMB Tahun 2013

No	Lama Menggunakan TMB	Frekuensi	Presentase (%)
	< 6 Bulan	38	76.00
2	6 Bulan - 1 Tahun	12	24.00
3	> 1 Tahun	0	0,00
Jumlah		50	100.00

Sumber: Hasil Analisis, 2013



Sumber: Hasil Analisis, 2013

Gambar 3.38
Presentase LamaWaktu Pengguna Menggunakan TMB (Cibereum - Cicaheum)

Berdasarkan pada tabel dan gambar grafik di atas menunjukan bahwa lamanya waktu pengguna menggunakan TMB lebih mendominasi oleh < 6 bulan sebesar 70% dan sisanya dari 6 bulan – 1 tahun sebesar 30%. Hal ini memang benar bahwa lebih banyak < 6 bulan, karena TMB koridor 2 (Cicaheum-Cibereum) didirikannya pada bulan November tahun 2012 jadi masih baru pengoperasiannya sehingga responden banyak yang menggunakan TMB < 6 Bulan.

3.4.14 Moda yang Digunakan Dari Tempat Asal Menuju Ke Halte

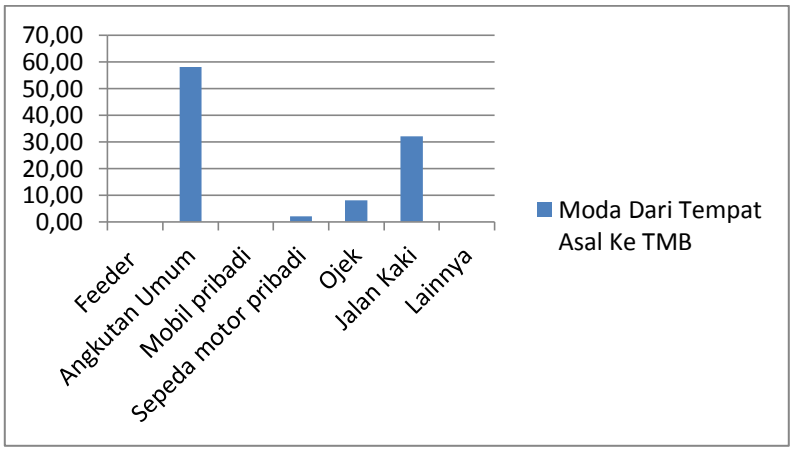
Jalur TMB Cicaheum - Cibereum

Berikut ini akan menjelaskan tabel pengguna TMB Koridor 2 (Cicaheum-Cibereum) tentang lama waktu pengguna, menggunakan TMB, untuk itu dapat dilihat pada **Tabel III-29** dan **Gambar 3.32** sebagai berikut ini

Tabel III-29
Pengguna TMB Jalur Cicaheum-Cibereum Berdasarkan Moda Yang Digunakan Dari Tempat Asal Menuju Ke Halte TMB Tahun 2013

No	Moda Dari Tempat Asal Ke-TMB	Frekuensi	Presentase (%)
1	Feeder	0	0.00
2	Angkutan Umum	29	58.00
3	Mobil pribadi	0	0.00
4	Sepeda motor pribadi	1	2.00
5	Ojek	4	8.00
6	Jalan Kaki	16	32.00
7	Lainnya	0	0.00
Jumlah		50	100.00

Sumber: Hasil Analisis, 2013



Sumber: Hasil Analisis, 2013

Gambar 3.39
Presentase Moda Yang Digunakan Dari Tempat Asal Untuk Menggunakan TMB (Cicaheum-Cibereum)

Berdasarkan pada tabel dan gambar grafik di atas menunjukan bahwa moda yang digunakan pengguna dari tempat asal untuk menggunakan TMB lebih mendominasi menggunakan angkutan umum dengan jumlah presentase sebesar 58%, selanjutnya untuk berjalan kaki dengan jumlah 32%, Ojek sebesar 8% dan sepeda motor pribadi sebesar 2%. Para pengguna lebih banyak menggunakn angkutan umum (angkot) untuk mencapai TMB hal ini dapat diasumsikan bahwa lebih banyak responden rumahnya tidak terjangkau oleh TMB sehingga memerlukan akses untuk sampai ke tempat adanya TMB.

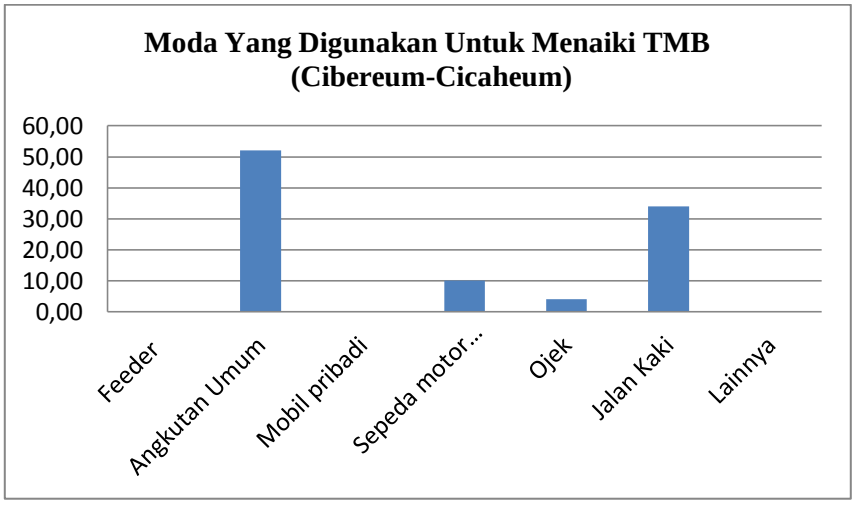
Jalur TMB Cibereum – Cicaheum

Berikut ini akan menjelaskan tabel pengguna TMB Koridor 2 (Cibereum - Cicaheum) tentang lama waktu pengguna, menggunakan TMB, untuk itu dapat dilihat pada **Tabel III-30** dan **Gambar 3.33** sebagai berikut ini:

Tabel III-30
Pengguna TMB Jalur Cibereum – Cicaheum Berdasarkan Moda Yang Digunakan Dari Tempat Asal Untuk Menggunakan TMB Tahun 2013

No	Moda Dari Tempat Asal Ke-TMB	Frekuensi	Presentase (%)
1	Feeder	0	0
2	Angkutan Umum	26	52.00
3	Mobil pribadi	0	0
4	Sepeda motor pribadi	5	10.00
5	Ojek	2	4.00
6	Jalan Kaki	17	34.00
7	Lainnya	0	0
Jumlah		50	100.00

Sumber: Hasil Analisis, 2013



Sumber: Hasil Analisis, 2013

Gambar 3.40
Presentase Moda Yang Digunakan Dari Tempat Asal Ke Halte TMB (Cibereum-Cicaheum)

Berdasarkan pada tabel dan gambar grafik di atas menunjukan bahwa moda yang digunakan pengguna dari tempat asal untuk menggunakan TMB lebih mendominasi menggunakan angkutan umum dengan jumlah presentase sebesar 52%, selanjutnya untuk berjalan kaki dengan jumlah 34%, Ojek sebesar 4% dan sepeda motor pribadi sebesar 10%. Para pengguna lebih banyak menggunakn angkutan umum (angkot)

untuk mencapai TMB hal ini dapat diasumsikan bahwa lebih banyak responden rumahnya tidak terjangkau oleh TMB sehingga memerlukan akses untuk sampai ke tempat adanya TMB.

3.4.1.5 Moda Yang Digunakan Setelah Turun TMB Untuk Ke Tujuan

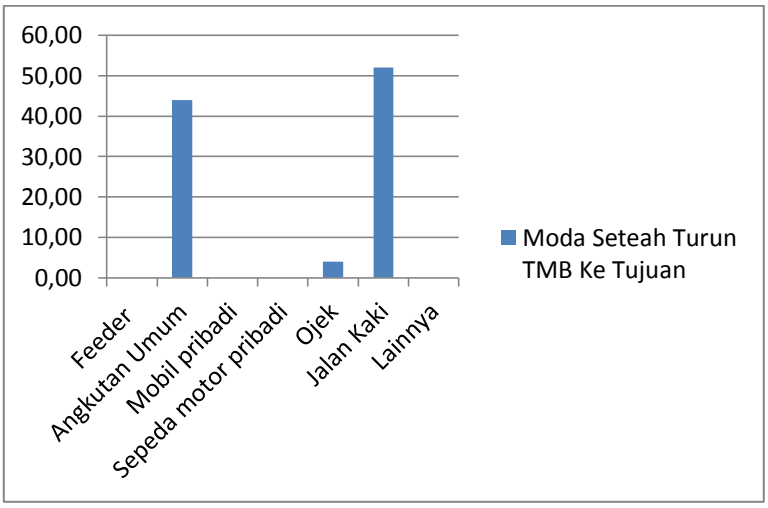
Jalur Cicaheum - Cibereum

Berikut ini akan menjelaskan tabel pengguna TMB Koridor 2 (Cicaheum-Cibereum) tentang moda yang digunakan untuk ke tujuan setelah turun dari TMB, untuk itu dapat dilihat pada **Tabel III-31** dan **Gambar 3.36** sebagai berikut ini:

Tabel III-31
Pengguna TMB Jalur Cicaheum-Cicaheum Berdasarkan Moda Yang Digunakan Setelah Turun TMB Untuk Ke Tujuan Tahun 2013

No	Moda Untuk Ke Tujuan Setelah Turun TMB	Frekuensi	Presentase (%)
1	Feeder	0	0.00
2	Angkutan Umum	22	44.00
3	Mobil pribadi	0	0.00
4	Sepeda motor pribadi	0	0.00
5	Ojek	2	4.00
6	Jalan Kaki	26	52.00
7	Lainnya	0	0.00
Jumlah		50	100.00

Sumber: Hasil Analisis, 2013



Sumber: Hasil Analisis, 2013

Gambar 3.41
Presentase Moda Yang Digunakan Ke Tempat Tujuan Setelah Turun TMB (Cicaheum-Cibereum)

Berdasarkan pada tabel dan gambar grafik di atas menunjukan bahwa moda yang digunakan pengguna untuk ke tempat tujuan setelah turun dari TMB lebih mendominasi dengan berjalan kaki dengan jumlah presentase sebesar 52%, selanjutnya angkutan umum sebesar 44% dan sisanya menggunakan ojek sebesar 4%. Untuk hal ini dapat diasumsikan bahwa tempat tujuan mereka sangat dekat dengan keberadaan TMB sehingga lebih memilih untuk berjalan kaki.

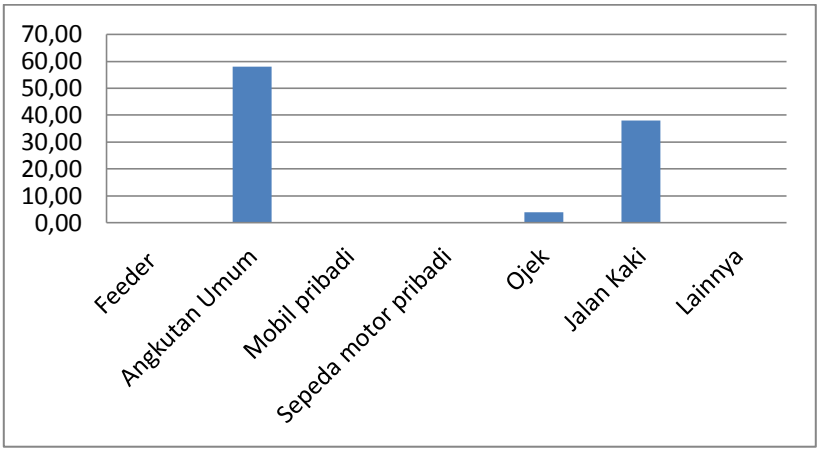
Jalur TMB Cibereum -Cicaheum

Berikut ini akan menjelaskan tabel pengguna TMB Koridor 2 (Cibereum - Cicaheum) tentang moda yang digunakan untuk ke tujuan setelah turun dari TMB, untuk itu dapat dilihat pada **Tabel III-32** dan **Gambar 3.36** sebagai berikut ini:

Tabel III-32
Pengguna TMB Jalur Cibereum - Cicaheum Berdasarkan Moda Yang Digunakan Setelah Turun TMB Untuk Ke Tujuan Tahun 2013

No	Moda Untuk Ke Tujuan Setelah Turun TMB	Frekuensi	Presentase (%)
1	Feeder	0	0
2	Angkutan Umum	29	58.00
3	Mobil pribadi	0	0
4	Sepeda motor pribadi	0	0
5	Ojek	2	4.00
6	Jalan Kaki	19	38.00
7	Lainnya	0	0
Jumlah		50	100.00

Sumber: Hasil Analisis, 2013



Sumber: Hasil Analisis, 2013

Gambar 3.42
Presentase Moda Yang Digunakan Ke Tempat Tujuan Setelah Turun TMB (Cibereum - Cicaheum)

Berdasarkan pada tabel dan gambar grafik di atas menunjukan bahwa moda yang digunakan pengguna untuk ke tempat tujuan setelah turun dari TMB lebih mendominasi dengan angkutan umu sebesar 58%, berjalan kaki dengan jumlah presentase sebesar 38%, selanjutnya ojek sebesar 4%. Untuk hal ini dapat diasumsikan bahwa tempat tujuan mereka sangat dekat dengan keberadaan TMB sehingga lebih memilih untuk berjalan kaki.