



**DINAS PERHUBUNGAN
KABUPATEN BANDUNG**

LAPORAN AKHIR SURVEI DAN ANALISA IKU DINAS DAN IKD TAHUN 2021

**KAJIAN INDIKATOR KINERJA UTAMA (IKU) DAN
INDIKATOR KINERJA DAERAH (IKD) DIBIDANG
TRANSPORTASI JALAN KABUPATEN BANDUNG PADA
TAHUN 2021**

**KERJASAMA SWAKELOLA TIPE II PTDI-STTD DENGAN
DINAS PERHUBUNGAN KABUPATEN BANDUNG**

Jl. Raya Setu Km 3,5 No.89 Cibuntu Kec.Cibitung, Bekasi Jawa Barat 17520

Telp : (021) 8254640

Email : sttd@yahoo.com

Website : ptdisttd.ac.id

TIM PERUMUS:

- Dr. I Made Suraharta, MT
- Khusnul Khotimah, MT
- Novitasari, M.Eng
- Guntoro Zain Ma'Arif, MT
- Risky Setyaningsih, MM
- Iwan Suswanda Nugraha, S. IP

KATA PENGANTAR

Dengan mengucapkan rasa syukur, Alhamdulillah Laporan Akhir ini dapat diselesaikan sesuai dengan waktu yang diharapkan. Laporan Akhir Studi Survei IKU dan IKD Dinas Kabupaten Bandung memberikan hasil capaian kinerja indikator IKU dan IKD dari sector capaian kinerja di bawah Dinas Perhubungan.

Secara garis besar, materi dalam laporan ini berisi mengenai latar belakang kegiatan, tujuan dan lingkup kegiatan, indikator keluaran, kajian teori dan metodologi berisi teori-teori yang merupakan referensi atau rujukan terkait dengan capaian kinerja indikator utama dan indikator kinerja daerah Kabupaten Bandung. Selanjtnya berisi kinerja aksesibilitas serta kinerja pelayanan angkutan umum dalam trayek, AKDP, Perbatasan, serta angkutan sewa.

Tim penyusun menyadari masih terdapat kekurangan dalam penulisan laporan ini sehubungan dengan keterbatasan yang ada pada kami, untuk itu kami mohon masukan dan kritikan dari Tim Pengarah dan Pendamping kami harapkan guna penyempurnaan laporan akhir ini. Dengan demikian, substansi dari laporan ini merupakan akhir bagi pelaksanaan pekerjaan ini. Pada akhirnya, kami sebagai penyusun berharap hasil dari pekerjaan ini dapat dipergunakan bagi berbagai pihak. Kami mengucapkan banyak terima kasih kepada Kepala Dinas Perhubungan dan segenap staf serta pihak-pihak terkait lainnya, yang ikut membantu dalam mendukung pelaksanaan kegiatan studi ini.

Bekasi, Desember 2021

Tim Pelaksana

DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR	i
DAFTAR ISI	ii
DAFTAR TABEL	iv
DAFTAR GAMBAR	vi
RINGKASAN EKSEKUTIF	ix
 BAB I PENDAHULUAN	
A. LATAR BELAKANG	I-1
B. MAKSUD DAN TUJUAN	I-4
C. RUANG LINGKUP KEGIATAN	I-4
D. KELUARAN YANG DIHARAPKAN	I-5
E. SISTEMATIKA PENULISAN	I-5
 BAB II TINJAUAN PUSTAKA	
A. DASAR HUKUM	II-1
B. TRANSPORTASI	II-2
C. ANGKUTAN UMUM	II-3
D. SISTEM JARINGAN ANGKUTAN UMUM	II-8
 BAB III METODOLOGI	
A. PENDEKATAN TEKNIS	III-1
B. BAGAN ALIR PELAKSANAAN PENELITIAN	III-3
C. TEKNIK PENGUMPULAN DATA	III-4
D. METODE ANALISIS	III-5
E. TEKNIK SAMPLING	III-7

F. TEKNIK PEMBEBANAN PERJALANAN	III-10
G. METODE ANALISA AKSESIBILITAS	III-11

BAB IV ANALISIS DATA

A. GAMBARAN UMUM KABUPATEN BANDUNG	IV-1
B. PENCAPAIAN TARGET	IV-10
1. ANALISA BANGKITAN PERJALANAN	IV-11
2. MODEL BANGKITAN DAN TARIKAN PERJALANAN	IV-24
3. ANALISA DISTRIBUSI PERJALANAN	IV-25
4. ANALISA PEMBEBANAN PERJALANAN	IV-32
5. ANALISA AKSESIBILITAS DAN KETERSEDIAAN ANGKUTAN UMUM	IV-35
6. ANALISA KINERJA ANGKUTAN UMUM	IV-38
a. Identifikasi Kinerja Angkutan Umum Dari Segi Penumpang (User) Tahun 2021	IV-38
b. Identifikasi Kinerja Angkutan Umum Dari Segi Operator Tahun 2021	IV-45
c. Identifikasi Kinerja Angkutan Umum Dari Segi Regulator Tahun 2021	IV-49
d. Penilaian kinerja AU Secara Keseluruhan	IV-53
e. Perbandingan Kinerja Jaringan Trayek Eksisting dengan Rencana Jaringan Trayek Baru	IV-56
f. Penilaian IKU Dinas dan IKD Kabupaten Bandung Tahun 2021	IV-58

BAB V PENUTUP

A. KESIMPULAN	V-1
B. SARAN	V-3

DAFTAR TABEL

Tabel II.1.	Klasifikasi Tingkat Aksesibilitas	II-8
Tabel II.2.	Perbandingan Karakteristik antara Transportasi Jalan Rel, Transportasi Jalan Raya, dan Transportasi Udara	II-14
Tabel III.1.	Kelompok Data dan Sumber Data	III-4
Tabel III.2.	Trayek Angkot di Wilayah Kabupaten Bandung	III-6
Tabel III.3.	Trayek AKDP di Wilayah Kabupaten Bandung	III-7
Tabel III.4.	Sampel Statistik Survei Wawancara Rumah Tangga	III-8
Tabel III.5.	Perhitungan Sampel Perjalanan Kabupaten Bandung	III-9
Tabel IV.1.	Luas Wilayah Kabupaten Bandung per Kecamatan	IV-6
Tabel IV.2.	Kelompok Umur Penduduk Kabupaten Bandung	IV-10
Tabel IV.3.	Pembagian Zona Internal Kabupaten Bandung	IV-14
Tabel IV.4.	Pembagian Zona Eksternal Kabupaten Bandung	IV-14
Tabel IV.5.	Perjalanan Internal Interzona (Orang per Hari)	IV-16
Tabel IV.6.	Bangkitan dan Tarikan Perjalanan Orang Akhir Pekan Dirinci Menurut Zona	IV-17
Tabel IV.7.	Bangkitan dan Tarikan Perjalanan Orang Hari Kerja Dirinci Menurut Zona	IV-17
Tabel IV.8.	Sebaran Pergerakan Utama Hari Kerja Kabupaten Bandung 2021	IV-25
Tabel IV.9.	Matriks OD Pergerakan Perjalanan Akhir Pekan Zona Intermediate Kabupaten Bandung Tahun 2021	IV-26
Tabel IV.10.	Matriks OD Pergerakan Perjalanan Hari Kerja Zona Intermediate Kabupaten Bandung Tahun 2021	IV-27
Tabel IV.11.	Perangkingan 10 Terbaik Kabupaten Bandung Berdasarkan Indikator Aksesibilitas, Road Ratio, Road Density, Kepadatan Jaringan Trayek, Dan Kepadatan Supply Berbasis Zona	IV-37

Tabel IV.12. Rekapitulasi Jumlah Perjalanan Per Hari Tiap Zona Berdasarkan Klasifikasi Asal-Tujuan Perjalanan Tahun 2021	IV-59
Tabel IV.13. Data Jumlah Penumpang Per Hari Angkutan Umum Dalam Trayek Kabupaten Bandung Tahun 2021	IV-60
Tabel IV.14. Data Jumlah Penumpang Per Hari AKDP Dalam Trayek Kabupaten Bandung Tahun 2021	IV-63
Tabel IV.15. Data Jumlah Penumpang Per Hari Trayek Perbatasan Trayek Kabupaten Bandung Tahun 2021	IV-64
Tabel IV.16. Data Jumlah Penumpang Per Hari Angkutan Tidak dalam Trayek Kabupaten Bandung Tahun 2021	IV-65
Tabel IV.17. Rekapitulasi Jumlah Penumpang Per Hari Angkutan Umum Kabupaten Bandung Tahun 2021	IV-66
Tabel IV.18. Data Ketersediaan Layanan Angkutan Umum (Seat per hari) Dalam Trayek	IV-67
Tabel IV.19. Data Ketersediaan Layanan Angkutan Umum (Seat per hari) AKDP Kabupaten Bandung Tahun 2021	IV-69
Tabel IV.20. Data Ketersediaan Layanan Angkutan Umum (Seat per hari) Angkutan Perbatasan	IV-71
Tabel IV.21. Data Ketersediaan Layanan Angkutan Umum (Seat per hari) Angkutan Tidak Dalam Trayek Kabupaten Bandung Tahun 2021	IV-72
Tabel IV.22. Rekapitulasi Ketersediaan Layanan Angkutan Umum (Seat per hari) Angkutan Umum Kabupaten Bandung Tahun 2021	IV-73
Tabel IV.23. Proporsi Pemilihan Moda Perjalanan Kabupaten Bandung Tahun 2021	IV-74
Tabel IV.24. Nilai Ketercapaian Mode Share Kabupaten Bandung Tahun 2021	IV-76
Tabel IV.25. Indikator Kinerja Utama Dinas Perhubungan Kabupaten Bandung	IV-77
Tabel IV.26. Prosentase Capaian Indikator IKU dan IKD Dinas Kabupaten Bandung	IV-77

DAFTAR GAMBAR

Gambar I.1.	Peta Rencana Pola Ruang Kabupaten Bandung Tahun 2027	I-2
Gambar II.1.	Hierarki Jaringan Trayek Dengan Orientasi Transit	II-5
Gambar II.2.	Jaringan trayek pola Jalur Utama dengan <i>Feeder</i>	II-5
Gambar II.3.	Bangkitan dan Tarikan Perjalanan	II-15
Gambar II.4.	<i>Mass Rapid Transit</i> (MRT)	II-17
Gambar II.5.	<i>Light Rapid Transit</i> (LRT)	II-17
Gambar II.6.	<i>Bus Rapid Transit</i> (BRT)	II-18
Gambar II.7.	Angkutan Pemukiman (<i>Residence Connection</i>)	II-19
Gambar II.8.	Pemadu Moda Bandara	II-20
Gambar III.1.	Bagan Alir Penelitian	III-4
Gambar IV.1.	Wilayah Studi Kabupaten Bandung	IV-2
Gambar IV.2.	Jaringan Jalan dan Mayor Akses Kabupaten Bandung	IV-3
Gambar IV.3.	Mapping Centroid Bangkitan dan Tarikan Wilayah Bandung	IV-4
Gambar IV.4.	Peran Dan Fungsi Sistem Kegiatan Kabupaten Bandung Tahun 2021	IV-5
Gambar IV.5.	Rentang Pendapatan Rumah Tangga Kabupaten Bandung	IV-9
Gambar IV.6.	Peta Pembagian Zona Kabupaten Bandung	IV-12
Gambar IV.7.	Peta Zona Intermediate Kabupaten Bandung	IV-13
Gambar IV.8.	Pusat Bangkitan dan Tarikan di Kabupaten Bandung	IV-19
Gambar IV.9.	Trip Rate dan Alasan Perjalanan Kabupaten Bandung Tahun 2021	IV-20
Gambar IV.10.	Fluktuasi Perjalanan Kabupaten Bandung Tahun 2021	IV-22
Gambar IV.11.	<i>Trip Rate</i> Zona Internal Kabupaten Bandung	IV-23
Gambar IV.12.	<i>Peta Pola Pergerakan</i> Kabupaten Bandung Saat Hari Kerja Tahun 2021	IV-28

Gambar IV.13. Peta Pola Pergerakan Kabupaten Bandung Saat Akhir Pekan Tahun 2021	IV-29
Gambar IV.14. Desire Line Pergerakan Angkutan Berbasis Rel Kabupaten Bandung Tahun 2021	IV-30
Gambar IV.15. Desire Line Pergerakan Masyarakat Kabupaten Bandung Tahun 2021	IV-31
Gambar IV.16. Pembebanan Perjalanan Kabupaten Bandung Tahun 2021	IV-33
Gambar IV.17. Proyeksi pembebanan Perjalanan Kabupaten Bandung Tahun 2026	IV-34
Gambar IV.18. Diagram Kinerja Aksesibilitas Tiap Zona Kabupaten Bandung Tahun 2021	IV-36
Gambar IV.19. Kinerja Frekuensi AU (Dalam Trayek, AKDP, Perbatasan, Tidak Dalam Trayek) Kabupaten Bandung Tahun 2021	IV-39
Gambar IV.20. Kinerja Faktor Muat AU (Dalam Trayek, AKDP, Perbatasan, Tidak Dalam Trayek) Kabupaten Bandung Tahun 2021	IV-41
Gambar IV.21. Kinerja Perpindahan Moda dan Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan AU (Dalam Trayek, AKDP, Perbatasan, Tidak Dalam Trayek) Kabupaten Bandung Tahun 2021	IV-43
Gambar IV.22. Penilaian Kinerja Angkutan Umum Dari Segi Pengguna (User) Tahun 2021	IV-44
Gambar IV.23. Penilaian Kinerja Angkutan Umum Dari Segi Operator Kabupaten Bandung Tahun 2021	IV-47
Gambar IV.24. Penilaian Kinerja Angkutan Umum Dari Segi Operator Tahun 2021	IV-48
Gambar IV.25. Penilaian Kinerja Angkutan Umum Dari Segi Regulator Kabupaten Bandung Tahun 2021	IV-51
Gambar IV.26. Penilaian Kinerja Angkutan Umum Dari Segi Regulator Tahun 2021	IV-52
Gambar IV.27. Penilaian Kinerja Angkutan Umum Dalam Trayek Dari Segi Penumpang, Operator, Regulator Tahun 2021	IV-54
Gambar IV.28. Penilaian Kinerja Angkutan Umum AKDP	IV-55 IV-55

Gambar IV.29. Penilaian Kinerja Angkutan Umum Perbatasan dan Sewa	
Gambar IV.30. Tumpang Tindih Pelayanan Public Transport Di Kabupaten Bandung	IV-56
Gambar IV.31. Kinerja Jaringan Pelayanan Angkutan Massal Berbasis Bus Di Kabupaten Bandung Rencana	IV-57
Gambar IV.32. Proporsi Jaringan Pelayanan Angkutan Massal Berbasis Bus Di Kabupaten Bandung Rencana	IV-58
Gambar IV.33. Proporsi Pemilihan Moda Perjalanan di Kabupaten Bandung	IV-74
Gambar IV.34. Mode Share Kabupaten Bandung Tahun 2021	IV-75
Gambar IV.35. Capaian Indikator IKU Dan IKD Dinas Kabupaten Bandung	IV-78
Gambar IV.36. Diagram IKU Dan IKD Dinas Kabupaten Bandung	IV-78

RINGKASAN EKSEKUTIF

Laporan Indikator Kinerja Utama (IKU) dan Indikator Kinerja Daerah (IKD) Dinas Kabupaten Bandung Kabupaten Bandung Tahun 2021 merupakan laporan realisasi hasil penyelenggaraan pemerintahan tahun ke 1 (satu) dari 5 (lima) tahun perencanaan RPJMD Kabupaten Bandung. RPJMD merupakan landasan utama yang mengarahkan seluruh gerak penyelenggaraan kegiatan pemerintahan dan pembangunan Kabupaten Bandung, pada arah Visi dan Misi Kabupaten Bandung.

Pada tahun 2016 RPJMD Kabupaten Bandung ditetapkan Peraturan Daerah Nomor 7 Tahun 2016 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Kabupaten Bandung Tahun 2016-2021 dengan Visi “Memantapkan Kabupaten Bandung yang Maju, Mandiri dan Berdaya Saing, melalui Tata Kelola Pemerintahan yang Baik dan Sinergi Pembangunan Perdesaan, Berlandaskan Religius, Kultural dan Berwawasan Lingkungan”. Dalam rangka pencapaian visi yang telah ditetapkan dengan memperhatikan kondisi dan permasalahan yang ada, tantangan ke depan, serta memperhitungkan peluang yang dimiliki. Pemerintah Kabupaten Bandung menyusun Laporan Indikator Kinerja Utama (IKU) dan Indikator Kinerja Daerah (IKD) Dinas Pemerintah Kabupaten Bandung Tahun 2021, sebagai bentuk pertanggungjawaban pelaksanaan tugas pokok dan fungsi serta pengelolaan sumber daya dan pelaksanaan.

Kabupaten Bandung memiliki rata-rata road ratio yang rendah sebesar 0,1km², road density yang besar sebesar 4,0km/km², aksesibilitas yang cukup dengan crowfly distance 2, tetapi memiliki crowfly time yang tinggi. Dengan ratio frekuensi kendaraan saat jam sibuk yang rendah sebesar 19,8. Sedangkan Kabupaten Bandung dari sisi kinerja pelayanan angkutan umum, memiliki kinerja frekuensi kendaraan angkutan umum saat jam sibuk sebesar 22 kendaraan/jam, dan saat jam tidak sibuk sebesar 6 kendaraan per jam, dengan factor muat angkutan umum rata-rata sebesar 61%, tingkat perpindahan penumpang yang kurang baik sebesar 69% dan umur rata-rata armada angkutan umum 21 tahun. Tingkat penyimpangan sebesar 16% dan tingkat tumpeng tindih trayek sebesar 38%.

Pada tahun 2021, Kabupaten Bandung memiliki capaian ketersediaan layanan angkutan umum sebesar 580,752 seat per hari atau sebesar 61% dari target capaian indicator tahun 2021, capaian jumlah penumpang yang diharapkan sebesar 364.885 penumpang per hari atau sebesar 54%, capaian mode share angkutan umum meningkat sebesar 3,8% atau sebesar 170% dari target capaian indicator tahun 2021.

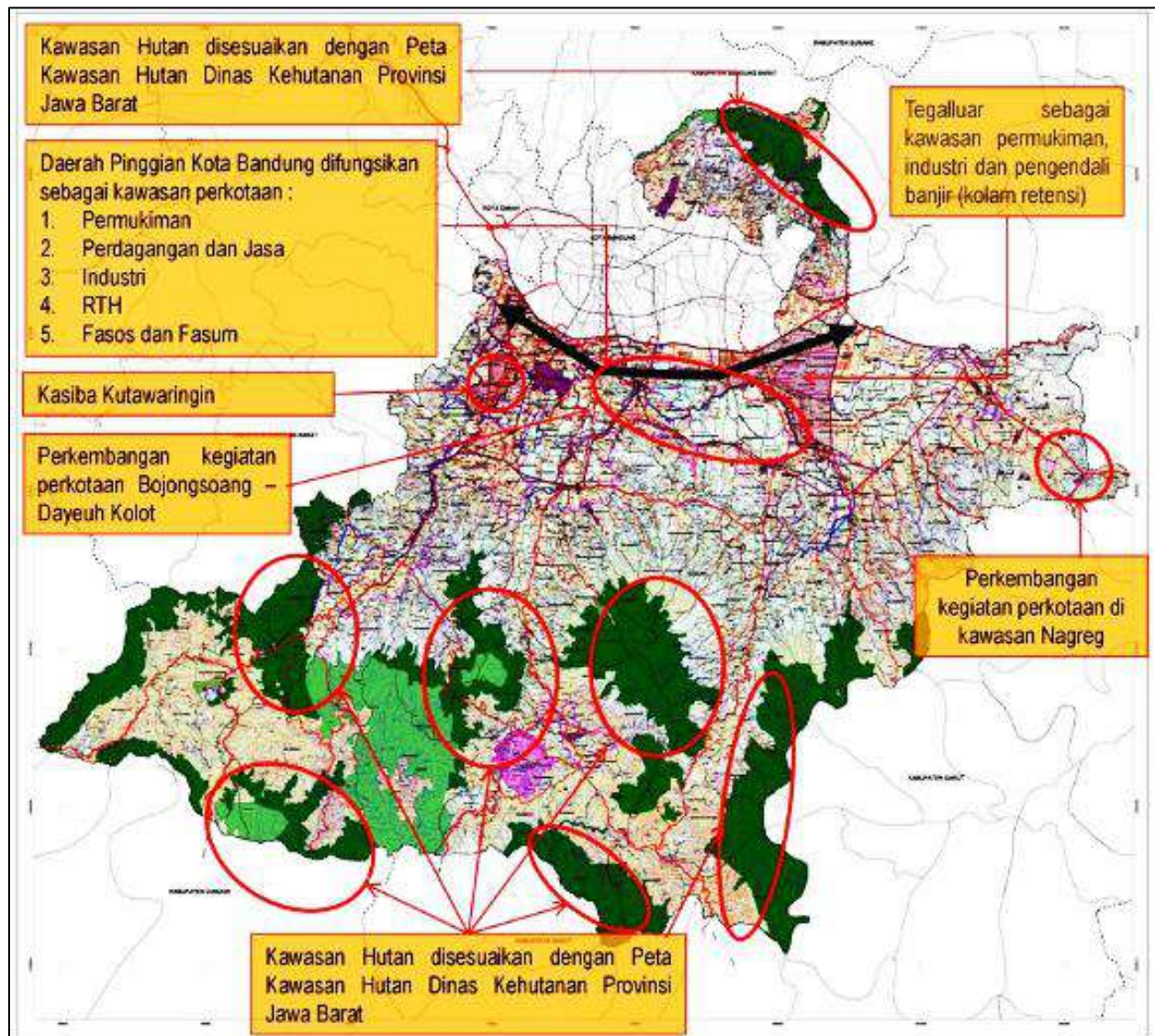
Semoga, IKU dan IKD ini dapat menjadi bahan evaluasi dalam penyelenggaraan pemerintahan di Kabupaten Bandung. Berbagai kekurangan yang ada, tentunya menjadi pemacu untuk memotivasi agar lebih bersemangat dalam bekerja dan berusaha demi tujuan **Memantapkan Kabupaten Bandung yang Maju, Mandiri dan Berdaya Saing, melalui Tata Kelola Pemerintahan yang Baik dan Sinergi Pembangunan Perdesaan, Berlandaskan Religius, Kultural dan Berwawasan Lingkungan**

BAB I PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Memperhatikan fungsi Kabupaten Bandung bagi Kota Bandung selaku Ibukota Provinsi Jawa Barat, memperhatikan intensitas kegiatan di dalam dan di wilayah perbatasan kota wilayah Bandung Metropolitan Area, pertumbuhan wilayah perkotaannya, isu strataegis lokal, regional, nasional dan isu strategis global, bahwasanya sistem transportasi sangat berperan besar sebagai tulang belakang pertumbuhan ekonomi Kabupaten Bandung, yang dituntut dapat tetap mengusung kesetaraan sosial dan kelestarian lingkungan. Dengan demikian, sistem transportasi di Kabupaten Bandung dituntut untuk memiliki keunggulan yang dapat mendorong pertumbuhan ekonomi, memberikan kehandalan layanan transportasi bagi penyedia jasa layanan maupun penggunaanya, serta menjaga kesejahteraan hidup penduduk Kabupaten Bandung secara berkelanjutan dan lestari.

Pengkajian terhadap perkembangan wilayah Kabupaten Bandung terutama dalam sektor transportasi berupa penelitian dan analisis dilakukan sebagai dasar informasi mengenai akar permasalahan dalam sistem transportasi di Kabupaten Bandung. Pengkajian dilakukan sebagai upaya preventif terhadap permasalahan transportasi di masa yang akan datang serta acuan atau referensi pemerintah daerah dalam menentukan kebijakan dalam kaitan pemecahan permasalahan transportasi serta meningkatkan kinerja transportasi di Kabupaten Bandung.



Sumber: Pemerintah Kabupaten Bandung 2008

Gambar I.1. Peta Rencana Pola Ruang Kabupaten Bandung Tahun 2027

Kabupaten Bandung sangat berperan pada sebagian besar dalam Metro Bandung Raya, terdapat beberapa hal yang menjadi perhatian terkait permasalahan transportasi di Kabupaten Bandung diantaranya adalah:

1. Meningkatnya perkembangan Kabupaten Bandung dan lemahnya pengawasan rencana pemanfaatan lahan terutama di sekitar jalan nasional mengakibatkan pola pemanfaatan lahan di sekitar jalan nasional di Kabupaten Bandung tidak terkendali.
2. Perkembangan berbagai aktifitas Kabupaten Bandung (perumahan, pusat perdagangan, pertokoan dan aktifitas lainnya) mengakibatkan hambatan samping di ruas jalan semakin tinggi yang pada akhirnya mengurangi kapasitas jalan.
3. Untuk menjaga tingkat pelayanan jalan di Kabupaten Bandung sesuai dengan perannya yaitu sebagai jalan ibukota provinsi, dan jalan strategis nasional, dan fungsinya melayani angkutan utama dengan ciri perjalanan jarak jauh (wisata), kecepatan rata – rata tinggi dan jumlah jalan masuk dibatasi secara berdaya guna, diperlukan suatu upaya pemecahan permasalahan yang sifatnya sistematis.
4. Penataan jaringan trayek angkutan umum, bukan hanya jaringan trayek lokal dalam wilayah Kabupaten Bandung tetapi termasuk dan terutama jaringan trayek AKDP yang melayani wilayah Kabupaten Bandung.
5. Penetapan koridor angkutan massal berbasis jalan di Kabupaten Bandung diperlukan agar dapat mendorong Pemerintah Provinsi Jawa Barat untuk segera membina AKDP yang memasuki wilayah Kabupaten Bandung menjadi angkutan massal.
6. Aplikasi transit oriented development melalui penetapan kriteria jenis tata guna lahan, jenis permukiman, serta jaringan jalan dan jaringan fasilitas pejalan kaki pada radius layanan optimal angkutan umum harus ditetapkan sebagai salah satu program penataan ruang transportasi di Kabupaten Bandung.

Dari pelaksanaan Kajian Survei dan Analisa IKU Dinas dan IKD ini akan disajikan laporan mengenai unjuk kerja transportasi darat, serta identifikasi permasalahan yang ada akan

ditindaklanjuti dengan rekomendasi atau usulan pemecahan permasalahan-permasalahan di daerah penelitian.

Kajian Survei dan Analisa IKU Dinas dan IKD ini diharapkan dapat menjadi masukan dalam pengukuran Indikator Kinerja Utama Dinas dan Indikator Kinerja Daerah Kabupaten Bandung.

B. MAKSUD DAN TUJUAN

1. Maksud dari penelitian ini adalah sebagai berikut :

- a. Melakukan kajian akan data perjalanan di wilayah Kabupaten Bandung Tahun 2021;
- b. Melakukan kajian kinerja pelayanan angkutan umum di wilayah Kabupaten Bandung Tahun 2021; dan
- c. Melakukan kajian capaian Indikator Kinerja Utama (IKU) dan Indikator Kinerja Daerah (IKD) Dinas Kabupaten Bandung tahun 2021.

2. Tujuan

Tujuan dari penelitian ini adalah sebagai berikut :

- a. Mendapatkan data perjalanan di wilayah Kabupaten Bandung Tahun 2021;
- b. Mendapatkan nilai hasil evaluasi kinerja pelayanan angkutan umum hasil inventarisasi di wilayah Kabupaten Bandung keadaan eksisting; dan
- c. Mendapatkan nilai dan hasil evaluasi dari Indikator Kinerja Utama khusus di bidang jaringan pelayanan angkutan umum.

C. RUANG LINGKUP KEGIATAN

1. Melaksanakan identifikasi data dan *literature review* pengukuran IKU;
2. Inventarisasi angkutan umum yang cakupan operasinya berada di wilayah Kabupaten Bandung;
3. Melakukan survei wawancara online guna menunjang output kegiatan;

4. Inventarisasi terkait layanan lokal/pengumpan dengan instansi terkait di Kabupaten Bandung;
5. Pengolahan data terkait kinerja angkutan umum di wilayah Kabupaten Bandung.

D. KELUARAN YANG DIHARAPKAN

Tersusunnya suatu laporan survei dan analisa IKU Dinas dan IKD Kabupaten Bandung Tahun 2021 yang berisi data perjalanan, kinerja angkutan umum, nilai dan hasil evaluasi dari Indikator Kinerja Utama khusus di bidang jaringan pelayanan angkutan umum.

Secara umum, hasil kajian ini akan digunakan sebagai bahan pertimbangan dalam mengambil kebijakan untuk pengembangan dan peningkatan kualitas pelayanan angkutan umum di wilayah Kabupaten Bandung.

E. SISTEMATIKA PENULISAN

Sistematika penulisan kajian ini adalah sebagai berikut :

- Bab I. Pendahuluan, berisi latar belakang, maksud dan tujuan, ruang lingkup, hasil yang diharapkan, dan sistematika penulisan.
- Bab II. Tinjauan Pustaka, berisi definisi, istilah dan menjelaskan kerangka pemikiran penyelesaian kajian dan landasan teori.
- Bab III. Metodologi Penelitian, berisi menjelaskan alur pikir penelitian serta uraian tentang data-data yang dibutuhkan serta sumber data.
- Bab IV. Analisis Data, berisi penjabaran alur kerja yang telah dilaksanakan beserta hasil yang didapatkan.
- Bab V. Penutup, berisi kesimpulan dari hasil analisis yang telah didapatkan dan saran sebagai masukan.

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

A. DASAR HUKUM

Dasar Hukum dalam penelitian ini yaitu:

1. UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan;
2. Peraturan Pemerintah Nomor 21 Tahun 2004 tentang Penyusunan Rencana Kerja dan Anggaran Kementerian Negara/Lembaga;
3. Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 Tentang Kendaraan;
4. Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan;
5. Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan;
6. Permendagri Nomor 6 Tahun 2007 tentang Petunjuk Teknis Penyusunan dan Penetapan Standar Pelayanan Minimal.
7. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 31 Tahun 2006 tentang Pedoman dan Proses Perencanaan di Lingkungan Departemen Perhubungan;
8. Permenhub Nomor PM. 81 Tahun 2011 tentang Standar Pelayanan Minimal Bidang Perhubungan Daerah Provinsi dan daerah Kabupaten/Kota
9. Permenhub Nomor PM. 2 Tahun 2013 tentang Petunjuk Teknis Penerapan dan Pencapaian Standar Pelayanan Minimal Bidang Perhubungan Daerah Provinsi dan Daerah Kabupaten/Kota.
10. Rencana Pembangunan Jangka Panjang Daerah (RPJPD) 2005 – 2025 Kabupaten Bandung
11. Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah (RPJMD) 2021-2026 Kabupaten Bandung
12. Perda No. 9 Tahun 2012 tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Kabupaten Bandung

13. Perbup No. 5 Tahun 2008 tentang Rincian Tugas, Fungsi dan Tata Kerja Dinas Daerah Kabupaten Bandung. Selain ketentuan peraturan sebagaimana tersebut di atas, pelaksanaan tugas dan fungsi DISHUB Kab. Bandung yang berimplikasi terhadap perencanaan dan penganggaran program dan kegiatan juga didasarkan pada indikator kinerja yang ditetapkan dalam SPM Bidang Perhubungan) serta Indikator Kinerja Kunci/IKK.

B. TRANSPORTASI

1. Pengertian Transportasi

Transportasi adalah perpindahan orang atau barang dari satu tempat ke tempat lainnya atau dari tempat asal ke tempat tujuan dengan menggunakan sebuah wahana yang digerakkan oleh manusia, hewan atau mesin (Zulfiar Sani, 2010).

Permintaan jasa transportasi dapat disebut sebagai permintaan turunan (*derived demand*) yang timbul akibat adanya permintaan akan komoditas atau jasa lainnya. Dengan demikian permintaan transportasi baru akan ada apabila terdapat faktor-faktor pendorongnya (Morlok, 2004).

2. Parameter Permintaan Transportasi

Permintaan didefinisikan sebagai kuantitas total pelayanan atau jasa angkutan tertentu yang rela dan mampu dibeli oleh konsumen pada harga tertentu pada pasar tertentu pada periode tertentu dan pada kondisi tertentu pula (Modul 005, Ekonomi Transport, STTD).

Karakteristik permintaan angkutan terdiri atas dua kelompok, antara lain:

a. Kelompok *Choice* (pengguna jasa yang bisa memilih jenis pelayanan angkutan)

Kelompok *choice* terdiri dari orang-orang yang mempunyai pilihan (*choice*) dalam memenuhi kebutuhan mobilitasnya. Pada kelompok ini orang yang dapat menggunakan kendaraan pribadi (dengan alasan finansial, legal dan fisik).

b. Kelompok *Captive* (pengguna jasa yang tidak bisa memilih jenis pelayanan angkutan)

Kelompok *captive* adalah kelompok yang tergantung (*captive*) terhadap angkutan umum untuk memenuhi kebutuhan mobilitasnya atau dengan kata lain tidak dapat menggunakan kendaraan pribadi.

Di negara-negara berkembang jumlah kelompok *captive* sangat banyak (signifikan) karena kondisi perekonomian dari masyarakatnya yang relatif belum mapan (tingkat kepemilikan kendaraan relatif masih rendah).

Dengan demikian jumlah pengguna angkutan umum yang terdiri dari seluruh kelompok *captive* dan sebagian kelompok *choice* akan sangat banyak. Sedangkan pengguna kendaraan pribadi yang terdiri dari sebagian besar kelompok *choice* jumlahnya relatif sedikit (Perencanaan Sistem Angkutan Umum, ITB).

C. ANGKUTAN UMUM

1. Angkutan

Pengertian angkutan menurut Undang Undang nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan pasal 1 ayat 3 adalah perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas jalan.

2. Angkutan Umum Penumpang

Angkutan umum penumpang menurut Warpani (1990) adalah angkutan penumpang yang dilakukan dengan sistem sewa atau bayar. Termasuk pengertian angkutan umum penumpang adalah angkutan kota (Bus, Mini bus, dsb), kereta api, angkutan air dan angkutan udara. Tujuan angkutan penumpang adalah:

- Menyelenggarakan operasional angkutan yang baik dan layak bagi masyarakat yaitu aman, cepat, murah dan nyaman;
- Membuka lapangan kerja; dan
- Pengurangan volume lalu lintas kendaraan pribadi.

3. Trayek Angkutan Umum

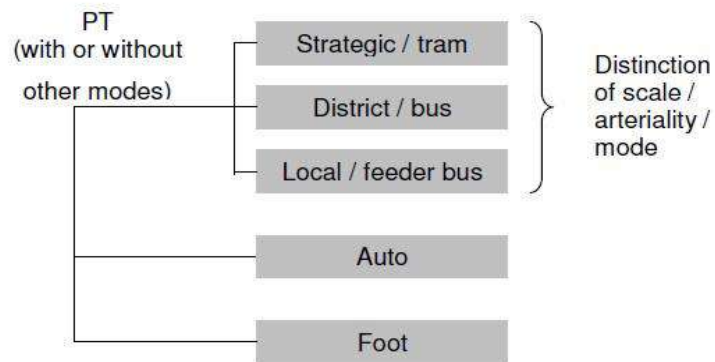
Menurut Peraturan Pemerintah nomor 74 tahun 2014 pasal 1 ayat 8, Trayek didefinisikan sebagai lintasan kendaraan bermotor umum untuk operasional jasa angkutan orang dengan mobil penumpang atau mobil bus yang mempunyai asal dan tujuan perjalanan tetap, lintasan tetap, dan jenis kendaraan tetap serta berjadwal atau tidak berjadwal.

4. Jaringan Trayek

Menurut Peraturan Pemerintah nomor 74 tahun 2014 pasal 1 ayat 7, Jaringan Trayek adalah kumpulan dari Trayek yang menjadi satu kesatuan jaringan operasional Angkutan orang. Stephen Marshall (2012) menjelaskan bahwa sebuah jaringan trayek harus mampu memenuhi tiga hal, yaitu:

- a. Jaringan trayek harus secara jelas mengakomodasi sebuah jarak moda angkutan umum dan menatanya dalam sebuah hierarki yang sesuai, jaringan trayek yang terbaik ditunjukkan pada tingkat tertinggi secara keseluruhan;
- b. Jaringan trayek harus mampu mendukung intermodalitas. Pendukungan intermodalitas ini baik untuk efisiensi secara keseluruhan dan juga mendukung akses menuju angkutan umum; dan
- c. Hierarki dengan orientasi transit harus menjaga keberlanjutan dan meningkatkan fungsi demi akses moda.

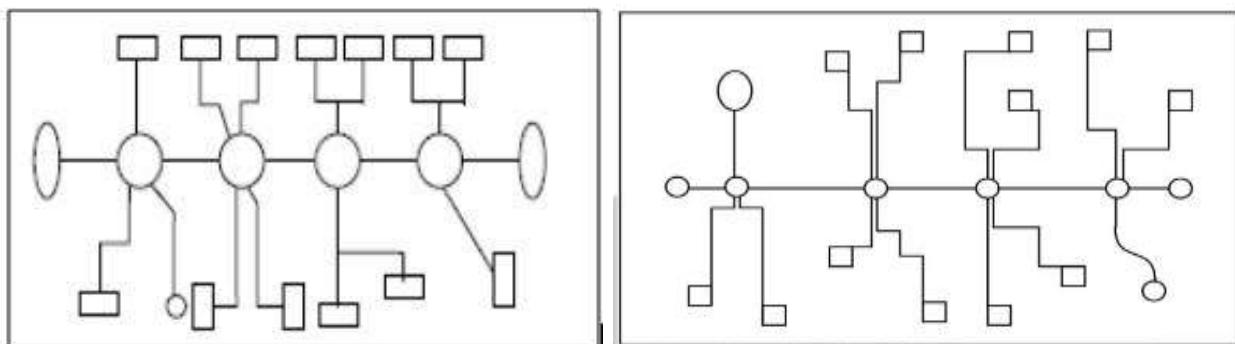
Hierarki jaringan trayek yang memenuhi ketiga hal diatas adalah model hierarki jaringan trayek dengan orientasi transit (*Transit-Oriented Hierarchy*). Adapun contoh hierarki jaringan trayek tersebut dapat dilihat pada gambar berikut:



Sumber: *Transit-Oriented Hierarchy* (Stephen Marshall, 2012)

Gambar II.1. Hierarki Jaringan Trayek dengan Orientasi Transit

Jaringan trayek kota Bandung menerapkan pola pelayanan jalur utama dengan angkutan pengumpan (*Feeder*) sebagai pendukung jalur utama. Giannopolous menjelaskan bahwa *Feeder* merupakan jalan-jalan yang menuju jalur utama. Jalan arteri melayani koridor utama yang berbentuk linear atau memanjang karena kondisi topografi dan pola jaringan jalan atau perkembangan kota berbentuk linear dan lain-lain. Pelayanan jenis *feeder* berupa lintasan menuju jalan utama daripada membuat lintasan angkutan kota sepanjang jalan untuk mencapai tujuan. Keuntungannya dapat meningkatkan pelayanan jalur utama:



Sumber: Grey dan Hoel (1979 : 129)

Gambar II.2. Jaringan Trayek Pola Jalur Utama dengan *Feeder*

Pola jalur utama dengan feeder didasarkan pada jaringan jalan arteri yang melayani perjalanan utama yang sifatnya koridor. Dikarenakan faktor topografi, hambatan geografi, dan pola jaringan jalan, sistem dengan pola ini lebih disukai. Kerugian pola ini adalah penumpang akan memerlukan perpindahan moda, keuntungannya adalah tingkat pelayanan yang lebih tinggi pada jalan-jalan utama

5. Penataan Jaringan Trayek Angkutan Umum

Bayu. Et al (2011), menyatakan bahwa penataan jaringan transportasi umum merupakan salah satu usaha dalam menata ulang jaringan transportasi pada daerah-daerah tertentu yang mengalami infrastruktur akibat adanya *force major* (seperti bencana alam, kecelakaan besar).

Feri (2008), juga menyatakan bahwa pengembangan jaringan trayek angkutan umum merupakan upaya peningkatan pola operasional angkutan umum khususnya di wilayah sub urban, karena pada daerah sub urban merupakan wilayah penopang daerah urban sehingga memiliki pola pergerakan yang berbeda dengan wilayah urban.

Dapat disimpulkan bahwa penataan jaringan trayek adalah perubahan pola atau rute angkutan umum sebagai upaya perbaikan dan peningkatan kinerja jaringan trayek dan kinerja operasional angkutan umum.

6. Metode dalam Penataan Jaringan Trayek Angkutan Umum

Metode yang dapat digunakan dalam melakukan penataan jaringan trayek antara lain:

a. *Facilities Network Transformation* (FNT)

FNT merupakan salah satu metode optimalisasi database yang melibatkan penilaian dan optimasi dari tatanan jaringan industri di suatu daerah. Nilai-nilai tersebut nantinya akan dijadikan pertimbangan untuk melakukan relokasi wilayah industri.

b. *Quality Function Deployment* (QFD)

QFD adalah metode terstruktur yang digunakan dalam proses perencanaan dan pengembangan produk untuk menetapkan spesifikasi kebutuhan dan keinginan konsumen, serta mengevaluasi suatu produk dalam memenuhi kebutuhan dan keinginan konsumen (Cohen, 1995)

c. Konsep Pengembangan Angkutan Umum yang Humanis

Konsep pengembangan angkutan umum yang humanis dilakukan dengan memperhatikan perubahan-perubahan yang terjadi seperti:

- 1) Perubahan Tata Guna Lahan;
- 2) Peningkatan Jumlah kendaraan; dan
- 3) Jumlah jalan dan akses jalan.

d. Penataan Berdasarkan Permintaan (*Demand*) Angkutan Umum

Penataan jaringan trayek didasari oleh permintaan terhadap angkutan umum hasil dari survei wawancara rumah tangga, survei naik turun penumpang dan wawancara penumpang. Penentuan rute jaringan trayek angkutan umum dilakukan setelah melakukan permodelan transportasi, kemudian dipilih rute yang memiliki permintaan angkutan umum yang tinggi.

Setelah rute baru ditetapkan, maka kinerja operasional angkutan umum usulan dapat dievaluasi dan dibandingkan dengan rute eksisting.

7. Aksesibilitas

Aksesibilitas adalah suatu ukuran kenyamanan atau kemudahan mengenai cara lokasi tata guna lahan berinteraksi satu sama lain dan mudah atau susah nya lokasi tersebut dicapai melalui sistem jaringan transportasi (Black, 1979).

Ofyar Z Tamin (2008) menyatakan suatu tempat dikatakan “aksesibel” jika sangat dekat dengan tempat lainnya dan “tidak aksesibel” jika berjauhan. Ini adalah konsep yang paling sederhana dimana hubungan transportasi (aksesibilitas) dinyatakan dalam bentuk “jarak”

(km). Skema sederhana yang memperlihatkan kaitan antara berbagai hal yang diterangkan mengenai aksesibilitas dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel II.1. Klasifikasi Tingkat Aksesibilitas

Jarak	Jauh	Aksesibilitas Rendah	Aksesibilitas Menengah
	Dekat	Aksesibilitas Menengah	Aksesibilitas Tinggi
Kondisi Prasarana		Sangat Jelek	Sangat Baik

Sumber : Black (1981)

Apabila tata guna lahan saling berdekatan dan hubungan transportasi antar tata guna lahan tersebut mempunyai kondisi baik, maka aksesibilitas tinggi. Sebaliknya, jika aktivitas tersebut saling terpisah jauh dan hubungannya jelek, maka aksesibilitas rendah. Beberapa kombinasi diantaranya mempunyai aksesibilitas menengah. Sebagaimana dijelaskan sebelumnya dimana jarak merupakan pengubah yang tidak begitu cocok dan diragukan.

Jika sistem transportasi antara kedua buah tempat diperbaiki (disediakan jalan baru atau pelayanan bus baru), maka hubungan transportasi dapat dikatakan akan lebih baik karena waktu tempuhnya menjadi lebih singkat. Hal ini sudah jelas berkaitan dengan kecepatan sistem jaringan transportasi tersebut. Oleh karena itu, “waktu tempuh” menjadi ukuran yang lebih baik dan sering digunakan untuk aksesibilitas.

D. SISTEM JARINGAN ANGKUTAN UMUM

Untuk menjamin pertumbuhan ekonomi dan mengatasi kebutuhan angkutan dibutuhkan fasilitas jaringan angkutan yang saling menghubungkan antara wilayah kota, pemukiman, daerah komersil dan rekreasi. Sasaran umum kebijaksanaan pemerintahan di dalam lalu lintas dan angkutan umum adalah untuk menciptakan suatu sistem transportasi sehingga mobilitas

orang dan barang dapat menunjang pertumbuhan ekonomi dan dapat memenuhi kebutuhan sosial, perniagaan dan rekreasi. Jika ditinjau sistem angkutan umum dari suatu daerah perkotaan secara keseluruhan, akan didapatkan bahwa dalam sistem yang diamati akan terdapat sekumpulan rute-rute individual yang satu dengan lainnya membentuk suatu jaringan rute. Selain itu, dalam sistem yang diamati tersebut, akan terdapat juga titik-titik perhentian, terminal dan prasarana tambahan lainnya.

1. Rute Angkutan Umum

Ditinjau dari sistem pengoperasian angkutan umum, suatu jaringan rute adalah sekumpulan lintasan rute, titik-titik perhentian dan terminal yang memungkinkan terjadinya pergerakan penumpang secara aman, efisien dan efektif. Kondisi ideal seperti inilah biasanya yang menjadi acuan dalam menciptakan ataupun merencanakan suatu jaringan rute. Sistem jaringan rute yang ada dalam suatu perkotaan biasanya dapat dibagi menjadi (2) dua kelompok, yaitu:

a. Jaringan rute yang terbentuk secara *evolutif*

Jaringan ini pembentukannya dimulai oleh pihak-pihak pengelola individu secara sendiri-sendiri. Pada kelompok ini pembentukan jaringan rute benar-benar tidak terkoordinasi, karena sistem tumbuh secara parsial. Masing-masing lintasan rute terbentuk karena keinginan pengguna jasa (penumpang) ataupun karena keinginan pihak pengelola. Akibatnya keterkaitan antar rute menjadi lemah. Lintasan rute hanya terkonsentrasi pada jalan-jalan arteri yang secara geometrik mempunyai kapasitas lalu lintas yang besar dan juga mempunyai potensi *demand* yang tinggi. Pada daerah-daerah lain jarang dijumpai rute angkutan umum, akibatnya tingkat aksesibilitas masyarakat terhadap angkutan umum sangatlah tidak merata. Ada beberapa daerah tertentu yang dijumpai kemudahan yang tinggi untuk menggunakan angkutan umum dan di daerah-daerah lain yang mempunyai tingkat kemudahan yang rendah terhadap penggunaan angkutan umum. Secara keseluruhan sistem rute menjadi tidak efektif dan efisien;

b. Jaringan rute yang terbentuk simultan secara menyeluruh

Jaringan ini pembentukannya dilakukan oleh pengelola angkutan umum yang besar (swasta ataupun milik pemerintah) ataupun oleh sekelompok pengelola individual secara simultan dan bersama-sama. Pada kelompok ini, di lain pihak, karena pembentukannya secara simultan dan dilakukan oleh pengelola skala besar ataupun sekelompok pengelola individual, maka jaringan rute yang terbentuk biasanya merupakan jaringan rute yang komprehensif dan integral. Hal ini dimungkinkan karena pembentukan yang secara simultan ini biasanya didahului dengan perencanaan yang matang dan komprehensif. Dalam jaringan rute seperti ini, keterkaitan antar individual rute sangatlah kentara, sehingga penumpang dengan mudah dapat menggunakan sistem jaringan rute yang ada untuk kepentingan mobilitas mereka. Selain itu, pembentukan jaringan rute secara keseluruhan biasanya didasarkan pada kondisi tata guna tanah secara keseluruhan biasanya didasarkan pada kondisi tata guna tanah secara keseluruhan pula. Semua potensi pergerakan betul-betul diantisipasi sedemikian rupa sehingga tingkat aksesibilitas setiap daerah perkotaan cukup merata. Orang dengan mudah menggunakan angkutan umum dimanapun dia berada untuk tujuan kemanapun yang diinginkan. Dengan demikian, secara keseluruhan, sistem jaringan rute angkutan umum menjadi efektif dan efisien.

Perencanaan angkutan umum juga dapat didefinisikan sebagai menata ulang jaringan rute jaringan trayek angkutan umum dalam rangka memperbaiki pelayanan angkutan umum dan perbaikan pelayanan angkutan demi kenyamanan dan keselamatan penumpang. Dapat disimpulkan bahwa perencanaan jaringan trayek adalah perubahan pola atau rute angkutan umum sebagai upaya perbaikan dan peningkatan kinerja jaringan trayek dan kinerja pelayanan angkutan umum.

2. Aksesibilitas, Mobilitas dan Konektivitas

a. Aksesibilitas

Aksesibilitas merupakan ukuran peluang atau kemudahan individu dalam mencapai kegiatan yang diinginkan dengan menggunakan sistem transportasi tertentu, diukur dengan rasio panjang jaringan jalan dan luas wilayah layanannya.

b. Mobilitas

Mobilitas merupakan jumlah perjalanan yang dilakukan dan mewakili kualitas pergerakan melalui berbagai jaringan transportasi. Aksesibilitas kaitannya dengan pergerakan merupakan kemudahan mencapai tujuan dan mengacu pada kemampuan mencapai tujuan akhir dari aktivitas transportasi, dipengaruhi oleh kualitas sistem transportasi dan guna lahan serta berperan penting dalam pembuatan kebijakan transportasi. Mobilitas kaitannya dengan pergerakan merupakan kemampuan untuk bergerak dan mengacu pada pergerakan orang atau barang.

c. Konektivitas

Konektivitas transportasi dapat dilihat dari kapasitas yang terlayani, daerah yang dapat dilayani oleh masing-masing moda transportasi seperti, jumlah jam pelayanan, performa pelayanan. Korelasi antara aksesibilitas, mobilitas dan konektivitas dapat digambarkan dengan menggunakan *geographic information system* (GIS).

Indikator aksesibilitas, konektivitas dan mobilitas merupakan indikator kesuksesan suatu pembangunan infrastruktur transportasi yang terintegrasi. Arti dari integrasi adalah integrasi antara kebijakan dari masing-masing moda, integrasi antara kebijakan yang terkait pembangunan sarana dan prasarana, manajemen, informasi dan tiket, integrasi antara transportasi dan tata guna lahan, dan integrasi dengan area kebijakan lainnya seperti kesehatan dan pendidikan.

Mobilitas merujuk pada pergerakan fisik terdiri dari jumlah perjalanan, jarak, kecepatan seperti orang per km atau kilometer per orang perjalanan dan ton-mil untuk angkutan

barang. Untuk itu lebih banyak dan cepat seseorang dapat melakukan perjalanan untuk lebih banyak tujuan yang mereka inginkan berarti mobilitas daerah tersebut sudah bagus, sehingga meningkatnya mobilitas akan berdampak pada meningkatnya aksesibilitas. Konektivitas sangat diperlukan untuk menunjang kesuksesan aksesibilitas dan mobilitas dari para pelaku perjalanan, terutama untuk pergerakan yang terjadi di kota-kota besar dengan munculnya kebutuhan transportasi yang efektif dan efisien.

3. *Trunk Route*

Dalam sistem transportasi publik terdapat *trunk route* yang merupakan rute dengan beban pelayanan yang paling tinggi, karena tingkat *demand* yang harus dilayani sangat tinggi, baik pada waktu jam sibuk maupun bukan jam sibuk. Pada rute ini beban yang harus dilayani terjadi sepanjang hari dari pagi sampai malam sehingga pelayanan yang diberikan pada rute tipe ini juga mencakup waktu yang panjang. Biasanya rute ini melayani koridor jalan utama dengan karakteristik operasional dari rute tipe ini adalah frekuensi yang paling tinggi dan juga jenis kendaraan yang besar untuk memenuhi kebutuhan perjalanan yang besar dengan menggunakan moda angkutan umum massal seperti kereta api dan bus dengan ukuran besar.

Setiap perjalanan yang dilakukan, terutama perjalanan yang bersifat *comuter* pasti bermula dari tempat asal yang merupakan tempat tinggal (pemukiman) dari pelaku perjalanan dan dengan keterbatasan angkutan umum yang ada untuk mencakup wilayah tersebut membuat kurang diminatinya sistem angkutan umum untuk digunakan sebagai moda transportasi utama dalam memenuhi kebutuhan mobilitasnya. Hal ini dikarenakan sulitnya memperoleh akses angkutan umum yang beroperasi di *trunk route* baik saat berangkat maupun saat pulang. Atas keterbatasan tersebut perlu ketersediaan rute lokal (*feeder route*) yang khusus melayani daerah tertentu dengan *demand* tinggi yang terhubung dengan *trunk route* agar kebutuhan mobilitas tersebut dapat terpenuhi.

Dengan demikian, pada titik pertemuan antara rute tersebut perlu disediakan prasarana khusus yang dimungkinkan terjadinya proses transfer yang cukup baik yaitu agar dimungkinkannya penumpang bertukar moda transportasi secara nyaman dan aman. Sama seperti *trunk route*, pada *feeder route* menggunakan kendaraan yang disesuaikan dengan kebutuhan dan kondisi akses perjalanannya. Kendaraan yang dioperasikan biasanya adalah kendaraan ukuran kecil hingga sedang dengan frekuensi yang tidak begitu tinggi.

Dengan adanya *feeder route* yang terkoneksi dengan *trunk route* menggunakan prasarana yang memenuhi standar pelayanan untuk memfasilitasi kebutuhan transfer penumpang seperti lokasi parkir, halte, dan fasilitas lain yang diperlukan, maka sistem angkutan umum sangat berpeluang besar untuk menjadi moda transportasi utama, terutama bagi perjalanan yang bersifat *commuter*.

4. Karakteristik Transportasi

Pergerakan pada dasarnya terjadi karena manusia senantiasa bergerak karena proses pemenuhan kebutuhan. Pergerakan ini mempunyai dua variabel utama, yaitu asal (*origin*) dan tujuan (*destination*). Pola pergerakan dalam sistem transportasi sering dinyatakan dalam bentuk arus pergerakan (kendaraan, penumpang dan barang) yang bergerak dari zona asal ke zona tujuan pada suatu daerah tertentu dan selama periode waktu tertentu. Matriks Pergerakan atau Matriks Asal-Tujuan (MAT) sering digunakan oleh perencana transportasi untuk menggambarkan pola pergerakan tersebut.

Selain menggunakan bentuk matriks, pola pergerakan dapat juga dinyatakan dengan bentuk lain secara grafis, yang biasa disebut sebagai garis keinginan (*desire line*). Nama ini diberikan karena pola pergerakan selain mempunyai dimensi jumlah pergerakan, juga mempunyai dimensi spasial (ruang) yang lebih mudah digambarkan secara grafis.

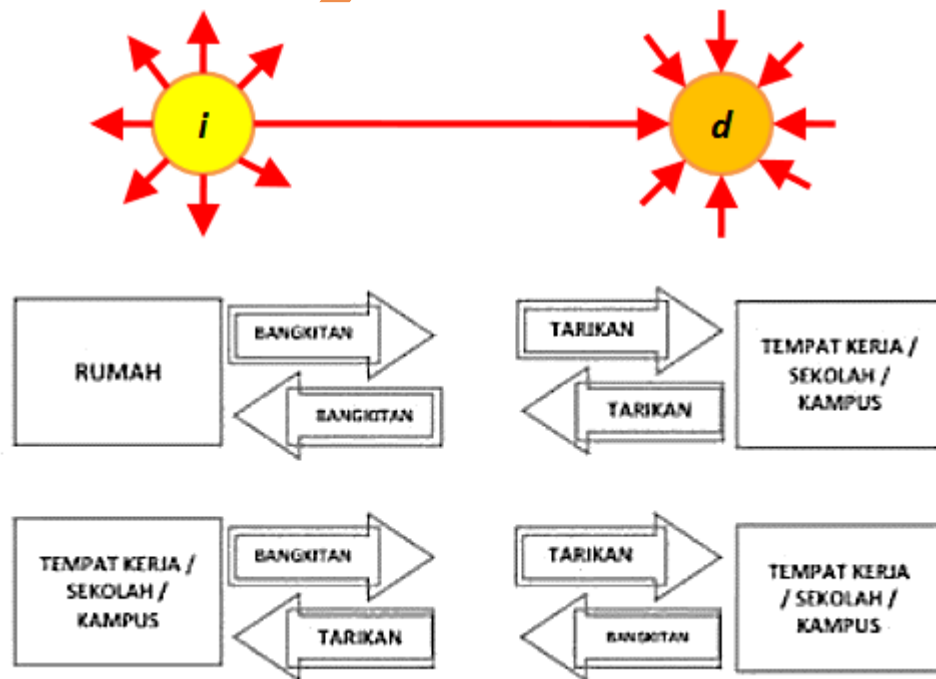
Tabel II.2. Perbandingan Karakteristik antara Transportasi Jalan Rel, Transportasi Jalan Raya, dan Transportasi Udara

No.	Karakteristik	Transportasi Jalan Rel	Transportasi Jalan Raya	Transportasi Udara
1.	Dimensi Pergerakan	Satu (diarahkan oleh rel)	Dua	Tiga
2.	Sinyal lalu lintas	Penuh	Sebagian (pada beberapa pertemuan)	Internal (radio)
3.	Kecepatan	Tinggi antar stasiun	Sedang	Sangat tinggi antar bandara
4.	Akses langsung kepada pengguna	Jelek	Sangat baik	Jelek
5.	Penggunaan lahan	Sempit	Lebih lebar	Sangat luas tapi hanya di bandara
6.	Suara	Keras tapi hanya yang didekatnya	Sedang	Sangat keras di dekat bandara
7.	Polusi	Rendah	Sedang/tinggi	Tinggi
8.	Efisiensi energi	Tinggi	Tinggi untuk bus, rendah untuk mobil	Rendah

Sumber: Carpenter, 1996

5. Bangkitan dan Tarikan Perjalanan

Bangkitan pergerakan, Tamin (2008), digunakan untuk suatu pergerakan berbasis rumah yang mempunyai tempat asal dan/atau tujuan adalah rumah, atau pergerakan yang dibangkitkan oleh pergerakan berbasis bukan rumah. Sedangkan tarikan pergerakan digunakan untuk suatu pergerakan berbasis rumah yang mempunyai tempat asal dan/atau tujuan bukan rumah atau pergerakan yang tertarik oleh pergerakan berbasis bukan rumah.



Sumber : Tamin, 2008

Gambar II.3. Bangkitan dan Tarikan Perjalanan

6. Sistem Angkutan Umum Massal (SAUM)

Seiring meningkatnya permintaan akan pelayanan transportasi dalam mendukung kegiatan masyarakat, jumlah kendaraan angkutan perkotaan dari waktu ke waktu terus bertambah, tanpa adanya pembatasan jumlah armada yang beroperasi sehingga menyebabkan jumlah armada tidak seimbang dengan kebutuhan (*over supply*). Meningkatnya mobilitas penduduk, maka dituntut tersedianya angkutan perkotaan yang melayani trayek dimana telah memenuhi syarat kelancaran, kenyamanan dan keamanan dalam suatu perjalanan. Dalam hal ini menggambarkan kondisi operasional lalu lintas dan persepsi pengendara dalam terminologi kecepatan, waktu tempuh, kenyamanan, kebebasan bergerak, keamanan dan keselamatan.

Tidaklah mengherankan apabila jumlah penduduk kota melonjak drastis padahal lahan kota relatif tetap. Pertambahan jumlah warga kota tentunya akan menyebabkan kebutuhan warga kota sehingga jumlah pergerakan yang terjadi akan meningkat pula. Kenaikan pergerakan ini akan membuat volume lalu lintas makin besar dan akhirnya kapasitas jalan yang tersedia pada ruas-ruas jalan pada akhirnya harus ditingkatkan pula untuk mengimbangnya. Untuk memperbesar kapasitas jalan, langkah yang paling baik adalah dengan memperlebar badan jalan dan melakukan perbaikan geometri jalan. Selain itu dapat pula dilakukan pemberlakuan aturan tentang jenis-jenis kendaraan boleh melaluinya, penataan parkir, manajemen lalu lintas (*traffic management*) maupun dengan penataan land use secara tepat.

Untuk itulah, Sistem Angkutan Umum Massal (SAUM) perlu dimulai sejak sekarang sebagai alternatif moda transportasi kawasan perkotaan pada masa mendatang. Sebagai sarana transportasi masa depan, SAUM haruslah memiliki keunggulan-keunggulan antara lain:

- a. Kemampuan daya angkut besar
- b. Kecepatan yang tinggi
- c. Keamanan terjamin
- d. Kenyamanan yang memadai
- e. Biaya perjalanan terjangkau
- f. Aksesibilitas tinggi
- g. Ramah lingkungan

Terdapat beberapa macam Sistem Angkutan Umum Massal diantaranya:

a. *Mass Rapid Transit* (MRT)

Mass Rapid Transit, juga disebut sebagai Angkutan umum, adalah layanan transportasi penumpang, biasanya dengan jangkauan lokal, yang tersediabagi siapapun dengan membayar biaya yang telah ditentukan. Angkutan ini biasanya beroperasi pada jalur khusus tetap atau jalur umum potensial yang terpisah dan digunakan secara eksklusif,

sesuai jadwal yang ditetapkan dengan rute atau lini yang didesain dengan perhentian-perhentian tertentu, walaupun Mass Rapid Transit dan trem terkadang juga beroperasi dalam lalu lintas yang beragam.



Gambar II.4. *Mass Rapid Transit (MRT)*

Ini dirancang untuk memindahkan sejumlah besar orang dalam waktu yang bersamaan. Contohnya antara lain *Bus Rapid Transit*, *heavy rail transit* dan *Light Rail Transit*.

b. *Light Rail Transit (LRT)*



Gambar II.5. *Light Rail Transit (LRT)*

Light Rail Transit (LRT) adalah sistem jalur kereta listrik metropolitan yang dikarakteristikan atas kemampuannya menjalankan gerbong atau kereta pendek satu per satu sepanjang jalur-jalur khusus eksklusif pada lahan bertingkat, struktur menggantung, subway, atau biasanya di jalan, serta menaikkan dan menurunkan penumpang pada lintasan atau tempat parkir mobil.

c. *Bus Rapid Transit*



Gambar II.6. *Bus Rapid Transit*

Bus Rapid Transit adalah satu bentuk angkutan berorientasi pelanggan dan mengkombinasikan stasiun, kendaraan, perencanaan dan elemen-elemen sistem transportasi pintar ke dalam sebuah sistem yang terpadu dan memiliki satu identitas unik. Ciri-ciri *Bus Rapid Transit* termasuk koridor *busway* pada jalur terpisah – sejajar atau dipisahkan secara bertingkat – dan teknologi bus yang dimodernisasi. *Bus Rapid Transit* merupakan lebih dari sekadar operasional sederhana di atas jalur eksklusif bus atau *busway*.

d. Angkutan Permukiman (*Residence Connection*)

Angkutan permukiman merupakan angkutan orang yang disediakan khusus untuk mengangkut para warga penghuni suatu kawasan permukiman dengan bangkitan yang tergolong besar dan belum terlayani angkutan umum dengan baik sehingga pergerakan warganya yang ada mayoritas menggunakan kendaraan pribadi.



Gambar II.7. Angkutan Permukiman (*Residence Connection*)

Pola pergerakan dari angkutan ini bersifat point to point sehingga dapat memangkas waktu tempuh karena tidak melayani transit untuk menaik-turunkan penumpang disepanjang perjalanan.

e. Pemadu Moda Bandara (*Airport Connetion*)

Angkutan pemadu moda sangat diperlukan di kota-kota besar mengingat tingginya kebutuhan perjalanan menggunakan moda udara. Angkutan ini termasuk dalam kategori angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek dengan pola perjalanan dari bandara menuju kawasan vital dan sebaliknya.

Keberadaan angkutan pemadu moda bandara adalah untuk mengurangi penggunaan kendaraan pribadi yang keluar/masuk bandara mengingat keterbatasan jalan akses bandara sehingga pelayanan yang disediakan oleh angkutan pemadu moda bandara harus sesuai dengan kebutuhan dari para penumpang pesawat baik dari sisi rute, armada, maupun pelayanan selama perjalanan.



Gambar II.8. Pemadu Moda Bandara (*Airport Connetion*)

7. Standar Pelayanan Minimal Angkutan Umum

Dalam Peraturan Menteri Nomor 29 Tahun 2015 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 98 Tahun 2013 Tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam Trayek telah dijelaskan bahwa dalam pengoperasian angkutan orang menggunakan kendaraan bermotor umum dalam trayek harus memenuhi standar pelayanan minimal dengan kriteria sebagai berikut:

a. Standar Pelayanan Minimal Angkutan Antar Kota Antar Provinsi :

1) Keselamatan

Mencakup kemampuan serta batas waktu bagi pengemudi dalam mengoperasikan kendaraan yang digunakan serta terjaminnya kondisi fisik kendaraan tersebut untuk dioperasikan, baik kondisi fisik maupun kelengkapan fasilitas keselamatan didalam kendaraan;

2) Kenyamanan

Mencakup kapasitas angkut sesuai kendaraan serta ketersediaan fasilitas utama dan fasilitas tambahan bagi penumpang seperti tempat duduk, sirkulasi udara, bagasi, sarana hiburan, serta fasilitas informasi, pemberitahuan atau himbauan.

b. Standar Pelayanan Minimal Angkutan Perkotaan:

1) Keselamatan

Mencakup kondisi fisik, kompetensi, serta kemampuan awak kendaraan dalam melaksanakan SOP pengoperasian kendaraan;

2) Sarana

Mencakup ketersediaan dan kelengkapan peralatan dan fasilitas keselamatan baik bagi penumpang maupun awak kendaraan serta terjaminnya kondisi fisik kendaraan untuk dioperasikan;

3) Prasarana

Mencakup fasilitas penyimpanan, pemeliharaan, dan perbaikan kendaraan yang mampu menampung kendaraan dimiliki oleh operator;

4) Kenyamanan

Mencakup kemampuan daya angkut dari kendaraan yang digunakan serta ketersediaan fasilitas kebersihan, sirkulasi udara, dan informasi.

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 46 Tahun 2014 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak dalam Trayek dijelaskan bahwa untuk angkutan permukiman harus mencakup beberapa kriteria sebagai berikut:

a. Keamanan

Mencakup Identitas dari Pengemudi dan Identitas dari Kendaraan tersebut.

b. Keselamatan

Mencakup kondisi fisik dan kompetensi dari pengemudi tersebut serta pengecekan terhadap kendaraan yang akan dioperasikan

c. Kenyamanan

Mencakup Jumlah kapasitas angkut dan fasilitas sirkulasi udara dari kendaraan tersebut.

d. Keterjangkauan

Mencakup aksesibilitas bagi penumpang untuk mendapatkan kemudahan pelayanan.

e. Kesetaraan

Mencakup pelayanan prioritas bagi naik/turun penumpang, dan kemudahan bagi kaum difabel.

f. Keteraturan

Mencakup waktu operasional dari kendaraan tersebut.

BAB III METODOLOGI

A. PENDEKATAN TEKNIS

Kegiatan ini secara prinsip dilakukan untuk mengevaluasi capaian Indikator Kinerja Utama (IKU) Dinas dan Indikator Kinerja Daerah (IKD) dalam hal besarnya perjalanan dan kinerja pelayanan angkutan umum di wilayah Kabupaten Bandung. Pada intinya penelitian ini adalah mengukur tiap indikator yang terdapat dalam IKU dan IKD yang sesuai dengan Rencana Induk Transportasi Kabupaten Bandung khususnya untuk tahun 2021.

Beberapa poin yang perlu untuk diperhatikan pada kegiatan evaluasi capaian Indikator Kinerja Utama (IKU) dan Indikator Kinerja Daerah (IKD) Dinas adalah:

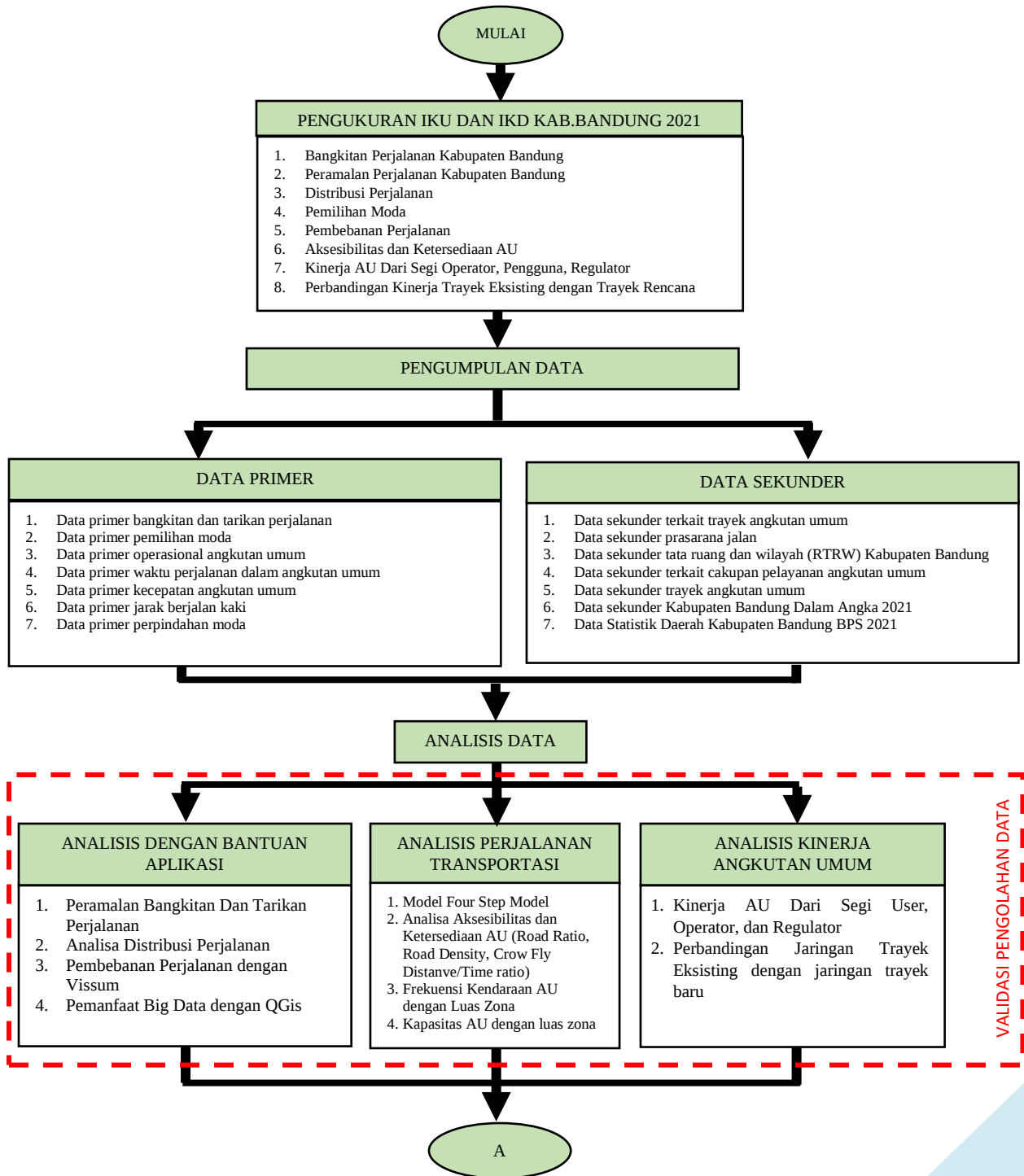
1. Pengukuran Indikator IKU Dinas dan IKD dengan parameter bangkitan dan tarikan perjalan di Kabupaten Bandung
2. Pengukuran Indikator IKU Dinas dan IKD dengan parameter peramalan bangkitan dan tarikan perjalan di Kabupaten Bandung
3. Pengukuran Indikator IKU Dinas dan IKD dengan parameter distribusi perjalanan di Kabupaten Bandung
4. Pengukuran Indikator IKU Dinas dan IKD dengan parameter pemilihan moda (mode share) perjalan di Kabupaten Bandung
5. Pengukuran Indikator IKU Dinas dan IKD dengan parameter pembebanan perjalanan di Kabupaten Bandung
6. Pengukuran Indikator IKU Dinas dan IKD dengan parameter aksesibilitas dan ketersediaan angkutan umum dengan mengukur road ratio, road density, crow fly

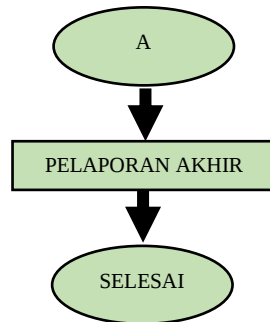
distance/time ratio, perbandingan frekuensi kendaraan angkutan umum dengan luas zona, perbandingan kapasitas angkutan umum dengan luas zona di Kabupaten Bandung

7. Pengukuran Indikator IKU Dinas dan IKD dengan parameter analisa kinerja angkutan umum dari segi pengguna, operator, dan regulator di Kabupaten Bandung
8. Pengukuran Indikator IKU Dinas dan IKD dengan parameter kinerja jaringan trayek analisa kinerja angkutan umum dari segi pengguna, operator, dan regulator di Kabupaten Bandung

B. BAGAN ALIR PELAKSANAAN PENELITIAN

Bagan alir seperti pada Gambar III.1 menunjukkan keterkaitan antar proses untuk menghasilkan keluaran penelitian yang diharapkan





Gambar III.1. Bagan Alir Penelitian

C. TEKNIK PENGUMPULAN DATA

Sebelum masuk dalam tahap analisis, diperlukan data penunjang yang cukup untuk mendukung analisis tersebut. Untuk mendukung analisis data yang dibutuhkan dalam pengukuran Indikator Kinerja Utama (IKU) dan Indikator Kinerja Daerah (IKD) Dinas Kabupaten Bandung dapat dilihat pada tabel berikut ini.

Tabel III.1. Kelompok Data dan Sumber Data

No.	Kelompok Data	Sumber Data
1.	Data pergerakan bangkitan dan tarikan perjalanan, sebaran perjalanan serta pemilihan moda dalam melakukan perjalanan	Data primer yang didapat dari survei kuisioner online dan survei wawancara rumah tangga yang disebar kepada masyarakat di wilayah Kabupaten Bandung
2.	Data aksesibilitas, ratio kepadatan, road ratio, crow fly distance/time ratio	Data sekunder yang diolah dengan data primer pergerakan perjalanan hasil survei primer
3.	Data operasional angkutan umum dalam rayek	Data primer yang didapat dari inventarisasi serta, statis dan dinamis, keseluruhan trayek di Kabupaten Bandung

No.	Kelompok Data	Sumber Data
4.	Data perpindahan moda	Data primer yang didapat dari survei kuisioner online yang disebar kepada masyarakat di wilayah Jabodetabek

D. METODE ANALISIS

1. Pergerakan Perjalanan Orang per Hari dan Pergerakan Orang dengan Menggunakan Angkutan Umum

Perhitungan pergerakan perjalanan orang per hari serta perjalanan menggunakan angkutan umum atau *mode share* angkutan umum adalah yang dalam hal ini merupakan persentase penggunaan angkutan umum oleh responden di wilayah Kabupaten Bandung. Data yang digunakan dalam menentukan persentase penggunaan angkutan umum merupakan data hasil survei wawancara online dan wawancara rumah tangga, dimana dari survei tersebut diperoleh seberapa banyak orang menggunakan angkutan umum dan hasilnya ditampilkan secara kuantitatif berupa persentase.

2. Aksesibilitas dalam Zona Kabupaten Bandung (ratio kepadatan, road ratio, crow fly distance/time ratio)

Aksesibilitas di dalam zona Kabupaten Bandung merupakan pengolahan data dari data primer yang telah dikumpulkan dari seluruh responden yang melakukan perjalanan. Metode yang digunakan adalah dengan membandingkan panjang jalan, kepadatan zona, serta jarak akses yang dilalui untuk menempuh zona di dalam wilayah Kabupaten Bandung yang dikaji.

3. Kinerja Operasional AU (Frekuensi, headway, Kecepatan Rata Rata, Load Faktor, dll)

Kinerja Operasional AU diperoleh dari survei asal tujuan perjalanan angkutan umum di terminal kedatangan dan keberangkatan, survei yang dilakukan adalah pencatatan waktu keberangkatan dan kedatangan angkutan umum di pintu keluar masuk terminal. Setelah itu

data kinerja operasional untuk AU dalam trayek didapatkan. Namun karena keterbatasan akibat pandemi *Covid-19*, survei dilaksanakan dalam sampel yang terbatas.

Pengumpulan data tetap dilakukan dengan cara pengolahan *big data* menggunakan aplikasi QGIS. Untuk lebih memudahkan dalam pengelompokan, data dibagi ke dalam 2 jenis, yaitu angkutan perkotaan dan bus.

Tabel III.2. Trayek Angkot di Wilayah Kabupaten Bandung

No.	Trayek	No.	Trayek
1	Soreang - Banjaran	17	Majalaya - Ciparay
2	Soreang - Cilame - Batu Karut - Cikoneng	18	Majalaya - Kamojang
3	Soreang - Ciwidey	19	Majalaya - Lembur Awi
4	Banjaran - Asem - Sayuran - Tci	20	Majalaya - Paseh
5	Banjaran - Baros	21	Majalaya - Cicalengka
6	Banjaran - Arjasari	22	Palasari - Sayati
7	Banjaran - Gamblok	23	Pangalengan - Cisewu
8	Banjaran - Pangalengan	24	Ciwidey - Gambung
9	Ciparay - Arjasari	25	Ciwidey - Patenggang
10	Ciparay - Cibereum - Santosa	26	Ciwidey - Cimaskara
11	Ciparay - Lembur Awi - Pacet	27	Ciwidey - Cipelah
12	Cileunyi - Rancaekek - Majalaya	28	Ciwidey - Dewata
13	Cileunyi - Cicalengka	29	Ciwidey - Paranggong
14	Rancaekek - Cicalengka - Curug Cindulang	30	Ciwidey - Patuhawati
15	Cicalengka - Nagreg - Cijolang	31	Ciwidey - Rancabali - Sinumbra
16	Cicalengka-Cijapati	32	Ciwidey – Singkup

Sumber: Survei Inventarisasi Data, 2021

Tabel III.3. Trayek AKDP di Wilayah Kabupaten Bandung

No	Nama Trayek	No	Trayek
1	Soreang - Cipatik - Cililin	9	Ciparay - Baleendah
2	Soreang - Leuwi Pnajang	10	Majalaya – Bandung
3	Soreang – Caringin	11	Majalaya - Sapan – Bnadung
4	Banjaran – Tegallega	12	Majalaya - Sayanag – Gedebage
5	Ciwidey – Bandung	13	Majalaya - Cileunyi - Gedebage
6	Ciwidey - Bandung – Garut	14	Majalaya – Bandung
7	Pangalengan - Leuwi Panjang	15	Majalaya – Cicaheum
8	Pangalengan – Tegallega		

Sumber: Survei Inventarisasi Data, 2021

4. Perpindahan moda perjalanan

Tiap-tiap orang yang melakukan perjalanan perlu diperhatikan berapa kali melakukan perpindahan moda. Semakin sedikit berganti moda maka semakin cepat pergerakan yang bisa dilakukan. RITJ telah memiliki target maksimal masyarakat melakukan 3 kali perpindahan dalam 1 kali perjalanan dari asal ke tujuan. Dalam analisis akan ditampilkan grafik perpindahan moda hasil survei.

E. TEKNIK SAMPLING

Proses pencapaian target IKU dan IKD di masa pandemi *Covid-19* tidak bisa disamakan dengan keadaan normal tanpa pandemi, sebab di masa pandemi *Covid-19* tidak banyak orang yang keluar rumah dan mayoritas memilih untuk tetap dirumah sehingga perhitungan *sampel* pun tidak dapat disamakan dengan tahun sebelumnya.

Sampel yang digunakan adalah sampel random yang sebenarnya mewakili/representatif dari sebaran penduduk di wilayah studi. Penetapan sampel didasarkan atas populasi jumlah penduduk dalam wilayah studi. Besarnya sampel dapat didasarkan pada kelompok jumlah penduduk dengan sampel minimum atau sampel yang dianjurkan. Penetapan rencana besarnya sampel terletak antara sampel minimum dan sampel yang dianjurkan sebagai mana Tabel Sampel Statistik Survei Wawancara Rumah Tangga

Tabel III.4. Sampel Statistik Survei Wawancara Rumah Tangga

Jumlah Penduduk (jiwa)	Sampel yang Dianjurkan	Sampel Minimum yang Dianjurkan
Di bawah 50.000	1 dalam 5	1 dalam 10
50.000 - 150.000	1 dalam 8	1 dalam 20
150.000 - 350.000	1 dalam 10	1 dalam 35
350.000 – 500.000	1 dalam 15	1 dalam 50
500.000 – 1.000.000	1 dalam 20	1 dalam 70
Di atas 1.000.000	1 dalam 25	1 dalam 100

Sumber: Tamin, 2008

Menurut sampling statistik dari tabel diatas, pengambilan sampel untuk wawancara rumah tangga adalah:

- Jumlah penduduk : >1.000.000 jiwa
- Sampel yang di anjurkan : 1 dalam 25 (4%)
- Sampel minimal : 1 dalam 100 (1%)

Apabila diambil sampel sebesar 4% maka jumlah sampel yang dianjurkan adalah $3.775.279 \times 4\% = 151.0112$ jiwa dan jika sampel 1% maka jumlah sampel minimal adalah $3.775.279 \times 1\% = 37.753$ jiwa, Jika menggunakan jumlah KK, maka sampel yang dianjurkan adalah $943.827 \times 4\% = 37.753$ KK dan jika menggunakan sampel minimal, maka $943.827 \times 1\% = 9439$ KK.

Sampel yang diambil = $943.827 \times 1\% = 9.439$ KK

Untuk tahun 2021, perhitungan *sample* menggunakan asumsi 0,1% dari jumlah penduduk Kabupaten Bandung.

Tabel III.5. Perhitungan sampel perjalanan Kabupaten Bandung

No	Kecamatan	Jumlah Penduduk	Jumlah Rumah Tangga (KK)	Sampel KK
1	Cileunyi	209.488	54,070	422
2	Cimencyan	123.199	36,180	283
3	Cilengkrang	55.816	17,123	134
4	Bojongsoang	130.091	34,075	266
5	Margahayu	137.452	38,248	299
6	Margaasih	161.684	48,725	381
7	Katapang	134.187	41,600	325
8	Dayeuhkolot	127.772	36,109	282
9	Banjaran	132.83	46,508	363
10	Pameungpeuk	81.316	28,118	220
11	Pangalengan	157.66	56,815	444
12	Arjasari	105.026	36,492	285
13	Cimaung	83.8	31,770	248
14	Cicalengka	126.305	41,003	320
15	Nagreg	55.777	18,950	148
16	Cikancung	96.897	31,323	245
17	Rancaekek	193.944	60,451	472
18	Ciparay	174.378	60,327	471
19	Pacet	115.802	38,942	304
20	Kertasari	74.067	25,439	199
21	Baleendah	274.744	82,982	648
22	Majalaya	174.114	54,089	423
23	Solokanjeruk	89.036	31,366	245
24	Paseh	138.309	43,709	342
25	Ibun	87.042	29,820	233
26	Soreang	122.941	39,594	309

No	Kecamatan	Jumlah Penduduk	Jumlah Rumah Tangga (KK)	Sampel KK
27	Pasirjambu	90.76	33,058	258
28	Ciwidey	82.552	31,204	244
29	Rancabali	53.753	19,462	152
30	Cangkuang	79.231	26,623	208
31	Kutawaringin	105.306	33,899	265
Total Sampel				9,439KK

Sumber : Hasil Analisa Perhitungan Sampel, 2021

F. TEKNIK PEMBEBANAN PERJALANAN

Pembebanan dilakukan menggunakan software Visum 20. Dalam menggunakan aplikasi ini ada beberapa hal yang harus diperhatikan terlebih dahulu berkaitan dengan kebutuhan data masukan, antara lain sebagai berikut.

a. Peta Kodefikasi Jaringan Jalan

Pembuatan peta kodefikasi jalan dengan penomoran menurut Visum yang telah dirancang sebelumnya pada analisis rekayasa lalu lintas.

b. Pemasukan Data Visum

Data jaringan jalan yang meliputi:

- 1) panjang tiap-tiap ruas jalan;
- 2) besar kecepatan setiap ruas jalan; dan
- 3) kapasitas Jalan masing-masing ruas.

Data ruas jalan (link) didasarkan oleh adanya persimpangan (node), sehingga pembagian ruas jalan menjadi ruas pada tiap simpang. Hal ini dimaksudkan untuk memudahkan analisis dan pengumpulan data.

Kemudian dilakukan validasi model pembebanan perjalanan dengan hasil survei lalu lintas menggunakan 99 ruas jalan yang terbagi menjadi 106 segmen dan memiliki pengaruh di dalam kota.

G. METODE ANALISA AKSESIBILITAS

1. *Road Ratio*

Road ratio merupakan analisis aksesibilitas zona yang membandingkan antara luas jalan dengan luas zona. Secara Sistematis dapat dirumuskan sebagai berikut.

$$\text{Road Ratio} = \frac{\text{Luas Jalan}}{\text{Luas Zona}}$$

2. *Road Density*

Road density merupakan analisis aksesibilitas zona yang membandingkan antara panjang jalan dengan luas zona terbangun.

$$\text{Road Density} = \frac{\text{Panjang Jalan}}{\text{Luas Zona terbangun}}$$

3. *Crowfly Distance Ratio (JS/JL)*

Crowfly distance dihitung berdasarkan hasil analisis perbandingan antara jarak sebenarnya (JS) dengan jarak lurus (JL).

$$\text{Crowfly Distance Ratio} = \frac{\text{Jarak Sebenarnya}}{\text{Jarak Lurus}}$$

Apabila rasio banding semakin kecil (mendekati angka 1) berarti bahwa jaringan jalan yang ada memberikan aksesibilitas yang cukup baik bagi pergerakan perjalanan, Hal ini dapat diketahui dari jarak sebenarnya yang tidak terlalu jauh perbedaannya dari jarak lurus, sehingga

jarak lurus antar zona tinggi dan akses antar zona cukup dekat yang kemudian untuk melakukan perpindahan antar zona tersebut memerlukan jarak dan waktu yang singkat

4. *Crowfly Time Ratio (WS/WL)*

Crowfly time dihitung berdasarkan hasil analisis perbandingan antara waktu sebenarnya (WS) dengan waktu lurus (WL).

$$\text{Crowfly Time Ratio} = \frac{\text{Waktu Sebenarnya}}{\text{Waktu Lurus}}$$

5. Perbandingan Frekuensi Kendaraan Angkutan Umum dengan Luas Zona

Indikator utama dalam mencapai kemudahan angkutan umum ke setiap zona lalu lintas adalah dengan menggunakan angkutan umum. Berdasarkan data survei angkutan umum, dapat diperoleh perbandingan antara luas zona dan ketersediaan angkutan umum pada setiap zona yang dinilai dari frekuensi angkutan umum perjam pada waktu peak dan kapasitas penumpang per hari.

6. Perbandingan Kapasitas Angkutan Umum dengan Luas Zona

Kapasitas angkutan umum per zona berhubungan dengan pelayanan akan angkutan umum tiap zona, hal ini berkaitan dengan kapasitas, jumlah armada dan rit tiap zona untuk mengetahui kapasitas totalnya agar seimbang dengan demand (permintaan angkutan) tiap zona.

$$Ci_{AU} = \frac{\text{Kapasitas AU}}{\text{Luas Zona}}$$

BAB IV ANALISA DATA

A. GAMBARAN UMUM KABUPATEN BANDUNG

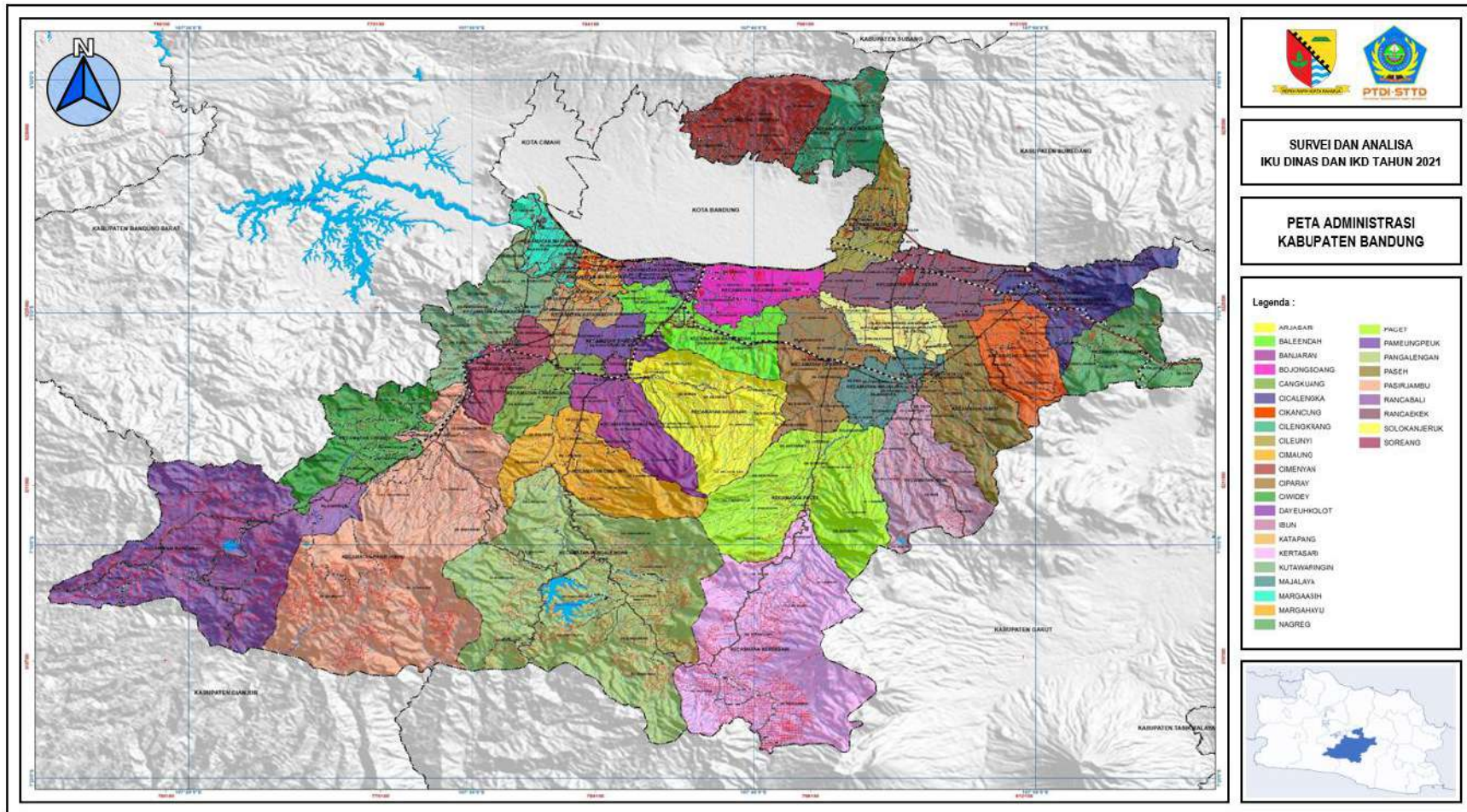
Produksi perjalanan dapat dilihat dari seberapa seringnya seseorang melakukan perjalanan, dan tentunya dengan maksud perjalanan yang berbeda-beda pula. Dengan adanya produksi perjalanan, dibutuhkan perencanaan transportasi yang baik yang menjamin keselamatan, kelancaran, kenyamanan dan ketertiban lalu lintas serta untuk menunjang pergerakan orang dan barang yang selamat, efektif dan efisien.

Secara Geografis Kabupaten Bandung terletak diantara 6049'0" – 7018' Lintang Selatan dan 107014' – 107056' Bujur Timur. Sedang luas wilayah Bandung adalah 176.238,67 Ha yang dilingkupi oleh beberapa Kabupaten yang ada disekitarnya. Batas Administrasi Kabupaten Bandung adalah sebagai berikut :

- Bagian Utara : Kabupaten Bandung Barat ,Kota Bandung dan Kabupaten Sumedang
- Bagian Selatan : Kab. Garut dan Kabupaten Cianjur
- Bagian Timur : Kab. Sumedang dan Kabupaten Garut
- Bagian Barat : Kabupaten Bandung Barat, Kota Bandung dan Kota Cimahi
- Bagian Tengah: Kota Bandung dan Kota Cimahi

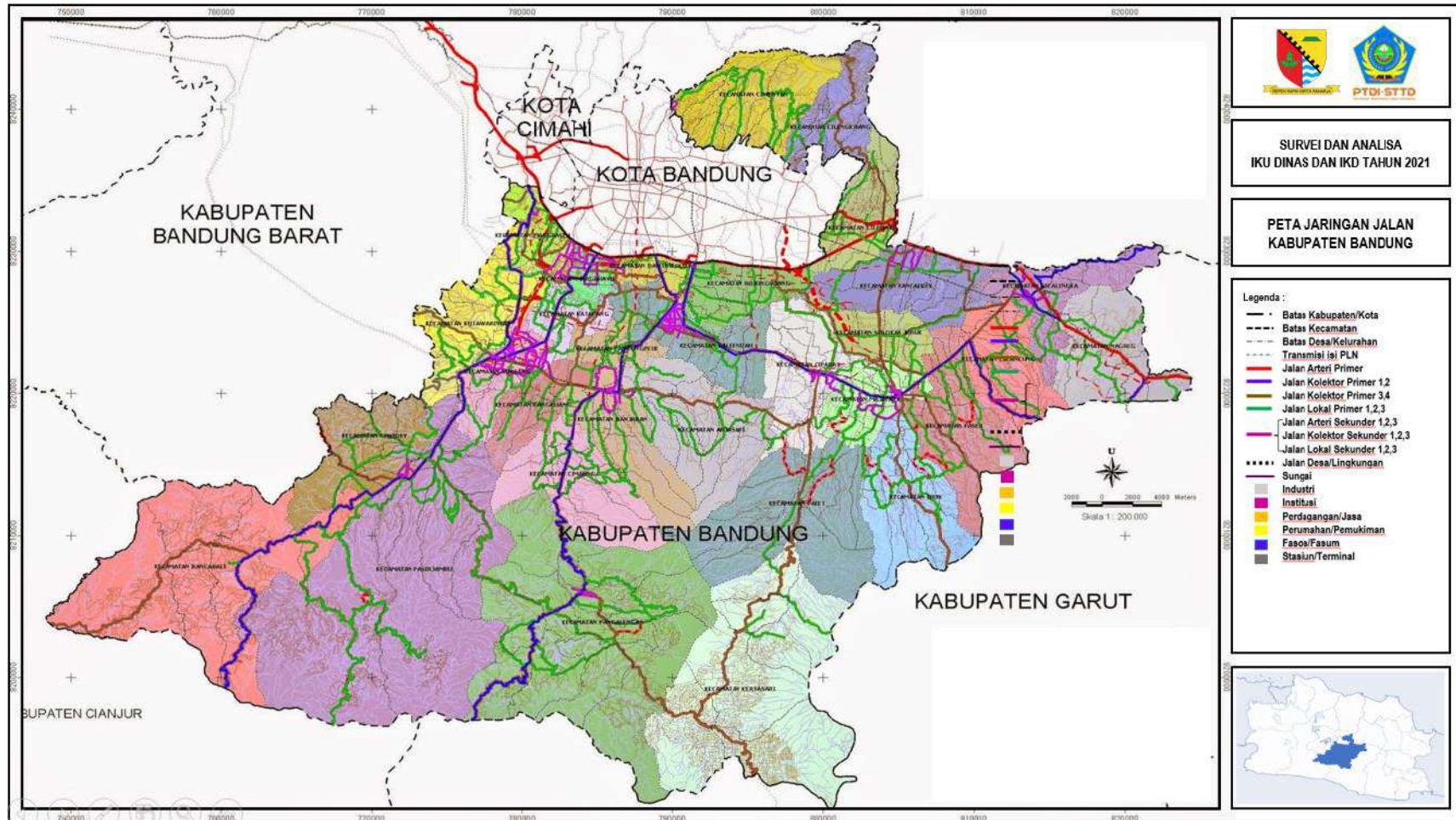
Dilihat dari posisi geografis serta kondisi tata guna lahan Kabupaten Bandung sangat mempengaruhi sistem transportasinya, karena hal tersebut berhubungan dengan aksesibilitas atau kemudahan masyarakat untuk mencapai tempat yang dapat menyediakan kebutuhan mereka di daerah suburban. Secara global, berikut akan disajikan pembagian fungsi administrative, aksesibilitas dan jaringan jalan utama, centroid potensi bangkitan tarikan, serta peran dan system kegiatan untuk Kabupaten Bandung.

SURVEI IKU DAN IKD DINAS KABUPATEN BANDUNG 2021

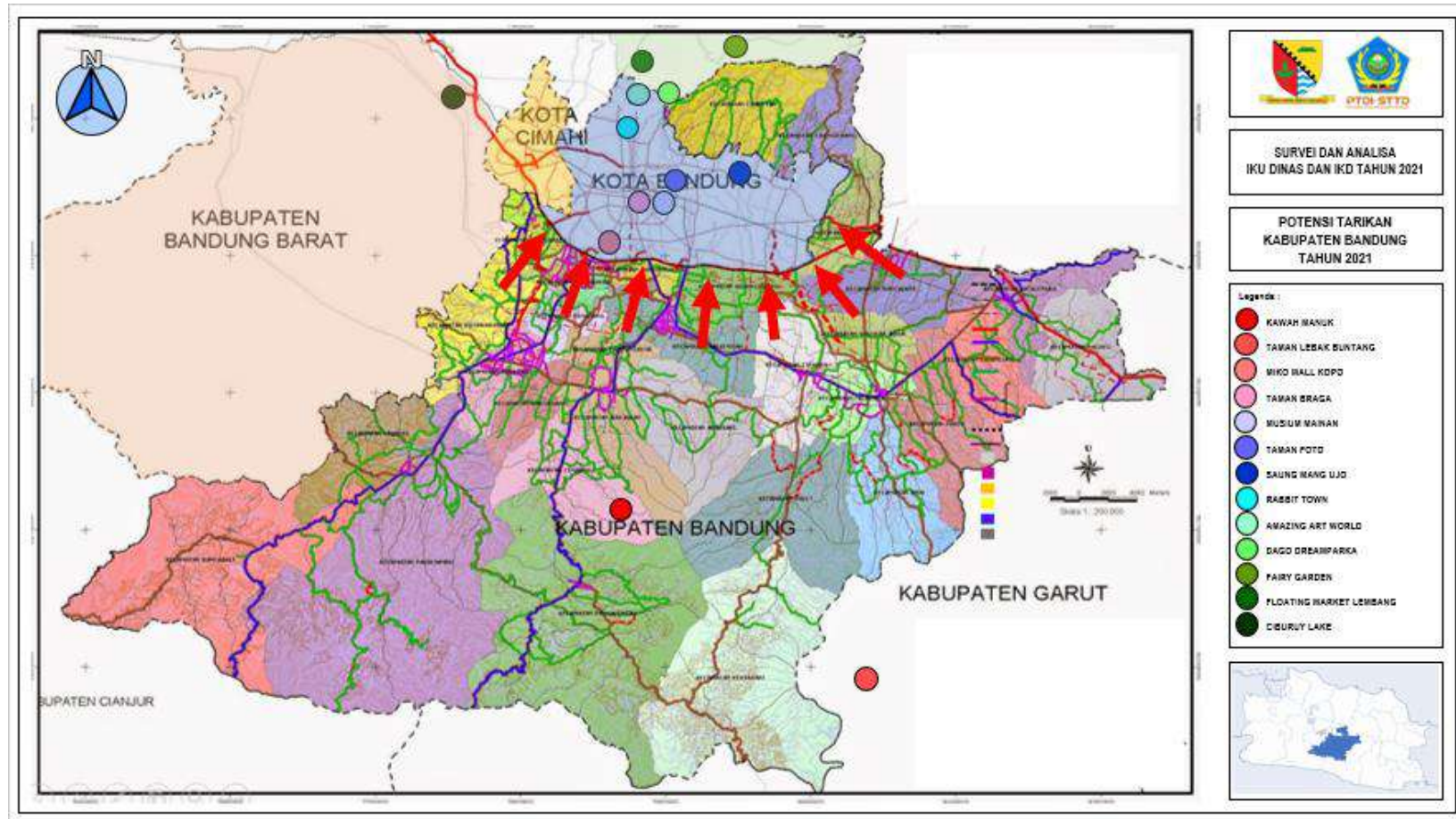


Gambar IV.1. Wilayah Studi Kabupaten Bandung

SURVEI IKU DAN IKD DINAS KABUPATEN BANDUNG 2021

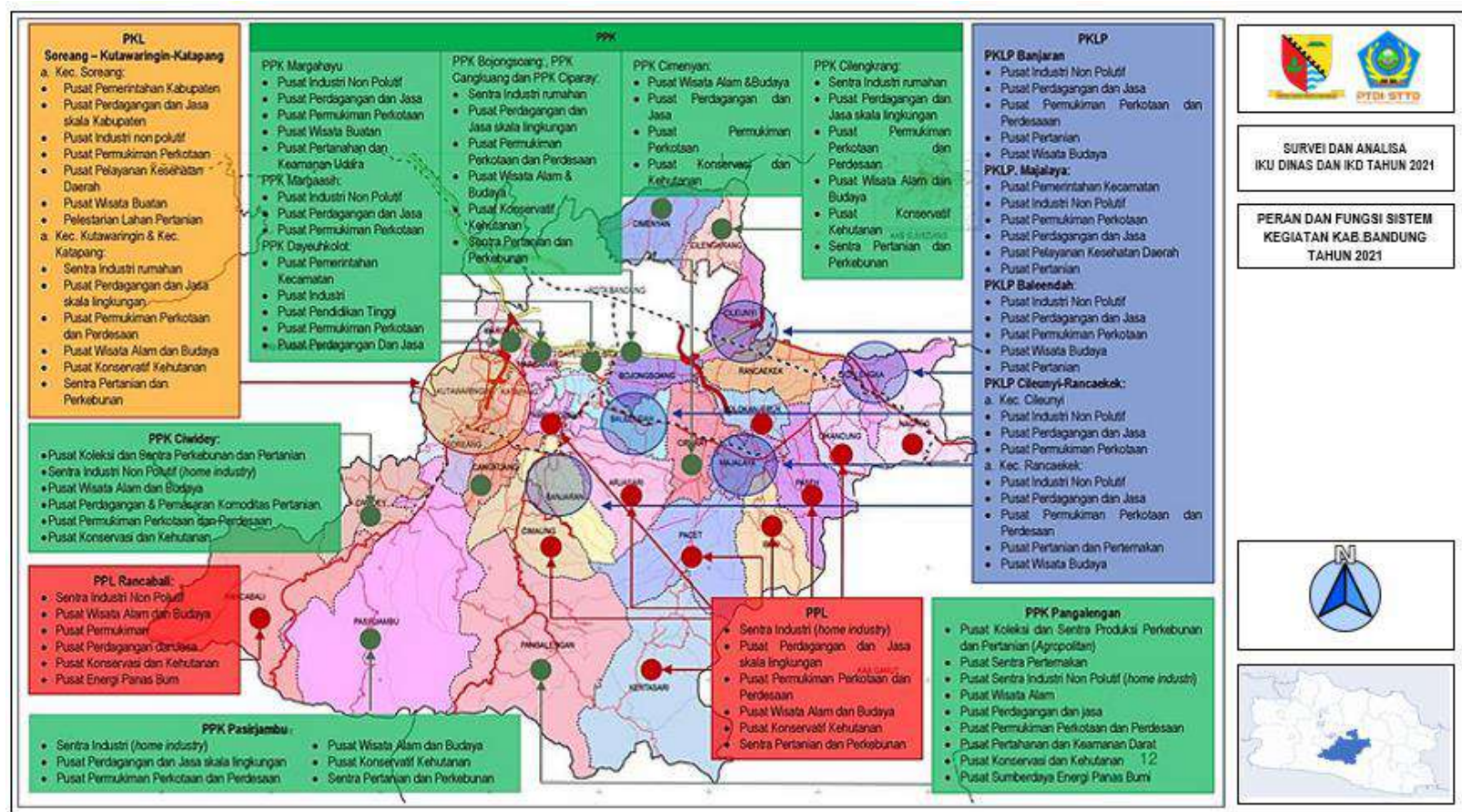


Gambar IV.2. Jaringan Jalan dan Mayor Akses Kabupaten Bandung



Gambar IV.3. Mapping Centroid Bangkitan dan Tarikan Wilayah Bandung

**SURVEI IKU DAN IKD DINAS
KABUPATEN BANDUNG 2021**



Gambar IV.4. Peran Dan Fungsi Sistem Kegiatan Kabupaten Bandung Tahun 2021

Luas wilayah Kabupaten Bandung yaitu sebesar 176.239,67 Ha atau 1.762,4 km². Kabupaten Bandung secara administrative memiliki 31 kecamatan, 270 Desa dan 10 Kelurahan.

Secara administratif , Kabupaten Bandung terdiri dari 31 wilayah kecamatan yang terbagi dalam 10 wilayah kelurahan dengan pembagian jumlah kelurahan yang berbeda untuk setiap kecamatannya .

Tabel IV.1. Luas wilayah Kabupaten Bandung Per Kecamatan.

No.	Kecamatan	Luas Area		Jumlah Kelurahan
		Km ²	%	
1	Ciwidey	48.47	2.75%	-
2	Rancabali	148.37	8.42%	-
3	Pasirjambu	239.58	13.59%	-
4	Cimaung	55.00	3.12%	-
5	Pangalengan	195.41	11.09%	-
6	Kertasari	152.07	8.63%	-
7	Pacet	91.94	5.22%	-
8	Ibun	54.57	3.10%	-
9	Paseh	51.03	2.90%	-
10	Cikancung	40.14	2.28%	-
11	Cicalengka	35.99	2.04%	-
12	Nagreg	49.30	2.80%	-
13	Rancaekek	45.25	2.57%	1
14	Majalaya	25.36	1.44%	-
15	Solokan Jeruk	24.01	1.36%	-
16	Ciparay	46.18	2.62%	-
17	Baleendah	41.56	2.36%	5
18	Arjasari	64.98	3.69%	-
19	Banjaran	42.92	2.44%	-
20	Cangkuang	24.61	1.40%	-
21	Pameungpeuk	14.62	0.83%	-
22	Katapang	15.72	0.89%	-
23	Soreang	25.51	1.45%	-
24	Kutawaringin	47.30	2.68%	-
25	Margaasih	18.35	1.04%	-
26	Margahayu	10.54	0.60%	1
27	Dayeuhkolot	11.03	0.63%	1
28	Bojongsoang	27.81	1.58%	-
29	Cileunyi	31.58	1.79%	-

No.	Kecamatan	Luas Area		Jumlah Kelurahan
		Km ²	%	
30	Cilengkrang	30.12	1.71%	-
31	Cimenyan	53.08	3.01%	2
Jumlah		508.3	100.00%	10

Sumber: Data Kabupaten Bandung Dalam Angka, 2020

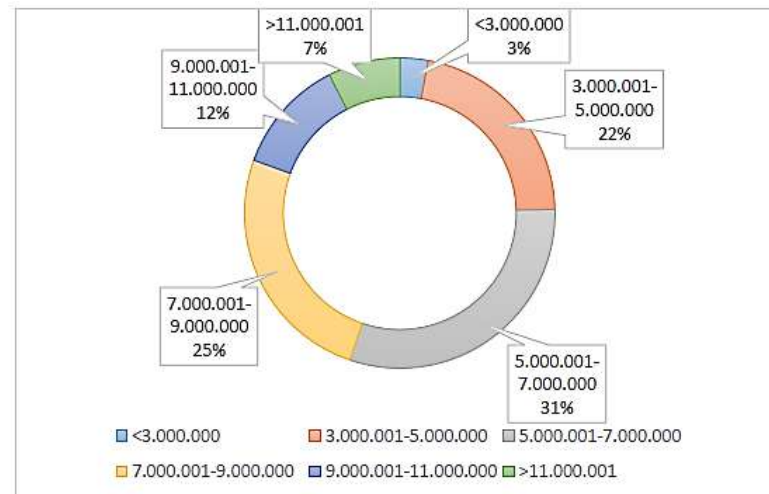
Kepadatan Kabupaten Bandung sebesar 2.109 jiwa per km². Dari 31 kecamatan di Kabupaten Bandung, tingkat kepadatan penduduk tertinggi berada di kecamatan Margahayu dan Dayeuhkolot yang mencapai 12.841 dan 11.408 jiwa per km², sedangkan untuk yang terendah di kecamatan Rancabali dan Pasir Jambu dengan tingkat kepadatan berkisar 357 dan 373 jiwa per km².

Dari tahun sebelumnya tingkat kepadatan penduduk mengalami peningkatan dari 2.075 jiwa per km² menjadi 2.109 jiwa per km². Mengamati komposisi penduduk Kabupaten Bandung berdasarkan jenis kelamin terlihat bahwa jumlah penduduk Kabupaten Bandung didominasi oleh penduduk laki-laki sebanyak 1.882.917 jiwa (50,65%), sedangkan penduduk perempuan sebanyak 1.834.374 jiwa (49,35%), sehingga rasio jenis kelamin (sex ratio) menjadi 102,7.

Panjang jalan kabupaten di Kabupaten Bandung mencapai 1155,345 km dan panjang jalan desa di Kabupaten Bandung mencapai 863,370 Km. Jumlah tersebut tidak terlalu memiliki banyak perubahan dari tahun sebelumnya dengan Jalan kabupaten merupakan jalan lokal dalam sistem jaringan jalan primer yang menghubungkan ibukota kabupaten dengan ibukota kecamatan, antar ibukota kecamatan, ibukota kabupaten dengan pusat kegiatan lokal, antar pusat kegiatan lokal, serta jalan umum dalam sistem jaringan jalan sekunder dalam wilayah kabupaten, dan jalan strategis kabupaten dan jalan desa merupakan jalan umum yang menghubungkan kawasan dan/atau antar permukiman di dalam desa, serta jalan lingkungan.

Sarana Transportasi yang tersedia di Kabupaten Bandung untuk pengangkutan orang dan atau barang dibedakan menjadi dua, yaitu angkutan umum dan angkutan pribadi. Angkutan umum yang tersedia yaitu angkutan kota, angkutan perbatasan, angkutan pedesaan, AKDP dan ojek. Sedangkan angkutan pribadi yaitu sepeda, sepeda motor dan mobil pribadi. Sistem angkutan umum di Kabupaten Bandung terdiri dari 2 (dua) jenis pelayanan, yaitu trayek tetap dan teratur serta tidak dalam trayek tetap dan tidak teratur. Untuk angkutan umum trayek tetap dan teratur terdiri dari trayek angkutan perkotaan (angkutan kota dan sarana angkutan umum massal), trayek angkutan antar kota dalam propinsi (AKDP), dan trayek angkutan kota antar provinsi (AKAP). Sedangkan angkutan umum tidak dalam trayek tetap dan tidak teratur yang melayani wilayah Kabupaten Bandung adalah angkutan taksi. Angkutan umum di Kabupaten Bandung saat ini sangat minimal. Hal ini disebabkan masyarakat Kabupaten Bandung rata-rata sudah memiliki kendaraan sendiri yaitu sepeda motor. Dalam melakukan mobilitas, masyarakat Kabupaten Bandung Barat rata-rata menggunakan sepeda motor atau ojek sehingga angkutan pedesaan tidak dapat berfungsi secara optimal. Pelayanan angkutan umum yang ada di Kabupaten Bandung saat ini, dapat dikatakan sangat kurang, baik dalam hal kualitas maupun pelayanan yang diberikan kepada pengguna jasa angkutan umum.

Kemampuan masyarakat Kabupaten Bandung dalam mengeluarkan biaya perjalanan dengan melihat dari ongkos yang dibayarkan oleh pengguna transportasi umum maupun biaya pembelian bahan bakar bagi pengguna kendaraan pribadi ditunjukan dari besarnya pendapatan seseorang. Kemampuan masyarakat Kabupaten Bandung terlihat pada diagram sebagai berikut:



Gambar IV.5. Rentang Pendapatan Rumah Tangga Kabupaten Bandung

Berdasarkan Gambar diatas, rentang pendapatan rumah tangga penduduk Kabupaten Bandung terbanyak 31% rumah tangga di Kabupaten Bandung memiliki pendapatan sebesar Rp5.000.001,00-Rp7.000.000,00, sekaligus menjadi proporsi terbesar dari rentang kelompok pendapatan yang sudah ditentukan. Selanjutnya adalah proporsi terbesar ke-2 adalah rentang kelompok berpendapatan Rp7.000.001,00-Rp9.000.000,00, yaitu sebesar 25%. Proporsi terbesar ke-3 adalah rumah tangga berpendapatan Rp3.000.001,00-Rp5.000.000,00, yaitu sebesar 22%. Proporsi terbesar ke-4 adalah rumah tangga berpendapatan Rp9.000.001,00-Rp11.000.000,00, yaitu sebesar 12%. Proporsi terbesar ke-5 adalah rumah tangga yang berpendapatan lebih dari Rp11.000.001,00, yaitu sebesar 7%. Proporsi terkecil adalah rumah tangga berpenghasilan kurang dari Rp3.000.000,00.

Tingkat produktifitas perjalanan masyarakat Kabupaten Bandung Perjalanan dilihat dari usia produktif. seseorang dipengaruhi oleh tingkat produktifitas seseorang. Dengan asumsi pada usia produktif cenderung lebih banyak menghasilkan perjalanan dibandingkan dengan seseorang dalam kategori usia tidak produktif. Penduduk usia produktif adalah penduduk pada

kelompok usia antara 15 hingga 64 tahun. Berikut disajikan dalam tabel penduduk masyarakat Kabupaten Bandung yang produktif melakukan perjalanan:

Tabel IV.2. Kelompok Umur Penduduk Kabupaten Bandung

Kelompok Umur	Jenis Kelamin		
	Laki-Laki	Perepuan	Total
	2020	2020	2020
0-4	198,196	190,341	388,537
5-9	191,971	184,430	376,401
10-14	179,011	173,602	352,613
15-19	175,943	171,190	347,133
20-24	163,485	158,905	322,390
25-29	164,671	161,242	325,913
30-34	165,370	165,493	330,863
35-39	152,028	149,156	301,184
40-44	133,139	126,455	259,594
45-49	110,193	104,880	215,073
50-54	87,426	83,228	170,654
55-59	69,501	65,663	135,164
60-64	45,475	42,902	88,377
65+	74,780	86,603	161,383
Total	1,911,189	1,864,090	3,775,279

Sumber: Kabupaten Bandung Dalam Angka 2020

Keterangan:

 = Usia Produktif Pelaku Perjalanan Kabupaten Bandung

B. PENCAPAIAN TARGET

Pencapaian target merupakan keseluruhan data dan analisis yang dilakukan dalam kajian ini sesuai dengan target penyusunan Indikator Kinerja Utama (IKU) dan Indikator Kinerja Daerah (IKD) Dinas Kabupaten Bandung tahun 2021.

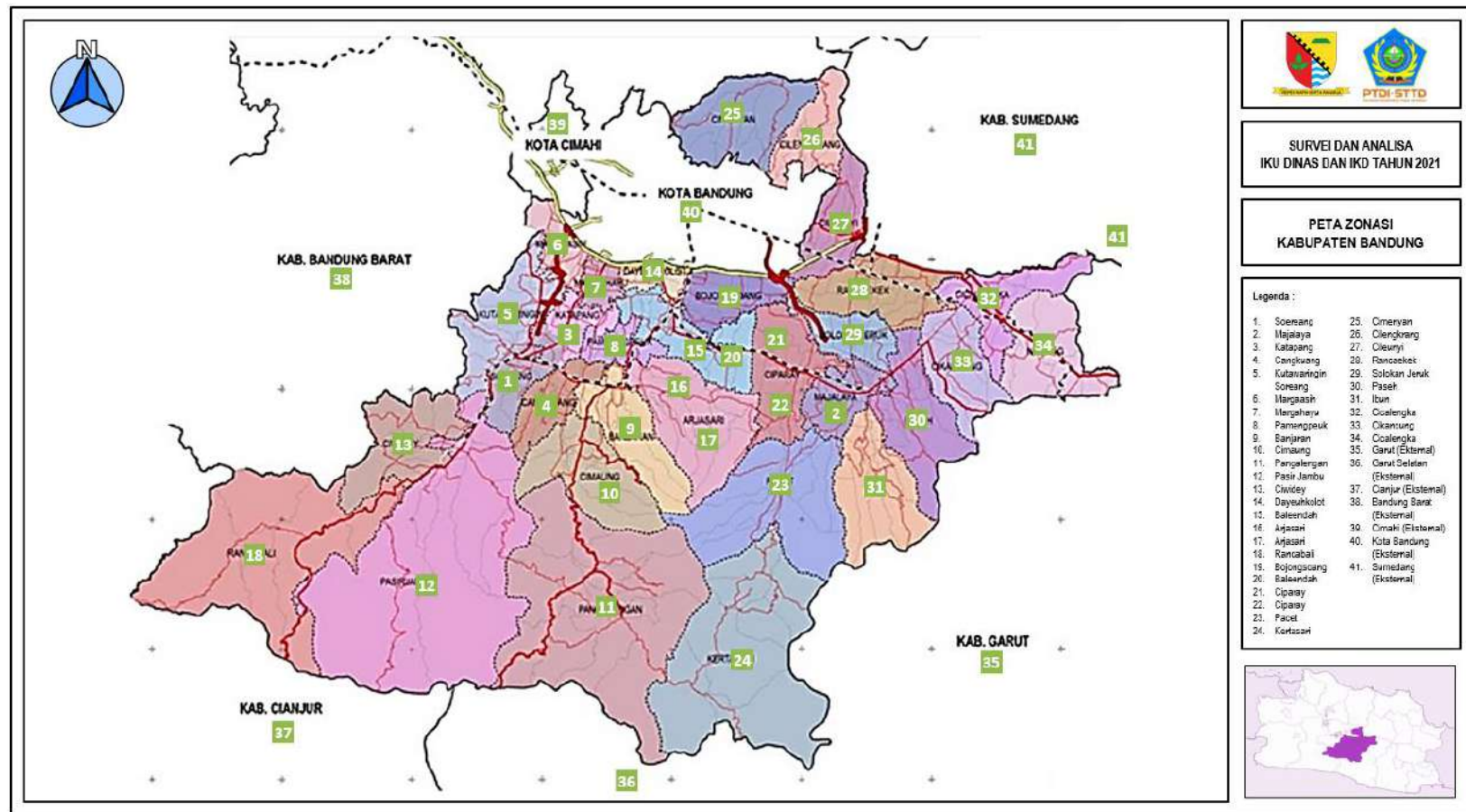
1. ANALISA BANGKITAN DAN TARIKAN PERJALANAN

Bangkitan perjalanan merupakan suatu tahapan pemodelan yang memperkirakan jumlah pergerakan yang berasal dari suatu zona atau tata guna lahan dan jumlah pergerakan yang tertarik ke suatu tata guna lahan atau zona (Tamin, 2008).

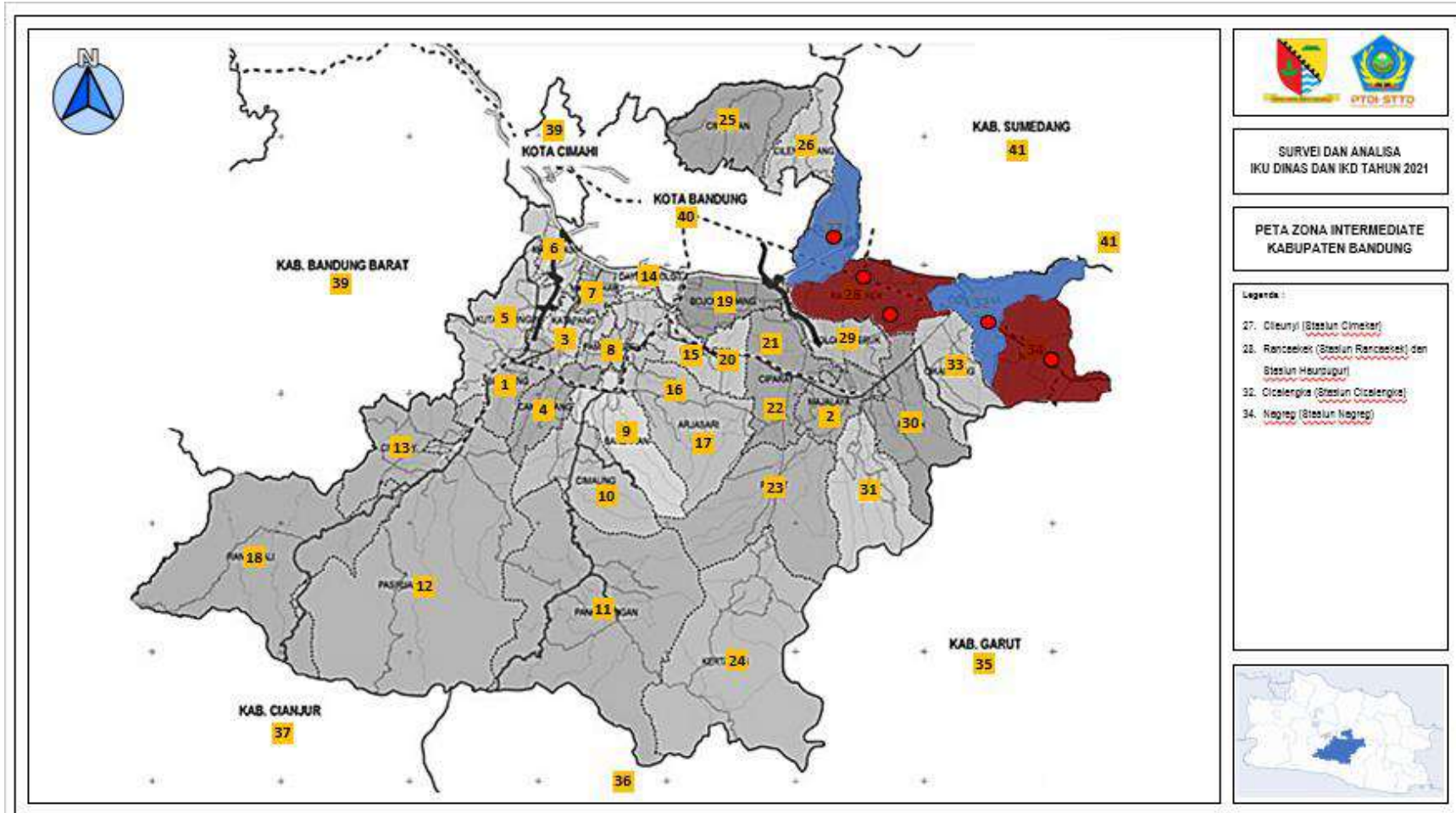
Berdasarkan kriteria dalam penentuan zona, dalam kajian ini Kabupaten Bandung dibagi menjadi 34 Zona Internal, 7 Zona Eksternal. Pembagian zona berdasarkan batas administrasi dan tata guna lahan yang homogen. Batas zona internal merupakan batas wilayah Kabupaten Bandung berupa batas antar zona-zona internal. Zona eksternal merupakan akses-akses lalu lintas keluar masuk Kabupaten Bandung.

Setelah dilaksanakan pengambilan data tata guna lahan, dapat diketahui bahwasannya pusat kegiatan Kabupaten Bandung terpusat pada 2 titik, sehingga CBD dibentuk menjadi zona sendiri atau disebut sebagai zona tarikan. Zona tersebut menjadi pusat kegiatan Kabupaten Bandung. Di mana pada zona tersebut merupakan pusat kegiatan perniagaan, perdagangan, perkantoran, peribadatan, dan pendidikan. Penentuan zona Kabupaten Bandung dapat dilihat pada Gambar berikut ini:

SURVEI IKU DAN IKD DINAS KABUPATEN BANDUNG 2021



Gambar IV.6. Peta Pembagian Zona Kabupaten Bandung



Gambar IV.7. Peta Zona Intermediate Kabupaten Bandung

Pada table berikut disajikan pembagian zona internal Kabupaten Bandung yang disebutkan dalam nama-nama kecamatan, nama tempat, dan nama kawasan di tiap-tiap zona.

Tabel IV.3. Pembagian Zona Internal Kabupaten Bandung

Zona	Kecamatan	Zona	Kecamatan
1	Soreang	18	Rancabali
2	Majalaya	19	Bojongsoang
3	Katapang	20	Baleendah
4	Cangkuang	21	Ciparay
5	Kutawaringin, Soreang	22	Ciparay
6	Margaasih	23	Pacet
7	Margahayu	24	Kertasari
8	Pamengpeuk	25	Cimenyan
9	Banjaran	26	Cilengkrang
10	Cimaung	27	Cileunyi
11	Pangalengan	28	Rancaekek
12	Pasir Jambu	29	Solokan Jeruk
13	Ciwidey	30	Paseh
14	Dayeuhkolot	31	Ibun
15	Baleendah	32	Cicalengka
16	Arjasari	33	Cikancung
17	Arjasari	34	Nagreg

Sumber: Hasil analisis, 2021

Keterangan:

= Zona Intermediate

Tabel IV.4. Pembagian Zona Eksternal Kabupaten Bandung

Zona Eksternal	Wilayah
35	Garut
36	Garut Selatan
37	Cianjur
38	Bandung Barat
39	Cimahi
40	Kota Bandung
41	Sumedang

Sumber: Hasil Analisis, 2021

Dari hasil survei wawancara rumah tangga, diperoleh perjalanan rata-rata per keluarga, perjalanan rata-rata per orang, dan perjalanan masyarakat Kabupaten Bandung

a. Jumlah Perjalanan Orang Per Hari

Dengan metode survei yang telah dijelaskan sebelumnya, dapat diperoleh asal dan tujuan perjalanan orang dalam satuan perjalanan per hari. Setelah asal dan tujuan (*origin and destination*) perjalanan didapatkan, selanjutnya dilakukan penginputan data hasil survei tersebut berdasarkan pada tiap-tiap zona yang sudah ditetapkan sebelumnya yang kemudian akan membentuk matriks. Dengan matriks tersebut dapat menunjukkan total perjalanan,

Untuk Kabupaten Bandung, pada hari kerja dengan total perjalanan internal-internal adalah sebesar 8.226.442 perjalanan orang/hari, total perjalanan internal-eksternal sebesar 735.584 perjalanan orang/hari, total perjalanan eksternal-internal sebesar 679.863 perjalanan orang/hari, dan total perjalanan eksternal-eksternal sebesar 155.613 perjalanan orang/hari.

pada akhir pekan dengan total perjalanan internal-internal adalah sebesar 8.584.060 perjalanan orang/hari, total perjalanan internal-eksternal sebesar 707.634 perjalanan orang/hari, total perjalanan eksternal-internal sebesar 2.294.228 perjalanan orang/hari, dan total perjalanan eksternal-eksternal sebesar 157.283 perjalanan orang/hari.

Dari perbedaan data perjalanan saat hari kerja dan saat akhir pekan, dapat disimpulkan bahwasanya pada akhir pekan perjalanan di Kabupaten Bandung mengalami kenaikan sebesar 18%.

Dari matriks asal-tujuan diatas, maka dapat dihitung besarnya pergerakan orang di dalam wilayah Kabupaten Bandung sebesar:

Perjalanan didalam wilayah Kabupaten Bandung 9.642.189 perjalanan orang per hari. Untuk perjalanan interzone (didalam zona) didalam satu zona rata-rata Kabupaten Bandung 12.494 perjalanan orang per hari. Besarnya perjalanan internal disebabkan karena tingginya perjalanan dengan berjalan kaki. Detail perjalanan internal setiap zona sebagai berikut:

Tabel IV.5. Perjalanan Internal Interzona (Orang per Hari)

Interzona	Perjalanan (Orang Per Hari)	Interzona	Perjalanan (Orang Per Hari)
1	40.575	18	4.917
2	49.475	19	11.717
3	10.917	20	9.917
4	10.517	21	19.417
5	24.417	22	18.217
6	21.917	23	15.017
7	9.017	24	6.217
8	1.717	25	17.417
9	10.017	26	5.717
10	117	27	26.517
11	2.617	28	18.017
12	2.117	29	14.817
13	17	30	7.617
14	8.717	31	10.417
15	9.217	32	13.217
16	3.617	33	4.617
17	2.917	34	13.117
Rata-rata Intrazone		12.494	

Sumber: Hasil Analisa, 2021

Keterangan:

	= Perjalanan interzona 1000 sd 10.000 orang/hari
	= Perjalanan interzona lebih dari 10.000 orang/hari

Setelah dilakukan perhitungan ekspansi di setiap zona, berikut adalah jumlah bangkitan dan tarikan pada tiap-tiap zona yang disajikan dalam Tabel berikut:

Tabel IV.6. Bangkitan dan Tarikan Perjalanan Orang Akhir Pekan Dirinci Menurut Zona

ZONA	Bangkitan (Orang/Hari)	Tarikan (Orang/Hari)	ZONA	Bangkitan (Orang/Hari)	Tarikan (Orang/Hari)
	2021	2021		2021	2021
1	1.063.370	6.696.693	18	123.258	1.166.567
2	792.723	5.147.167	19	228.932	1.638.991
3	287.087	1.823.818	20	254.780	1.800.430
4	166.169	1.048.695	21	263.888	1.847.297
5	347.261	2.158.642	22	358.893	2.515.541
6	265.148	1.685.254	23	291.780	2.141.163
7	271.663	1.707.962	24	211.286	1.771.511
8	166.979	1.069.577	25	241.480	1.605.795
9	220.805	1.397.462	26	127.439	1.236.304
10	112.593	723.981	27	274.413	1.914.814
11	224.965	1.450.088	28	286.687	1.939.514
12	166.408	1.072.492	29	179.567	1.485.836
13	152.214	990.237	30	147.119	1.866.262
14	183.547	1.179.971	31	149.946	1.000.015
15	298.458	1.929.251	32	245.152	1.666.060
16	128.081	834.615	33	152.087	1.011.108
17	92.957	604.450	34	147.499	983.195
Seluruh Zona	Bangkitan Tahun 2021			Tarikan Tahun 2021	
	8.624.634 Orng/Hari			59.110.758 Orng/Hari	

Sumber: Hasil Analisis, 2021

Keterangan:



= Bangkitan dan Tarikan Terbesar

Tabel IV.7. Bangkitan dan Tarikan Perjalanan Orang Hari Kerja Dirinci Menurut Zona

ZONA	Bangkitan (Orang/Hari)	Tarikan (Orang/Hari)	ZONA	Bangkitan (Orang/Hari)	Tarikan (Orang/Hari)
	2021	2021		2021	2021
1	1.051.904	6.620.443	18	111.792	730.510
2	781.257	5.070.917	19	217.466	1427.331
3	275.621	1.747.568	20	243.314	1.601.970

ZONA	Bangkitan (Orang/Hari)	Tarikan (Orang/Hari)	ZONA	Bangkitan (Orang/Hari)	Tarikan (Orang/Hari)
	2021	2021		2021	2021
4	154.703	972.445	21	252.422	1.646.729
5	335.795	2.082.392	22	347.427	224.8667
6	253.682	1.609.004	23	280.314	1.811.479
7	260.197	1.631.712	24	199.820	1.287.224
8	155.513	993.327	25	230.014	1.518.985
9	209.722	1.323.893	26	115.973	764.801
10	101.127	647.731	27	272.086	1.826.495
11	213.499	1.373.838	28	276.196	1.839.668
12	154.942	996.242	29	168.101	1.149.306
13	141.048	915.787	30	135.653	902.073
14	172.081	1.103.721	31	138.480	923.765
15	286.992	1.853.001	32	264.507	1.805.557
16	116.615	758.365	33	140.621	934.858
17	81.491	528.200	34	142.088	949.330
Seluruh Zona	Bangkitan Tahun 2021		8.282.463 Orng/Hari	Tarikan Tahun 2021	53.597.334 Orng/Hari

Sumber: Hasil Analisis, 2021

Keterangan:



= Bangkitan dan Tarikan Terbesar

Berdasarkan data pada Tabel diatas, dapat diketahui bahwa bangkitan dan tarikan terbesar pada hati kerja maupun akhir pekan adalah zona 1 (Soreang) dan zona 2 (Majalaya), dari segi fungsi guna lahan merupakan tujuan utama orang-orang melakukan perjalanan. Dengan ciri jarak perjalanan menengah serta pendukung Kota Bandung sebagai pusat kegiatan. Titik potensi bangkitan dan tarikan terbentuk pada centroid Kabupaten Bandung tepatnya pada wilayah Soreang dan Majalaya.

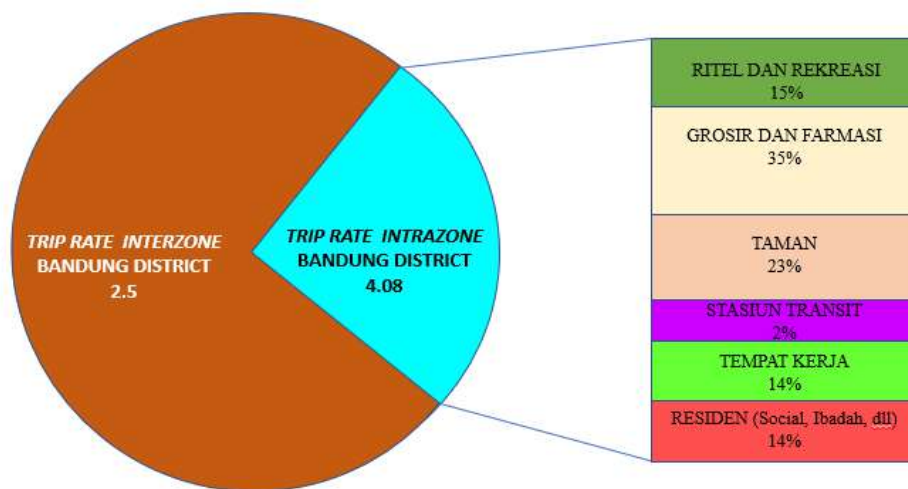
Dimana Soreang dan Majalaya merupakan pusat pemerintahan Kabupaten, pusat perdagangan dan jasa skala kabupaten, pusat industri non produktif, pusat permukiman perkotaan, pusat pelayanan kesehatan daerah, pusat wisata buatan, pertahanan dan keamanan, serta pelestarian lahan pertanian.



Gambar IV.8. Pusat Bangkitan dan Tarikan di Kabupaten Bandung

b. *Trip Rate*

Rata-rata perjalanan yang dilakukan oleh masyarakat Kabupaten Bandung tercermin dari *trip rate* perjalanan orang per hari. Untuk Kabupaten Bandung secara keseluruhan memiliki *trip rate* sebesar 2.5 perjalanan/hari. Akan tetapi, besarnya *trip rate* tersebut didukung oleh besarnya *trip rate* perjalanan interzona Kabupaten Bandung itu sendiri sebesar 4,8. Pada tahun 2021, merupakan masa pandemic Covid-19 serta terjadinya peningkatan gelombang ke-2 pada tri semester kedua, pastinya hal ini juga berpengaruh terhadap perjalanan normal masyarakat Kabupaten Bandung. Perbandingan perjalanan interzona dan secara keseluruhan dapat dilihat dari diagram berikut:

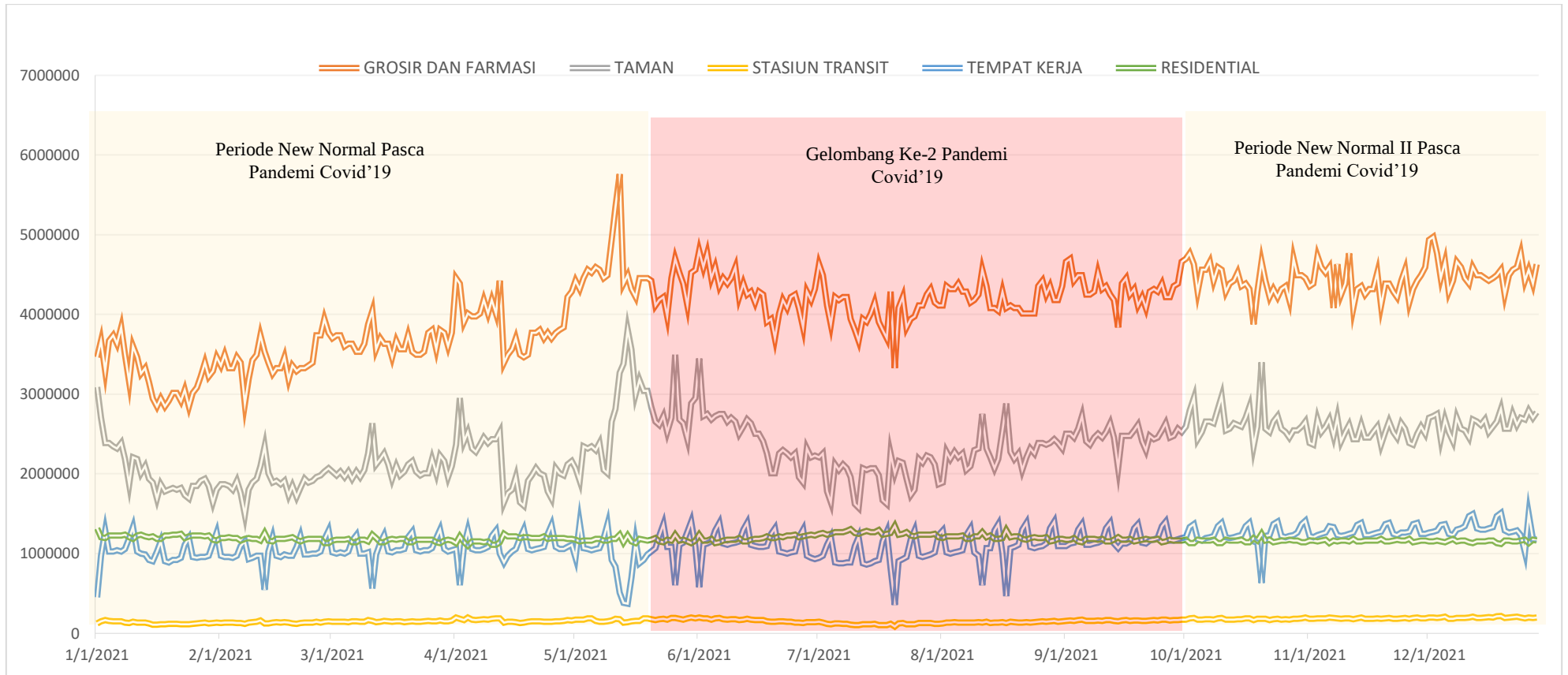


Gambar IV.9. Trip Rate dan Alasan Perjalanan Kabupaten Bandung Tahun 2021

Berdasarkan data pada diagram diatas, rata-rata masyarakat Kabupaten Bandung melakukan aktivitasnya dalam radius pendek. Berdasarkan data dari google mobility Perjalanan utama yang dilakukan masyarakat Kabupaten Bandung yaitu perjalanan pulang dan pergi berbasis residen yaitu perjalanan jarak dekat dan anggota keluarga sebagai ibu rumah tangga tidak

bekerja sehingga perjalanan dalam satu keluarga tidak begitu tinggi. Perjalanan bermaksud sosial dan beribadah dominan merupakan perjalanan intrazone.

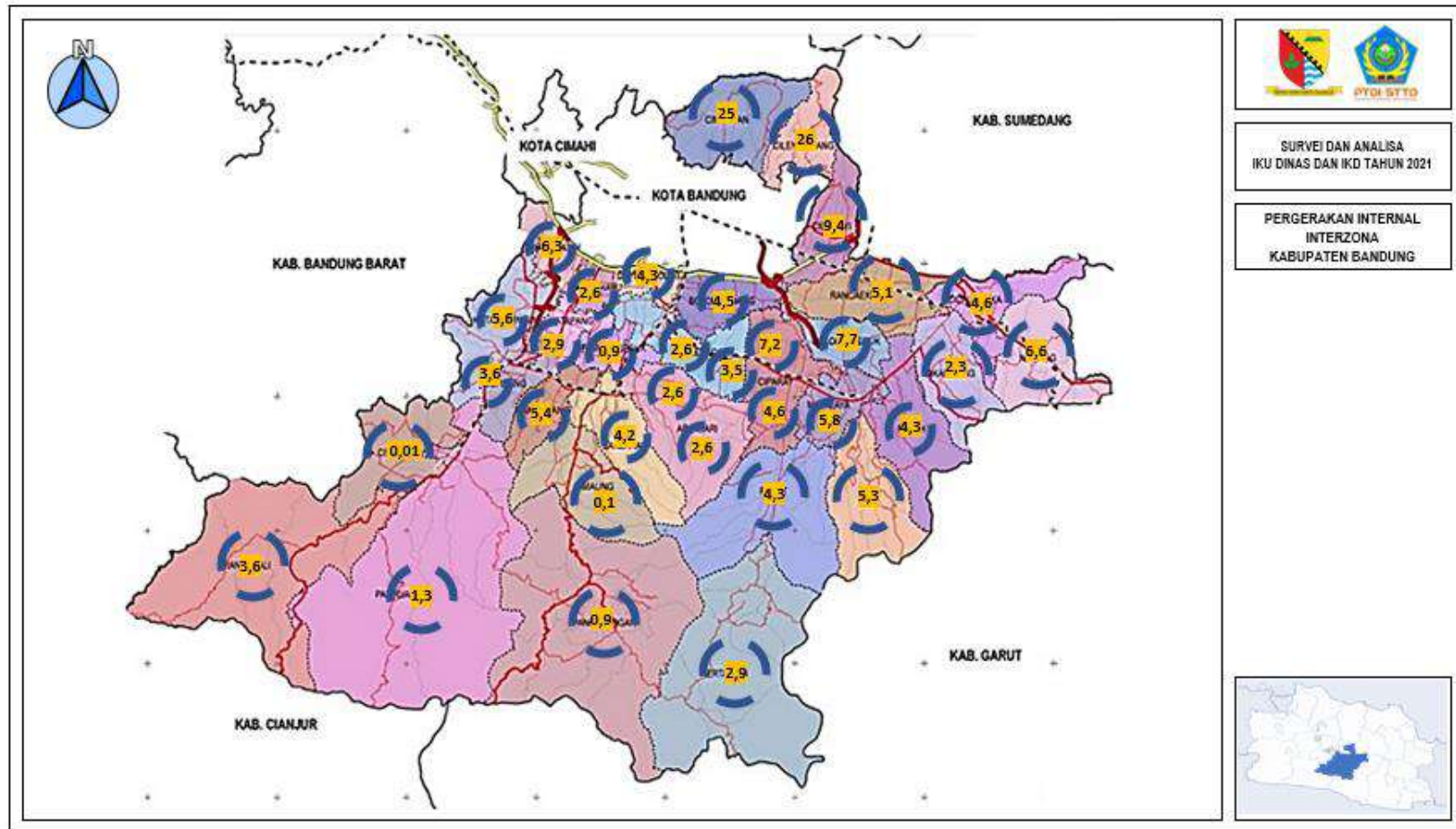
**SURVEI IKU DAN IKD DINAS
KABUPATEN BANDUNG 2021**



Sumber: Hasil Analisa, 2021

Gambar IV.10. Fluktuasi Perjalanan Kabupaten Bandung Tahun 2021

**SURVEI IKU DAN IKD DINAS
KABUPATEN BANDUNG 2021**



Sumber: Hasil Analisa, 2021

Gambar IV.11. Trip Rate Zona Internal Kabupaten Bandung

2. MODEL BANGKITAN DAN TARIKAN PERJALANAN

Dengan menggunakan bantuan software SPSS 22.00, maka dari semua data yang telah dikumpulkan pada masing-masing zona dilakukan uji parsial atau T-test pada masing-masing kelompok variabel dapat dilihat pada tabel hasil persamaan regresi.

Kegiatan running data pada SPSS 22.0 juga menghasilkan output model yang dapat diterima.

Tabel IV.1. Usulan Model yang Diperoleh

Model Summary

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.978 ^a	.957	.952	198.48321

a. Predictors: (Constant), kendaraan, ukuran keluarga, pendapatan

Coefficients^a

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	312.765	87.711		3.566	.001
	pendapatan	.049	.087	.055	.570	.573
	ukuran keluarga	1.357	.158	.820	8.595	.000
	kendaraan	.211	.131	.124	1.605	.119

a. Dependent Variable: perjalanan

Sumber: Hasil Analisa, 2021

Setelah mendapatkan usulan model, terdapat juga nilai koefisien yang ada pada tiap-tiap model yang diusulkan sebelumnya. Didapatkan model regresi perjalanan untuk setiap zona di Kabupaten Bandung adalah $Y = 312.765 + 0,049X_1 + 1,357X_2 + 0,211X_3$.

Hasil uji korelasi menunjukkan bahwa korelasi antara variable bebas (X1: Jumlah Pendapatan Tiap Zona dalam I juta, X2: Jumlah Penduduk Tiap Zona, X3: Kepemilikan Kendaraan Tiap Zona, X4: Jarak, X5: Biaya) dengan variable tetap (Y: Jumlah Perjalanan Per Zona) memiliki

tingkat signifikansi yang tinggi, dengan nilai Sig. 0,000. Dengan demikian, semua variable bebas memiliki pengaruh yang signifikan terhadap variabel tetap.

3. ANALISA DISTRIBUSI PERJALANAN

Persebaran pergerakan orang dibedakan menjadi empat pergerakan utama, yaitu pergerakan internal-internal, internal-eksternal, eksternal-internal, dan eksternal-eksternal. Berikut adalah tabel pergerakan utama Kabupaten Bandung tahun 2021.

Tabel IV.8. Sebaran Pergerakan Utama Hari Kerja Kabupaten Bandung 2021

Pergerakan Hari Kerja		Pergerakan Akhir Pekan	
Jenis Pegerakan	Jumlah Perjalanan	Jenis Pegerakan	Jumlah Perjalanan
Internal- internal	7.546.879	Internal- internal	7.917.000
Internal- Eksternal	735.584	Internal- Eksternal	707.634
Eksternal- Internal	679.863	Eksternal- Internal	667.060
Eksternal- Eksternal	155.613	Eksternal- Eksternal	157.283
Total	9.117.939	Total	9.448.977

Sumber: Hasil Analisa, 2021

Jumlah pergerakan Kabupaten Bandung pada akhir pekan lebih tinggi dari pada saat hari kerja. Terutama pergerakan internal yang memiliki pergerakan paling besar, Untuk pergerakan internal terbesar dari zona 5 ke zona 1 yaitu sebesar 75.775 perjalanan org/hari dimana zona 5 merupakan zona yang memiliki total penduduk terbanyak dan pada zona 1 terdapat banyak pusat pemerintahan dan kegiatan.

Untuk pergerakan internal ke eksternal, perjalanan terbesar terjadi dari zona 25 menuju zona 41 yaitu Kabupaten Sumedang sebesar 26324 orang/hari. Kabupaten ini banyak tempat perindustrian dan mayoritas pergerakan menuju Kabupaten Bandung untuk bekerja.

Pada pergerakan eksternal-internal perjalanan terbesar terjadi dari zona 41 Kabupaten Sumedang menuju ke zona 2 (Soreang) sebagai CBD Kabupaten Bandung sebesar 43.115 orang/hari. Pergerakan Masyarakat Kabupaten Sumedang banyak bekerja dan belanja di wilayah zona 2 dimana zona 2 merupakan salah satu *Central Business District* (CBD) Kabupaten Bandung.

Untuk pergerakan melintas dari luar wilayah Kabupaten Bandung, eksternal-eksternal perjalanan terbesar terjadi dari zona 40 yakni Kota Bandung menuju zona 41 yakni Kabupaten Sumedang sebesar 17.263 orang/hari. Dimana Kabupaten Sumedang menjadi salah satu pintu keluar masuknya perpindahan baik penumpang maupun barang, serta sebagai pemasok tekstil, serta barang-barang niaga Kota Bandung Raya.

Selain pergerakan dari zona, Kabupaten Bandung juga didukung oleh pergerakan dari transportasi Massal berbasis rel. Dimana Kabupaten Bandung memiliki 5 simpul stasiun untuk pelayanan pergerakan orang, yaitu stasiun Cimekar (zona 27), stasiun Rancaekek, stasiun Harurpugur, Stasiun Cicalengka (zona 32), dan stasiun Nagreg (zona 34)

Tabel IV.9. Matriks OD Pergerakan Perjalanan Akhir Pekan Zona Intermediate Kabupaten Bandung Tahun 2021

O/D	27	28	32	34	35	40	JUMLAH
27	0	0	0	0	4988	14964	19952
28	0	0	0	0	220	1591	1811
32	0	0	0	0	17034	51102	68136
34	0	0	0	0	3275	9824	13099
35	2150	75	654	1231	0	1123	5233
40	1321	1423	32878	6784	2456	0	44862
JUMLAH	3471	1498	33532	8015	27973	78604	153093

Sumber: Hasil Analisa, 2021

Tabel IV.10. Matriks OD Pergerakan Perjalanan Hari Kerja Zona Intermediate Kabupaten Bandung Tahun 2021

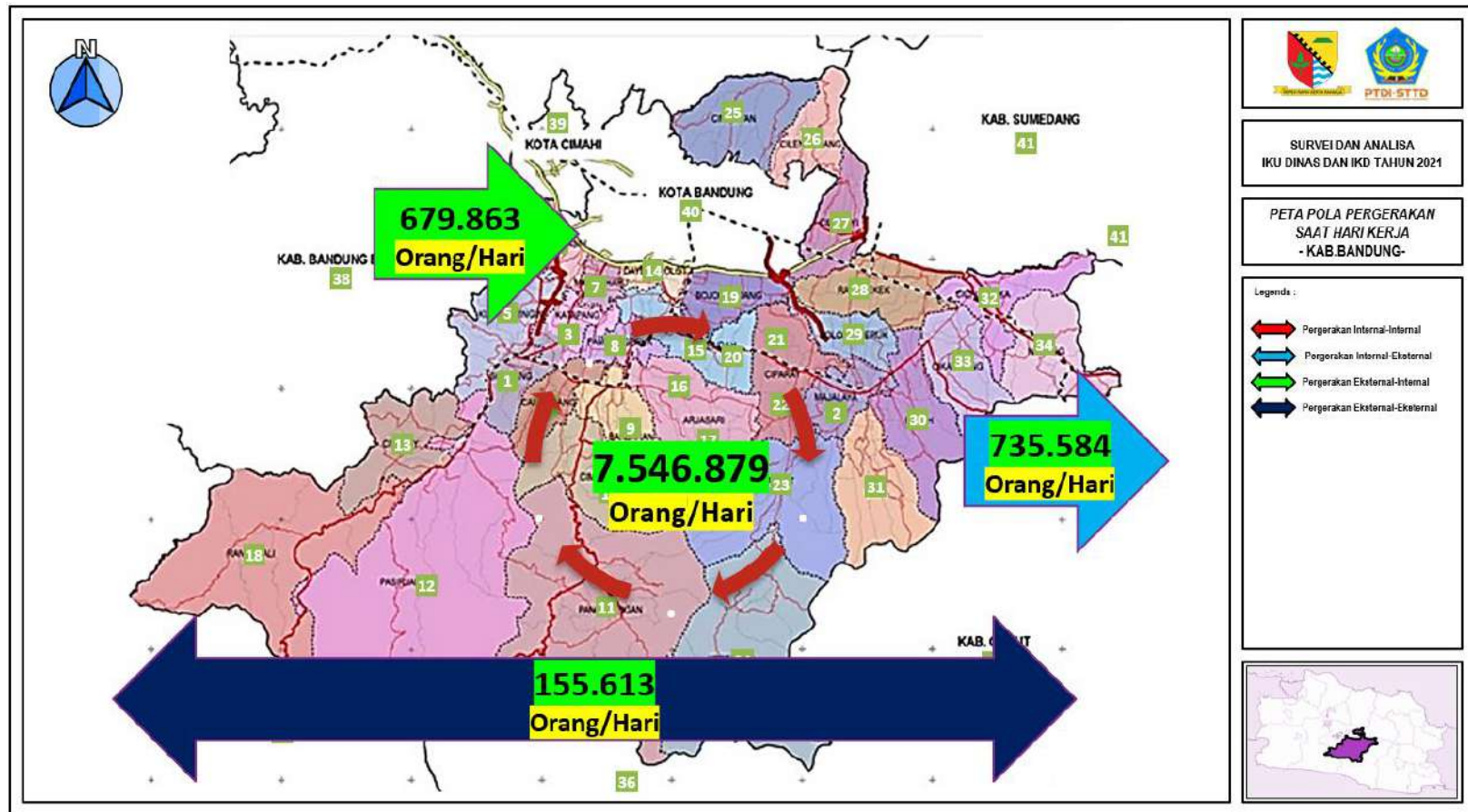
O/D	27	28	32	34	35	40	JUMLAH
27	0	0	0	0	2245	6734	8978
28	0	0	0	0	99	716	815
32	0	0	0	0	7665	22996	30661
34	0	0	0	0	1474	4421	5895
35	968	34	294	554	0	505	2355
40	594	640	14795	3053	1105	0	20188
JUMLAH	1562	674	15089	3607	12588	35372	68892

Sumber: Hasil Analisa, 2021

Dari matriks persebaran pergerakan masyarakat berbasis rel, didapatkan zona asal dan tujuan pengguna moda kereta api lokal belum tersebar merata dari wilayah Kabupaten Bandung. Orientasi menuju Kota Bandung serta dari Kabupaten Garut dan pengguna zona wilayah disekitar stasiun saja untuk masyarakat yang memilih perjalanan tersebut rata-rata sebesar 78.604 perjalanan per hari yang ditarik menuju Kota Bandung serta 27.973 orang per hari berasal dari Kabupaten Garut. Dari total pergerakan Kabupaten Bandung sebesar 9.797.502 orang per hari, pergerakan yang didukung oleh angkutan massal berbasis rel hanya sebesar 1% saja. Dapat disimpulkan untuk pergerakan angkutan massal berbasis rel belum merupakan tulang punggung pergerakan (*trip back bone*) tetapi masih berupa angkutan pendukung untuk Kabupaten Bandung.

Berikut disajikan peta *desire line* distribusi atau persebaran perjalanan di Kabupaten Bandung tahun 2021:

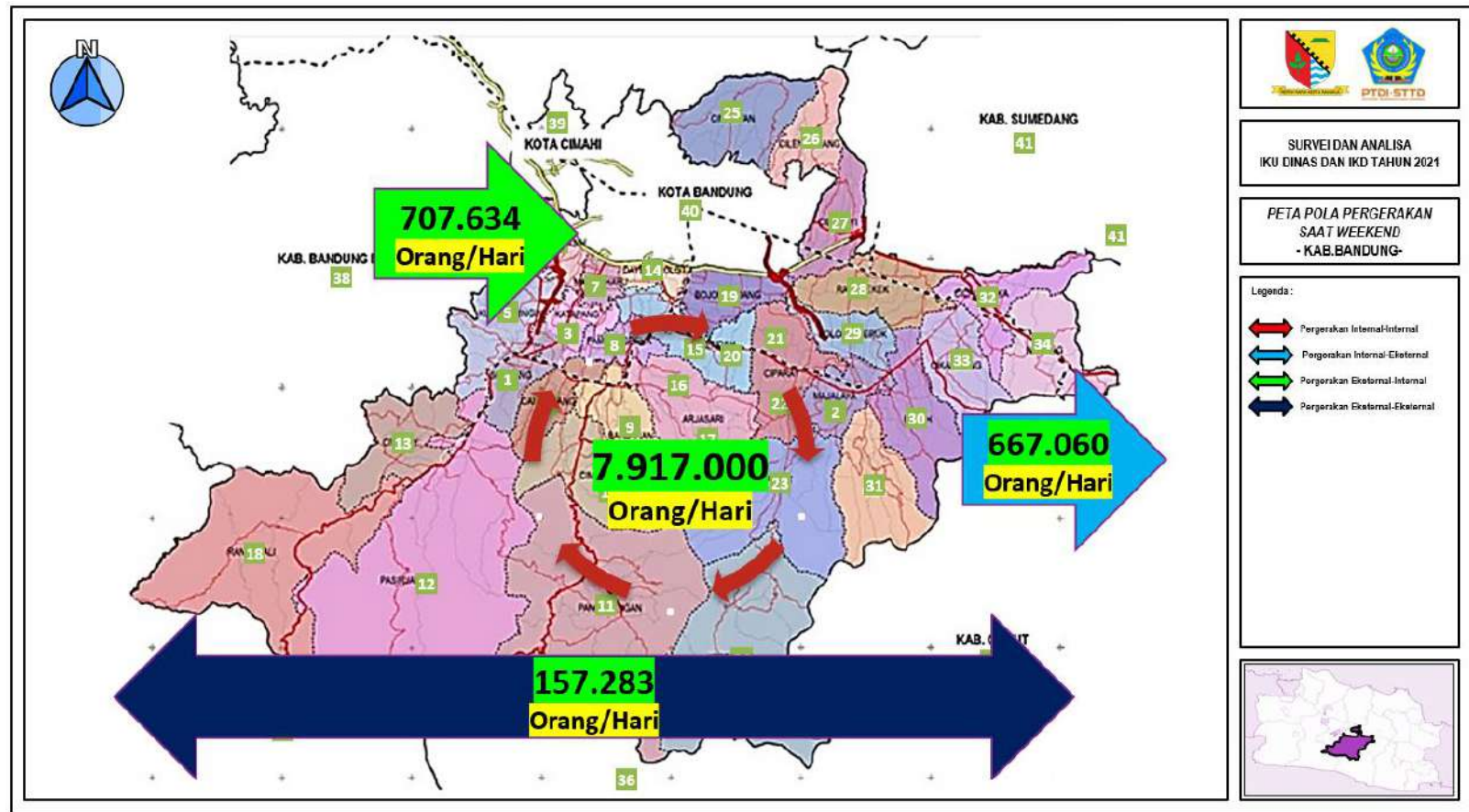
**SURVEI IKU DAN IKD DINAS
KABUPATEN BANDUNG 2021**



Sumber: Hasil Analisa, 2021

Gambar IV.12. Peta Pola Pergerakan Kabupaten Bandung Saat Hari Kerja Tahun 2021

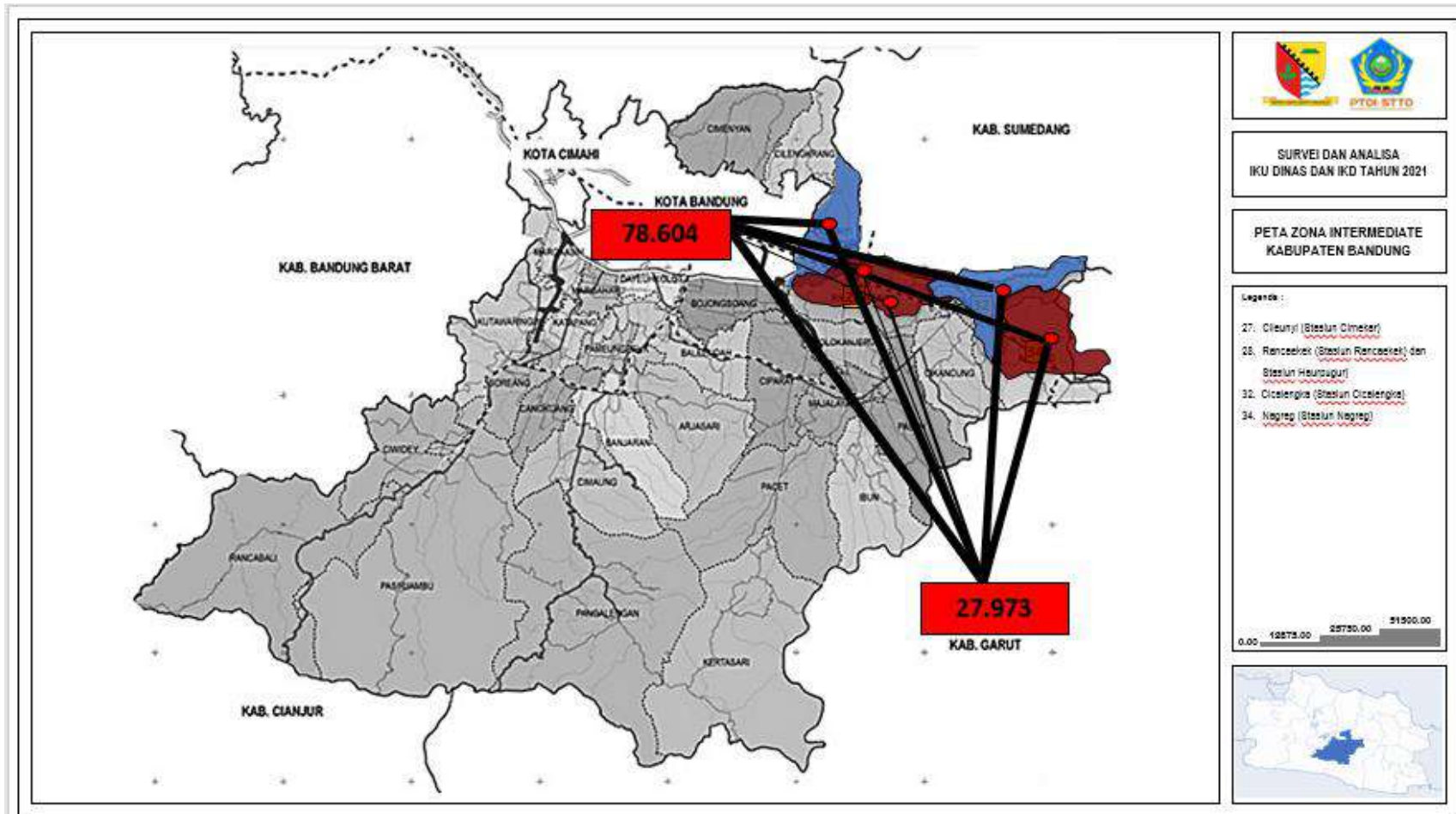
**SURVEI IKU DAN IKD DINAS
KABUPATEN BANDUNG 2021**



Sumber: Hasil Analisa, 2021

Gambar IV.13. Peta Pola Pergerakan Kabupaten Bandung Saat Akhir Pekan Tahun 2021

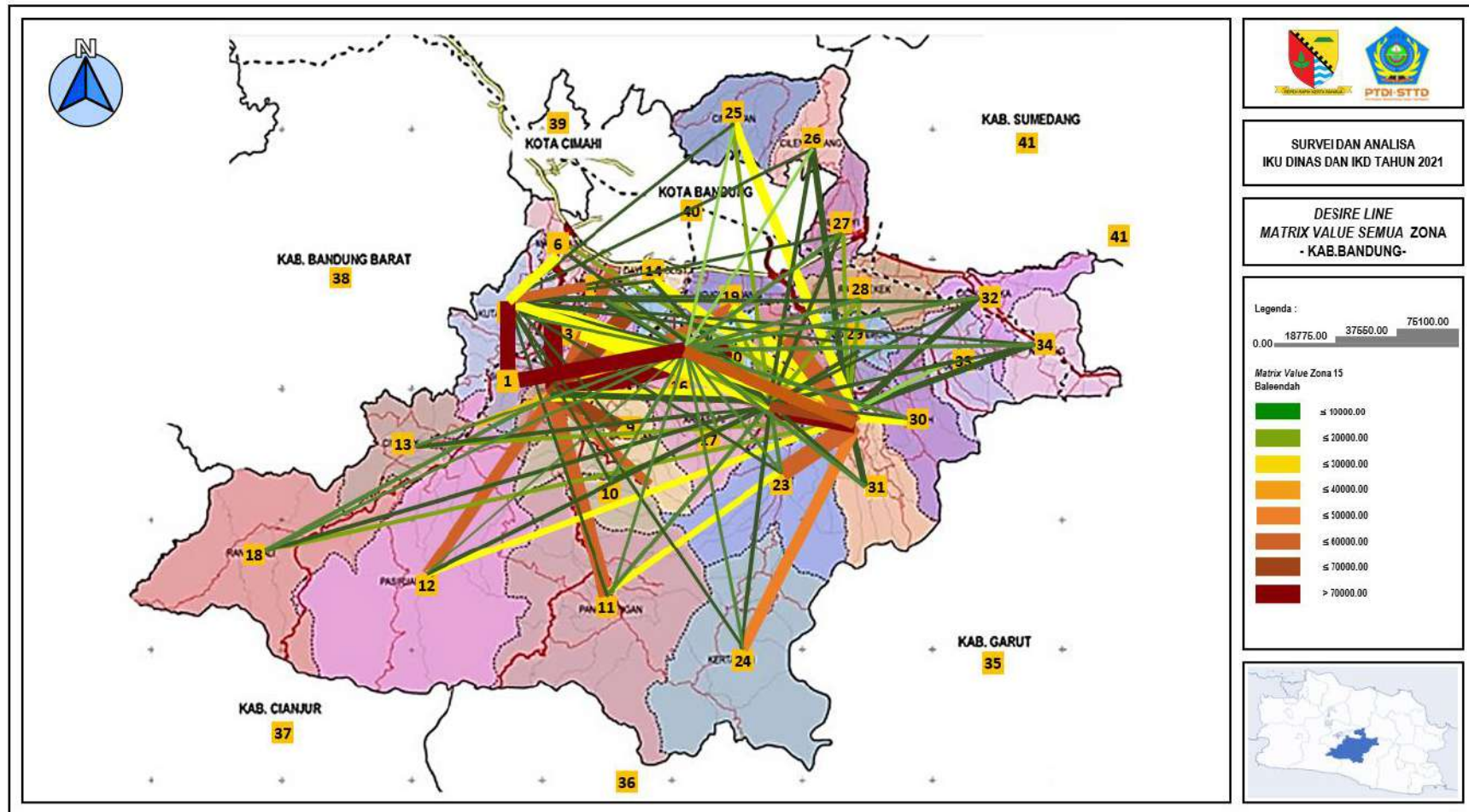
**SURVEI IKU DAN IKD DINAS
KABUPATEN BANDUNG 2021**



Sumber: Hasil Analisa, 2021

Gambar IV.14. Desire Line Pergerakan Angkutan Berbasis Rel Kabupaten Bandung Tahun 2021

**SURVEI IKU DAN IKD DINAS
KABUPATEN BANDUNG 2021**



Sumber: Hasil Analisa, 2021

Gambar IV.15. Desire Line Pergerakan Masyarakat Kabupaten Bandung Tahun 2021

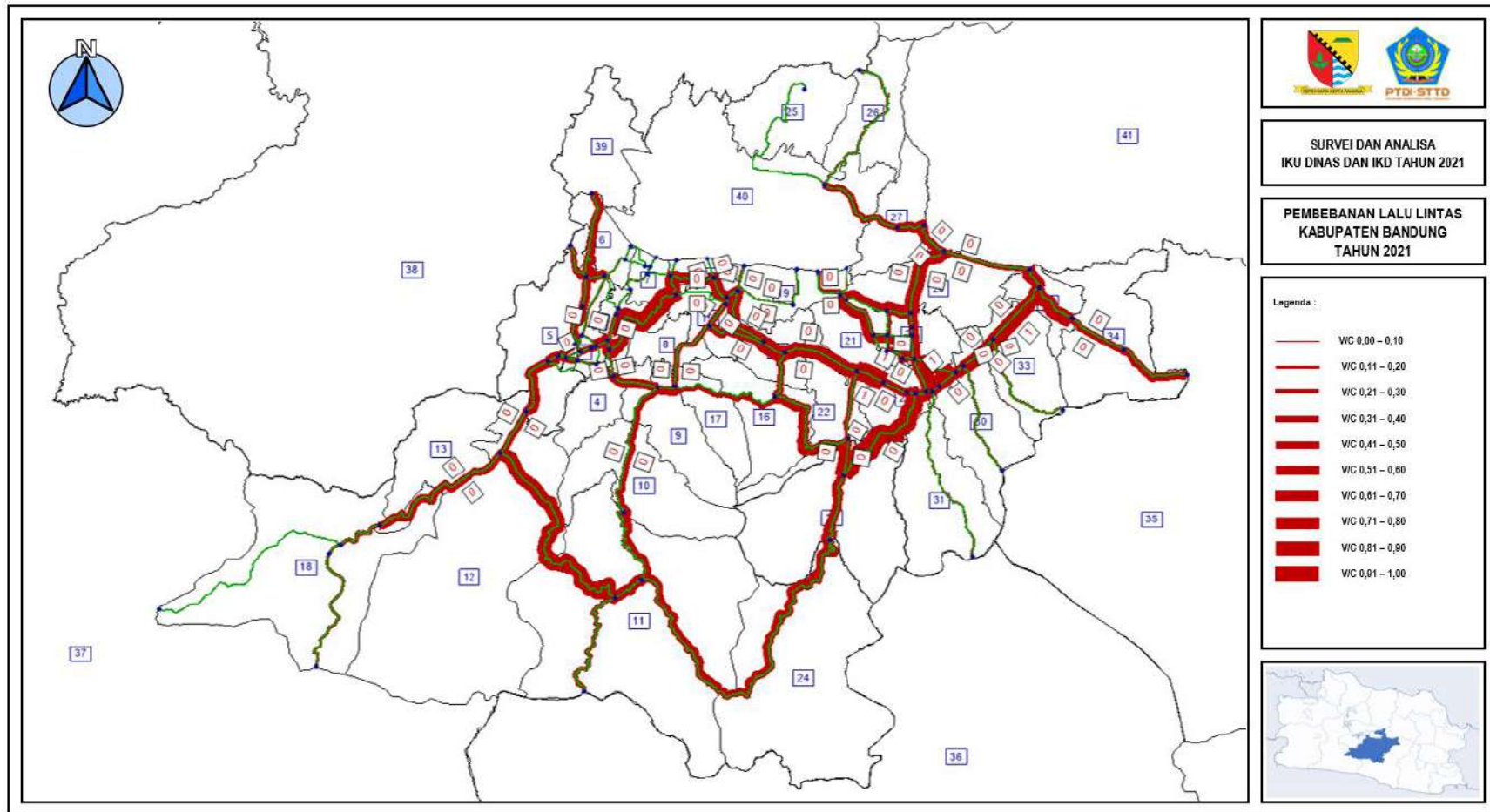
4. ANALISA PEMBEBANAN PERJALANAN

Pembebanan perjalanan merupakan tahap akhir dalam pembuatan model transportasi, yang sekaligus merupakan pembebanan perjalanan yang dibangkitkan oleh tiap-tiap zona ke zona tujuan melalui ruas jalan sesuai dengan moda yang digunakan sehingga membentuk jaringan transportasi.

Hasil validasi model pembebanan perjalanan dengan hasil survei lalu lintas menggunakan 99 ruas jalan yang terbagi menjadi 106 segmen dan memiliki pengaruh di dalam Kabupaten Bandung dapat dilihat pada lampiran.

Pada gambar berikut, akan disajikan hasil pembebanan lalu lintas software vissum.20 Kabupaten Bandung Tahun 2021 serta proyeksi pembebanan pada tahun 2026 .

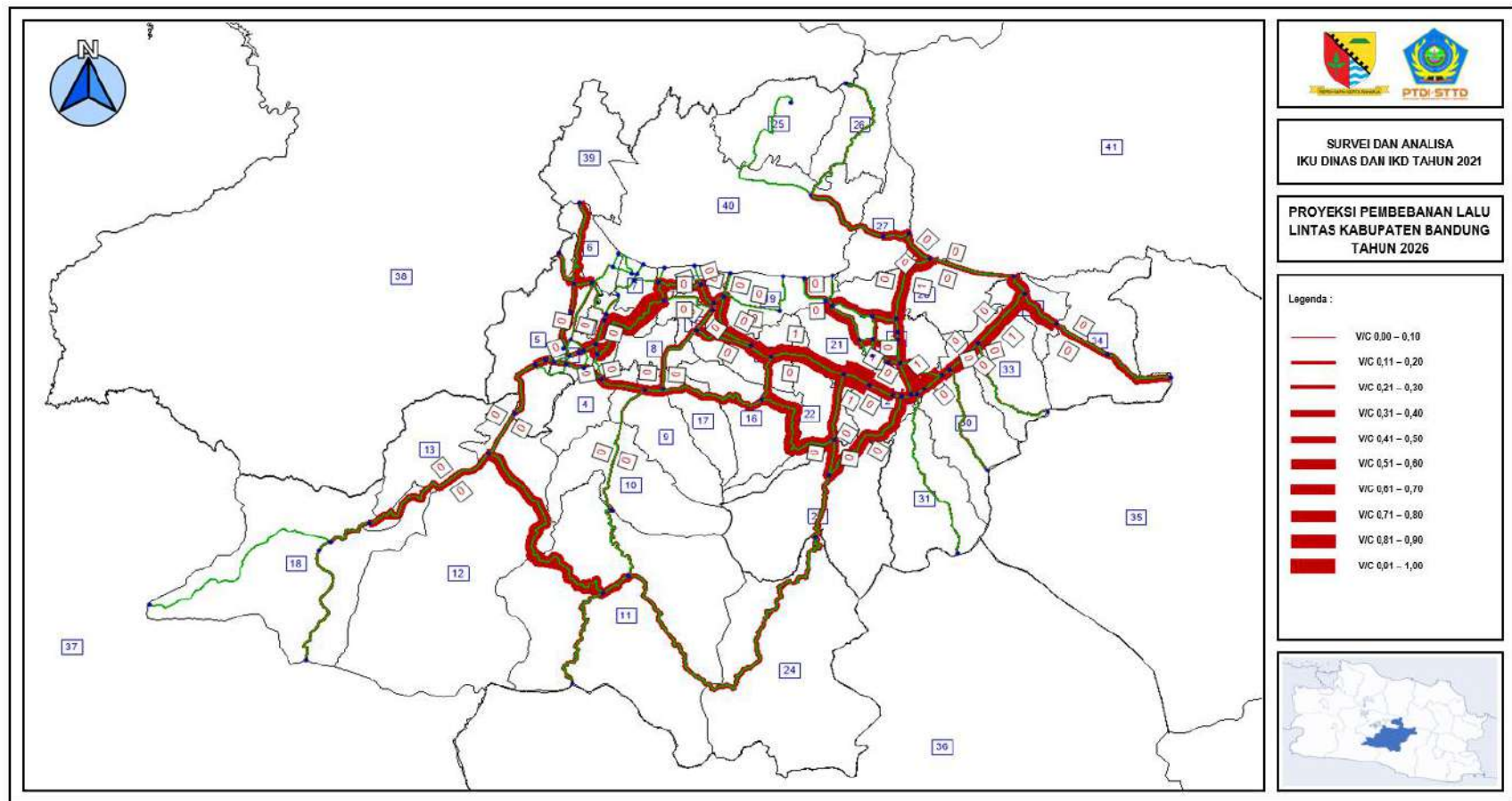
SURVEI IKU DAN IKD DINAS KABUPATEN BANDUNG 2021



Sumber: Hasil Analisa, 2021

Gambar IV.16. Pembebanan Perjalanan Kabupaten Bandung tahun 2021

**SURVEI IKU DAN IKD DINAS
KABUPATEN BANDUNG 2021**



Sumber: Hasil Analisa, 2021

Gambar IV.17. Proyeksi Pembebanan Perjalanan Kabupaten Bandung tahun 2026

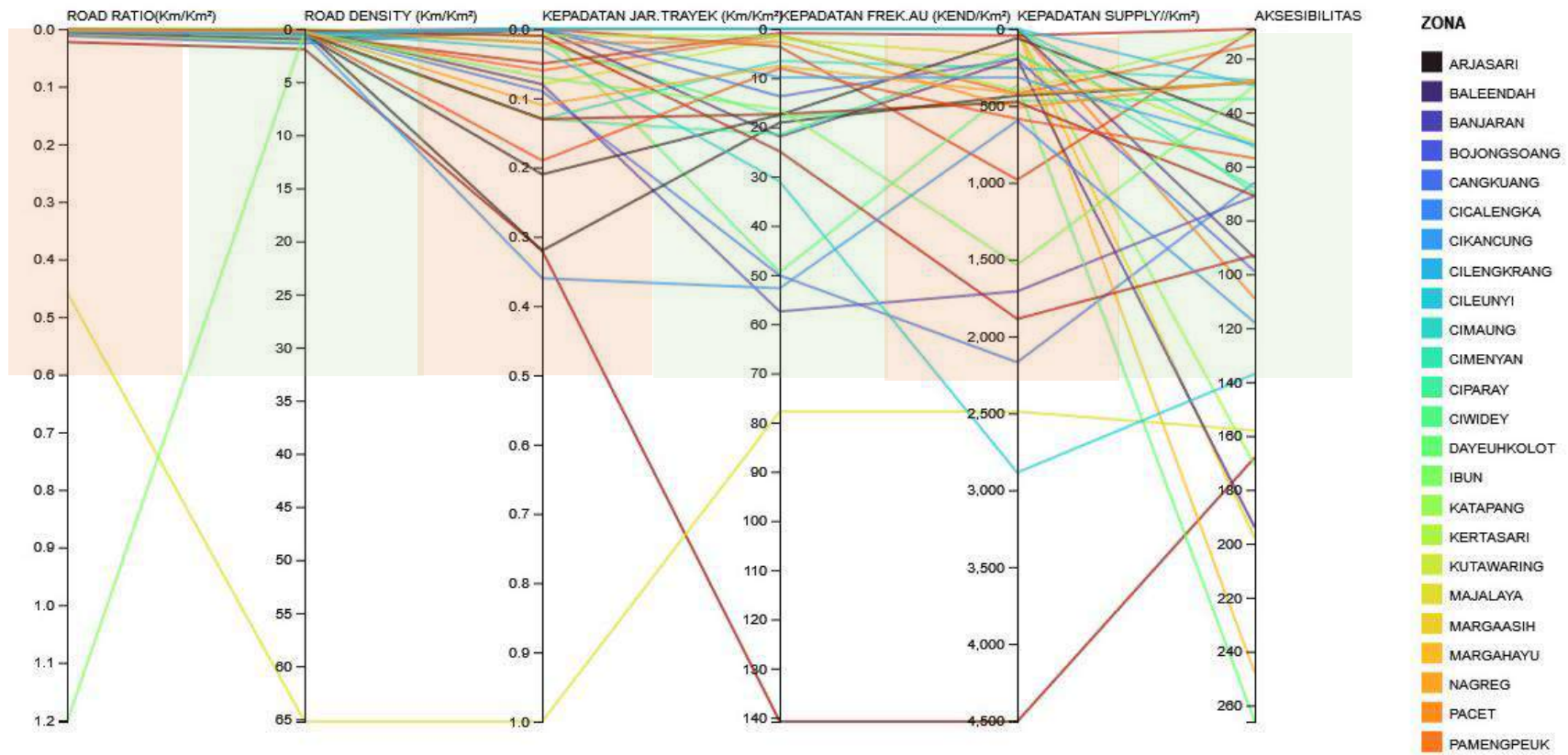
5. ANALISA AKSESIBILITAS DAN KETERSEDIAAN ANGKUTAN UMUM

Kinerja transportasi suatu daerah dapat dilihat melalui aksesibilitas serta ketersediaan angkutan umum secara jaringan. Beberapa indikator digunakan untuk menunjukkan keseimbangan demand dan supply dari pelayanan transportasi yang disediakan.

Road ratio untuk Kabupaten Bandung, zona 31 (Ibun) yang merupakan satu-satunya wilayah yang memiliki *road ratio* kategori baik dengan nilai *road ratio* sebesar 1,2. Seimbangnnya nilai *road ratio* karena memiliki luas jalan yang tinggi dan sebanding dengan luas wilayah yang dilayani. Sedangkan kepadatan jalan yang disediakan, *Road density* untuk Kabupaten Bandung yang masuk kategori efektif adalah Majalaya (zona2), Soreang (zona 1), Bojongsoang (zona 19), Katapang (zona 3), dan Dayeuhkolot (zona 14). Dapat disimpulkan perlu penyebaran akses dan infrastruktur kembali antara penyediaan prasarana dengan demand yang dilayani untuk Kabupaten Bandung secara kewilayahan.

Untuk kinerja ketersediaan transportasi umum, kepadatan jaringan trayek yang paling efektif antara pelayanan transportasi umum dengan jaringan trayek yang disediakan berada pada daerah Majalaya (zona 2) saja. Sedangkan zona yang lain masih perlu dioptimalkan kembali agar terjadi keseimbangan dari segi supply. Kapasitas Angkutan Umum tertinggi didapat pada daerah Soreang (zona 1) dengan kapasitas angkutan umum sebanyak 4.505 orang/km²; Cileunyi (zona 27) sebesar 2885orang/km²; Majalaya (zona 2) kapasitas 2489orang/km², Cangkuang (zona 4) kapasitas 2168orang/km², Rancaekek (zona 28) kapasitas 1886orang/km², Banjaran (zona 9) kapasitas 1706orang/km², Ibun (zona 31) kapasitas 1536orang/km². Dari segi demand, frekuensi angkutan umum tertinggi pada Jam sibuk (*On Peak*) didapat pada daerah Soreang (zona 1) yang dilintasi oleh angkutan umum sebanyak 140,8 kendaraan/km², Majalaya (zona 2) dengan frekuensi 77,8kendaraan/km²; Banjaran (zona 9) dengan frekuensi 57,4kendaraan/km², Cicalengka (zona 32) dengan frekuensi 52,7kendaraan/km², Cangkuang (zona 4) dengan frekuensi 50,1kendaraan/km². Secara garis besar dapat ditunjukkan pada grafik sebagai berikut:

SURVEI IKU DAN IKD DINAS KABUPATEN BANDUNG 2021



Sumber: Hasil Analisa, 2021

Gambar IV.18. Diagram Kinerja Aksesibilitas Tiap Zona Kabupaten Bandung Tahun 2021

Tabel IV.11.Perangkinan 10 Terbaik Kabupaten Bandung Berdasarkan Indikator Aksesibilitas, Road Ratio, Road Density, Kepadatan Jaringan Trayek, Dan Kepadatan Supply Berbasis Zona

ZONA	KINERJA AKSESIBILITI	KINERJA ROAD RATIO	KINERJA ROAD DENSITY	KINERJA KEPADATAN JARINGAN TRAYEK	KINERJA KEPADATAN FREKUENSI AU	KINERJA KEPADATAN SUPPLY	TOTAL KINERJA	RANKING	NAMA ZONA
1	1.0%	11.3%	13.3%	1.6%	3.5%	3.1%	33.6%	1	SOREANG
2	0.9%	4.3%	0.4%	4.9%	1.9%	1.7%	14.1%	2	MAJALAYA
32	0.7%	0.0%	0.0%	1.8%	1.3%	0.4%	4.2%	3	CICALENGKA
4	0.4%	0.1%	0.3%	0.4%	1.2%	1.5%	3.9%	4	CANGKUANG
27	0.8%	0.0%	0.0%	0.1%	0.8%	2.0%	3.7%	5	CILEUNYI
9	0.4%	0.1%	0.1%	0.4%	1.4%	1.2%	3.6%	6	BANJARAN
14	1.5%	0.0%	0.1%	0.0%	1.2%	0.2%	3.1%	7	DAYEUKHKOLOT
16	0.2%	0.0%	0.1%	1.6%	0.5%	0.3%	2.6%	8	ARJASARI
28	0.5%	0.0%	0.0%	0.1%	0.6%	1.3%	2.6%	9	RANCAEKEK
31	0.2%	0.0%	0.0%	0.3%	0.4%	1.1%	2.0%	10	IBUN

Sumber: Hasil Analisa, 2021

Keterangan: Perangkingan keseluruhan Zona untuk tiap indicator dan rangking keseluruhan terdapat pada halaman lampiran

6. ANALISA KINERJA ANGKUTAN UMUM

a. Identifikasi Kinerja Angkutan Umum Dari Sisi Penumpang (User) Tahun 2021

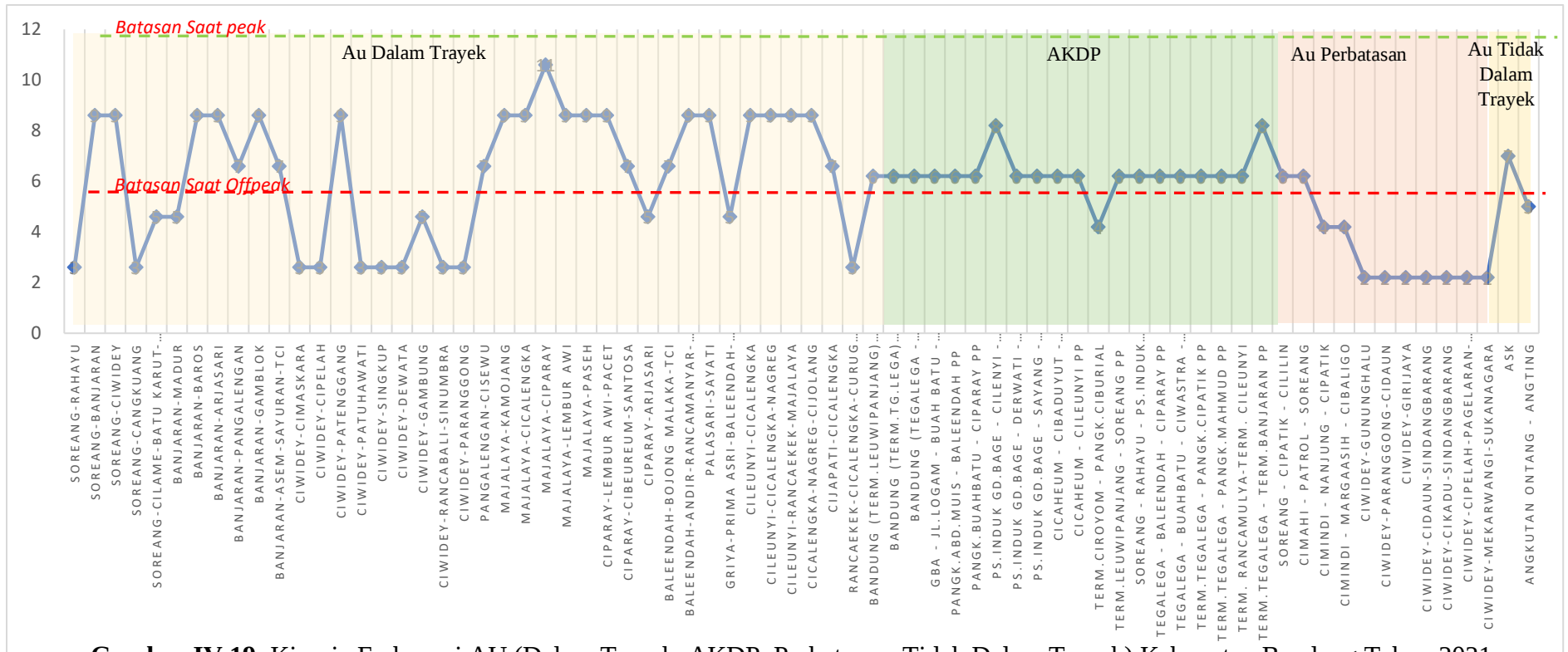
Kinerja angkutan umum jika dilihat dari kinerja penumpang memiliki satu indikator yang unik. Penumpang akan lebih tertarik kepada pelayanan angkutan umum yang mempunyai kualitas yang baik dan sesuai dengan kebutuhan para penumpang sehingga memberikan kepuasan terhadap masyarakat sebagai pengguna jasa. Dengan berprinsip pada penyediaan supply yang sebesar-besarnya akan memaksimalkan tingkat kepuasan pengguna. Indikator penilaian sebagai berikut:

❖ Frekuensi

Frekuensi yang diharapkan adalah tinggi khususnya pada saat kebutuhan memuncak atau pada jam sibuk. Untuk melihat apakah suatu trayek bermasalah atau tidak ditinjau dari frekuensinya maka perlu adanya standar. Dari Dirjen Perhubungan Darat memberikan batasan frekuensi waktu jam sibuk sebaiknya minimal 12 kend/jam sedangkan untuk frekuensi diluar jam sibuk minimal 6 kend/jam. Frekuensi mempengaruhi waktu tunggu rata-rata. Penumpang mengharapkan frekuensi pelayanan yang tinggi sehingga waktu menunggu rendah, terutama pada saat kebutuhan akan jasa angkutan umum memuncak. Untuk pelayanan dalam kota dianjurkan frekuensi pada jam sibuk sebaiknya 12 kendaraan per jam atau *headway* rata-ratanya sebesar 5 menit.

Berikut dalam diagram akan disajikan kinerja angkutan umum dari segi frekuensi angkutan umum Kabupaten Bandung:

SURVEI IKU DAN IKD DINAS KABUPATEN BANDUNG 2021



Gambar IV.19. Kinerja Frekuensi AU (Dalam Trayek, AKDP, Perbatasan, Tidak Dalam Trayek) Kabupaten Bandung Tahun 2021

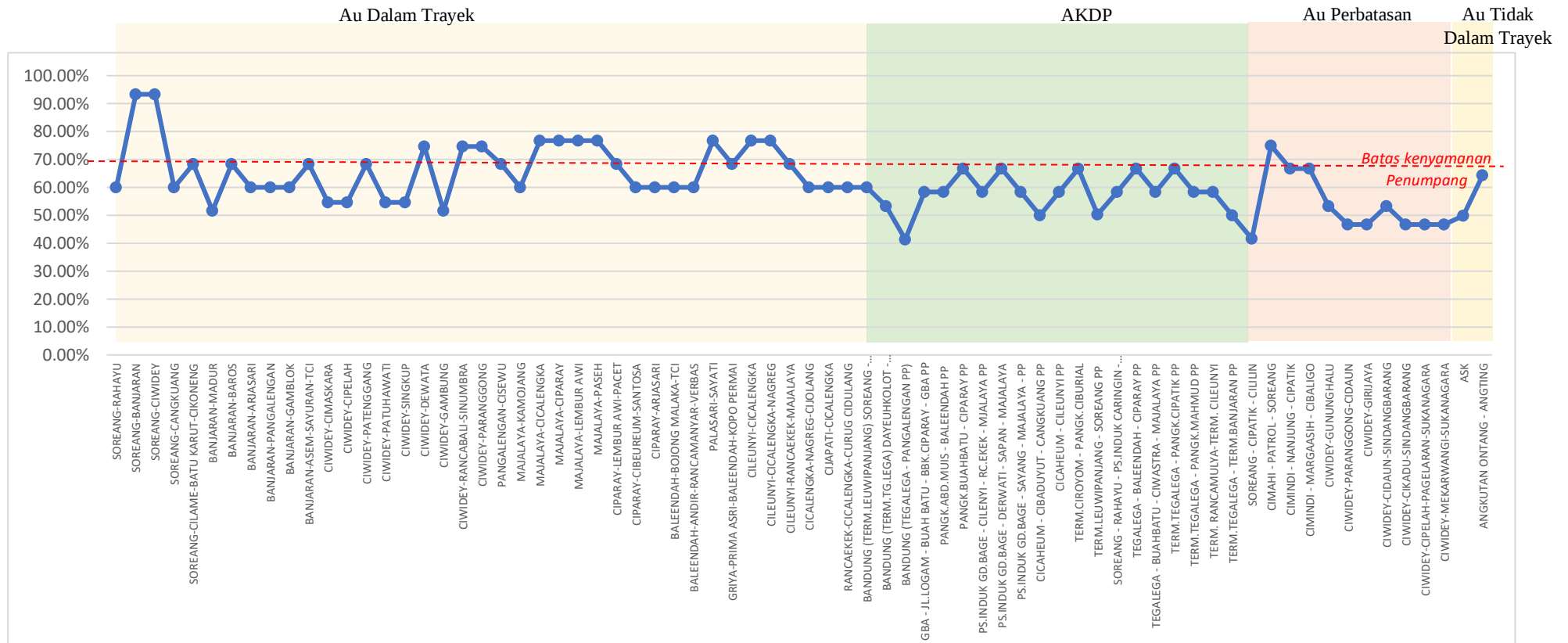
Trayek dengan frekuensi terbesar pada jam sibuk terdapat pada trayek Majalaya Paseh dengan nilai frekuensi 68 dan pada jam tidak sibuk pada trayek Soreang – Banjaran dengan nilai frekuensi 36. Sedangkan frekuensi terendah pada jam sibuk terdapat pada trayek Ciparay – Cibereum – Santosa, Rancaekek – Cicalengka – Curug Cindulang, Pangalengan – Cisewu, Ciwidey – Cimaskara, Ciwidey – Dewata, Ciwidey – Patuhwati, Ciwidey – Singkup dengan nilai frekuensi 1 dan pada waktu tidak sibuk frekuensi terendah terdapat pada trayek Ciparay – Cibereum – Santosa, Ciwidey – Gambung dengan nilai frekuensi 1.

❖ Faktor Muat

Dari segi penumpang faktor muat yang rendah lebih disukai penumpang karena perjalanan akan lebih nyaman pada saat tingkat pemuatan rendah. Tingkat kepuasan pengguna maksimal sampai dengan 70% kapasitas jumlah penumpang (world bank). Tingkat kenyamanan pelayanan angkutan umum menurun Ketika jumlah penumpang yang diangkut melebihi kapasitas 70%. Hal ini merupakan peringatan bahwa pertumbuhan permintaan yang akan terjadi melampaui kapasitas kenyamanan yang tersedia untuk trayek tersebut.

Trayek dengan faktor muat terbesar pada waktu sibuk adalah trayek Soreang-Ciwidey dan Soreang Banjaran dengan factor muat sebesar 93,33%. Untuk angkutan tidak dalam trayek, angkutan perbatasan dapat dilihat pada diagram berikut:

SURVEI IKU DAN IKD DINAS KABUPATEN BANDUNG 2021



Gambar IV.20. Kinerja Faktor Muat AU (Dalam Trayek, AKDP, Perbatasan, Tidak Dalam Trayek) Kabupaten Bandung Tahun 2021

❖ Tingkat Perpindahan

Setiap penumpang lebih menyukai tingkat perpindahan kendaraan yang rendah yang berarti penumpang dapat secara langsung terlayani dari daerah asal ke tujuan tanpa adanya perpindahan moda angkutan. Berdasarkan hasil survei wawancara penumpang yang telah dilakukan, didapatkan hasil seperti pada bahwa persentase perpindahan penggunaan. Trayek dengan tingkat perpindahan terbesar adalah trayek Soreang – Banjaran, Banjaran – Gamblok, Cicalengka – Nagreg – Cijolang, Majalaya – Ciparay, Ciwidey – Cipelah. Untuk Jenis pelayanan AKDP, rata-rata pengguna mengalami perpindahan untuk penggunaan jenis pelayanan tersebut. Untuk angkutan sewa, tingkat perpindahan tidak digunakan oleh para penggunanya karena merupakan kelebihan dari jenis pelayanan ini.

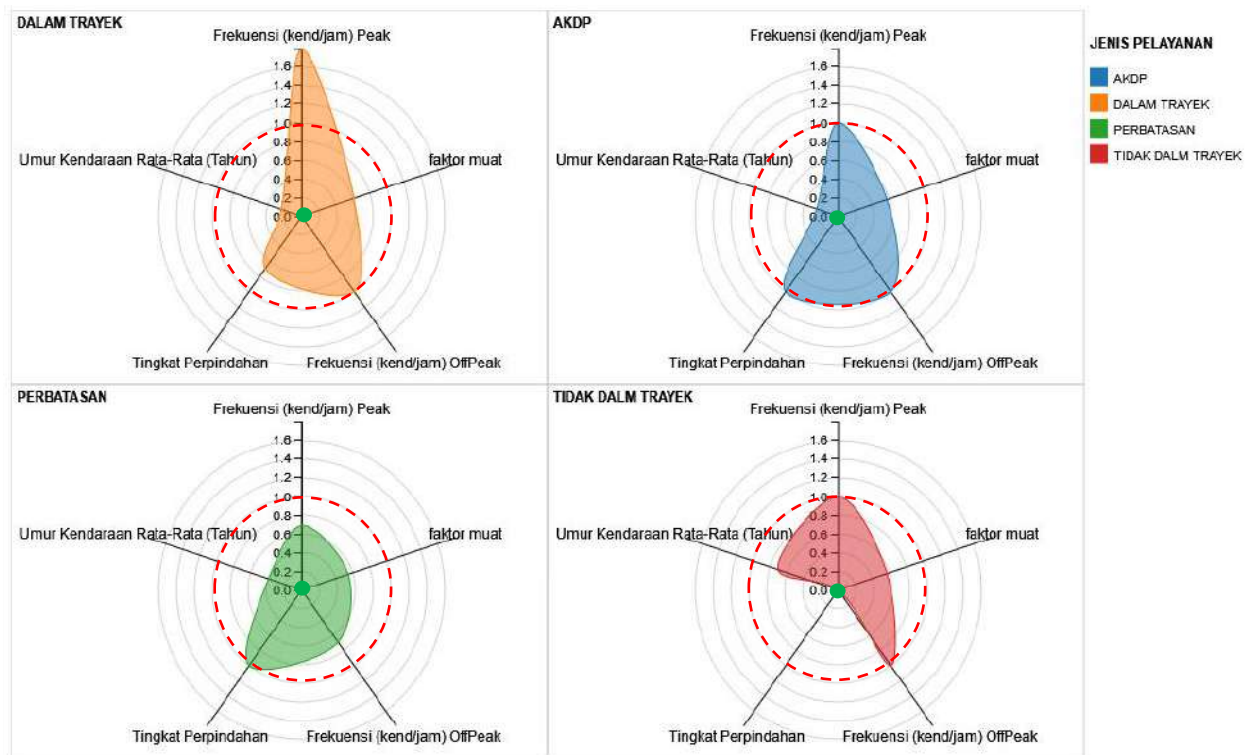
❖ Kepuasan Masyarakat

Kinerja pelayanan dari masyarakat dilihat dari segi performansi kendaraan dalam memberikan pelayanan jasa transportasi. Hal ini dilakukan berdasarkan penilaian kinerja yang diberikan oleh masyarakat pengguna angkutan umum melalui indeks performansi pelayanan.

Trayek dengan rata-rata umur kendaraan tertua adalah trayek Banjaran – Baros dengan rata-rata umur 39 tahun. Dari fluktuasi diagram kepuasan, untuk angkutan dalam trayek, AKDP, serta angkutan perbatasan rata-rata berada pada dibawah kepuasan 50%. Artinya penilaian masyarakat terhadap kinerja angkutan dalam trayek perlu dioptimalkan Kembali. Sedangkan untuk angkutan sewa masih memiliki kinerja kepuasan yang cukup baik.

Berikut penilaian kinerja angkutan umum dari sudut pandang penumpang dapat dilihat melalui diagram berikut:

Dari tabel indikator-indikator yang digunakan untuk menilai kinerja AU dari segi penumpang dilakukan penilaian secara keseluruhan. Sehingga didapatkan hasil nilai kinerja pelayanan public transportasi dari segi pengguna (user) secara keseluruhan sebagai berikut:



Sumber: Hasil Analisa, 2021

Gambar IV.22. Penilaian Kinerja Angkutan Umum Dari Segi Pengguna (User) Tahun 2021

Keterangan:

- = Batas SPM Indikator Frekuensi Pelayanan AU (DirjenDarat,1995)
- = Batas SPM Indikator Tk. Perpindahan AU dan Batasan Umur kendaraan (DirjenDarat. 1995)

Dari diagram diatas, indicator yang digunakan dalam penilaian adalah frekuensi kendaraan saat peak dan saat offpeak, tingkat perpindahan, dan umur rata-rata kendaraan.

Untuk ketiga indicator tersebut, merujuk pada standar pelayanan angkutan perkotaan dari Dirjen Perhubungan Darat 1995 bahwasanya frekuensi angkutan dalam trayek saat peak minimal 12 kendaraan per jam dan saat off peak 6 kendaraan/jam. Sedangkan tingkat perpindahan untuk pelayanan angkutan perkotaan maksimal sebesar 2 kali berpindah atau transit. Pada umur rata-rata kendaraan merujuk pada standar kelaikan kendaraan bermotor maksimal 10 tahun. Dan untuk pengguna akan memiliki kepuasan pelayanan pada faktor muat kendaraan kosong. Artinya diagram akan memberikan nilai yang optimal untuk indicator frekuensi kendaraan yang melintas jika berada minimal $\geq 100\%$. Sedangkan pada indicator umur kendaraan, tingkat perpindahan, serta faktor muat akan optimal jika mendekati skala 0.

b. Identifikasi Kinerja Angkutan Umum Dari Segi Operator Tahun 2021

Penilaian kinerja pelayanan angkutan umum dari segi operator, tidak dapat terlepas dengan kelangsungan hidup finansial angkutan umum yang memperhatikan biaya operasi kendaraan dan pendapatan operasi. Jika pelayanan tersebut tidak menguntungkan bagi operator, maka dapat menyebabkan operator tidak mau melayani rute tersebut. Berikut akan ditunjukkan hasil penilaian dari kinerja angkutan Kabupaten Bandung dari segi operator:

❖ Jumlah Penumpang Tiap Perjalanan

Jumlah penumpang tiap perjalanan mendeskripsikan perolehan penumpang per perjalanan dengan kapasitas kendaraannya. Batasan ideal jenis pelayanan pada kapasitas 70% sesuai dengan rujukan Dirjen Perhubungan Darat, operator diperkenankan membuka pelayanan untuk keseimbangan supply dan demand. Dari diagram dibawah ini didapatkan rata-rata semua jenis pelayanan berada dibawah 70%. Terutama untuk pelayanan dalam trayek, memiliki kinerja dalam rentang 2% sampai dengan 38% saja. Penumpang rata-rata tiap perjalanan tertinggi adalah trayek Ciwidey-Paranggong yaitu 69 penumpang. Untuk jenis

Pelayanan AKDP, Perbatasan, serta AU tidak dalam trayek memiliki jumlah penumpang tiap perjalanan yang lebih tinggi dibanding angkutan dalam trayek tetapi masih berada di bawah dari standar ideal.

❖ Kemerataan Penumpang

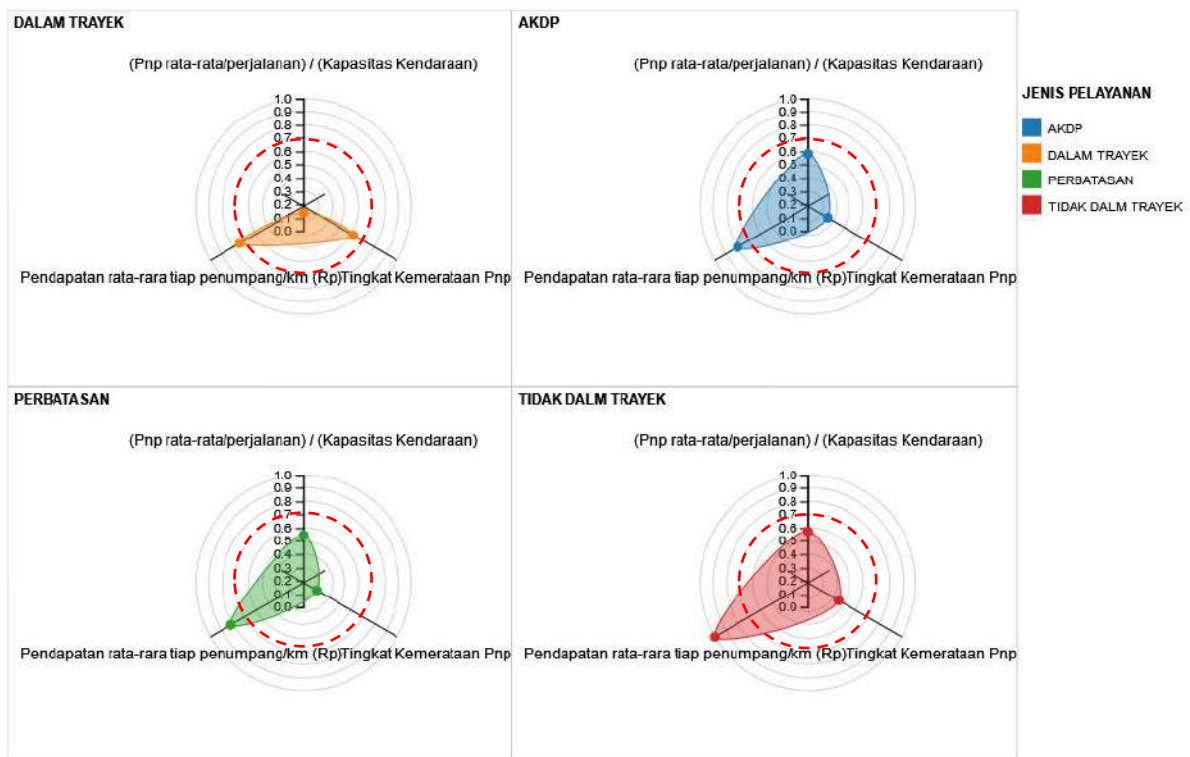
Kemerataan penumpang diperlukan untuk kestabilan pendapatan nantinya sepanjang rute layanan. Dari hasil analisis diperoleh data mengenai penumpang rata-rata tiap perjalanan dari masing-masing trayek. Untuk angkutan dalam trayek memiliki karakteristik pemerataan penumpang yang sangat fluktuatif antar trayeknya. Tingkat pemerataan tertinggi adalah trayek Banjaran –Baros yaitu sebesar 8,28 dan pemerataan penumpang terendah adalah trayek Soreang – Ciwidey yaitu sebesar 0,45. Sedangkan untuk trayek AKDP, Perbatasan serta Tidak Dalam Trayek memiliki pemerataan yang signifikan merata sepanjang rute lintasan dengan trend sebesar 60% dari kapasitas pelayanan yang disediakan.

❖ Pendapatan Rata-rata Tiap Penumpang/KM

Dari hasil analisis diperoleh data mengenai pendapatan operator per kilometer dari masing-masing trayek. Kestabilan pendapatan sangat menentukan keberlangsungan pengoperasian pelayanan angkutan umum di Kabupaten Bandung. Pada Angkutan Dalam Trayek, Pendapatan operator per kilometer tertinggi adalah trayek Soreang-Ciwidey. Untuk Angkutan AKDP dan Perbatasan, pendapatan rata-rata tiap penumpang signifikan mencapai 70% dari seat terjual. Sedangkan untuk angkutan sewa mendapatkan pendapatan yang lebih tinggi dari angkutan AKDP dan perbatasan.

Berikut akan ditunjukkan dalam grafik tingkat pemerataan penumpang dari masing-masing jenis pelayanan untuk kinerja angkutan umum dari segi operator.

Indikator yang digunakan dalam menilai kinerja angkutan pelayanan angkutan umum dari segi operator adalah sebagai berikut:



Gambar IV.24. Penilaian Kinerja Angkutan Umum Dari Segi Operator Tahun 2021

Keterangan:

--- = Batas SPM Indikator Keseimbangan supply dan Demand (Pnp rata-rata perkapasitas, pendapatan rata-rata tiap pnp, tingkat pemerataan) 70% (SK Dirjen 687 Tahun 2002)

Dari diagram diatas, indicator yang digunakan dalam penilaian adalah penumpang rata-rata perjalanan per kapasitas kendaraan, pendapatan rata-rata tiap penumpang, dan tingkat pemerataan penumpang.

Untuk ketiga indikator tersebut, merujuk pada SK Dirjen 687 tahun 2002, menyatakan bahwasanya keseimbangan supply dan demand untuk pelayanan angkutan umum akan

mencapai keseimbangan pada nilai prosentase 70%. Artinya titik keseimbangan (Equilibrium point) diagram akan memberikan nilai yang optimal jika berada minimal $\geq 70\%$. Artinya skala 70% menjadi pusat diagram untuk indicator keseimbangan supply dan demand. Untuk pelayanan angkutan umum yang berada diatas skala 70% memiliki kinerja yang lebih baik atau diatas standar keseimbangan rata-rata.

c. Identifikasi Kinerja Angkutan Umum Dari Segi Regulator Tahun 2021

Pemerintah selaku regulator merupakan penyeimbang pelayanan transportasi public di Kabupaten Bandung agar dapat berjalan secara harmonis dan kesesuaian antara pelayanan dan permintaan. Indikator yang digunakan semaksimal mungkin dapat merepresentasikan dari semua jenis pelayanan transportasi umum di bidang darat khususnya. Penilaian kinerja dari segi pemerintah dapatkan diuraikan sebagai berikut:

❖ Keseimbangan *Supply* dan *Demand*

Pada angkutan dalam trayek, keseimbangan *supply* dan *demand* terdapat pada trayek Soreang – Cilame – Batu Karut – Cikoneng, Banjaran – Gamblok, Majalaya – Ciparay, Ciwidry – Dewata, dan Ciwidey – Paranggong. Pada trayek AKDP yaitu trayek Soreang-Ciwidey; Tegaleya-Pengalengan; GD.Bage-Majalaya; Cicaheum-Cangkuang; Term.Ciroyom - Pangk.Ciburial; Tegaleya-Majalaya. Untuk trayek perbatasan dan angkutan tidak dalam trayek rata-rata memiliki keseimbangan supply dan demand secara signifikan. Hal ini dapat dilihat pada diagram berikut:

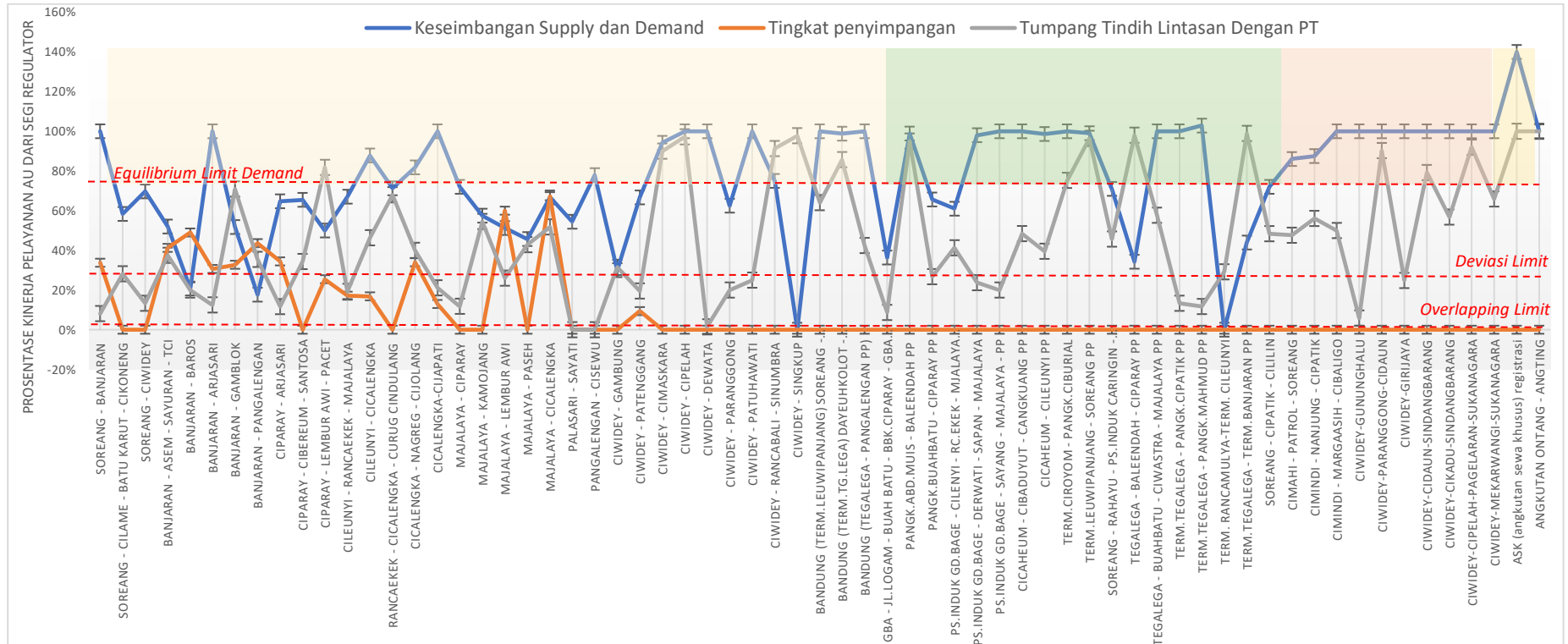
❖ Tingkat Penyimpangan Lintasan Pelayanan

Dari hasil analisis trayek dengan penyimpangan terbesar terdapat pada trayek Banjaran-Pengalengan dengan Panjang penyimpangan 9,6km. Berikutnya trayek Majalaya-Cicalengka dengan Panjang penyimpangan 7,4km. Untuk AKDP, Trayek Perbatasan, serta tidak dalam trayek tidak mengalami penyimpangan trayek yang signifikan pada pelayanan yang diberikan.

❖ **Tingkat Tumpang Tindih Lintasan dengan Lintasan Transportasi Lainnya**

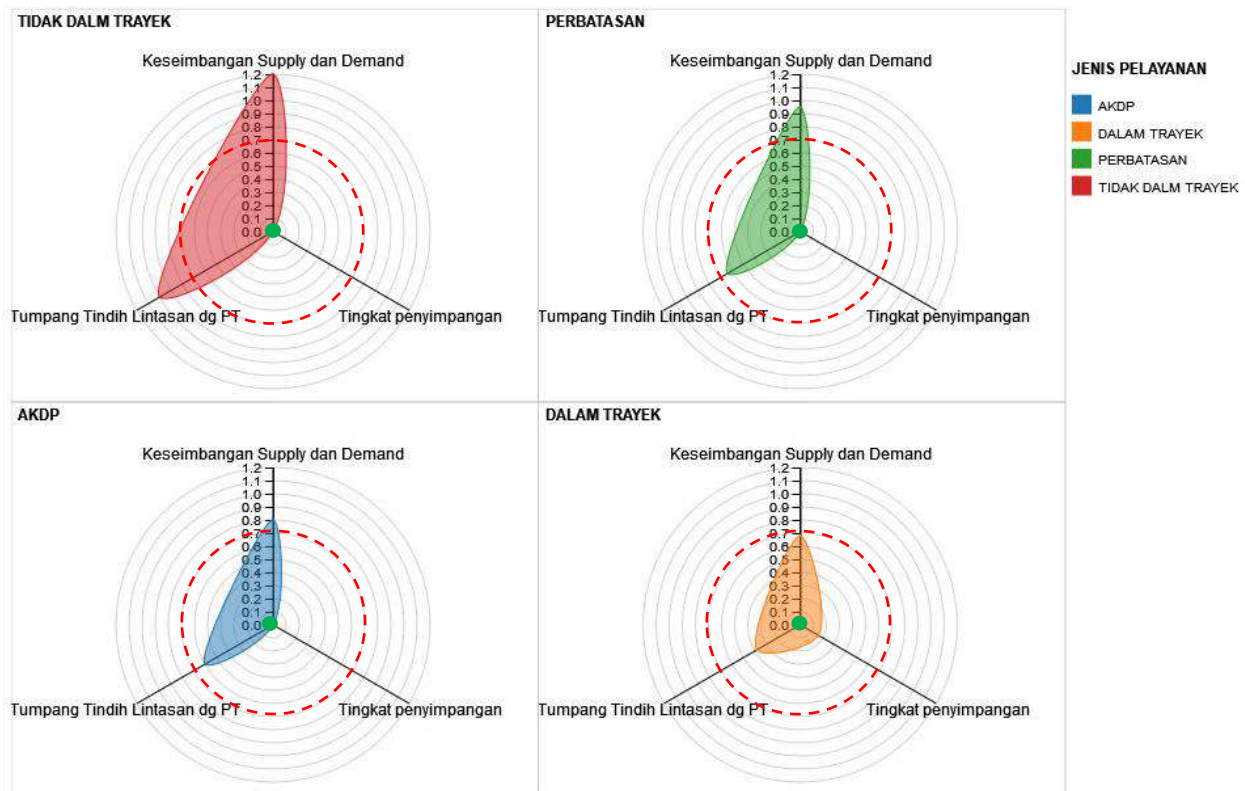
Tingkat tumpang tindih masih diterima jika masih dalam batasan yang diterima. Yaitu tidak terlalu mengganggu antar trayek lain sehingga menimbulkan kompetisi yang tinggi antar pelayanan. Berikut dalam garfik akan ditunjukan Batasan tingkat tumpang tindih dari seluruh pelayanan di Kabupaten Bandung.

SURVEI IKU DAN IKD DINAS KABUPATEN BANDUNG 2021



Sumber: Hasil Analisa, 2021

Gambar IV.25. Penilaian Kinerja Angkutan Umum Dari Segi Regulator Kabupaten Bandung Tahun 2021



Gambar IV.26. Penilaian Kinerja Angkutan Umum Dari Segi Regulator Tahun 2021

Keterangan:

— — — — — = Batas SPM Indikator Keseimbangan supply dan Demand 70% (SK Dirjen 687 Tahun 2002)

● = Batas SPM Indikator Penyimpangan Trayek (PM 15 Tahun 2019) dan Batas Deviasi Trayek Masimal 25% (The World Bank, 1986)

Dari diagram diatas, indicator yang digunakan dalam penilaian adalah keseimbangan supply dan demand, tumpang tindih lintasan, serta tingkat penyimpangan.

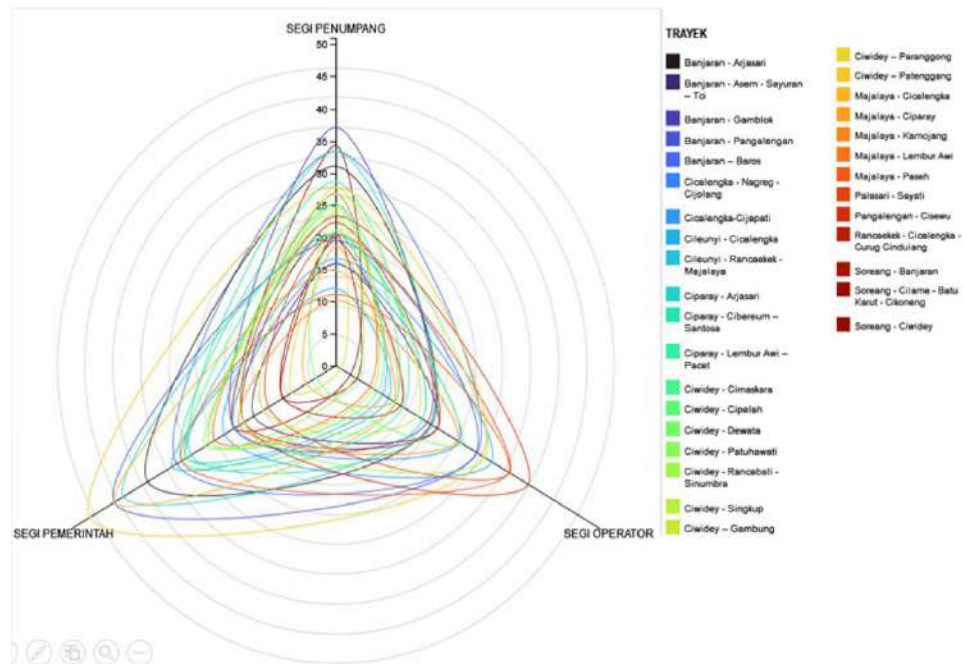
Untuk keseimbangan supply dan demand, berdasarkan SK Dirjen 687 tahun 2002, menyatakan bahwasanya keseimbangan supply dan demand untuk pelayanan angkutan umum akan mencapai keseimbangan pada nilai prosentase 70%. Artinya diagram akan memberikan nilai yang kurang optimal jika menjauhi dari skala 70%. Artinya skala 70% menjadi pusat diagram untuk indikator keseimbangan supply dan demand.

Pada tumpang tindih lintasan trayek, bahwasanya memiliki batas toleransi deviasi trayek sebesar 25% (The World Bank, 1986). Sehingga pada diagram untuk trayek yang memiliki nilai tumpang tindih kurang dari 25% atau mendekati pusat diagram maka pelayanan angkutan umum semakin baik.

Pada indikator penyimpangan trayek, merupakan suatu pelanggaran untuk trayek yang diselenggarakan tidak sesuai dengan yang diizinkan sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan No.15 Tahun 2019. Sehingga pada diagram untuk trayek yang memiliki nilai penyimpangan trayek mendekati pusat diagram maka pelayanan angkutan umum semakin baik.

d. Penilaian Kinerja AU Secara Keseluruhan

Kinerja angkutan umum dilihat dari seluruh pihak terkait, pengguna, regulator, dan operator dinilai sehingga terlihat pelayanan angkutan yang memiliki kinerja pelayanan yang paling buruk serta yang sudah optimal. Berikut akan ditunjukkan dalam diagram.

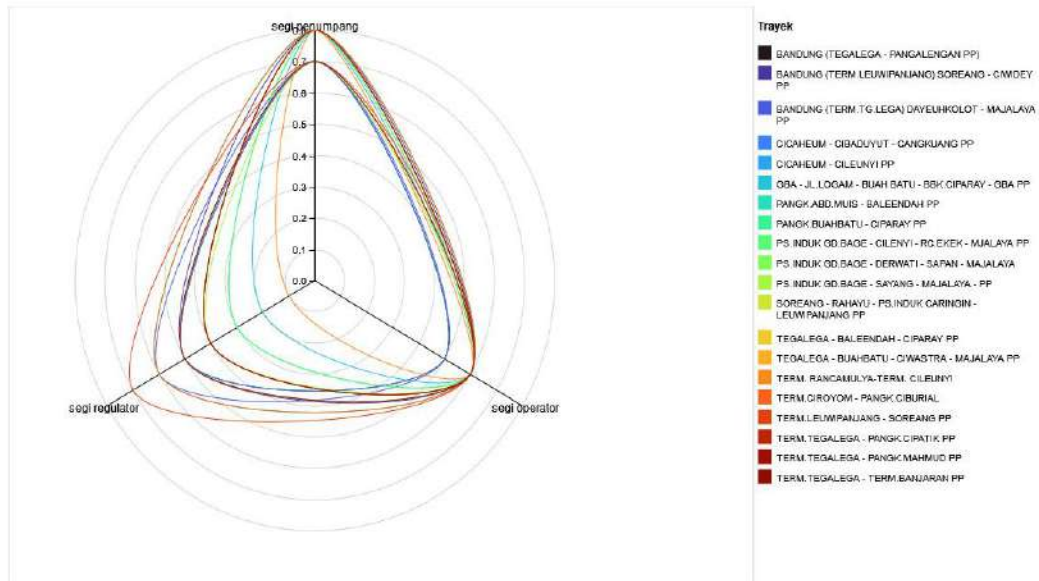


Sumber: Hasil Analisa, 2021

Gambar IV.27. Penilaian Kinerja Angkutan Umum Dalam Trayek Dari Segi Penumpang, Operator, Regulator Tahun 2021

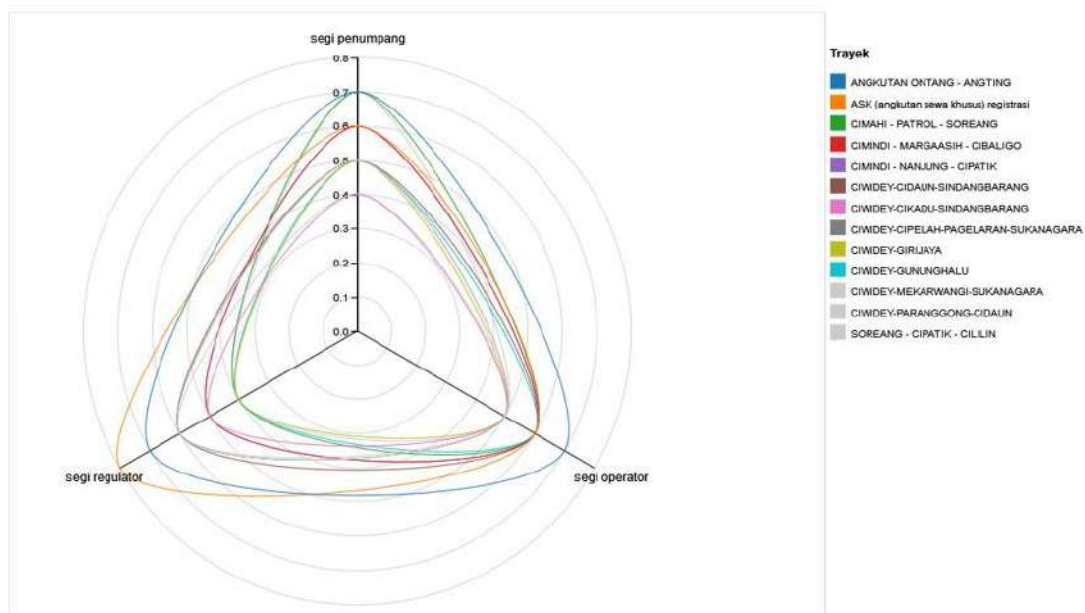
Untuk jenis pelayanan dalam trayek didapatkan trayek yang memiliki kinerja yang mencapai batasan standar minimal yaitu Ciparay-Arjasari, Majalaya-Paseh, banjaran-Arjasari, Majalaya-Ciparay, Soreang-Banjaran, Ciparay-Pacet, Majalaya-Cicalengka, Banjaran-TCI, Soreang-Ciwidey, Cicalengka-Cijulang.

Sedangkan untuk pelayanan AKDP, Perbatasan, dan tidak dalam trayek yang memiliki kinerja masih dalam batas standar minimal adalah Pangkalana Abdul Muis-Baleendah, Terminal Leuwi Panjang-Soreang, serta angkutan sewa. Kinerja akan ditunjukkan pada diagram berikut:



Sumber: Hasil Analisa, 2021

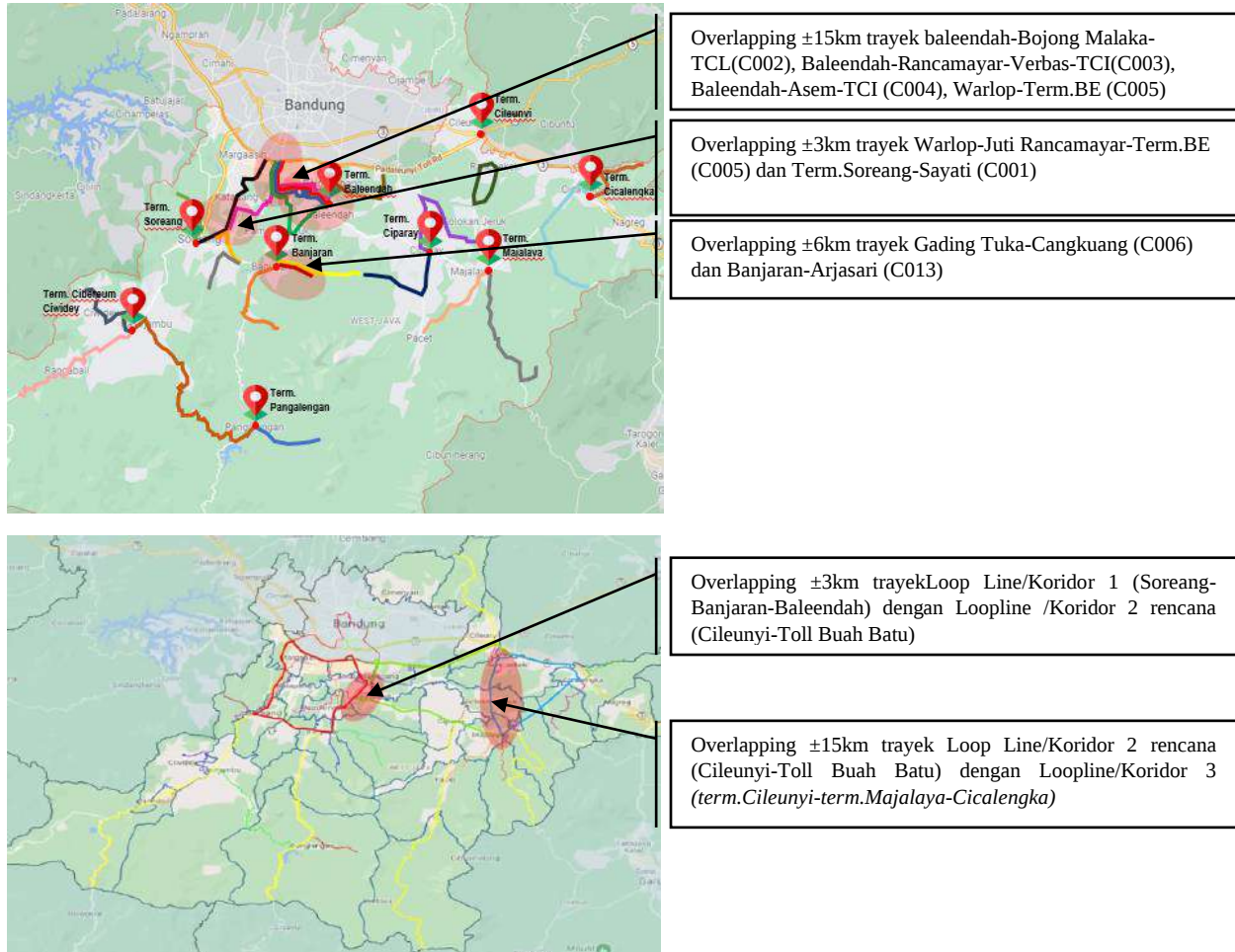
Gambar IV.28. Penilaian Kinerja Angkutan Umum AKDP



Sumber: Hasil Analisa, 2021

Gambar IV.29. Penilaian Kinerja Angkutan Umum Perbatasan dan Sewa

Usulan jaringan trayek rencana:



Sumber: Hasil Analisis. 2021

Gambar IV.31. Kinerja Jaringan Pelayanan Angkutan Massal Berbasis Bus Di Kabupaten Bandung Rencana



Sumber: Hasil Analisis. 2021

Gambar IV.32. Proporsi Jaringan Pelayanan Angkutan Massal Berbasis Bus Di Kabupaten Bandung Rencana

Dari diagram diatas dapat disimpulkan bahwasanya pada jaringan trayek eksisting memiliki proporsi tumpang tindih sebesar 21%. Sedangkan pada trayek rencana memiliki proporsi tumpang tindih sebesar 7%.

Dari segi jaringan, trayek rencana memiliki kinerja yang lebih baik. Dengan penurunan tingkat tumpang tindih sebesar 14%. Dari kinerja rencana juga memiliki kinerja yang lebih baik. Dengan teknis pengoperasian kecepatan rencana sebesar 30km/jam, dan load faktor rencana sebesar 70%.

f. Penilaian Indikator Kinerja Utama (IKU) Dinas dan Indikator Kinerja Daerah (IKD) Kabupaten Bandung Tahun 2021

Indikator Kinerja Utama (IKU) Dinas dan Indikator Kinerja Daerah (IKD) Kabupaten Bandung dinilai sesuai dengan target dalam capaian kinerja yang tertuang dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah (RPJMD) 2021-2026. Berikut akan diuraikan dengan detail capaian kinerja masing-masing indicator:

❖ **Prediksi Jumlah Perjalanan Per Hari**

Tabel IV.12. Rekapitulasi Jumlah Perjalanan Per Hari Tiap Zona Berdasarkan Klasifikasi Asal-Tujuan Perjalanan Tahun 2021

ZONA	INTERNAL			EKSTERNAL
	INTERNAL-INTERNAL	INTERNAL-EKSTERNAL	EKSTERNAL-INTERNAL	
TOTAL	7.546.879	735.584	679.863	155.613
PERJALANAN INTERNAL		8.962.326	PERJALANAN EKSTERNAL	155.613
JUMLAH PERJALANAN KESELURUHAN ZONA				9.117.939

Sumber: Hasil Analisa, 2021

Dari tabel diatas, dapat disimpulkan bahwasanya Kabupaten Bandung memiliki prediksi total jumlah perjalanan sebesar 9.117.939 perjalanan/hari. Prediksi jumlah perjalanan tersebut tersebar sesuai dengan hasil survei asal tujuan perjalanan oleh para pelaku perjalanan.

Untuk Kabupaten Bandung, jumlah perjalanan sebesar 9.117.939 perjalanan/hari dan trip rate sebesar 2.5 merupakan potensi demand yang masuk dalam kategori menengah dan seharusnya bisa terakomodir dan terfasilitasi oleh pelayanan transportasi umum secara keseluruhan. Selain itu besarnya trip rate interzone Kabupaten Bandung sebesar 4,08 memiliki potensi pengoptimalan simpul-simpul transportasi serta sarana dan prasarana transportasi jarak pendek misalnya fasilitas pejalan kaki, fasilitas pengguna sepeda, area simpul transportasi, dan lain sebagainya.

Pertimbangan indicator capaian kinerja tidak hanya melihat besarnya jumlah perjalanan per hari tetapi juga harus mempertimbangkan seberapa besar jumlah perjalanan penumpang pengguna angkutan umum baik di tingkat dalam trayek, AKDP, Perbatasan, maupun tidak dalam trayek. Berikut akan dilampirkan data perjalanan penumpang perhari untuk Kabupaten Bandung Tahun 2021.

❖ Jumlah Penumpang Yang Diharapkan Per Hari

Tabel IV.13.Data Jumlah Penumpang Per Hari Angkutan Umum Dalam Trayek Kabupaten Bandung Tahun 2021

No	Angkutan Dalam Trayek	Jumlah. Kend	Kapasitas	Perjalanan/Hr.	Rata-Rata Pnp/Trip	Σ Pnp/Hari	Load Factor	Load Factor Ideal	Capaian Kinerja
1	2	3	4	5	6	8	9	10	11
1	Soreang-Rahayu	17	12	3	7	318	60.00%	70%	Kurang
2	Soreang-Banjaran	154	12	9	11	14,833	93.33%	70%	Tercapai
3	Soreang-Ciwidey	22	12	9	11	2,119	93.33%	70%	Kurang
4	Soreang-Cangkuang	16	12	3	7	300	60.00%	70%	Kurang
5	Soreang-Cilame-Batu Karut-Cikoneng	14	12	5	8	528	68.33%	70%	Kurang
6	Banjaran-Madur	2	12	5	6	57	51.67%	70%	Kurang
7	Banjaran-Baros	45	12	9	8	3,173	68.33%	70%	Kurang
8	Banjaran-Arjasari	66	12	9	7	4,087	60.00%	70%	Kurang
9	Banjaran-Pangalengan	174	12	7	7	8,268	60.00%	70%	Kurang
10	Banjaran-Gamblok	58	12	9	7	3,591	60.00%	70%	Kurang
11	Banjaran-Asem-Sayuran-Tci	31	12	7	8	1,678	68.33%	70%	Kurang
12	Ciwidey-Cimaskara	7	15	3	8	149	54.67%	70%	Kurang
13	Ciwidey-Cipelah	16	15	3	8	341	54.67%	70%	Kurang

**SURVEI IKU DAN IKD DINAS
KABUPATEN BANDUNG 2021**

No	Angkutan Dalam Trayek	Jumlah. Kend	Kapasitas	Perjalanan/Hr.	Rata-Rata Pnp/Trip	Σ Pnp/Hari	Load Factor	Load Factor Ideal	Capaian Kinerja
1	2	3	4	5	6	8	9	10	11
14	Ciwidey-Patenggang	85	12	9	8	5,994	68.33%	70%	Tercapai
15	Ciwidey-Patuhawati	6	15	3	8	128	54.67%	70%	Kurang
16	Ciwidey-Singkup	7	15	3	8	149	54.67%	70%	Kurang
17	Ciwidey-Dewata	1	15	3	11	29	74.67%	70%	Tercapai
18	Ciwidey-Gambung	10	12	5	6	285	51.67%	70%	Kurang
19	Ciwidey-Rancabali-Sinumbra	1	15	3	11	29	74.67%	70%	Tercapai
20	Ciwidey-Paranggong	3	15	3	11	87	74.67%	70%	Tercapai
21	Pangalengan-Cisewu	10	12	7	8	541	68.33%	70%	Kurang
22	Majalaya-Kamojang	31	12	9	7	1,920	60.00%	70%	Kurang
23	Majalaya-Cicalengka	75	12	9	9	5,934	76.67%	70%	Tercapai
24	Majalaya-Ciparay	123	12	11	9	11,995	76.67%	70%	Tercapai
25	Majalaya-Lembur Awi	121	12	9	9	9,574	76.67%	70%	Kurang
26	Majalaya-Paseh	15	12	9	9	1,187	76.67%	70%	Kurang
27	Ciparay-Lembur Awi-Pacet	139	12	9	8	9,802	68.33%	70%	Kurang
28	Ciparay-Cibeureum-Santosa	24	12	7	7	1,140	60.00%	70%	Kurang
29	Ciparay-Arjasari	46	12	5	7	1,524	60.00%	70%	Kurang

**SURVEI IKU DAN IKD DINAS
KABUPATEN BANDUNG 2021**

No	Angkutan Dalam Trayek	Jumlah. Kend	Kapasitas	Perjalanan/Hr.	Rata-Rata Pnp/Trip	Σ Pnp/Hari	Load Factor	Load Factor Ideal	Capaian Kinerja
1	2	3	4	5	6	8	9	10	11
30	Baleendah-Bojong Malaka-Tci	61	12	7	7	2,899	60.00%	70%	Kurang
31	Baleendah-Andir-Rancamanyar-Verbas	40	12	9	7	2,477	60.00%	70%	Kurang
32	Palasari-Sayati	75	12	9	9	5,934	76.67%	70%	Tercapai
33	Griya-Prima Asri-Baleendah-Kopo Permai	2	12	5	8	75	68.33%	70%	Kurang
34	Cileunyi-Cicalengka	545	12	9	9	43,120	76.67%	70%	Tercapai
35	Cileunyi-Cicalengka-Nagreg	88	12	9	9	6,963	76.67%	70%	Tercapai
36	Cileunyi-Rancaekek-Majalaya	41	12	9	8	2,891	68.33%	70%	Kurang
37	Cicalengka-Nagreg-Cijolang	45	12	9	7	2,786	60.00%	70%	Kurang
38	Cijapati-Cicalengka	48	12	7	7	2,281	60.00%	70%	Kurang
39	Rancaekek-Cicalengka-Curug Cidulang	10	12	3	7	187	60.00%	70%	Kurang
JUMLAH		2274				159,375	66.56%		

Sumber: Hasil Analisa, 2021

Tabel IV.14.Data Jumlah Penumpang Per Hari AKDP Dalam Trayek Kabupaten Bandung Tahun 2021

No	Lintasan Trayek	Kapasitas Kendaraan	Jumlah Armada (Kendaraan)	Jumlah Perjalanan (Rit/Hari)	Jumlah Penumpang (Orang)	Σ Pnp/Hari	Load Factor	Load Factor Ideal	Capaian Kinerja
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	Bandung (Term.Leuwipanjang) Soreang – Ciwidey Pp	15	115	6	9	6,417	60.00%	70%	Kurang
2	Bandung (Term.Tg.Lega) Dayeuhkolot – Majalaya Pp	15	83	6	8	4,117	53.33%	70%	Kurang
3	Bandung (Tegalega – Pangalengan Pp)	29	88	6	12	6,547	41.38%	70%	Kurang
4	Gba – Jl.Logam – Buah Batu – Bbk.Ciparay – Gba Pp	12	11	6	7	477	58.33%	70%	Kurang
5	Pangk.Abd.Muis – Baleendah Pp	12	175	6	7	7,595	58.33%	70%	Kurang
6	Pangk.Buahbatu – Ciparay Pp	12	64	6	8	3,174	66.67%	70%	Kurang
7	Ps.Induk Gd.Bage – Cilenyi – Rc.Ekek – Mjalaya Pp	12	82	8	7	4,707	58.33%	70%	Kurang
8	Ps.Induk Gd.Bage – Derwati – Sapan – Majalaya	12	51	6	8	2,530	66.67%	70%	Kurang
9	Ps.Induk Gd.Bage – Sayang – Majalaya – Pp	12	124	6	7	5,382	58.33%	70%	Kurang
10	Cicaheum – Cibaduyut – Cangkuang Pp	12	50	6	6	1,860	50.00%	70%	Kurang
11	Cicaheum – Cileunyi Pp	12	655	6	7	28,427	58.33%	70%	Kurang
12	Term.Ciroyom – Pangk.Ciburial	12	34	4	8	1,142	66.67%	70%	Kurang
13	Term.Leuwipanjang – Soreang Pp	12	928	6	6	34,705	50.27%	70%	Kurang
14	Soreang – Rahayu – Ps.Induk Caringin – Leuwipanjang Pp	12	31	6	7	1,345	58.33%	70%	Kurang
15	Tegalega – Baleendah – Ciparay Pp	12	438	6	8	21,725	66.67%	70%	Kurang
16	Tegalega – Buahbatu – Ciwastra – Majalaya Pp	12	42	6	7	1,823	58.33%	70%	Kurang
17	Term.Tegalega – Pangk.Cipatik Pp	12	130	6	8	6,448	66.67%	70%	Kurang
18	Term.Tegalega – Pangk.Mahmud Pp	12	35	6	7	1,519	58.33%	70%	Kurang

**SURVEI IKU DAN IKD DINAS
KABUPATEN BANDUNG 2021**

No	Lintasan Trayek	Kapasitas Kendaraan	Jumlah Armada (Kendaraan)	Jumlah Perjalanan (Rit/Hari)	Jumlah Penumpang (Orang)	Σ Pnp/Hari	Load Factor	Load Factor Ideal	Capaian Kinerja
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
19	Term. Rancamulya-Term. Cileunyi	12	395	6	7	17,143	58.33%	70%	Kurang
20	Term.Tegalega – Term.Banjaran Pp	12	569	8	6	27,995	50.00%	70%	Kurang
	Jumlah		4100		150	185,078	58.17%		

Sumber: Hasil Analisa, 2021

Tabel IV.15.Data Jumlah Penumpang Per Hari Trayek Perbatasan Trayek Kabupaten Bandung Tahun 2021

No	Lintasan Trayek	Kapasitas Kendaraan	Jumlah Armada (Kendaraan)	Jumlah Perjalanan/Hari	Jumlah Penumpang (Orang)	Σ Pnp/Hari	Load Factor	Load Factor Ideal	Capaian Kinerja
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	Soreang – Cipatik – Cililin	12	25	6	5	775	41.67%	70%	Kurang
2	Cimahi – Patrol – Soreang	12	93	6	9	5,189	75.00%	70%	Tercapai
3	Cimindi – Nanjung – Cipatik	12	80	4	8	2,688	66.67%	70%	Kurang
4	Cimindi – Margaasih – Cibaligo	12	49	4	8	1,646	66.67%	70%	Kurang
5	Ciwidey-Gununghalu	15	2	2	8	35	53.33%	70%	Kurang
6	Ciwidey-Paranggong-Cidaun	15	3	2	7	46	46.67%	70%	Kurang
7	Ciwidey-Girijaya	15	3	2	7	46	46.67%	70%	Kurang
8	Ciwidey-Cidaun-Sindangbarang	15	10	2	8	176	53.33%	70%	Kurang
9	Ciwidey-Cikadu-Sindangbarang	15	2	2	7	31	46.67%	70%	Kurang

**SURVEI IKU DAN IKD DINAS
KABUPATEN BANDUNG 2021**

No	Lintasan Trayek	Kapasitas Kendaraan	Jumlah Armada (Kendaraan)	Jumlah Perjalanan/Hari	Jumlah Penumpang (Orang)	Σ Pnp/Hari	Load Factor	Load Factor Ideal	Capaian Kinerja
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
10	Ciwidey-Cipelah-Pagelaran-Sukanagara	15	1	2	7	15	46.67%	70%	Kurang
11	Ciwidey-Mekarwangi-Sukanagara	15	1	2	7	15	46.67%	70%	Kurang
	Jumlah 2		269		81	10,664	53.64%		

Sumber: Hasil Analisa, 2021

Tabel IV.16. Data Jumlah Penumpang Per Hari Angkutan Tidak dalam Trayek Kabupaten Bandung Tahun 2021

No	Lintasan Trayek	Kapasitas Kendaraan	Jumlah Armada (Kendaraan)	Jumlah Perjalanan/Hari	Jumlah Penumpang (Orang)	Σ Pnp/Hari	Load Factor	Load Factor Ideal	Capaian Kinerja
1	2	3	4	5	6	7	8	9	
1	Ask	6	129	7	6	5,418	100.00%	70%	Tercapai
2	Angkutan Ontang – Angting	15	87	5	10	4,350	66.67%	70%	Kurang

Jumlah Penumpang Yang Diharapkan Per Hari merupakan pelaku perjalanan yang menggunakan jenis pelayanan angkutan umum sesuai dengan kapasitas pelayanan yang ditawarkan. Tabel berikut akan ditunjukkan besarnya jumlah penumpang perhari pada tiap jenis pelayanan.

Tabel IV.17. Rekapitulasi Jumlah Penumpang Per Hari Angkutan Umum Kabupaten Bandung Tahun 2021

Jenis Pelayanan	Realisasi (Penumpang Per Hari)	Target (Penumpang Per Hari)
1	3	2
Dalam Trayek	159.375	670.940
AKDP	185.078	
Angkutan Perbatasan	10.664	
Tidak Dalam Trayek	6.900	
Kereta Api	153.093	
Jumlah	362.017	

Sumber: Hasil Analisa, 2021

Dari tabel diatas, dapat disimpulkan bahwasanya jumlah penumpang per hari eksisting sebesar 362.017 orang/hari dari jumlah yang ditargetkan sebesar 670.940 orang/hari atau tercapai sekitar 54%.

❖ **Target Ketersediaan Layanan Angkutan Umum (Seat Per Hari)**

Berikut terlampir target dan data ketersediaan layanan angkutan umum (seat per hari) keseluruhan jenis pelayanan angkutan umum di Kabupaten Bandung tahun 2021:

Tabel IV.18.Data Ketersediaan Layanan Angkutan Umum (Seat per hari) Dalam Trayek
Kabupaten Bandung Tahun 2021

No	Trayek	Jumlah. Kend	Kapasitas	Perjalanan/Hr.	Rata-Rata Pnp/Trip	Σ Seat/Hari
1	2	3	4	5	6	7
1	Soreang-Rahayu	17	12	3	7	530
2	Soreang-Banjaran	154	12	9	11	15,893
3	Soreang-Ciwidey	22	12	9	11	2,270
4	Soreang-Cangkuang	16	12	3	7	499
5	Soreang-Cilame-Batu Karut-Cikoneng	14	12	5	8	773
6	Banjaran-Madur	2	12	5	6	110
7	Banjaran-Baros	45	12	9	8	4,644
8	Banjaran-Arjasari	66	12	9	7	6,811
9	Banjaran-Pangalengan	174	12	7	7	13,781
10	Banjaran-Gamblok	58	12	9	7	5,986
11	Banjaran-Asem-Sayuran-Tci	31	12	7	8	2,455
12	Ciwidey-Cimaskara	7	15	3	8	273
13	Ciwidey-Cipelah	16	15	3	8	624
14	Ciwidey-Patenggang	85	12	9	8	8,772
15	Ciwidey-Patuhawati	6	15	3	8	234
16	Ciwidey-Singkup	7	15	3	8	273
17	Ciwidey-Dewata	1	15	3	11	39
18	Ciwidey-Gambung	10	12	5	6	552
19	Ciwidey-Rancabali-Sinumbra	1	15	3	11	39

**SURVEI IKU DAN IKD DINAS
KABUPATEN BANDUNG 2021**

No	Trayek	Jumlah. Kend	Kapasitas	Perjalanan/Hr.	Rata-Rata Pnp/Trip	ΣSeat/Hari
1	2	3	4	5	6	7
20	Ciwidey-Paranggong	3	15	3	11	117
21	Pangalengan-Cisewu	10	12	7	8	792
22	Majalaya-Kamojang	31	12	9	7	3,199
23	Majalaya-Cicalengka	75	12	9	9	7,740
24	Majalaya-Ciparay	123	12	11	9	15,646
25	Majalaya-Lembur Awi	121	12	9	9	12,487
26	Majalaya-Paseh	15	12	9	9	1,548
27	Ciparay-Lembur Awi-Pacet	139	12	9	8	14,345
28	Ciparay-Cibeureum-Santosa	24	12	7	7	1,901
29	Ciparay-Arjasari	46	12	5	7	2,539
30	Baleendah-Bojong Malaka-Tci	61	12	7	7	4,831
31	Baleendah-Andir-Rancamanyar-Verbas	40	12	9	7	4,128
32	Palasari-Sayati	75	12	9	9	7,740
33	Griya-Prima Asri-Baleendah-Kopo Permai	2	12	5	8	110
34	Cileunyi-Cicalengka	545	12	9	9	56,244
35	Cileunyi-Cicalengka-Nagreg	88	12	9	9	9,082
36	Cileunyi-Rancaekek-Majalaya	41	12	9	8	4,231
37	Cicalengka-Nagreg-Cijolang	45	12	9	7	4,644
38	Cijapati-Cicalengka	48	12	7	7	3,802
39	Rancaekek-Cicalengka-Curug Cidulang	10	12	3	7	312
Jumlah		2274				219,997

Sumber: Hasil Analisa, 2021

Tabel IV.19.Data Ketersediaan Layanan Angkutan Umum (Seat per hari) AKDP
Kabupaten Bandung Tahun 2021

No	Lintasan Trayek	Kapasitas Kendaraan	Jumlah Armada (Kendaraan)	Jumlah Perjalanan (Rit/Hari)	Jumlah Penumpang (Orang)	ΣSeat/Hari
1	2	3	4	5	6	7
1	Bandung (Term.Leuwipanjang) Soreang – Ciwidey Pp	15	115	6	9	10,695
2	Bandung (Term.Tg.Lega) Dayeuhkolot – Majalaya Pp	15	83	6	8	7,719
3	Bandung (Tegalega – Pangalengan Pp)	29	88	6	12	15,822
4	Gba – Jl.Logam – Buah Batu – Bbk.Ciparay – Gba Pp	12	11	6	7	818
5	Pangk.Abd.Muis – Baleendah Pp	12	175	6	7	13,020
6	Pangk.Buahbatu – Ciparay Pp	12	64	6	8	4,762
7	Ps.Induk Gd.Bage – Cilenyi – Rc.Ekek – Mjalaya Pp	12	82	8	7	8,069
8	Ps.Induk Gd.Bage – Derwati – Sapan – Majalaya	12	51	6	8	3,794
9	Ps.Induk Gd.Bage – Sayang – Majalaya – Pp	12	124	6	7	9,226
10	Cicaheum – Cibaduyut – Cangkuang Pp	12	50	6	6	3,720
11	Cicaheum – Cileunyi Pp	12	655	6	7	48,732
12	Term.Ciroyom – Pangk.Ciburial	12	34	4	8	1,714
13	Term.Leuwipanjang – Soreang Pp	12	928	6	6	69,043
14	Soreang – Rahayu – Ps.Induk Caringin – Leuwipanjang Pp	12	31	6	7	2,306
15	Tegalega – Baleendah – Ciparay Pp	12	438	6	8	32,587
16	Tegalega – Buahbatu – Ciwastra – Majalaya Pp	12	42	6	7	3,125
17	Term.Tegalega – Pangk.Cipatik Pp	12	130	6	8	9,672
18	Term.Tegalega – Pangk.Mahmud Pp	12	35	6	7	2,604

**SURVEI IKU DAN IKD DINAS
KABUPATEN BANDUNG 2021**

No	Lintasan Trayek	Kapasitas Kendaraan	Jumlah Armada (Kendaraan)	Jumlah Perjalanan (Rit/Hari)	Jumlah Penumpang (Orang)	Σ Seat/Hari
1	2	3	4	5	6	7
19	Term. Rancamulya-Term. Cileunyi	12	395	6	7	29,388
20	Term.Tegalega – Term.Banjaran Pp	12	569	8	6	55,990
	Jumlah		4100		150	332,806

Sumber: Hasil Analisa, 2021

Tabel IV.20. Data Ketersediaan Layanan Angkutan Umum (Seat per hari) Angkutan Perbatasan
Kabupaten Bandung Tahun 2021

No	Lintasan Trayek	Kapasitas Kendaraan	Jumlah Armada (Kendaraan)	Jumlah Perjalanan/Hari	Jumlah Penumpang (Orang)	Σ Seat/Hari
1	2	3	4	5	6	7
1	Soreang – Cipatik – Cililin	12	25	6	5	1,860
2	Cimahi – Patrol – Soreang	12	93	6	9	6,919
3	Cimindi – Nanjung – Cipatik	12	80	4	8	4,032
4	Cimindi – Margaasih – Cibaligo	12	49	4	8	2,470
5	Ciwidey-Gunungghalu	15	2	2	8	66
6	Ciwidey-Paranggong-Cidaun	15	3	2	7	99
7	Ciwidey-Girijaya	15	3	2	7	99
8	Ciwidey-Cidaun-Sindangbarang	15	10	2	8	330
9	Ciwidey-Cikadu-Sindangbarang	15	2	2	7	66
10	Ciwidey-Cipelah-Pagelaran-Sukanagara	15	1	2	7	33
11	Ciwidey-Mekarwangi-Sukanagara	15	1	2	7	33
	Jumlah 2		269		81	16,007

Sumber: Hasil Analisa, 2021

Tabel IV.21. Data Ketersediaan Layanan Angkutan Umum (Seat per hari) Angkutan Tidak Dalam Trayek
Kabupaten Bandung Tahun 2021

No	Lintasan Trayek	Kapasitas Kendaraan	Jumlah Armada (Kendaraan)	Jumlah Perjalanan/Hari	Jumlah Penumpang (Orang)	Σ Seat/Hari
1	2	3	4	5	6	7
1	Ask	6	129	7	6	5,418
2	Angkutan Ontang – Angting	15	87	5	10	6,525

Sumber: Hasil Analisa, 2021

Tabel IV.22. Rekapitulasi Ketersediaan Layanan Angkutan Umum (Seat per hari) Angkutan Umum Kabupaten Bandung Tahun 2021

Jenis Pelayanan	Realisasi (Seat Per Hari)	Target (Seat Per Hari)
1	3	2
Dalam Trayek	219.997	958.486
AKDP	332.806	
Angkutan Perbatasan	16.007	
Tidak Dalam Trayek	11.943	
Kereta Api	249.312	
Jumlah	580.752	

Sumber: Hasil Analisa, 2021

Dari tabel diatas, dapat disimpulkan bahwasanya ketersediaan layanan angkutan umum eksisting sebesar 580.752 orang/hari dari jumlah yang ditargetkan sebesar 958.486 orang/hari atau tercapai sekitar 61%.

❖ *Mode Share*

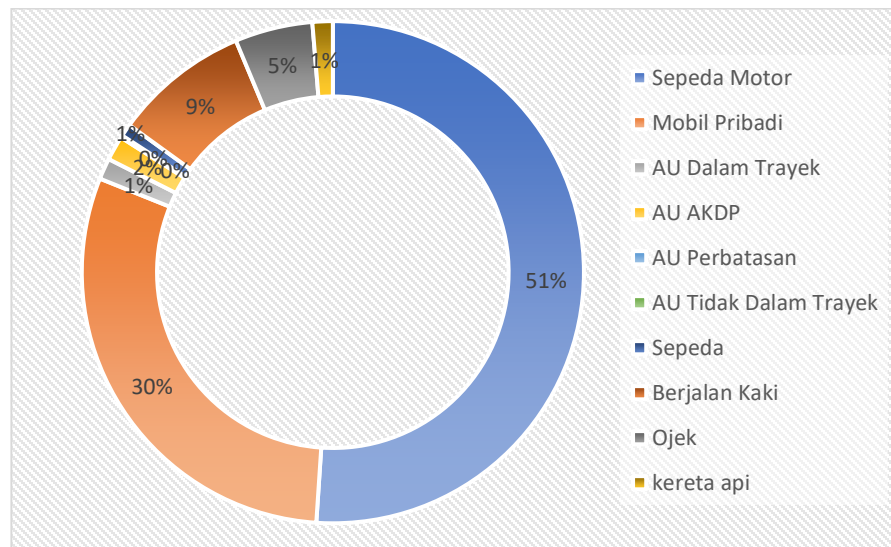
Pada saat seseorang akan melakukan perjalanan, pasti dia akan menentukan jenis transportasi apa yang akan digunakan. Pemilihan jenis transportasi ataupun moda angkutan yang digunakan dipengaruhi oleh karakteristik pelaku perjalanan, karakteristik perjalanan, karakteristik sistem transportasi, serta karakteristik kota. Berikut disajikan pemilihan moda angkutan masyarakat Kabupaten Bandung berdasarkan tingkat pendapatan dan kepemilikan kendaraan. Pemilihan moda tertinggi perjalanan di Kabupaten Bandung adalah motor dengan proporsi sebesar 74,23% dan terendah dengan nilai 2,40% yaitu sepeda.

Secara umum berikut adalah proporsi pemilihan penggunaan moda perjalanan di Kabupaten Bandung.

Tabel IV.23. Proporsi Pemilihan Moda Perjalanan Orang Kabupaten Bandung Tahun 2021

Moda	Perjalanan	Proporsi
Kereta Api	153.093	1.3%
AU Dalm Trayek	159.375	1.4%
AU AKDP	185.078	1.6%
AU Perbatasan	10.664	0.1%
AU Tdk Dalam Trayek	6.900	0.1%
Sepeda	93.946	0.8%
Berjalan Kaki	1.023.213	9%
Ojek	469.728	5%
Mobil Pribadi	3.522.961	30%
Sepeda Motor	5.756.229	51%
Jumlah Perjalanan	11.743.204	100%

Sumber: Hasil Analisa, 2021

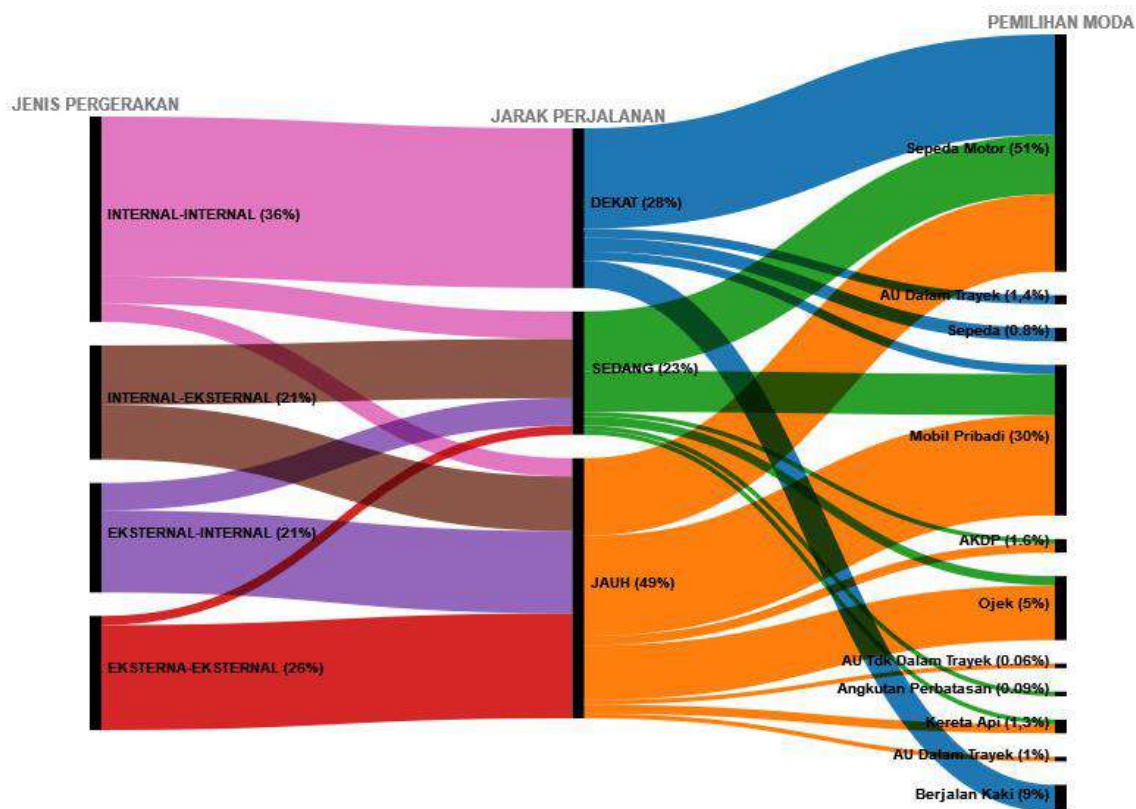


Gambar IV.33. Proporsi Pemilihan Moda Perjalanan Orang di Kabupaten Bandung

Pemilihan moda seringkali bergantung terhadap biaya yang mampu dikeluarkan individu untuk menggunakan moda tersebut. Masyarakat dengan berbagai kelompok pendapatan

mayoritas memiliki kendaraan pribadi berupa sepeda motor, yang sekaligus menjadi prioritas pilihan moda dalam melakukan perjalanan. Mobil merupakan moda pilihan selanjutnya setelah motor menjadi pilihan utama.

Penggunaan moda masyarakat Kabupaten Bandung secara umum tertinggi adalah sepeda motor yang paling mendominasi. Untuk Perjalanan Internal-internal sekitar 9% didominasi oleh pengguna pejalan kaki. Tingginya berjalan kaki di dalam zona internal mengakibatkan tingginya perjalanan interzone. Berikut akan ditunjukkan *sharing moda* untuk kabupaten Bandung tahun 2021.



Sumber: Hasil Analisa, 2021

Gambar IV.34. Mode Share Kabupaten Bandung Tahun 2021

Tabel IV.24. Nilai Ketercapaian Mode Share Kabupaten Bandung Tahun 2021

Tahun	Target ketersediaan layanan angkutan umum (seat per hari)		Jumlah penumpang yang diharapkan per hari		Prediksi jumlah perjalanan per hari		Moda share	
	Target	Realisasi	Target	Realisasi	Internal	Eksternal	Target	Realisasi 5/(6+7)
1	2	3	4	5	6	7	8	9
2021	958,486	580,752	670,940	362,017	9.291.694	157,283	2.25%	3.8%

Sumber: Hasil Analisa, 2021

Mode share untuk Kabupaten Bandung sebesar 3,8%. Maksudnya adalah persentase penggunaan moda angkutan umum terhadap keseluruhan perjalanan di Kabupaten Bandung menyumbang sebesar 3,8%, sedangkan sisanya 96,2% pergerakan di kabupaten Bandung menggunakan moda selain angkutan umum dari perjalanan keseluruhan.

❖ **Penilaian Indikator Kinerja Utama (IKU) Dinas dan Indikator Kinerja Daerah (IKD) Kabupaten Bandung Tahun 2021**

Berdasarkan Rencana Strategis (RENSTRA) Tahun 2016 – 2021 Dinas Perhubungan Kabupaten Bandung Nomor : 050/ 2279/ Sekr, bahwa RENSTRA Perangkat Daerah harus selaras dengan rincian tugas fungsi perangkat daerah.

Perjanjian kinerja antara Kepala Daerah dengan Kepala Perangkat Daerah, dan seterusnya ke jenjang terendah, yang merupakan komitmen integritas, akuntabilitas, dan kinerja harus disusun berdasarkan indikator kinerja yang terukur/akuntabel, sebagai dasar penilaian keberhasilan/kegagalan pencapaian tujuan dan sasaran organisasi, maka ditetapkan Penetapan Indikator Kinerja Utama (Iku) Perangkat Daerah Dinas Perhubungan Kabupaten Bandung Tahun 2021. Sesuai dengan Rencana Pengembangan Jangka Menengah Daerah (RPJMD) 2021-2026 Kabupaten Bandung, dengan target ketersediaan layanan angkutan umum sebesar 958.486 seat per

hari, dan jumlah layanan penumpang yang diharapkan sebesar 670.940 penumpang per hari, serta mode share Kabupaten Bandung dengan target sebesar 2,25% dan faktor muat angkutan umum sebesar 52%. Berikut terlampir dalam tabel hasil capaian Indikator Kinerja Utama (IKU) Dinas dan Indikator Daerah (IKD) Kabupaten Bandung tahun 2021:

Tabel IV.25.Indikator Kinerja Utama Dinas Perhubungan Kabupaten Bandung

Indikator	Target
1	2
Ketersediaan Layanan Au (Seat Perhari)	958.486
Jumlah Penumpang Yang Diharapkan (Penumpang Per Hari)	670.940
<i>Moda Share (%)</i>	2,25%
<i>Faktor Muat AU (%)</i>	52%

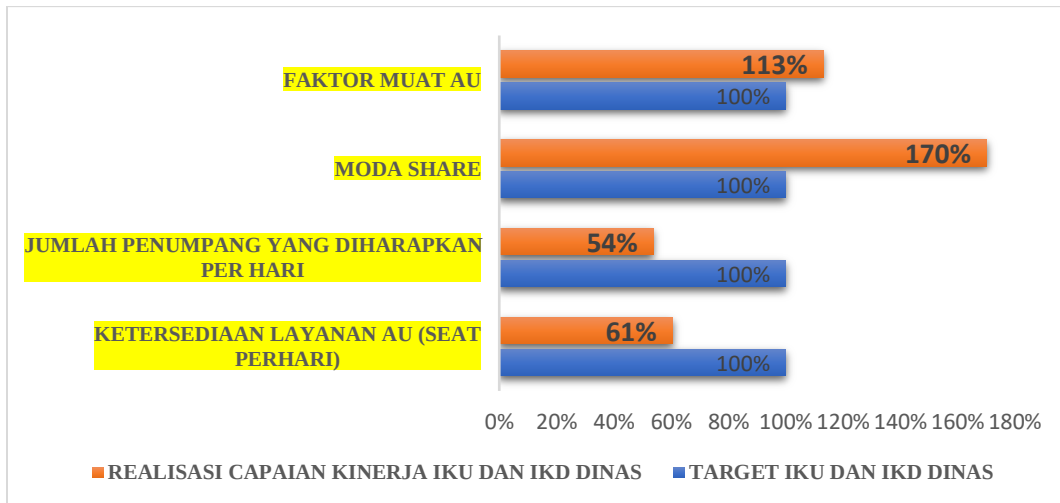
Sumber: Dinas Perhubungan Kabupate Bandung, 2021

Berdasarkan uraian diatas, maka berikut terlampir Capaian Indikator Kinerja Utama (IKU) Dinas dan Indikator Kinerja Daerah (IKD) Kabupaten Bandung:

Tabel IV.26.Prosentase Capaian Indikator IKU dan IKD Dinas Kabupaten Bandung

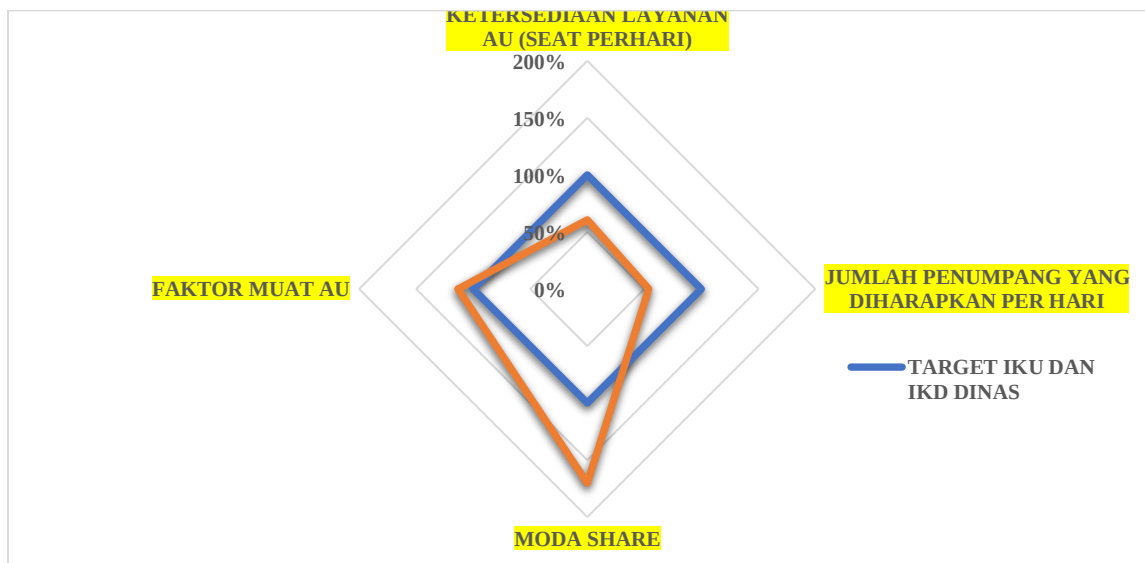
Indikator	Target	Realisasi	Capaian Indikator	Capaian Indikator
Ketersediaan Layanan AU (<i>Seat</i> Perhari)	958.486	580.752	61%	Perlu Dioptimalkan
Jumlah Penumpang Yang Diharapkan (Penumpang Per Hari)	670.940	362.017	54%	Perlu Kerja Keras Untuk Optimal
Moda Share (%)	2,25%	3,8%	170%	Tercapai
Faktor Muat AU	52%	58,9%	113%	Tercapai

Sumber: Hasil Analisa, 2021



Sumber: Hasil Analisa, 2021

Gambar IV.35. Capaian Indikator IKU Dan IKD Dinas Kabupaten Bandung



Sumber: Hasil Analisa, 2021

Gambar IV.36. Diagram IKU Dan IKD Dinas Kabupaten Bandung

PENUTUP

BAB V PENUTUP

A. KESIMPULAN

Berdasarkan identifikasi, hasil perhitungan dan analisis data didapatkan kesimpulan sebagai berikut:

1. Hasil analisa data perjalanan di wilayah Kabupaten Bandung Tahun 2021 adalah:
 - a. Pada Tahun 2021 jumlah perjalanan untuk Kabupaten Bandung internal-internal sebesar 7.546.879 perjalanan orang/hari, internal-eksternal 735.584 perjalanan orang perhari, eksternal-internal 679.863 perjalanan orang per hari, dan eksternal-eksternal 155.613 perjalanan orang perhari. Total perjalanan di Kabupaten Bandung sebesar 9.117.939 orang per hari. Dan pada akhir pekan perjalanan di Kabupaten Bandung mengalami kenaikan sebesar 18%.
 - b. Untuk kinerja wilayah dan aksesibilitas Kabupaten Bandung, memiliki rata-rata road ratio yang rendah sebesar 0,1km², road density yang besar sebesar 4,0km/km², aksesibilitas yang cukup dengan crowfly distance 2, tetapi memiliki crowfly time yang tinggi. Dengan ratio frekuensi kendaraan saat jam sibuk yang rendah sebesar 19,8.
2. Kinerja pelayanan angkutan umum di wilayah Kabupaten Bandung tahun 2021 adalah:
 - a. Dari segi pengguna angkutan umum, frekuensi kendaraan saat jam sibuk rata-rata sebesar 22kendaraan/jam, dan saat jam tidak sibuk sebesar 6 kendaraan per jam, dengan factor muat rata-rata sebesar 61%. Dengan tingkat perpindahan yang kurang baik sebesar 69% dan kepuasan masyarakat terhadap pelayanan angkutan umum dibawah 50%. Sehingga dari sisi pengguna, pelayanan angkutan umum harus dioptimalkan kembali.
 - b. Dari segi operator, jumlah penumpang tiap perjalanan didapatkan rata-rata semua jenis pelayanan berada dibawah 70%, karakteristik pemerataan penumpang yang sangat

- fluktuatif antar trayeknya, serta fluktuasi pendapatan rata-rata tiap penumpang/KM. Sehingga dari sisi operator, pelayanan angkutan umum harus dioptimalkan kembali.
- c. Dari segi regulator, keseimbangan supply dan demand rata-rata terjadi pada trayek perbatasan dan tidak dalam trayek, tingkat penyimpangan sebesar 16% dan tingkat tumpang tindih trayek sebesar 38%. Perlu dilakukan optimalisasi dari pelayanan angkutan umum dalam trayek.
 - d. Kinerja jaringan angkutan umum trayek eksisting memiliki proporsi tumpang tindih sebesar 21%. Sedangkan pada trayek rencana memiliki proporsi tumpang tindih sebesar 7%. Dari segi jaringan, trayek rencana memiliki kinerja yang lebih baik. Dengan penurunan tingkat tumpang tindih sebesar 14%.
3. Capaian Indikator Kinerja Utama (IKU) dan Indikator Kinerja Daerah (IKD) Dinas Kabupaten Bandung tahun 2021 adalah:
- a. Ketersediaan layanan angkutan umum pada tahun 2021 sebesar 580.752 seat per hari atau sebesar 61% dari target capaian indicator tahun 2021. Hal ini disimpulkan untuk ketersediaan layanan angkutan umum di Kabupaten Bandung perlu dioptimalkan.
 - b. Capaian jumlah penumpang per hari keseluruhan jenis pelayanan angkutan umum yang pada tahun 2021 sebesar 362.017 penumpang per hari atau sebesar 54% dari target capaian indicator tahun 2021. Hal ini disimpulkan untuk jumlah penumpang per hari angkutan umum di Kabupaten Bandung perlu kerja keras untuk optimal.
 - c. Capaian *mode share* angkutan umum pada tahun 2021 terhadap keseluruhan perjalanan di Kabupaten Bandung menyumbang sebesar 3,8% dari target capaian indicator tahun 2021. Sisanya 96,2% pergerakan di Kabupaten Bandung menggunakan moda selain angkutan umum dari perjalanan keseluruhan. Dapat disimpulkan untuk *mode share* angkutan umum di Kabupaten Bandung telah tercapai.
 - d. Capaian faktor muat angkutan umum di Kabupaten Bandung pada tahun 2021 mencapai 58,9% dari target capaian indicator tahun 2021. Dapat disimpulkan untuk faktor muat angkutan umum di Kabupaten Bandung telah tercapai.

B. SARAN

Berdasarkan hasil survei dan analisis data, maka saran yang bisa disampaikan adalah sebagai berikut:

1. Perubahan pada jaringan trayek rencana untuk meningkatkan kinerja operasional pelayanan angkutan umum agar disesuaikan dengan tata guna lahan dan permintaan eksisting serta potensi demand;
2. Peningkatan kembali pelayanan angkutan umum untuk meningkatkan minat masyarakat dalam menggunakan moda angkutan umum.
3. Kebijakan Pengembangan Sistem Prasarana Transportasi. Kab. Bandung Pengembangan jaringan transportasi diselaraskan dan dipadukan dengan pengembangan system permukiman dan wilayah pengembangan dengan menggunakan pertimbangan:
 - Pusat-pusat permukiman sebagai simpul pelayanan transportasi
 - Kebutuhan pelayanan sarana (terminal dan sub terminal) serta jenis moda pada masing-masing simpul didasarkan pada hirarki dan fungsi permukiman serta tingkat perkembangan Kawasan

LAMPIRAN

Tabel.xxiii. Matriks Asal Tujuan Perjalanan Sampel Kabupaten Bandung tahun 2021 (Orang Per Hari)

O/D	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34
1	165	965	597	124	672	522	158	375	622	305	489	431	345	456	733	276	110	172	341	274	93	235	345	149	402	151	323	102	34	72	58	30	105	45
2	981	169	225	77	245	129	174	108	219	130	281	225	165	168	292	112	59	78	209	177	384	467	412	243	206	98	173	146	130	197	142	91	181	103
3	606	222	113	107	264	175	181	37	4	17	5	48	26	21	13	19	12	4	65	55	128	112	87	145	27	27	51	47	9	22	33	30	30	14
4	100	63	83	109	194	107	83	90	91	47	63	34	23	21	29	8	8	23	19	16	21	21	30	70	15	14	23	53	9	11	7	6	12	7
5	751	243	231	169	248	271	519	77	24	29	30	2	21	23	71	13	8	26	5	56	34	4	48	54	32	27	31	55	23	13	12	26	13	29
6	494	139	182	108	233	223	173	13	18	28	37	13	9	10	15	13	21	13	16	26	16	52	28	52	45	10	6	55	21	19	49	28	15	29
7	155	170	190	54	505	144	94	241	63	45	15	19	21	107	94	20	4	19	108	59	9	101	8	105	33	30	14	35	5	17	25	18	7	15
8	329	77	17	72	72	48	156	21	96	14	30	18	5	13	18	7	9	14	30	31	40	54	46	53	43	20	24	41	6	11	14	23	32	12
9	578	202	15	110	43	13	132	53	104	25	87	19	26	10	51	14	7	16	21	31	65	103	69	37	12	15	13	94	2	7	18	26	18	21
10	276	125	7	32	40	13	12	33	30	5	28	6	13	11	7	4	10	12	15	20	39	71	49	25	19	9	13	49	13	13	17	12	10	9
11	492	286	14	68	37	25	20	40	94	29	30	28	26	22	21	15	4	22	44	58	94	138	82	46	18	19	23	76	11	13	22	34	21	15
12	444	210	40	35	5	10	7	17	14	17	30	25	14	23	22	11	7	8	40	41	42	94	64	36	22	11	14	52	18	18	35	31	28	31
13	340	158	17	27	18	8	28	13	20	11	28	19	1	25	30	10	14	16	20	36	54	98	84	43	14	14	47	32	24	41	15	19	22	14
14	458	165	21	18	15	9	107	20	24	11	21	18	24	91	24	23	39	10	33	47	65	108	73	45	16	17	17	43	22	15	13	27	16	11
15	742	287	25	33	69	11	97	11	51	6	23	22	33	24	96	70	85	45	61	98	127	187	140	83	34	38	67	48	4	36	30	46	37	40
16	234	115	15	14	12	13	15	14	14	7	12	9	8	27	71	40	43	51	24	25	35	65	39	24	15	17	18	43	11	16	23	17	19	11
17	111	84	12	15	3	21	3	22	8	5	3	5	13	33	83	42	33	49	20	16	26	26	27	8	8	33	41	40	5	10	28	11	11	10
18	176	72	14	22	26	11	17	27	17	20	21	13	17	19	46	43	41	53	25	47	48	59	36	14	23	10	28	29	17	45	34	61	21	12
19	319	200	46	17	4	5	102	39	22	15	41	38	19	30	67	26	25	22	121	132	206	179	88	34	51	18	59	62	15	77	32	42	20	28
20	303	187	44	16	47	21	47	17	32	20	56	50	36	47	106	24	19	63	148	103	142	157	83	34	66	50	304	78	21	9	30	16	33	19
21	99	390	133	21	27	13	10	27	63	38	99	44	50	66	128	35	29	57	189	113	198	86	63	5	75	36	192	68	39	28	20	10	23	10
22	207	512	115	21	10	47	99	8	93	70	137	88	99	107	192	69	25	53	178	155	83	186	186	43	124	58	74	105	51	64	36	43	36	42
23	339	425	79	15	19	43	8	13	64	45	86	66	84	75	145	42	25	36	84	81	59	192	154	92	112	46	43	52	52	38	51	40	45	31
24	146	234	130	74	54	51	105	30	34	26	47	33	38	46	83	25	9	14	33	34	5	49	91	66	45	28	20	63	75	7	21	14	34	7
25	395	202	27	22	32	42	34	38	12	19	22	23	17	17	35	15	9	22	48	70	73	122	104	42	178	30	13	49	63	14	33	44	49	20
26	139	96	35	14	26	12	25	15	19	10	19	13	14	18	39	17	32	9	25	35	35	54	47	21	29	61	9	52	14	79	16	23	26	12
27	281	107	68	28	43	4	15	17	4	27	38	13	46	20	83	28	27	29	19	391	203	94	47	20	9	9	269	245	57	59	15	65	11	12
28	48	151	59	48	68	59	38	43	84	47	91	57	37	46	52	50	38	29	53	72	62	97	50	58	53	44	228	184	306	104	86	153	57	34
29	23	98	8	5	25	25	7	5	4	21	11	31	23	17	6	6	5	20	15	21	33	55	64	78	57	17	59	308	152	77	121	193	76	33
30	82	136	43	16	35	13	24	17	10	8	16	20	43	15	26	12	13	58	67	7	43	58	17	11	20	87	57	65	61	80	45	81	67	35
31	54	152	23	8	8	51	15	8	30	15	20	28	17	19	28	21	24	37	36	34	15	32	46	23	35	18	17	81	125	42	108	60	120	41
32	47	134	34	8	32	28	6	6	45	12	32	21	14	24	45	13	17	58	30	17	7	35	30	5	34	18	50	145	208	54	54	136	92	170
33	103	145	43	18	20	13	8	23	20	12	21	25	27	18	31	9	10	24	25	29	15	23	40	21	47	28	13	42	67	65	109	101	50	85
34	82	143	33	11	26	21	4	21	13	16	17	32	17	15	35	8	11	18	32	15	13	30	17	12	24	17	13	20	24	14	30	161	79	135

Sumber : Hasil Analisis Data, 2021

Tabel.xxiv. Matriks Asal Tujuan Perjalanan Populasi Kabupaten Bandung Tahun 2021 (Orang Per Hari)

O/D	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34
1	39900	96500	59700	12400	67200	52200	15800	37500	62200	30500	48900	43100	34500	45600	73300	27600	11000	17200	34100	27400	9300	23500	34500	14900	40200	15100	32300	10200	3400	7200	5800	3000	10500	4500
2	98100	48800	22500	7700	24500	12900	17400	10800	21900	13000	28100	22500	16500	16800	29200	11200	5900	7800	20900	17700	38400	46700	41200	24300	20600	9800	17300	14600	13000	19700	14200	9100	18100	10300
3	60600	22200	11300	10700	26400	17500	18100	3700	400	1700	500	4800	2600	2100	1300	1900	1200	400	6500	5500	12800	11200	8700	14500	2700	2700	5100	4700	900	2200	3300	3000	3000	1400
4	10000	6300	8300	10900	19400	10700	8300	9000	9100	4700	6300	3400	2300	2100	2900	800	800	2300	1900	1600	2100	2100	3000	7000	1500	1400	2300	5300	900	1100	700	600	1200	700
5	75100	24300	23100	16900	24800	27100	51900	7700	2400	2900	3000	200	2100	2300	7100	1300	800	2600	500	5600	3400	400	4800	5400	3200	2700	3100	5500	2300	1300	1200	2600	1300	2900
6	49400	13900	18200	10800	23300	22300	17300	1300	1800	2800	3700	1300	900	1000	1500	1300	2100	1300	1600	2600	1600	5200	2800	5200	4500	1000	600	5500	2100	1900	4900	2800	1500	2900
7	15500	17000	19000	5400	50500	14400	9400	24100	6300	4500	1500	1900	2100	10700	9400	2000	400	1900	10800	5900	900	10100	800	10500	3300	3000	1400	3500	500	1700	2500	1800	700	1500
8	32900	7700	1700	7200	7200	4800	15600	2100	9600	1400	3000	1800	500	1300	1800	700	900	1400	3000	3100	4000	5400	4600	5300	4300	2000	2400	4100	600	1100	1400	2300	3200	1200
9	57800	20200	1500	11000	4300	1300	13200	5300	10400	2500	8700	1900	2600	1000	5100	1400	700	1600	2100	3100	6500	10300	6900	3700	1200	1500	1300	9400	200	700	1800	2600	1800	2100
10	27600	12500	700	3200	4000	1300	1200	3300	3000	500	2800	600	1300	1100	700	400	1000	1200	1500	2000	3900	7100	4900	2500	1900	900	1300	4900	1300	1300	1700	1200	1000	900
11	49200	28600	1400	6800	3700	2500	2000	4000	9400	2900	3000	2800	2600	2200	2100	1500	400	2200	4400	5800	9400	13800	8200	4600	1800	1900	2300	7600	1100	1300	2200	3400	2100	1500
12	44400	21000	4000	3500	500	1000	700	1700	1400	1700	3000	2500	1400	2300	2200	1100	700	800	4000	4100	4200	9400	6400	3600	2200	1100	1400	5200	1800	1800	3500	3100	2800	3100
13	34000	15800	1700	2700	1800	800	2800	1300	2000	1100	2800	1900	100	2500	3000	1000	1400	1600	2000	3600	5400	9800	8400	4300	1400	1400	4700	3200	2400	4100	1500	1900	2200	1400
14	45800	16500	2100	1800	1500	900	10700	2000	2400	1100	2100	1800	2400	9100	2400	2300	3900	1000	3300	4700	6500	10800	7300	4500	1600	1700	1700	4300	2200	1500	1300	2700	1600	1100
15	74200	28700	2500	3300	6900	1100	9700	1100	5100	600	2300	2200	3300	2400	9600	7000	8500	4500	6100	9800	12700	18700	14000	8300	3400	3800	6700	4800	400	3600	3000	4600	3700	4000
16	23400	11500	1500	1400	1200	1300	1500	1400	1400	700	1200	900	800	2700	7100	4000	4300	5100	2400	2500	3500	6500	3900	2400	1500	1700	1800	4300	1100	1600	2300	1700	1900	1100
17	11100	8400	1200	1500	300	2100	300	2200	800	500	300	500	1300	3300	8300	4200	3300	4900	2000	1600	2600	2600	2700	800	800	3300	4100	4000	500	1000	2800	1100	1100	1000
18	17600	7200	1400	2200	2600	1100	1700	2700	1700	2000	2100	1300	1700	1900	4600	4300	4100	5300	2500	4700	4800	5900	3600	1400	2300	1000	2800	2900	1700	4500	3400	6100	2100	1200
19	31900	20000	4600	1700	400	500	10200	3900	2200	1500	4100	3800	1900	3000	6700	2600	2500	2200	12100	13200	20600	17900	8800	3400	5100	1800	5900	6200	1500	7700	3200	4200	2000	2800
20	30300	18700	4400	1600	4700	2100	4700	1700	3200	2000	5600	5000	3600	4700	10600	2400	1900	6300	14800	10300	14200	15700	8300	3400	6600	5000	30400	7800	2100	900	3000	1600	3300	1900
21	9900	39000	13300	2100	2700	1300	1000	2700	6300	3800	9900	4400	5000	6600	12800	3500	2900	5700	18900	11300	19800	8600	6300	500	7500	3600	19200	6800	3900	2800	2000	1000	2300	1000
22	20700	51200	11500	2100	1000	4700	9900	800	9300	7000	13700	8800	9900	10700	19200	6900	2500	5300	17800	15500	8300	18600	18600	4300	12400	5800	7400	10500	5100	6400	3600	4300	3600	4200
23	33900	42500	7900	1500	1900	4300	800	1300	6400	4500	8600	6600	8400	7500	14500	4200	2500	3600	8400	8100	5900	19200	15400	9200	11200	4600	4300	5200	5200	3800	5100	4000	4500	3100
24	14600	23400	13000	7400	5400	5100	10500	3000	3400	2600	4700	3300	3800	4600	8300	2500	900	1400	3300	3400	500	4900	9100	6600	4500	2800	2000	6300	7500	700	2100	1400	3400	700
25	39500	20200	2700	2200	3200	4200	3400	3800	1200	1900	2200	2300	1700	1700	3500	1500	900	2200	4800	7000	7300	12200	10400	4200	17800	3000	1300	4900	6300	1400	3300	4400	4900	2000
26	13900	9600	3500	1400	2600	1200	2500	1500	1900	1000	1900	1300	1400	1800	3900	1700	3200	900	2500	3500	3500	5400	4700	2100	2900	6100	900	5200	1400	7900	1600	2300	2600	1200
27	28100	10700	6800	2800	4300	400	1500	1700	400	2700	3800	1300	4600	2000	8300	2800	2700	2900	1900	39100	20300	9400	4700	2000	900	900	26900	24500	5700	5900	1500	6500	1100	1200
28	4800	15100	5900	4800	6800	5900	3800	4300	8400	4700	9100	5700	3700	4600	5200	5000	3800	2900	5300	7200	6200	9700	5000	5800	5300	4400	22800	18400	30600	10400	8600	15300	5700	3400
29	2300	9800	800	500	2500	2500	700	500	400	2100	1100	3100	2300	1700	600	600	500	2000	1500	2100	3300	5500	6400	7800	5700	1700	5900	30800	15200	7700	12100	19300	7600	3300
30	8200	13600	4300	1600	3500	1300	2400	1700	1000	800	1600	2000	4300	1500	2600	1200	1300	5800	6700	700	4300	5800	1700	1100	2000	8700	5700	6500	6100	8000	4500	8100	6700	3500
31	5400	15200	2300	800	800	5100	1500	800	3000	1500	2000	2800	1700	1900	2800	2100	2400	3700	3600	3400	1500	3200	4600	2300	3500	1800	1700	8100	12500	4200	10800	6000	12000	4100
32	4700	13400	3400	800	3200	2800	600	600	4500	1200	3200	2100	1400	2400	4500	1300	1700	5800	3000	1700	700	3500	3000	500	3400	1800	5000	14500	20800	5400	5400	13600	9200	17000
33	10300	14500	4300	1800	2000	1300	800	2300	2000	1200	2100	2500	2700	1800	3100	900	1000	2400	2500	2900	1500	2300	4000	2100	4700	2800	1300	4200	6700	6500	10900	10100	5000	8500
34	8200	14300	3300	1100	2600	2100	400	2100	1300	1600	1700	3200	1700	1500	3500	800	1100	1800	3200	1500	1300	3000	1700	1200	2400	1700	1300	2000	2400	1400	3000	16100	7900	13500

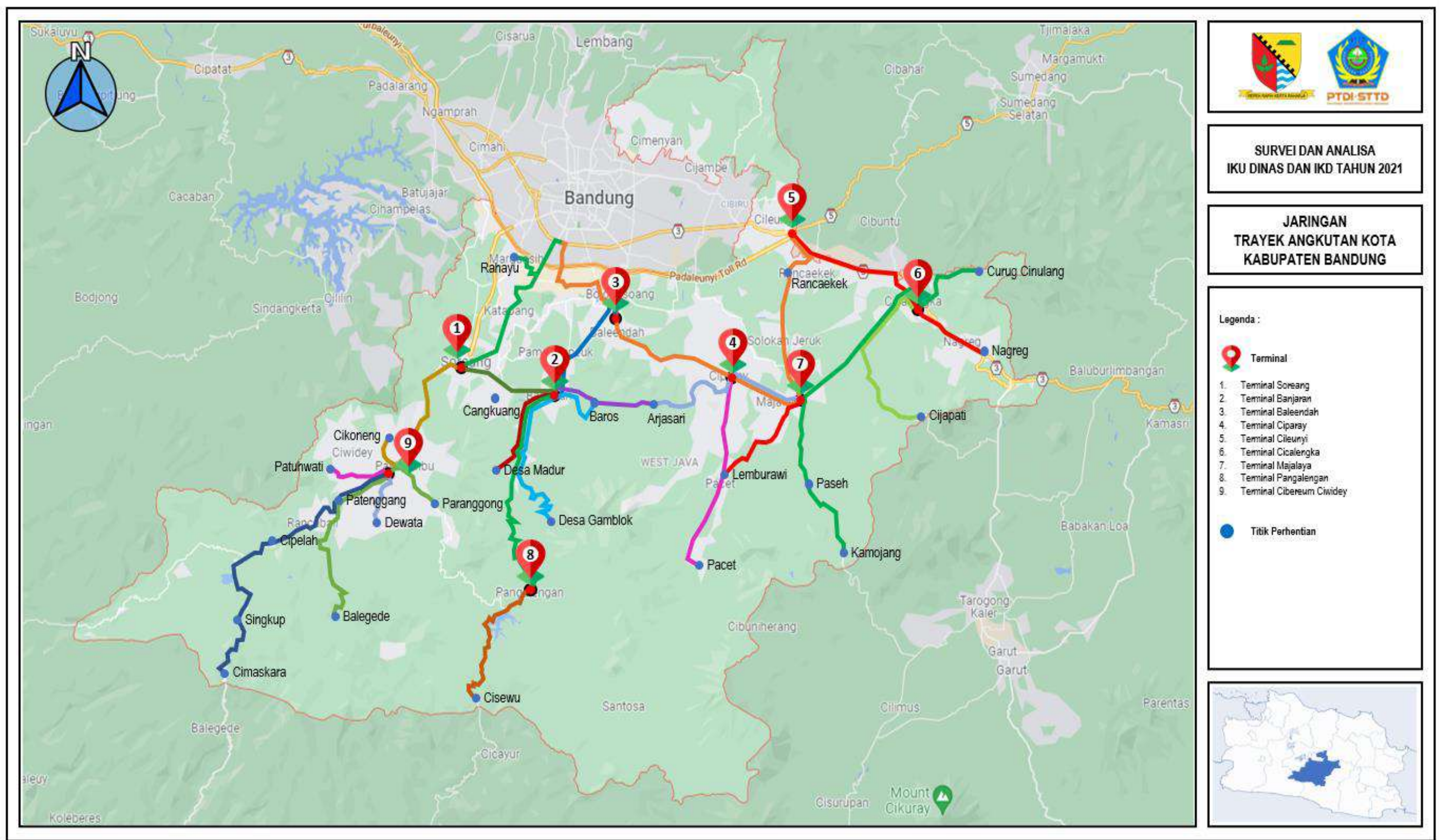
Sumber : Hasil Analisis Data, 2021

Tabel.xxv. Matriks OD Peramalan Perjalanan Akhir Pekan Orang/Hari Kabupaten Bandung Pada Tahun 2021

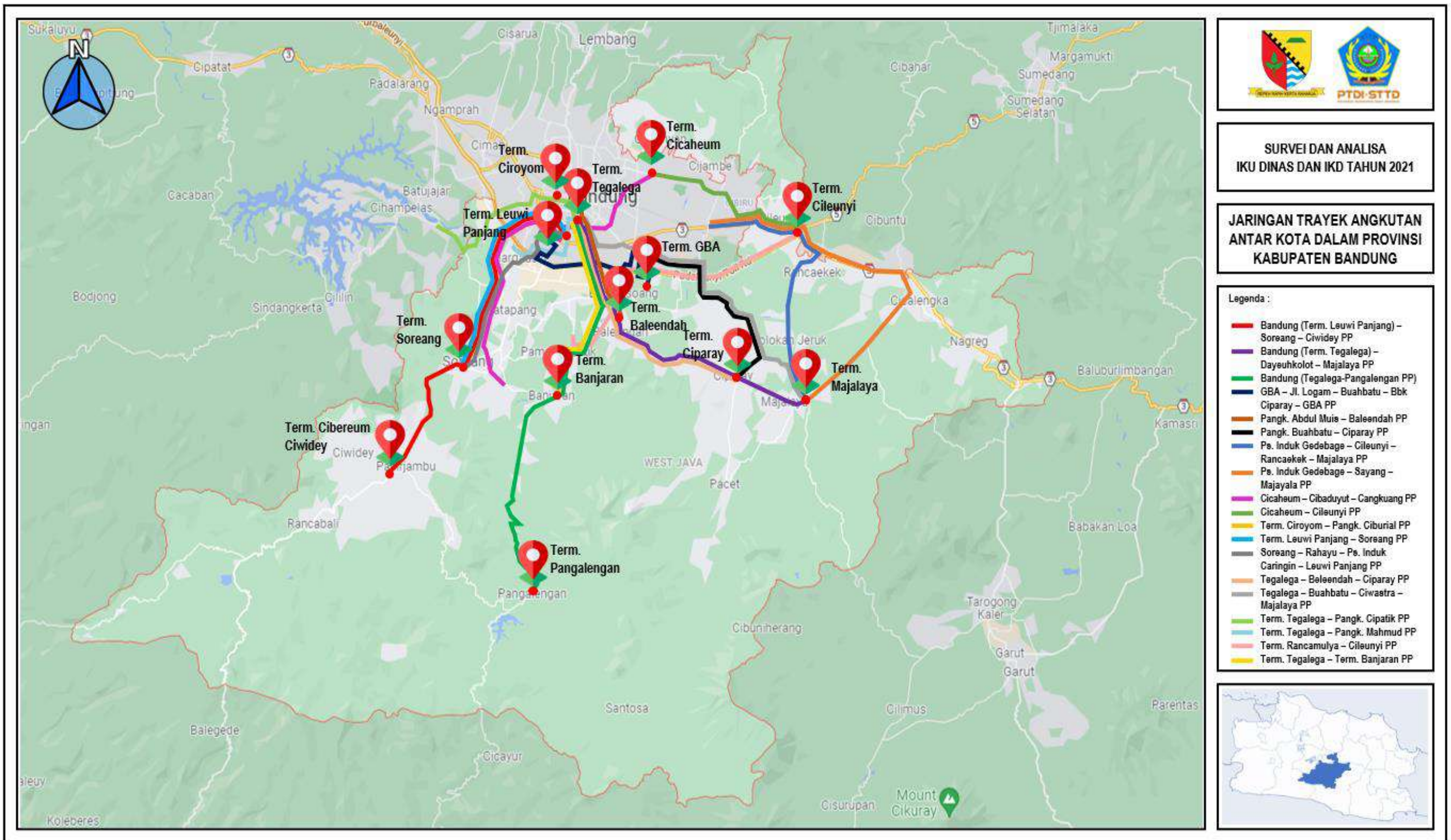
O/D	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	TOTAL
1	39900	96500	59700	12400	67200	52200	15800	37500	62200	30500	48900	43100	34500	45600	73300	27600	11000	17200	34100	27400	9300	23500	34500	14900	40200	15100	32300	10200	3400	7200	5800	3000	10500	4500	1602	1181	242	815	1264	2749	4517	1063370
2	98100	48800	22500	7700	24500	12900	17400	10800	21900	13000	28100	22500	16500	16800	29200	11200	5900	7800	20900	17700	38400	46700	41200	24300	20600	9800	17300	14600	13000	19700	14200	9100	18100	10300	4158	3519	214	2419	3787	13774	13352	792723
3	60600	22200	11300	10700	26400	17500	18100	3700	400	1700	500	4800	2600	2100	1300	1900	1200	400	6500	5500	12800	11200	8700	14500	2700	2700	5100	4700	900	2200	3300	3000	3000	1400	372	315	403	218	337	8646	1196	287087
4	10000	6300	8300	10900	19400	10700	8300	9000	9100	4700	6300	3400	2300	2100	2900	800	800	2300	1900	1600	2100	2100	3000	7000	1500	1400	2300	5300	900	1100	700	600	1200	700	1034	877	403	601	942	7990	3322	166169
5	75100	24300	23100	16900	24800	27100	51900	7700	2400	2900	3000	200	2100	2300	7100	1300	800	2600	500	5600	3400	400	4800	5400	3200	2700	3100	5500	2300	1300	1200	2600	1300	2900	2566	2170	132	1492	2337	8527	8237	347261
6	49400	13900	18200	10800	23300	22300	17300	1300	1800	2800	3700	1300	900	1000	1500	1300	2100	1300	1600	2600	1600	5200	2800	5200	4500	1000	600	5500	2100	1900	4900	2800	1500	2900	5471	4632	281	3185	4981	8127	17571	265148
7	15500	17000	19000	5400	50500	14400	9400	24100	6300	4500	1500	1900	2100	10700	9400	2000	400	1900	10800	5900	900	10100	800	10500	3300	3000	1400	3500	500	1700	2500	1800	700	1500	345	292	565	200	312	13953	1096	271663
8	32900	7700	1700	7200	7200	4800	15600	2100	9600	1400	3000	1800	500	1300	1800	700	900	1400	3000	3100	4000	5400	4600	5300	4300	2000	2400	4100	600	1100	1400	2300	3200	1200	771	652	565	450	704	11746	2491	166979
9	57800	20200	1500	11000	4300	1300	13200	5300	10400	2500	8700	1900	2600	1000	5100	1400	700	1600	2100	3100	6500	10300	6900	3700	1200	1500	1300	9400	200	700	1800	2600	1800	2100	1362	1158	323	793	1242	5843	4384	220805
10	27600	12500	700	3200	4000	1300	1200	3300	3000	500	2800	600	1300	1100	700	400	1000	1200	1500	2000	3900	7100	4900	2500	1900	900	1300	4900	1300	1300	1700	1200	1000	900	449	382	242	263	410	4719	1428	112593
11	49200	28600	1400	6800	3700	2500	2000	4000	9400	2900	3000	2800	2600	2200	2100	1500	400	2200	4400	5800	9400	13800	8200	4600	1800	1900	2300	7600	1100	1300	2200	3400	2100	1500	2976	2518	153	1729	2704	6619	9566	224965
12	44400	21000	4000	3500	500	1000	700	1700	1400	1700	3000	2500	1400	2300	2200	1100	700	800	4000	4100	4200	9400	6400	3600	2200	1100	1400	5200	1800	1800	3500	3100	2800	3100	1018	866	242	593	930	7871	3288	166408
13	34000	15800	1700	2700	1800	800	2800	1300	2000	1100	2800	1900	100	2500	3000	1000	1400	1600	2000	3600	5400	9800	8400	4300	1400	1400	4700	3200	2400	4100	1500	1900	2200	1400	1324	1124	323	771	1205	7215	4252	152214
14	45800	16500	2100	1800	1500	900	10700	2000	2400	1100	2100	1800	2400	9100	2400	2300	3900	1000	3300	4700	6500	10800	7300	4500	1600	1700	1700	4300	2200	1500	1300	2700	1600	1100	547	461	242	530	826	12581	1760	183547
15	74200	28700	2500	3300	6900	1100	9700	1100	5100	600	2300	2200	3300	2400	9600	7000	8500	4500	6100	9800	12700	18700	14000	8300	3400	3800	6700	4800	400	3600	3000	4600	3700	4000	739	630	242	428	673	12223	2923	298458
16	23400	11500	1500	1400	1200	1300	1500	1400	1400	700	1200	900	800	2700	7100	4000	4300	5100	2400	2500	3500	6500	3900	2400	1500	1700	1800	4300	1100	1600	2300	1700	1900	1100	596	506	323	347	545	11806	2358	128081
17	11100	8400	1200	1500	300	2100	300	2200	800	500	300	500	1300	3300	8300	4200	3300	4900	2000	1600	2600	2600	2700	800	800	3300	4100	4000	500	1000	2800	1100	1100	1000	925	776	565	539	838	888	1926	92957
18	17600	7200	1400	2200	2600	1100	1700	2700	1700	2000	2100	1300	1700	1900	4600	4300	4100	5300	2500	4700	4800	5900	3600	1400	2300	1000	2800	2900	1700	4500	3400	6100	2100	1200	711	596	161	414	649	1371	2956	123258
19	31900	20000	4600	1700	400	500	10200	3900	2200	1500	4100	3800	1900	3000	6700	2600	2500	2200	12100	13200	20600	17900	8800	3400	5100	1800	5900	6200	1500	7700	3200	4200	2000	2800	1351	1147	968	789	1230	1055	2292	228932
20	30300	18700	4400	1600	4700	2100	4700	1700	3200	2000	5600	5000	3600	4700	10600	2400	1900	6300	14800	10300	14200	15700	8300	3400	6600	5000	30400	7800	2100	900	3000	1600	3300	1900	1614	1360	242	936	1468	2009	4351	254780
21	9900	39000	13300	2100	2700	1300	1000	2700	6300	3800	9900	4400	5000	6600	12800	3500	2900	5700	18900	11300	19800	8600	6300	500	7500	3600	19200	6800	3900	2800	2000	1000	2300	1000	2298	1945	242	1337	2093	2391	5182	263888
22	20700	51200	11500	2100	1000	4700	9900	800	9300	7000	13700	8800	9900	10700	19200	6900	2500	5300	17800	15500	8300	18600	18600	4300	12400	5800	7400	10500	5100	6400	3600	4300	3600	4200	1877	1585	242	1091	1707	3417	7374	358893
23	33900	42500	7900	1500	1900	4300	800	1300	6400	4500	8600	6600	8400	7500	14500	4200	2500	3600	8400	8100	5900	19200	15400	9200	11200	4600	4300	5200	5200	3800	5100	4000	4500	3100	1209	1023	807	704	1101	2791	6045	291780
24	14600	23400	13000	7400	5400	5100	10500	3000	3400	2600	4700	3300	3800	4600	8300	2500	900	1400	3300	3400	500	4900	9100	6600	4500	2800	2000	6300	7500	700	2100	1400	3400	700	8409	7117	432	4892	7655	1795	3886	211286
25	39500	20200	2700	2200	3200	4200	3400	3800	1200	1900	2200	2300	1700	1700	3500	1500	900	2200	4800	7000	7300	12200	10400	4200	17800	3000	1300	4900	6300	1400	3300	4400	4900	2000	2276	1923	888	1323	2074	12492	27004	241480
26	13900	9600	3500	1400	2600	1200	2500	1500	1900	1000	1900	1300	1400	1800	3900	1700	3200	900	2500	3500	3500	5400	4700	2100	2900	6100	900	5200	1400	7900	1600	2300	2600	1200	1242	1046	968	722	1132	6022	7307	127439
27	28100	10700	6800	2800	4300	400	1500	1700	400	2700	3800	1300	4600	2000	8300	2800	2700	2900	1900	39100	20300	9400	4700	2000	900	900	26900	24500	5700	5900	1500	6500	1100	1200	7445	2080	127	1430	2239	16806	3986	274413
28	4800	15100	5900	4800	6800	5900	3800	4300	8400	4700	9100	5700	3700	4600	5200	5000	3800	2900	5300	7200	6200	9700	5000	5800	5300	4400	22800	18400	30600	10400	8600	15300	5700	3400	1582	1158	161	793	1242	5246	7905	286687
29	2300	9800	800	500	2500	2500	700	500	400	2100	1100	3100	2300	1700	600	600	500	2000	1500	2100	3300	5500	6400	7800	5700	1700	5900	30800	15200	7700	12100	19300	7600	3300	925	787	161	539	844	2027	4384	179567
30	8200	13600	4300	1600	3500	1300	2400	1700	1000	800	1600	2000	4300	1500	2600	1200	1300	5800	6700	700	4300	5800	1700	1100	2000	8700	5700	6500	6100	8000	4500	8100	6700	3500	1111	944	242	646	1010	1377	2989	147119
31	5400	15200	2300	800	800	5100	1500	800	3000	1500	2000	2800	1700	1900	2800	2100	2400	3700	3600	3400	1500	3200	4600	2300	3500	1800	1700															

Tabel.xxvi. Matriks OD Peramalan Perjalanan Hari Kerja Orang/Hari Kabupaten Bandung Pada Tahun 2021

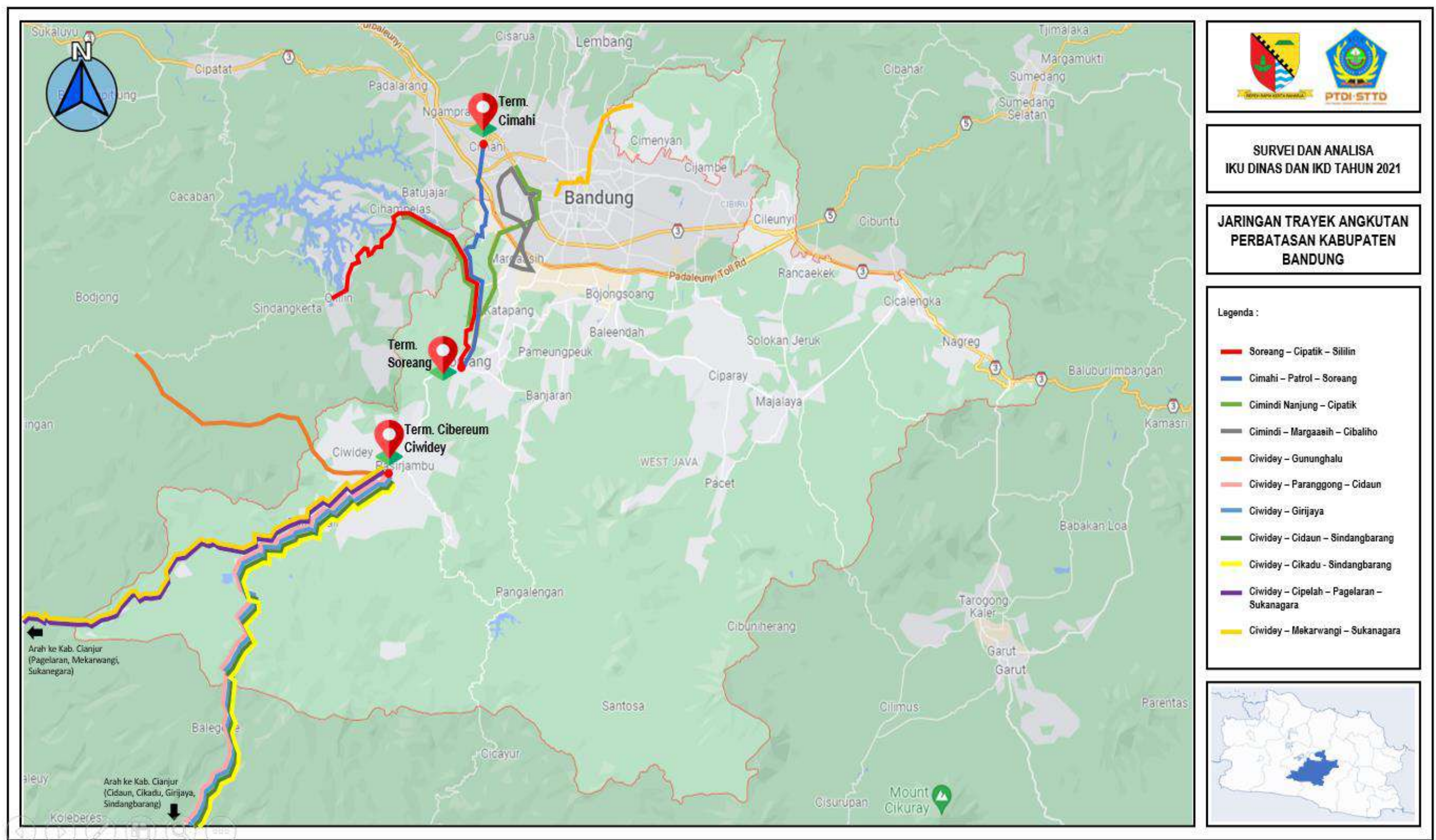
O/D	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	TOTAL
1	40575	97175	59317	12017	66817	51817	15417	37117	61817	30117	48517	42717	34117	45217	72917	27217	10617	16817	33717	27017	8917	23117	34117	14517	39817	14717	31917	9817	3017	6817	5417	2617	10117	4117	1522	1101	162	735	1184	2669	4437	1051904
2	98775	49475	22117	7317	24117	12517	17017	10417	21517	12617	27717	22117	16117	16417	28817	10817	5517	7417	20517	17317	38017	46317	40817	23917	20217	9417	16917	14217	12617	19317	13817	8717	17717	9917	4078	3439	134	2339	3707	13694	13272	781257
3	61275	22875	10917	10317	26017	17117	17717	3317	17	1317	117	4417	2217	1717	917	1517	817	17	6117	5117	12417	10817	8317	14117	2317	2317	4717	4317	517	1817	2917	2617	2617	1017	292	235	323	138	257	8566	1116	275621
4	10675	6975	7917	10517	19017	10317	7917	8617	8717	4317	5917	3017	1917	1717	2517	417	417	1917	1517	1217	1717	1717	2617	6617	1117	1017	1917	4917	517	717	317	217	817	317	954	797	323	521	862	7910	3242	154703
5	75775	24975	22717	16517	24417	26717	51517	7317	2017	2517	2617	-183	1717	1917	6717	917	417	2217	117	5217	3017	17	4417	5017	2817	2317	2717	5117	1917	917	817	2217	917	2517	2486	2090	52	1412	2257	8447	8157	335795
6	50075	14575	17817	10417	22917	21917	16917	917	1417	2417	3317	917	517	617	1117	917	1717	917	1217	2217	1217	4817	2417	4817	4117	617	217	5117	1717	1517	4517	2417	1117	2517	5391	4552	201	3105	4901	8047	17491	253682
7	16175	17675	18617	5017	50117	14017	9017	23717	5917	4117	1117	1517	1717	10317	9017	1617	17	1517	10417	5517	517	9717	417	10117	2917	2617	1017	3117	117	1317	2117	1417	317	1117	265	212	485	120	232	13873	1016	260197
8	33575	8375	1317	6817	6817	4417	15217	1717	9217	1017	2617	1417	117	917	1417	317	517	1017	2617	2717	3617	5017	4217	4917	3917	1617	2017	3717	217	717	1017	1917	2817	817	691	572	485	370	624	11666	2411	155513
9	58475	20875	1117	10617	3917	917	12817	4917	10017	2117	8317	1517	2217	617	4717	1017	317	1217	1717	2717	6117	9917	6517	3317	817	1117	917	9017	200	317	1417	2217	1417	1717	1282	1078	243	713	1162	5763	4304	209722
10	28275	13175	317	2817	3617	917	817	2917	2617	117	2417	217	917	717	317	17	617	817	1117	1617	3517	6717	4517	2117	1517	517	917	4517	917	917	1317	817	617	517	369	302	162	183	330	4639	1348	101127
11	49875	29275	1017	6417	3317	2117	1617	3617	9017	2517	2617	2417	2217	1817	1717	1117	17	1817	4017	5417	9017	13417	7817	4217	1417	1517	1917	7217	717	917	1817	3017	1717	1117	2896	2438	73	1649	2624	6539	9486	213499
12	45075	21675	3617	3117	117	617	317	1317	1017	1317	2617	2117	1017	1917	1817	717	317	417	3617	3717	3817	9017	6017	3217	1817	717	1017	4817	1417	1417	3117	2717	2417	2717	938	786	162	513	850	7791	3208	154942
13	34675	16475	1317	2317	1417	417	2417	917	1617	717	2417	1517	17	2117	2617	617	1017	1217	1617	3217	5017	9417	8017	3917	1017	1017	4317	2817	2017	3717	1117	1517	1817	1017	1244	1044	243	691	1125	7135	4172	141048
14	46475	17175	1717	1417	1117	517	10317	1617	2017	717	1717	1417	2017	8717	2017	1917	3517	617	2917	4317	6117	10417	6917	4117	1217	1317	1317	3917	1817	1117	917	2317	1217	717	467	381	162	450	746	12501	1680	172081
15	74875	29375	2117	2917	6517	717	9317	717	4717	217	1917	1817	2917	2017	9217	6617	8117	4117	5717	9417	12317	18317	13617	7917	3017	3417	6317	4417	17	3217	2617	4217	3317	3617	659	550	162	348	593	12143	2843	286992
16	24075	12175	1117	1017	817	917	1117	1017	1017	317	817	517	417	2317	6717	3617	3917	4717	2017	2117	3117	6117	3517	2017	1117	1317	1417	3917	717	1217	1917	1317	1517	717	516	426	243	267	465	11726	2278	116615
17	11775	9075	817	1117	-83	1717	-83	1817	417	117	-83	117	917	2917	7917	3817	2917	4517	1617	1217	2217	2317	417	417	2917	3717	3617	117	617	2417	717	717	617	845	696	485	459	758	808	1846	81491	
18	18275	7875	1017	1817	1817	717	1317	2317	1317	1617	1717	917	1317	1517	4217	3917	3717	4917	2117	4317	4417	5517	3217	1017	1917	617	2417	2517	1317	4117	3017	5717	1717	817	631	516	81	334	569	1291	2876	111792
19	32575	20675	4217	1317	17	117	9817	3517	1817	1117	3717	3417	1517	2617	6317	2217	2117	1817	11717	12817	20217	17517	8417	3017	4717	1417	5517	5817	1117	7317	2817	3817	1617	2417	1271	1067	888	709	1150	975	2212	217466
20	30975	19375	4017	1217	4317	1717	4317	1317	2817	1617	5217	4617	3217	4317	10217	2017	1517	5917	14417	9917	13817	15317	7917	3017	6217	4617	30017	7417	1717	517	2617	1217	2917	1517	1534	1280	162	856	1388	1929	4271	243314
21	10575	39675	12917	1717	2317	917	617	2317	5917	3417	9517	4017	4617	6217	12417	3117	2517	5317	18517	10917	19417	8217	5917	117	7117	3217	18817	6417	3517	2417	1617	617	1917	617	2218	1865	162	1257	2013	2311	5102	252422
22	21375	51875	11117	1717	617	4317	9517	417	8917	6617	13317	8417	9517	10317	18817	6517	2117	4917	17417	15117	7917	18217	18217	3917	12017	5417	7017	10117	4717	6017	3217	3917	3217	3817	1797	1505	162	1011	1627	3337	7294	347427
23	34575	43175	7517	1117	1517	3917	417	917	6017	4117	8217	6217	8017	7117	14117	3817	2117	3217	8017	7717	5517	18817	15017	8817	10817	4217	3917	4817	4817	3417	4717	3617	4117	2717	1129	943	727	624	1021	2711	5965	280314
24	15275	24075	12617	7017	5017	4717	10117	2617	3017	2217	4317	2917	3417	4217	7917	2117	517	1017	2917	3017	117	4517	8717	6217	4117	2417	1617	5917	7117	317	1717	1017	3017	317	8329	7037	352	4812	7575	1715	3806	199820
25	40175	20875	2317	1817	2817	3817	3017	3417	817	1517	1817	1917	1317	1317	3117	1117	517	1817	4417	6617	6917	11817	10017	3817	17417	2617	917	4517	5917	1017	2917	4017	4517	1617	2196	1843	808	1243	1994	12412	26924	230014
26	14575	10275	3117	1017	2217	817	2117	1117	1517	617	1517	917	1017	1417	3517	1317	2817	517	2117	3117	3117	5017	4317	1717	2517	5717	517	4817	1017	7517	1217	1917	2217	817	1162	966	888	642	1052	5942	7227	115973
27	28775	11375	6417	2417	3917	17	1117	1317	17	2317	3417	917	4217	1617	7917	2417	2317	2517	1517	38717	19917	9017	4317	1617	517	517	26517	24117	5317	5517	1117	6117	717	817	9690	2000	47	1350	2159	23540	3906	272086
28	5475	15775	5517	4417	6417	5517	3417	3917	8017	4317	8717	5317	3317	4217	4817	4617	3417	2517	4917	6817	5817	9317	4617	5417	4917	4017	22417	18017	30217	10017	8217	14917	5317	3017	1681	1078	81	713	1162	5962	7825	276196
29	2975	10475	417	117	2117	2117	317	117	17	1717	717	2717	1917	1317	217	217	117	1617	1117	1717	2917	5117	6017	7417	5317	1317	5517	30417	14817	7317	11717	18917	7217	2917	845	707	81	459	764	1947	4304	168101
30	8875	14275	3917	1217	3117	917	2017	1317	617	417	1217	1617	3917	1117	2217	817	917	5417	6317	317	3917	5417	1317	717	1617	8317	5317	6117	5717	7617	4117	7717	6317	3117	1031	864	162	566	930	1297	2909	135653
31	6075	15875	1917	417	417	4717	1117	417	2617	1117	1617	2417	1317	1517	2417	1717	2017	3317	3217	3017	1117	2817	4217	1917	3117	1417	1317	7717	12117	3817	10417	5617	11617	3717	1370	1145	727	762	1236	1572	347	



Gambar.vii. Peta Jaringan Angkutan Dalam Trayek Trayek Eksisting Kabupaten Bandung Tahun 2021



Gambar.viii. Peta Jaringan Trayek AKDP Kabupaten Bandung Tahun 2021



Gambar.ix. Peta Jaringan Trayek Angkutan Perbatasan Kabupaten bandung Tahun 2021

LAMPIRAN

Tabel.i. Validasi Pembebanan Tahun 2021

NO	LINK		NAMA JALAN	KAPASITAS	VOLUME (SMP/JAM)		UJI		V/C RATIO		UJI CHI
	NODE AWAL	NODE AKHIR			MODEL	SURVEI	% MODEL DENGAN SURVEY	CHI SQUARE	MODEL	SURVEI	
1	18.01	18.02	Jl. Tanjakan Kelok 1000	2519	576	586	2%	0.162486081	0.23	0.24	Ho Diterima
2	13.01	18.01	Jl. Raya Patengan	2466	373	378	1%	0.060170772	0.15	0.40	Ho Diterima
3	12.01	13.01	Jl. Raya Ciwidey - Kurunangan	2684	1080	1069	1%	0.10305787	0.40	0.15	Ho Diterima
4	5.01	12.01	Jl. Propinsi	2835	1447	1431	1%	0.177043281	0.51	0.50	Ho Diterima
5	1.01	5.01	Jl. Raya Soreang - Cingcin	2684	1551	1513	3%	0.952584188	0.58	0.56	Ho Diterima
6	28.02	32.01	Jl. Raya Barat Cicalengka - Raya Kaca Kaca 1	2775	1759	1776	1%	0.164297897	0.63	0.64	Ho Diterima
7	32.01	34.01	Jl. Raya Barat Cicalengka - Raya Kaca Kaca 2	2835	1802	1837	2%	0.664350721	0.64	0.65	Ho Diterima
8	34.01	34.02	Jl. Raya Nagreg 1	6883	1262	1299	3%	1.084786054	0.18	0.38	Ho Diterima
9	34.02	34.01	Jl. Raya Nagreg 1	6883	1098	1111	1%	0.1434449	0.16	0.32	Ho Diterima
10	34.02	34.03	Jl. Raya Nagreg 2	7033	1152	1177	2%	0.542534722	0.16	0.33	Ho Diterima
11	34.03	34.02	Jl. Raya Nagreg 2	7033	1157	1116	4%	1.449353933	0.16	0.32	Ho Diterima
12	1.01	5.06	Jl. Terusan Soreang - Cipatik 1	2684	1425	1507	5%	4.77903098	0.53	0.56	Ho Diterima
13	5.06	5.03	Jl. Terusan Soreang - Cipatik 2	2414	1392	1369	2%	0.377531451	0.58	0.57	Ho Diterima
14	5.03	5.02	Jl. Terusan Soreang - Cipatik 3	2414	1535	1508	2%	0.477241628	0.64	0.62	Ho Diterima
15	5.03	6.01	Jl. Raya Nanjung - Gajah Eretan	2775	1966	1921	2%	1.030010173	0.71	0.69	Ho Diterima
16	27.01	26.01	Jl. Raya Cinunuk Cibiru 1	3718	2326	2359	1%	0.468650664	0.63	0.63	Ho Diterima
17	27.01	27.02	Jl. Raya Cinunuk Cibiru 2	6315	1373	1346	2%	0.532393477	0.22	0.43	Ho Diterima
18	27.02	27.01	Jl. Raya Cinunuk Cibiru 2	6315	1357	1330	2%	0.535120407	0.21	0.42	Ho Diterima
19	1.07	1.09	Jl. Al - Fathu	7117	224	213	5%	0.574544964	0.03	0.06	Ho Diterima
20	1.09	1.07	Jl. Al - Fathu	7117	202	194	4%	0.315977426	0.03	0.05	Ho Diterima
21	27.02	28.01	Jl. Nasional 3 1	3920	833	1653	50%	807.3997719	0.21	0.84	Ho Ditolak
22	28.01	27.01	Jl. Nasional 3 1	3920	1480	1717	14%	37.90400169	0.38	0.88	Ho Diterima
23	28.01	28.02	Jl. Nasional 3 2	6452	589	1766	67%	2355.226434	0.09	0.55	Ho Ditolak

NO	LINK		NAMA JALAN	KAPASITAS	VOLUME (SMP/JAM)		UJI		V/C RATIO		UJI CHI
	NODE AWAL	NODE AKHIR			MODEL	SURVEI	% MODEL DENGAN SURVEY	CHI SQUARE	MODEL	SURVEI	
24	28.02	28.01	Jl. Nasional 3 2	6452	1280	1447	12%	21.81438281	0.20	0.45	Ho Diterima
25	1.02	1.09	Jl. Al - Fathu 2	7117	229	230	0%	0.003364453	0.03	0.06	Ho Diterima
26	1.09	1.02	Jl. Al - Fathu 2	7117	197	191	3%	0.224583018	0.03	0.05	Ho Diterima
27	1.08	1.01	Jl. Raya Soreang - Ciwidey	2684	1495	1513	1%	0.201658989	0.56	0.56	Ho Diterima
28	1.07	1.08	Jl. Soreang - Banjaran 1	2414	1095	1070	2%	0.586247214	0.45	0.44	Ho Diterima
29	1.07	1.06	Jl. Soreang - Banjaran 2	2309	1206	1190	1%	0.210233259	0.52	0.42	Ho Diterima
30	1.06	9.01	Jl. Soreang - Banjaran 3	2684	1206	1216	1%	0.084844495	0.45	0.75	Ho Diterima
31	9.01	9.02	Jl. Raya Banjaran 1	2775	2066	2079	1%	0.086397519	0.74	0.75	Ho Diterima
32	20.01	21.01	Jl. Raya Laswi 1	2775	1449	1465	1%	0.178488959	0.52	0.53	Ho Diterima
33	26.01	25.01	Jl. Padasuka Cimenyan	2335	327	326	0%	0.004049137	0.14	0.14	Ho Diterima
34	21.01	2.01	Jl. Raya Laswi 2	2775	1048	1037	1%	0.117757599	0.38	0.37	Ho Diterima
35	2.01	2.04	Jl. Raya Laswi 3	2775	1086	1118	3%	0.913391518	0.39	0.40	Ho Diterima
36	2.05	2.04	Jl. Raya Laswi 4	2775	1317	1311	0%	0.026561831	0.47	0.47	Ho Diterima
37	30.01	33.01	Jl. Raya Cicalengka - Majalaya 1	2775	1135	1158	2%	0.470635102	0.41	0.42	Ho Diterima
38	33.01	32.01	Jl. Raya Cicalengka - Majalaya 2	2775	1283	1276	1%	0.039846064	0.46	0.46	Ho Diterima
39	33.01	33.02	Jl. Raya Cijapati	2775	429	820	48%	357.1867191	0.15	0.30	Ho Ditolak
40	20.3	31.01	Jl. Raya Patrol - Kamojang 1	2414	389	399	3%	0.264839332	0.16	0.17	Ho Diterima
41	31.01	31.02	Jl. Raya Patrol - Kamojang 2	2865	389	693	44%	237.2607712	0.14	0.24	Ho Ditolak
42	31.02	31.03	Jl. Raya Patrol - Kamojang 3	2775	389	747	48%	329.1024165	0.14	0.27	Ho Ditolak
43	2.04	29.01	Jl. Raya Majalaya - Rancaekek 1	2414	1959	1940	1%	0.200079171	0.81	0.80	Ho Diterima
44	29.01	28.01	Jl. Raya Majalaya - Rancaekek 2	2414	1368	1358	1%	0.068073078	0.57	0.56	Ho Diterima
45	21.01	24.01	Jl. Raya Pacet	2414	2397	293	719%	1847.598476	0.99	0.12	Ho Ditolak
46	11.02	11.03	Jl. Situ Cileunca - Raya Wates - Cukul	2414	1136	1140	0%	0.014231516	0.47	0.47	Ho Diterima
47	9.01	10.01	Jl. Raya Pangalengan	2775	1132	1127	0%	0.017100465	0.41	0.41	Ho Diterima
48	12.01	11.02	Jl. Cisondari - Gambung	2414	1445	1484	3%	1.055242004	0.60	0.61	Ho Diterima
49	9.02	15.03	Jl. Raya Banjaran 2	2835	1796	1794	0%	0.002269784	0.63	0.75	Ho Diterima
50	15.03	15.02	Jl. Raya Banjaran 3	2775	1778	1794	1%	0.15032877	0.64	0.65	Ho Diterima

NO	LINK		NAMA JALAN	KAPASITAS	VOLUME (SMP/JAM)		UJI		V/C RATIO		UJI CHI
	NODE AWAL	NODE AKHIR			MODEL	SURVEI	% MODEL DENGAN SURVEY	CHI SQUARE	MODEL	SURVEI	
51	15.02	14.01	Jl. Raya Dayeuhkolot	6452	459	449	2%	0.22959766	0.07	0.14	Ho Diterima
52	14.01	15.02	Jl. Raya Dayeuhkolot	6452	1245	1239	0%	0.021946838	0.19	0.38	Ho Diterima
53	14.04	19.03	Jl. Buah Batu	3718	705	3105	77%	8179.642771	0.19	0.84	Ho Ditolak
54	1.08	1.09	Jl. Kopo Bihbul 1	2775	106	998	89%	7507.105684	0.04	0.36	Ho Ditolak
55	1.09	1.10	Jl. Kopo Bihbul 2	3799	1000	1230	19%	53.11915395	0.26	0.32	Ho Diterima
56	3.02	7.01	Jl. Raya Kopo 1	3355	2234	2240	0%	0.013937027	0.67	0.67	Ho Diterima
57	7.01	7.03	Jl. Raya Kopo 2	5691	3184	3185	0%	0.00031407	0.56	0.83	Ho Diterima
58	26.01	26.02	Jl. Cijambe Cilengkrang	2775	467	317	47%	48.14775696	0.17	0.11	Ho Diterima
59	2.02	30.02	Jl. Anyar	3718	1169	886	32%	68.18995763	0.31	0.24	Ho Diterima
60	19.07	19.04	Jl. Batu Sari	2466	312	1642	81%	5660.289329	0.13	0.67	Ho Ditolak
61	19.02	19.07	Jl. Cibisoro	2414	312	348	10%	4.141726587	0.13	0.29	Ho Diterima
62	6.02	6.04	Jl. Cibolerang	2466	625	762	18%	29.986576	0.25	0.62	Ho Diterima
63	16.01	22.01	Jl. Cikoneng	2414	1418	780	82%	286.8408775	0.59	0.32	Ho Ditolak
64	14.01	14.03	Jl. Cisirung	2775	678	1180	43%	371.4364445	0.24	0.43	Ho Ditolak
65	1.05	4.01	Jl. Gandasari	2414	1342	1353	1%	0.078293232	0.56	0.56	Ho Diterima
66	3.01	15.02	Jl. Ketapang Andir	2414	958	953	0%	0.022680994	0.40	0.39	Ho Diterima
67	1.01	3.02	Jl. Kopo-Bihbul 3	2835	1342	1321	2%	0.318612807	0.47	0.47	Ho Diterima
68	14.03	14.06	Jl. Moh Toha	2775	2610	2575	1%	0.472034483	0.94	0.93	Ho Diterima
69	3.02	5.04	Jl. Pameuntasan	2414	1183	913	30%	61.42644286	0.49	0.38	Ho Diterima
70	2.05	23.01	Jl. Rancajigang	2414	3502	285	1131%	2956.303325	1.45	0.12	Ho Ditolak
71	29.01	29.04	Jl. Rancakusumba	2414	284	311	9%	2.741441343	0.12	0.13	Ho Diterima
72	14.05	14.03	Jl. Raya Dayeuhkolot 2	2775	2386	2365	1%	0.19139395	0.86	0.85	Ho Diterima
73	1.10	1.06	Jl. Raya Gading Tutukan 1	6968	245	249	2%	0.083913076	0.04	0.07	Ho Diterima
74	1.06	1.10	Jl. Raya Gading Tutukan 1	6968	219	215	2%	0.081738644	0.03	0.06	Ho Diterima
75	1.10	1.04	JL. Raya Gading Tutukan 2	6968	186	190	2%	0.098756252	0.03	0.05	Ho Diterima
76	1.04	1.10	JL. Raya Gading Tutukan 2	6968	160	165	3%	0.142474639	0.02	0.05	Ho Diterima
77	2.02	19.05	Jl. Raya Sapan	2414	1695	943	80%	332.9975566	0.70	0.39	Ho Ditolak

NO	LINK		NAMA JALAN	KAPASITAS	VOLUME (SMP/JAM)		UJI		V/C RATIO		UJI CHI
	NODE AWAL	NODE AKHIR			MODEL	SURVEI	% MODEL DENGAN SURVEY	CHI SQUARE	MODEL	SURVEI	
78	15.01	14.01	Jl. Raya Sayuran	2775	1356	1338	1%	0.231058291	0.49	0.48	Ho Diterima
79	7.02	6.02	Jl. Sandang	2414	313	1200	74%	2519.932032	0.13	0.50	Ho Ditolak
80	29.02	29.01	Jl. Sastra Solokan Jeruk	2414	1892	317	497%	1310.960379	0.78	0.13	Ho Ditolak
81	19.01	20.01	Jl. Siliwangi	2335	1511	1375	10%	12.11091859	0.65	0.59	Ho Diterima
82	7.03	6.03	Jl. Taman Kopo Indah II	6194	198	494	60%	443.4024747	0.03	0.16	Ho Ditolak
83	6.03	7.03	Jl. Taman Kopo Indah II	6194	198	568	65%	691.4141414	0.03	0.18	Ho Ditolak
84	5.05	6.02	Jl. Taman Kopo Indah III	6194	622	602	3%	0.656012862	0.10	0.19	Ho Diterima
85	6.02	5.05	Jl. Taman Kopo Indah III	6194	625	617	1%	0.107584	0.10	0.20	Ho Diterima
86	9.02	20.01	Jl. Arjasari	2362	636	625	2%	0.19215591	0.27	0.26	Ho Diterima
87	2.02	2.03	Jl. Tengah	2865	3028	753	302%	1710.153508	1.06	0.26	Ho Ditolak
88	2.03	30.01	Jl. Pajagalan	2414	2865	1188	141%	981.6452063	1.19	0.49	Ho Ditolak
89	10.01	11.01	Jl. Raya Kertasari - Pangalengan 1	2714	373	386	3%	0.463825257	0.14	0.14	Ho Diterima
90	11.01	11.02	Jl. Raya Pangalengan - Situ Cileunca	2466	372	386	4%	0.542333278	0.15	0.16	Ho Diterima
91	15.01	20.01	Jl. Adipati Ukur	2414	1069	1119	4%	2.350159287	0.44	0.46	Ho Diterima
92	11.01	24.01	Jl. Raya Kertasari - Pangalengan 2	2835	434	440	1%	0.08854473	0.15	0.12	Ho Diterima
93	30.03	30.04	Jl. Cijagra	2414	382	305	25%	15.4002356	0.16	0.25	Ho Diterima
94	19.06	19.08	Jl. Cimincrang	2414	91	128	29%	15.32991758	0.04	0.05	Ho Diterima
95	29.03	29.05	Jl. Citarik Baru	2414	1907	1160	64%	292.5382744	0.79	0.48	Ho Ditolak
96	18.01	18.03	Jl. Cipelah	2414	187	359	48%	159.0726913	0.08	0.15	Ho Ditolak
97	1.03	5.08	jl. Pasir Koja	7117	482	219	120%	143.7315966	0.07	0.06	Ho Ditolak
98	5.08	1.03	jl. Pasir Koja	7117	999	174	474%	681.2394423	0.14	0.05	Ho Ditolak
99	14.02	14.07	Jl. Cibaduyut	2684	2610	2574	1%	0.496551724	0.97	0.36	Ho Diterima

Sumber: Hasil Analisa, 2021

Tabel.ii. Data Perjalanan Penumpang Dengan Moda Kereta Api

STASIUN CICALENGKA		STASIUN CIMEKAR		STASIUN HAURPUGUR	
Bulan	Volume	Bulan	Volume	Bulan	Volume
Januari	83184	Januari	9843	Januari	14681
Februari	73876	Februari	9878	Februari	14383
Maret	94236	Maret	12664	Maret	15639
April	97137	April	128628	April	16042
Mei	131794	Mei	14928	Mei	21391
Juni	83317	Juni	11363	Juni	14171
Juli	31987	Juli	4249	Juli	8809
Agustus	26807	Agustus	3858	Agustus	8944
September	26600	September	4732	September	7926
Oktober	42864	Oktober	8314	Oktober	9636
November	57695	November	11020	November	12467
Rata-Rata	68136	Rata-Rata	19952	Rata-Rata	13099

STASIUN RANCAEKEK		STASIUN NAGREG	
Bulan	Volume	Bulan	Volume
Januari	39517	Januari	14681
Februari	36049	Februari	14383
Maret	43854	Maret	15639
April	44387	April	16042
Mei	52296	Mei	21391
Juni	35268	Juni	14171
Juli	13851	Juli	8809
Agustus	12552	Agustus	8944
September	14975	September	7926
Oktober	24862	Oktober	9636
November	32676	November	12467
rata-rata	31844	rata-rata	13099

Sumber: Data Penumpang Stasiun Kab.Bandung, 2021

Tabel.iii. Matrisk OD Perjalanan Kereta Api Kab. Bandung

WEEKEND

O/D	27	28	32	34	35	40	JUMLAH
27	0	0	0	0	4988	14964	19952
28	0	0	0	0	220	1591	1811
32	0	0	0	0	17034	51102	68136
34	0	0	0	0	3275	9824	13099
35	2150	75	654	1231	0	1123	5233
40	1321	1423	32878	6784	2456	0	44862
JUMLAH	3471	1498	33532	8015	27973	78604	153093

WEEKDAY

O/D	27	28	32	34	35	40	JUMLAH
27	0	0	0	0	2245	6734	8978
28	0	0	0	0	99	716	815
32	0	0	0	0	7665	22996	30661
34	0	0	0	0	1474	4421	5895
35	968	34	294	554	0	505	2355
40	594	640	14795	3053	1105	0	20188
JUMLAH	1562	674	15089	3607	12588	35372	68892

Sumber: Hasil Analisa Data, 2021

Tabel.iv. Trip Rate Seluruh Zona Kabupaten Bandung

INTERZONA	ZONA	PERJALANAN AKHIR PEKAN (ORANG PER HARI)	PERJALANAN HARI KERJA(ORANG PER HARI)	Jumlah Penduduk Usia Produktif perjalanan internal (Orang)	Trip rate Intra Zona	Jumlah Penduduk Usia Produktif (Orang)	Jumlah Perjalanan (Perjalanan Orang/Hari)	Trip Rate InterZona
1	Soreang	39900	40575	11277	3.60	375897	1051904	2.8
2	Majalaya	48800	49475	8537	5.80	284567	781257	2.7
3	Katapang	11300	10917	3777	2.89	125897	275621	2.2
4	Cangkuang	10900	10517	1947	5.40	64897	154703	2.4
5	Kutawaringin, Soreang	24800	24417	4377	5.58	145897	335795	2.3
6	Margaasih	22300	21917	3477	6.30	115897	253682	2.2
7	Margahayu	9400	9017	3477	2.59	115897	260197	2.2
8	Pamengpeuk	2100	1717	1977	0.87	65897	155513	2.4
9	Banjaran	10400	10017	2380	4.21	79328	209722	2.6
10	Cimaung	500	117	1377	0.08	45897	101127	2.2
11	Pangalengan	3000	2617	2636	0.99	87856	213499	2.4
12	Pasir Jambu	2500	2117	1583	1.34	52765	154942	2.9
13	Ciwidey	100	17	1854	0.01	61811	141048	2.3
14	Dayeuhkolot	9100	8717	2030	4.29	67682	172081	2.5
15	Baleendah	9600	9217	3494	2.64	116459	286992	2.5
16	Arjasari	4000	3617	1377	2.63	45897	116615	2.5
17	Arjasari	3300	2917	1108	2.63	36920	81491	2.2
18	Rancabali	5300	4917	1377	3.57	45897	111792	2.4
19	Bojongsoang	12100	11717	2627	4.46	87562	217466	2.5
20	Baleendah	10300	9917	2799	3.54	93286	243314	2.6
21	Ciparay	19800	19417	2696	7.20	89865	252422	2.8
22	Ciparay	18600	18217	3983	4.57	132762	347427	2.6
23	Pacet	15400	15017	3480	4.32	115984	280314	2.4

INTERZONA	ZONA	PERJALANAN AKHIR PEKAN (ORANG PER HARI)	PERJALANAN HARI KERJA(ORANG PER HARI)	Jumlah Penduduk Usia Produktif perjalanan internal (Orang)	Trip rate Intra Zona	Jumlah Penduduk Usia Produktif (Orang)	Jumlah Perjalanan (Perjalanan Orang/Hari)	Trip Rate InterZona
24	Kertasari	6600	6217	2139	2.91	71298	199820	2.8
25	Cimenyan	17800	17417	2639	6.60	87951	230014	2.6
26	Cilengkrang	6100	5717	1377	4.15	45897	115973	2.5
27	Cileunyi	26900	26517	2832	9.36	94387	272086	2.9
28	Rancaekek	18400	18017	3539	5.09	117955	276196	2.3
29	Solokan Jeruk	15200	14817	1920	7.72	63986	168101	2.6
30	Paseh	8000	7617	1762	4.32	58723	135653	2.3
31	Ibun	10800	10417	1964	5.30	65482	138480	2.1
32	Cicalengka	13600	13217	2864	4.61	95481	264507	2.8
33	Cikancung	5000	4617	1977	2.34	65891	140621	2.1
34	Nagreg	13500	13117	1977	6.64	65897	142088	2.2
RATA-RATA		12806	12494	98633	4.08	3287765		2.5

Sumber: Hasil Analisa Data, 2021

Tabel.v. Road Ratio Tiap Zona Kabupaten Bandung Tahun 2021

Zona	Luas Jalan(Km ²)	Luas Zona (Km ²)	Road Ratio (km2)	Kinerja
31	70.93	59	1.2023	Baik
2	11.43	25	0.4570	Cukup
1	0.23	10	0.0228	Kurang
19	0.34	28	0.0122	Kurang
7	0.11	11	0.0100	Kurang
3	0.13	16	0.0082	Kurang
14	0.08	11	0.0074	Kurang
6	0.11	18	0.0061	Kurang
15	0.11	19	0.0059	Kurang
32	0.06	17	0.0038	Kurang
22	0.12	34	0.0035	Kurang
17	0.07	22	0.0033	Kurang
25	0.15	48	0.0031	Kurang
27	0.09	32	0.0029	Kurang
8	0.04	15	0.0027	Kurang
33	0.11	39	0.0027	Kurang
26	0.10	39	0.0026	Kurang
29	0.06	24	0.0024	Kurang
34	0.16	68	0.0024	Kurang
21	0.04	20	0.0020	Kurang
30	0.08	48	0.0018	Kurang
5	0.10	63	0.0016	Kurang
13	0.08	48	0.0016	Kurang
4	0.03	23	0.0015	Kurang
28	0.07	45	0.0015	Kurang
11	0.30	219	0.0014	Kurang
10	0.08	59	0.0013	Kurang
18	0.18	148	0.0012	Kurang
16	0.05	42	0.0012	Kurang
20	0.02	21	0.0009	Kurang
12	0.15	204	0.0007	Kurang
23	0.04	95	0.0004	Kurang
9	0.01	39	0.0003	Kurang
24	0.001	151	0.0000	Kurang

Sumber: Hasil Analisa, 2021

Tabel.vi. *Road Density* Tiap Zona Kabupaten Bandung Tahun 2021

Zona	Panjang Jalan (Km)	Luas Zona Terbangun (Km ²)	Road Density (km/km ²)	Kinerja
2	1630.6	25	65.22	Baik
1	19.1	10	1.91	Baik
19	38.7	28	1.38	Baik
3	20.9	16	1.31	Baik
14	11.7	11	1.06	Baik
15	18.4	19	0.97	Baik
7	9.7	11	0.89	Baik
6	11.8	18	0.66	Baik
25	24.5	39	0.63	Baik
22	19.8	34	0.58	Baik
18	30.8	55	0.56	Baik
17	12.3	22	0.56	Baik
32	9.2	17	0.54	Baik
26	14.7	30	0.49	Cukup
33	15.1	33	0.46	Cukup
11	46.3	111	0.42	Cukup
29	9.6	24	0.40	Cukup
8	5.8	15	0.39	Cukup
10	11.2	30	0.38	Cukup
12	24.3	68	0.36	Cukup
30	13.2	42	0.31	Cukup
31	14.9	48	0.31	Cukup
13	12.9	42	0.31	Cukup
21	5.8	20	0.29	Cukup
5	15.4	63	0.24	Kurang
34	10.0	44	0.23	Kurang
27	7.0	32	0.22	Kurang
4	5.0	23	0.22	Kurang
16	8.7	42	0.21	Kurang
28	7.5	45	0.17	Kurang
20	3.1	21	0.15	Kurang
23	6.9	95	0.07	Kurang
9	1.5	39	0.04	Kurang
24	0.1	87	0.00	Kurang

Sumber: Hasil Analisa, 2021

Tabel.vii. Frekuensi *On Peak* Angkutan Umum per Zona

ZONA	FREKUENSI AU (PEAK)	LUAS ZONA (KM ²)	RATIO	KINERJA
1	1408	10	140.8	Baik
2	1945	25	77.8	Baik
9	2240	39	57.4	Cukup
32	896	17	52.7	Cukup
4	1152	23	50.1	Cukup
14	544	11	49.5	Cukup
27	992	32	31.0	Cukup
28	1120	45	24.9	Cukup
15	416	19	21.9	Cukup
22	729	34	21.4	Cukup
16	800	42	19.0	Kurang
13	864	48	18.0	Kurang
17	384	22	17.5	Kurang
29	416	24	17.3	Kurang
31	960	59	16.3	Kurang
19	384	28	13.7	Kurang
33	384	39	9.8	Kurang
30	384	48	8.0	Kurang
34	512	68	7.5	Kurang
10	384	59	6.5	Kurang
12	736	204	3.6	Kurang
23	256	95	2.7	Kurang
5	128	63	2.0	Kurang
24	224	151	1.5	Kurang
11	288	219	1.3	Kurang
18	128	148	0.9	Kurang
3	0	16	0.0	Kurang
6	0	18	0.0	Kurang
7	0	11	0.0	Kurang
8	0	15	0.0	Kurang
20	0	21	0.0	Kurang
21	0	20	0.0	Kurang
25	0	48	0.0	Kurang
26	0	39	0.0	Kurang

Sumber: Hasil Analisa, 2021

Tabel.viii. Kapasitas Angkutan Umum per Zona

Zona	Kapasitas AU	Luas Zona (Km²)	Ratio	Kinerja
1	45056	10	4505.60	Baik
27	31744	11	2885.82	Baik
2	62237	25	2489.47	Baik
4	36864	17	2168.47	Cukup
28	35840	19	1886.32	Cukup
9	71680	42	1706.67	Cukup
31	30720	20	1536.00	Cukup
12	23552	24	981.33	Kurang
32	28672	48	597.33	Kurang
30	12288	21	585.14	Kurang
23	8192	16	512.00	Kurang
29	13312	28	475.43	Kurang
13	27648	59	468.61	Kurang
16	25600	59	433.90	Kurang
34	16384	39	420.10	Kurang
11	9216	22	418.91	Kurang
24	7168	18	398.22	Kurang
14	17408	48	362.67	Kurang
33	12288	39	315.08	Kurang
10	12288	48	256.00	Kurang
15	13312	68	195.76	Kurang
19	12288	63	195.05	Kurang
5	4096	23	178.09	Kurang
22	23325	148	157.60	Kurang
17	12288	204	60.24	Kurang
18	4096	95	43.12	Kurang
3	0	39	0.00	Sangat Kurang
6	0	32	0.00	Sangat Kurang
7	0	45	0.00	Sangat Kurang
8	0	34	0.00	Sangat Kurang
20	0	151	0.00	Sangat Kurang
21	0	219	0.00	Sangat Kurang
25	0	11	0.00	Sangat Kurang
26	0	15	0.00	Sangat Kurang

Sumber: Hasil Analisa, 2021

Tabel.ix. Rangking Aksesibilitas Zona Kabupaten Bandung Tahun 2021

Zona	Jumlah Perjalanan (Orang/Hari)	Luas Zona (Km ²)	Ai	Kinerja Ai	Ranking	Nama
1	1,684	10	168	1.0%	6	SOREANG
2	3,957	25	158	0.9%	7	MAJALAYA
3	2,729	16	171	1.0%	5	KATAPANG
4	1,510	23	66	0.4%	18	CANGKUANG
5	3,199	63	51	0.3%	22	KUTAWARING
6	3,566	18	198	1.1%	3	MARGAASIH
7	2,725	11	248	1.4%	2	MARGAHAYU
8	1,639	15	109	0.6%	10	PAMENGPEUK
9	2,750	39	71	0.4%	15	BANJARAN
10	1,681	59	28	0.2%	29	CIMAUNG
11	3,269	219	15	0.1%	31	PANGGALENGAN
12	1,817	204	9	0.1%	34	PASIR JAMBU
13	1,671	48	35	0.2%	24	CIWIDEY
14	2,928	11	266	1.5%	1	DAYEUHKOLOT
15	3,682	19	194	1.1%	4	BALEENDAH
16	1,212	42	29	0.2%	28	ARIASARI
17	993	22	45	0.3%	23	ARIASARI
18	1,352	148	9	0.1%	33	RANCABALI
19	2,764	28	99	0.6%	11	BOJONGSOANG
20	1,983	21	94	0.5%	12	BALEENDAH
21	1,406	20	70	0.4%	16	CIPARAY
22	2,298	34	68	0.4%	17	CIPARAY
23	2,678	95	28	0.2%	30	PACET
24	1,602	151	11	0.1%	32	KERTASARI
25	2,521	48	53	0.3%	20	CIMENYAN
26	1,181	39	30	0.2%	25	CILENGKRANG
27	4,370	32	137	0.8%	8	CILEUNYI
28	4,196	45	93	0.5%	13	RANCAEKEK
29	1,698	24	71	0.4%	14	SOLOKAN JERUK
30	2,736	48	57	0.3%	19	PASEH
31	1,755	59	30	0.2%	26	IBUN
32	2,001	17	118	0.7%	9	CICALENGKA
33	2,022	39	52	0.3%	21	CIKANCUNG
34	2,004	68	29	0.2%	27	NAGREG

Sumber: Hasil Analisa, 2021

Tabel.x. Rangking Road Ratio Kabupaten Bandung Tahun 2021

Zona	Luas Jalan(Km2)	Luas Zona (Km²)	Road Ratio (Km2)	Kinerja	Ranking	Nama Zona
31	70.93	59	1.2023	11.3%	1	IBUN
2	11.43	25	0.4570	4.3%	2	MAJALAYA
1	0.23	10	0.0228	0.2%	3	SOREANG
19	0.34	28	0.0122	0.1%	4	BOJONGSOANG
7	0.11	11	0.0100	0.1%	5	MARGAHAYU
3	0.13	16	0.0082	0.1%	6	KATAPANG
14	0.08	11	0.0074	0.1%	7	DAYEUHKOLOT
6	0.11	18	0.0061	0.1%	8	MARGAASIH
15	0.11	19	0.0059	0.1%	9	BALEENDAH
32	0.06	17	0.0038	0.0%	10	CICALENGKA
22	0.12	34	0.0035	0.0%	11	CIPARAY
17	0.07	22	0.0033	0.0%	12	ARJASARI
25	0.15	48	0.0031	0.0%	13	CIMENYAN
27	0.09	32	0.0029	0.0%	14	CILEUNYI
8	0.04	15	0.0027	0.0%	15	PAMENGPEUK
33	0.11	39	0.0027	0.0%	16	CIKANCUNG
26	0.10	39	0.0026	0.0%	17	CILENGKRANG
29	0.06	24	0.0024	0.0%	18	SOLOKAN JERUK
34	0.16	68	0.0024	0.0%	19	NAGREG
21	0.04	20	0.0020	0.0%	20	CIPARAY
30	0.08	48	0.0018	0.0%	21	PASEH
5	0.10	63	0.0016	0.0%	22	KUTAWARING
13	0.08	48	0.0016	0.0%	23	CIWIDEY
4	0.03	23	0.0015	0.0%	24	CANGKUANG
28	0.07	45	0.0015	0.0%	25	RANCAEKEK
11	0.30	219	0.0014	0.0%	26	PANGGALENGAN
10	0.08	59	0.0013	0.0%	27	CIMAUNG
18	0.18	148	0.0012	0.0%	28	RANCABALI
16	0.05	42	0.0012	0.0%	29	ARJASARI
20	0.02	21	0.0009	0.0%	30	BALEENDAH
12	0.15	204	0.0007	0.0%	31	PASIR JAMBU
23	0.04	95	0.0004	0.0%	32	PACET
9	0.01	39	0.0003	0.0%	33	BANJARAN
24	0.001	151	0.0000	0.0%	34	KERTASARI

Sumber: Hasil Analisa, 2021

Tabel.xi. Rangking Road Density Kabupaten Bandung Tahun 2021

Zona	Panjang Jalan (Km)	Luas Zona Terbangun (Km²)	Road Density (Km/Km2)	Kinerja	Ranking	Nama Zona
2	1630.6	25	65.22	13.3%	1	MAJALAYA
1	19.1	10	1.91	0.4%	2	SOREANG
19	38.7	28	1.38	0.3%	3	BOJONGSOANG
3	20.9	16	1.31	0.3%	4	KATAPANG
14	11.7	11	1.06	0.2%	5	DAYEUHKOLOT
15	18.4	19	0.97	0.2%	6	BALEENDAH
7	9.7	11	0.89	0.2%	7	MARGAHAYU
6	11.8	18	0.66	0.1%	8	MARGAASIH
25	24.5	39	0.63	0.1%	9	CIMENYAN
22	19.8	34	0.58	0.1%	10	CIPARAY
18	30.8	55	0.56	0.1%	11	RANCABALI
17	12.3	22	0.56	0.1%	12	ARJASARI
32	9.2	17	0.54	0.1%	13	CICALENGKA
26	14.7	30	0.49	0.1%	14	CILENGKRANG
33	15.1	33	0.46	0.1%	15	CIKANCUNG
11	46.3	111	0.42	0.1%	16	PANGGALENGAN
29	9.6	24	0.40	0.1%	17	SOLOKAN JERUK
8	5.8	15	0.39	0.1%	18	PAMENGPEUK
10	11.2	30	0.38	0.1%	19	CIMAUNG
12	24.3	68	0.36	0.1%	20	PASIR JAMBU
30	13.2	42	0.31	0.1%	21	PASEH
31	14.9	48	0.31	0.1%	22	IBUN
13	12.9	42	0.31	0.1%	23	CIWIDEY
21	5.8	20	0.29	0.1%	24	CIPARAY
5	15.4	63	0.24	0.0%	25	KUTAWARING
34	10.0	44	0.23	0.0%	26	NAGREG
27	7.0	32	0.22	0.0%	27	CILEUNYI
4	5.0	23	0.22	0.0%	28	CANGKUANG
16	8.7	42	0.21	0.0%	29	ARJASARI
28	7.5	45	0.17	0.0%	30	RANCAEKEK
20	3.1	21	0.15	0.0%	31	BALEENDAH
23	6.9	95	0.07	0.0%	32	PACET
9	1.5	39	0.04	0.0%	33	BANJARAN
24	0.1	87	0.00	0.0%	34	KERTASARI

Sumber: Hasil Analisa, 2021

Tabel.xii. Kepadatan Jaringan Trayek Kabupaten Bandung Tahun 2021

Zona	Luas Wilayah (Km ²)	Panjang Jalan Yang Dilalui Trayek (Km)	Jumlah Penduduk (Orang)	Kepadatan Penduduk (Orang/Km ²)	Kepadatan Jaringan Trayek Per Zona (Km/Km ²)	Kinerja	Rangking	Nama Zona
1	10	3.2	78,316	7832	0.32	1.6%	31	SOREANG
2	25	25	174,119	6965	1.00	4.9%	34	MAJALAYA
3	16	0	134,191	8387	0.00	0.0%	1	KATAPANG
4	23	2.1	79,227	3445	0.09	0.4%	24	CANGKUANG
5	63	4.78	149,926	2380	0.08	0.4%	22	KUTAWARING
6	18	0	161,705	8984	0.00	0.0%	1	MARGAASIH
7	11	0	137,452	12496	0.00	0.0%	1	MARGAHAYU
8	15	0	81,316	5421	0.00	0.0%	1	PAMENGPEUK
9	39	3.2	132,828	3406	0.08	0.4%	23	BANJARAN
10	59	7.8	83,792	1420	0.13	0.6%	28	CIMAUNG
11	219	12.2	157,647	720	0.06	0.3%	20	PANGGALENGAN
12	204	0.33	90,758	445	0.00	0.0%	13	PASIR JAMBU
13	48	0.96	82,545	1720	0.02	0.1%	16	CIWIDEY
14	11	0	127,803	11618	0.00	0.0%	1	DAYEUEHKOLOT
15	19	0	181,469	9551	0.00	0.0%	1	BALEENDAH
16	42	13.6	56,774	1352	0.32	1.6%	32	ARJASARI
17	22	4.6	48,247	2193	0.21	1.0%	30	ARJASARI
18	148	8	53,746	363	0.05	0.3%	19	RANCABALI
19	28	0	130,096	4646	0.00	0.0%	1	BOJONGSOANG
20	21	0	93,278	4442	0.00	0.0%	1	BALEENDAH
21	20	0	73,664	3683	0.00	0.0%	1	CIPARAY
22	34	4.4	100,711	2962	0.13	0.6%	27	CIPARAY
23	95	1.9	115,802	1219	0.02	0.1%	16	PACET
24	151	1.4	74,062	490	0.01	0.0%	14	KERTASARI
25	48	0	123,196	2567	0.00	0.0%	1	CIMENYAN
26	39	0	55814	1431.128205	0	0.0%	1	CILENGKRANG
27	32	0.8	209490	6546.5625	0.025	0.1%	18	CILEUNYI
28	45	0.5	193936	4309.688889	0.011111111	0.1%	15	RANCAEKEK
29	24	3	89038	3709.916667	0.125	0.6%	26	SOLOKAN JERUK
30	48	9.3	138311	2881.479167	0.19375	0.9%	29	PASEH
31	59	4	87041	1475.271186	0.06779661	0.3%	21	IBUN
32	17	6.2	94047	5532.176471	0.364705882	1.8%	33	CICALENGKA
33	39	0	96898	2484.564103	0	0.0%	1	CIKANCUNG
34	68	7.6	88034	1294.617647	0.111764706	0.5%	25	NAGREG

Sumber: Hasil Analisa, 2021

Tabel.xiii. Kepadatan Frekuensi AU Berbasis Zona Kabupaten Bandung Tahun 2021

Zona	Kepadatan Frek.Au (Kend/Km ²)	Kinerja	Rangking	Nama Zona
1	140.8	3%	1	SOREANG
2	77.79598459	2%	2	MAJALAYA
3	0	0%	27	KATAPANG
4	50.08695652	1%	5	CANGKUANG
5	2.031746032	0%	23	KUTAWARING
6	0	0%	27	MARGAASIH
7	0	0%	27	MARGAHAYU
8	0	0%	27	PAMENGPEUK
9	57.43589744	1%	3	BANJARAN
10	6.508474576	0%	20	CIMAUNG
11	1.315068493	0%	25	PANGGALENGAN
12	3.607843137	0%	21	PASIR JAMBU
13	18	0%	12	CIWIDEY
14	49.45454545	1%	6	DAYEUEHKOLOOT
15	21.89473684	1%	9	BALEENDAH
16	19.04761905	0%	11	ARJASARI
17	17.45454545	0%	13	ARJASARI
18	0.864864865	0%	26	RANCABALI
19	13.71428571	0%	16	BOJONGSOANG
20	0	0%	27	BALEENDAH
21	0	0%	27	CIPARAY
22	21.43822396	1%	10	CIPARAY
23	2.694736842	0%	22	PACET
24	1.483443709	0%	24	KERTASARI
25	0	0%	27	CIMENYAN
26	0	0%	27	CILENGKRANG
27	31	1%	7	CILEUNYI
28	24.88888889	1%	8	RANCAEKEK
29	17.33333333	0%	14	SOLOKAN JERUK
30	8	0%	18	PASEH
31	16.27118644	0%	15	IBUN
32	52.70588235	1%	4	CICALENGKA
33	9.846153846	0%	17	CIKANCUNG
34	7.529411765	0%	19	NAGREG

Sumber: Hasil Analisa, 2021

Tabel.xiv. Kepadatan Supply Berbasis Zona Kabupaten Bandung Tahun 2021

Zona	Kepadatan Supply//Km ²)	Kinerja	Rangking	Nama Zona
1	4505.6	3.1%	1	SOREANG
2	2489.47	1.7%	3	MAJALAYA
3	0	0.0%	27	KATAPANG
4	2168.47	1.5%	4	CANGKUANG
5	178.09	0.1%	23	KUTAWARING
6	0	0.0%	27	MARGAASIH
7	0	0.0%	27	MARGAHAYU
8	0	0.0%	27	PAMENGPEUK
9	1706.67	1.2%	6	BANJARAN
10	256	0.2%	20	CIMAUNG
11	418.91	0.3%	16	PANGGALENGAN
12	981.33	0.7%	8	PASIR JAMBU
13	468.61	0.3%	13	CIWIDEY
14	362.67	0.2%	18	DAYEUHKOLOT
15	195.76	0.1%	21	BALEENDAH
16	433.9	0.3%	14	ARJASARI
17	60.24	0.0%	25	ARJASARI
18	43.12	0.0%	26	RANCABALI
19	195.05	0.1%	22	BOJONGSOANG
20	0	0.0%	27	BALEENDAH
21	0	0.0%	27	CIPARAY
22	157.6	0.1%	24	CIPARAY
23	512	0.4%	11	PACET
24	398.22	0.3%	17	KERTASARI
25	0	0.0%	27	CIMENYAN
26	0	0.0%	27	CILENGKRANG
27	2885.82	2.0%	2	CILEUNYI
28	1886.32	1.3%	5	RANCAEKEK
29	475.43	0.3%	12	SOLOKAN JERUK
30	585.14	0.4%	10	PASEH
31	1536	1.1%	7	IBUN
32	597.33	0.4%	9	CICALENGKA
33	315.08	0.2%	19	CIKANCUNG
34	420.1	0.3%	15	NAGREG

Sumber: Hasil Analisa, 2021

Tabel.xv. Perangkingan Zona Kabupaten Bandung Tahun 2021

Zona	Kinerja Aksesibiliti	Kinerja Road Ratio	Kinerja Road Density	Kinerja Kepadatan Jaringan Trayek	Kinerja Kepadatan Frekuensi Au	Kinerja Kepadatan Supply	Total Kinerja	Ranking	Nama Zona
1	1.0%	11.3%	13.3%	1.6%	3.5%	3.1%	33.6%	1	SOREANG
2	0.9%	4.3%	0.4%	4.9%	1.9%	1.7%	14.1%	2	MAJALAYA
32	0.7%	0.0%	0.0%	1.8%	1.3%	0.4%	4.2%	3	CICALENGKA
4	0.4%	0.1%	0.3%	0.4%	1.2%	1.5%	3.9%	4	CANGKUANG
27	0.8%	0.0%	0.0%	0.1%	0.8%	2.0%	3.7%	5	CILEUNYI
9	0.4%	0.1%	0.1%	0.4%	1.4%	1.2%	3.6%	6	BANJARAN
14	1.5%	0.0%	0.1%	0.0%	1.2%	0.2%	3.1%	7	DAYEUKHKOLOT
16	0.2%	0.0%	0.1%	1.6%	0.5%	0.3%	2.6%	8	ARJASARI
28	0.5%	0.0%	0.0%	0.1%	0.6%	1.3%	2.6%	9	RANCAEKEK
31	0.2%	0.0%	0.0%	0.3%	0.4%	1.1%	2.0%	10	IBUN
30	0.3%	0.0%	0.0%	0.9%	0.2%	0.4%	1.9%	11	PASEH
15	1.1%	0.0%	0.1%	0.0%	0.5%	0.1%	1.9%	12	BALEENDAH
17	0.3%	0.0%	0.1%	1.0%	0.4%	0.0%	1.9%	13	ARJASARI
29	0.4%	0.0%	0.0%	0.6%	0.4%	0.3%	1.8%	14	SOLOKAN JERUK
22	0.4%	0.0%	0.1%	0.6%	0.5%	0.1%	1.7%	15	CIPARAY
7	1.4%	0.1%	0.2%	0.0%	0.0%	0.0%	1.7%	16	MARGAHAYU
3	1.0%	0.2%	0.3%	0.0%	0.0%	0.0%	1.5%	17	KATAPANG
6	1.1%	0.1%	0.2%	0.0%	0.0%	0.0%	1.4%	18	MARGAASIH
10	0.2%	0.0%	0.1%	0.6%	0.2%	0.2%	1.3%	19	CIMAUNG
13	0.2%	0.0%	0.1%	0.1%	0.4%	0.3%	1.2%	20	CIWIDEY
34	0.2%	0.0%	0.0%	0.5%	0.2%	0.3%	1.2%	21	NAGREG
5	0.3%	0.1%	0.2%	0.4%	0.1%	0.1%	1.1%	22	KUTAWARING
19	0.6%	0.0%	0.1%	0.0%	0.3%	0.1%	1.1%	23	BOJONGSOANG
12	0.1%	0.0%	0.1%	0.0%	0.1%	0.7%	1.0%	24	PASIR JAMBU
11	0.1%	0.0%	0.1%	0.3%	0.0%	0.3%	0.8%	25	PANGGALENGAN

Zona	Kinerja Aksesibiliti	Kinerja Road Ratio	Kinerja Road Density	Kinerja Kepadatan Jaringan Trayek	Kinerja Kepadatan Frekuensi Au	Kinerja Kepadatan Supply	Total Kinerja	Ranking	Nama Zona
8	0.6%	0.1%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.8%	26	PAMENGPEUK
33	0.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.2%	0.2%	0.8%	27	CIKANCUNG
23	0.2%	0.0%	0.1%	0.1%	0.1%	0.4%	0.8%	28	PACET
20	0.5%	0.0%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.6%	29	BALEENDAH
24	0.1%	0.0%	0.1%	0.0%	0.0%	0.3%	0.5%	30	KERTASARI
21	0.4%	0.0%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.5%	31	CIPARAY
18	0.1%	0.0%	0.1%	0.3%	0.0%	0.0%	0.5%	32	RANCABALI
25	0.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.4%	33	CIMENYAN
26	0.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.2%	34	CILENGKRANG

Sumber: Hasil Analisa, 2021

Tabel.xvi. Kinerja Frekuensi AU Dalam Trayek Dari Segi Penumpang Kabupaten Bandung Tahun 2021

No	Rute	Frekuensi (kend/jam) Peak	Keterangan	Frekuensi (kend/jam) OffPeak	Keterangan
1	Soreang - Banjaran	20	Memenuhi	18	Memenuhi
2	Soreang - Cilame - Batu Karut - Cikoneng	49	Memenuhi	9	Memenuhi
3	Soreang - Ciwidey	49	Memenuhi	7	Memenuhi
4	Banjaran - Asem - Sayuran - Tci	34	Memenuhi	10	Memenuhi
5	Banjaran - Baros	10	Tidak Memenuhi	4	Tidak Memenuhi
6	Banjaran - Arjasari	32	Memenuhi	9	Memenuhi
7	Banjaran - Gamblok	2	Tidak Memenuhi	1	Tidak Memenuhi
8	Banjaran - Pangalengan	27	Memenuhi	8	Memenuhi
9	Ciparay - Arjasari	34	Memenuhi	9	Memenuhi
10	Ciparay - Cibereum - Santosa	1	Tidak Memenuhi	1	Tidak Memenuhi
11	Ciparay - Lembur Awi - Pacet	49	Memenuhi	9	Memenuhi
12	Cileunyi - Rancaekek - Majalaya	10	Tidak Memenuhi	4	Tidak Memenuhi
13	Cileunyi - Cicalengka	10	Tidak Memenuhi	4	Tidak Memenuhi
14	Rancaekek - Cicalengka - Curug Cindulang	1	Tidak Memenuhi	0	Tidak Memenuhi
15	Cicalengka - Nagreg - Cijolang	49	Memenuhi	9	Memenuhi
16	Cicalengka-Cijapati	32	Memenuhi	9	Memenuhi
17	Majalaya - Ciparay	49	Memenuhi	9	Memenuhi
18	Majalaya - Kamojang	30	Memenuhi	9	Memenuhi
19	Majalaya - Lembur Awi	3	Tidak Memenuhi	2	Tidak Memenuhi
20	Majalaya - Paseh	49	Memenuhi	9	Memenuhi
21	Majalaya - Cicalengka	32	Memenuhi	9	Memenuhi
22	Palasari - Sayati	49	Memenuhi	9	Memenuhi
23	Pangalengan - Cisewu	1	Tidak Memenuhi	1	Tidak Memenuhi
24	Ciwidey - Gambung	1	Tidak Memenuhi	1	Tidak Memenuhi
25	Ciwidey - Patenggang	48	Memenuhi	9	Memenuhi
26	Ciwidey - Cimaskara	7	Tidak Memenuhi	3	Tidak Memenuhi
27	Ciwidey - Cipelah	3	Tidak Memenuhi	2	Tidak Memenuhi
28	Ciwidey - Dewata	1	Tidak Memenuhi	1	Tidak Memenuhi
29	Ciwidey - Paranggong	2	Tidak Memenuhi	2	Tidak Memenuhi
30	Ciwidey - Patuhawati	1	Tidak Memenuhi	0	Tidak Memenuhi
31	Ciwidey - Rancabali - Sinumbra	2	Tidak Memenuhi	2	Tidak Memenuhi
32	Ciwidey - Singkup	1	Tidak Memenuhi	1	Tidak Memenuhi

Sumber: Hasil Analisa, 2021

Tabel.xvii. Kinerja Tingkat Perpindahan AU Dalam Trayek Dari Segi Penumpang Kabupaten Bandung
Tahun 2021

Rute	Tingkat Perpindahan	Nilai
Soreang – Banjaran	100%	Kurang
Soreang – Cilame – Batu Karut – Cikoneng	40%	Baik
Soreang – Ciwidey	60%	Baik
Banjaran – Asem – Sayuran – Tci	71%	Baik
Banjaran – Baros	46%	Baik
Banjaran – Arjasari	75%	Baik
Banjaran – Gamblok	100%	Kurang
Banjaran – Pangalengan	90%	Kurang
Ciparay – Arjasari	0%	Baik
Ciparay – Cibereum – Santosa	70%	Baik
Ciparay – Lembur Awi – Pacet	80%	Cukup
Cileunyi – Rancaekek – Majalaya	90%	Kurang
Cileunyi – Cicalengka	50%	Baik
Rancaekek – Cicalengka – Curug Cindulang	70%	Baik
Cicalengka – Nagreg – Cijolang	100%	Kurang
Cicalengka-Cijapati	0%	Baik
Majalaya – Ciparay	100%	Kurang
Majalaya – Kamojang	80%	Cukup
Majalaya – Lembur Awi	80%	Cukup

Sumber: Hasil Analisa, 2021

Tabel.xviii.

**Kinerja Umur Kendaraan AU Dalam Trayek Dari Segi Penumpang Kabupaten Bandung
Tahun 2021**

No	Rute	Umur Kendaraan Rata-Rata (Tahun)	Standar Bank Dunia (Tahun)	Keterangan
1	Soreang – Banjaran	21	5	Tidak Memenuhi
2	Soreang – Cilame – Batu Karut – Cikoneng	18	5	Tidak Memenuhi
3	Soreang – Ciwidey	32	5	Tidak Memenuhi
4	Banjaran – Asem – Sayuran – Tci	20	5	Tidak Memenuhi
5	Banjaran – Baros	39	5	Tidak Memenuhi
6	Banjaran – Arjasari	27	5	Tidak Memenuhi
7	Banjaran – Gamblok	27	5	Tidak Memenuhi
8	Banjaran – Pangalengan	22	5	Tidak Memenuhi
9	Ciparay – Arjasari	27	5	Tidak Memenuhi
10	Ciparay – Cibereum – Santosa	23	5	Tidak Memenuhi
11	Ciparay – Lembur Awi – Pacet	23	5	Tidak Memenuhi
12	Cileunyi – Rancaekek – Majalaya	23	5	Tidak Memenuhi
13	Cileunyi – Cicalengka	18	5	Tidak Memenuhi
14	Rancaekek – Cicalengka – Curug Cindulang	16	5	Tidak Memenuhi
15	Cicalengka – Nagreg – Cijolang	17	5	Tidak Memenuhi
16	Cicalengka-Cijapati	23	5	Tidak Memenuhi
17	Majalaya – Ciparay	10	5	Tidak Memenuhi
18	Majalaya – Kamojang	13	5	Tidak Memenuhi
19	Majalaya – Lembur Awi	21	5	Tidak Memenuhi
20	Majalaya – Paseh	16	5	Tidak Memenuhi
21	Majalaya – Cicalengka	18	5	Tidak Memenuhi
22	Palasari – Sayati	21	5	Tidak Memenuhi
23	Pangalengan – Cisewu	16	5	Tidak Memenuhi
24	Ciwidey – Gambung	16	5	Tidak Memenuhi
25	Ciwidey – Patenggang	32	5	Tidak Memenuhi
26	Ciwidey – Cimaskara	18	5	Tidak Memenuhi
27	Ciwidey – Cipelah	18	5	Tidak Memenuhi
28	Ciwidey – Dewata	15	5	Tidak Memenuhi
29	Ciwidey – Paranggong	16	5	Tidak Memenuhi
30	Ciwidey – Patuhawati	17	5	Tidak Memenuhi
31	Ciwidey – Rancabali – Sinumbra	21	5	Tidak Memenuhi
32	Ciwidey – Singkup	18	5	Tidak Memenuhi

Sumber: Hasil Analisa, 2021

Tabel.xix. Penilaian Kinerja Angkutan Umum Dari Segi Penumpang Tahun 2021

Jenis Pelayanan	Trayek	segi pnp					
		Frekuensi (kend/jam) Peak	Frekuensi (kend/jam) OffPeak	faktor muat	Tingkat Perpindahan	Kepuasan Masyarakat	Total
ANGKUTAN DALAM TRAYEK	SOREANG - BANJARAN	19%	31%	8%	11%	3%	72%
	SOREANG - CILAME - BATU KARUT - CIKONENG	46%	17%	7%	5%	3%	77%
	SOREANG - CIWIDEY	46%	13%	7%	7%	2%	75%
	BANJARAN - ASEM - SAYURAN - TCI	32%	19%	7%	8%	3%	69%
	BANJARAN - BAROS	9%	8%	8%	5%	1%	32%
	BANJARAN - ARJASARI	30%	17%	7%	8%	2%	64%
	BANJARAN - GAMBLOK	2%	2%	7%	11%	2%	25%
	BANJARAN - PANGALENGAN	25%	15%	8%	10%	3%	62%
	CIPARAY - ARJASARI	32%	17%	9%	0%	2%	60%
	CIPARAY - CIBEREUM - SANTOSA	1%	2%	10%	8%	2%	23%
	CIPARAY - LEMBUR AWI - PACET	46%	17%	6%	9%	2%	81%
	CILEUNYI - RANCAEKEK - MAJALAYA	9%	8%	6%	10%	2%	36%
	CILEUNYI - CICALENGKA	9%	8%	6%	6%	3%	32%
	RANCAEKEK - CICALENGKA - CURUG CINDULANG	1%	0%	6%	8%	4%	19%
	CICALENGKA - NAGREG - CIJOLANG	46%	17%	9%	11%	3%	87%
	CICALENGKA-CIJAPATI	30%	17%	8%	0%	2%	57%
	MAJALAYA - CIPARAY	46%	17%	7%	11%	6%	87%
	MAJALAYA - KAMOJANG	28%	17%	4%	9%	4%	63%
	MAJALAYA - LEMBUR AWI	3%	4%	9%	9%	3%	27%
	MAJALAYA - PASEH	46%	17%	5%	1%	4%	73%
	MAJALAYA - CICALENGKA	30%	17%	8%	0%	3%	59%

Jenis Pelayanan	Trayek	segi pnp					
		Frekuensi (kend/jam) Peak	Frekuensi (kend/jam) OffPeak	faktor muat	Tingkat Perpindahan	Kepuasan Masyarakat	Total
	PALASARI - SAYATI	46%	17%	4%	0%	3%	70%
	PANGALENGAN - CISEWU	1%	2%	7%	0%	4%	14%
	CIWIDEY - GAMBUNG	1%	2%	6%	0%	4%	13%
	CIWIDEY - PATENGGANG	45%	17%	7%	0%	2%	71%
	CIWIDEY - CIMASKARA	7%	6%	6%	1%	3%	22%
	CIWIDEY - CIPELAH	3%	4%	6%	1%	3%	17%
	CIWIDEY - DEWATA	1%	2%	6%	0%	4%	13%
	CIWIDEY - PARANGGONG	2%	4%	5%	1%	4%	15%
	CIWIDEY - PATUHAWATI	1%	0%	6%	0%	3%	10%
	CIWIDEY - RANCABALI - SINUMBRA	2%	4%	7%	0%	3%	16%
	CIWIDEY - SINGKUP	1%	2%	6%	1%	3%	13%
AKDP	BANDUNG (TERM.LEUWIPANJANG) SOREANG - CIWIDEY PP	11%	11%	7%	11%	3%	43%
	BANDUNG (TERM.TG.LEGA) DAYEUKHKOLOT - MAJALAYA PP	11%	11%	6%	11%	3%	42%
	BANDUNG (TEGALEGA - PANGALENGAN PP)	11%	11%	5%	11%	3%	41%
	GBA - JL.LOGAM - BUAH BATU - BBK.CIPARAY - GBA PP	11%	11%	7%	11%	3%	43%
	PANGK.ABD.MUIS - BALEENDAH PP	11%	11%	7%	11%	3%	43%
	PANGK.BUAHBATU - CIPARAY PP	11%	11%	8%	11%	3%	44%
	PS.INDUK GD.BAGE - CILENYI - RC.EKEK - MJALAYA PP	11%	11%	7%	11%	3%	43%
	PS.INDUK GD.BAGE - DERWATI - SAPAN - MAJALAYA	11%	11%	8%	11%	2%	43%
	PS.INDUK GD.BAGE - SAYANG - MAJALAYA - PP	11%	11%	7%	11%	3%	42%
	CICAHEUM - CIBADUYUT - CANGKUANG PP	11%	11%	6%	11%	3%	42%
	CICAHEUM - CILEUNYI PP	11%	11%	7%	10%	2%	42%
	TERM.CIROYOM - PANGK.CIBURIAL	11%	11%	8%	11%	2%	44%
	TERM.LEUWIPANJANG - SOREANG PP	11%	11%	6%	11%	3%	42%

Jenis Pelayanan	Trayek	segi pnp					
		Frekuensi (kend/jam) Peak	Frekuensi (kend/jam) OffPeak	faktor muat	Tingkat Perpindahan	Kepuasan Masyarakat	Total
	SOREANG - RAHAYU - PS.INDUK CARINGIN - LEUWIPANJANG PP	11%	11%	7%	11%	3%	43%
	TEGALEGA - BALEENDAH - CIPARAY PP	11%	11%	8%	11%	3%	44%
	TEGALEGA - BUAHBATU - CIWASTRA - MAJALAYA PP	11%	11%	7%	10%	3%	42%
	TERM.TEGALEGA - PANGK.CIPATIK PP	11%	11%	8%	11%	3%	44%
	TERM.TEGALEGA - PANGK.MAHMUD PP	11%	11%	7%	11%	3%	43%
	TERM. RANCAMULYA-TERM. CILEUNYI	11%	11%	7%	11%	3%	43%
	TERM.TEGALEGA - TERM.BANJARAN PP	11%	11%	6%	11%	3%	42%
PERBATASAN	SOREANG - CIPATIK - CILILIN	9%	9%	5%	10%	5%	37%
	CIMAHI - PATROL - SOREANG	9%	9%	8%	11%	5%	41%
	CIMINDI - NANJUNG - CIPATIK	6%	6%	8%	10%	4%	34%
	CIMINDI - MARGAASIH - CIBALIGO	6%	6%	8%	11%	4%	34%
	CIWIDEY-GUNUNGHALU	3%	3%	6%	9%	5%	26%
	CIWIDEY-PARANGGONG-CIDAUN	3%	3%	5%	11%	3%	25%
	CIWIDEY-GIRIJAYA	3%	3%	5%	11%	4%	26%
	CIWIDEY-CIDAUN-SINDANGBARANG	3%	3%	6%	11%	5%	28%
	CIWIDEY-CIKADU-SINDANGBARANG	3%	3%	5%	10%	4%	25%
	CIWIDEY-CIPELAH-PAGELARAN-SUKANAGARA	3%	3%	5%	11%	5%	27%
	CIWIDEY-MEKARWANGI-SUKANAGARA	3%	3%	5%	11%	5%	27%
NON TRAYEK	ASK (angkutan sewa khusus) registrasi	11%	11%	6%	0%	8%	37%
	ANGKUTAN ONTANG - ANGTING	11%	11%	7%	0%	8%	37%

Sumber: Hasil Analisa, 2021

Tabel.xx. Penilaian Kinerja Angkutan Umum Dari Segi Operator Tahun 2021

Jenis Pelayanan	Trayek	operator			Total
		(Pnp rata-rata/perjalanan) / (Kapasitas Kendaraan)	Tingkat Kemerataan Pnp	Pendapatan rata-rata tiap penumpang/km (Rp)	
ANGKUTAN DALAM TRAYEK	SOREANG - BANJARAN	2%	6%	5%	12%
	SOREANG - CILAME - BATU KARUT - CIKONENG	2%	5%	4%	10%
	SOREANG - CIWIDEY	2%	1%	22%	25%
	BANJARAN - ASEM - SAYURAN - TCI	2%	16%	4%	22%
	BANJARAN - BAROS	2%	19%	3%	23%
	BANJARAN - ARJASARI	2%	8%	4%	14%
	BANJARAN - GAMBLOK	2%	4%	4%	10%
	BANJARAN - PANGALENGAN	1%	9%	2%	12%
	CIPARAY - ARJASARI	2%	11%	5%	18%
	CIPARAY - CIBEREUM - SANTOSA	2%	2%	3%	8%
	CIPARAY - LEMBUR AWI - PACET	1%	5%	5%	11%
	CILEUNYI - RANCAEKEK - MAJALAYA	1%	8%	7%	17%
	CILEUNYI - CICALENGKA	1%	4%	5%	11%
	RANCAEKEK - CICALENGKA - CURUG CINDULANG	2%	0%	3%	5%
	CICALENGKA - NAGREG - CIJOLANG	1%	12%	3%	16%
	CICALENGKA-CIJAPATI	2%	12%	2%	15%
	MAJALAYA - CIPARAY	1%	4%	5%	11%
	MAJALAYA - KAMOJANG	1%	7%	2%	11%
	MAJALAYA - LEMBUR AWI	1%	2%	9%	13%
	MAJALAYA - PASEH	0%	11%	2%	13%

AKDP	MAJALAYA - CICALENGKA	2%	12%	7%	21%
	PALASARI - SAYATI	0%	2%	1%	4%
	PANGALENGAN - CISEWU	0%	0%	1%	1%
	CIWIDEY - GAMBUNG	0%	6%	6%	13%
	CIWIDEY - PATENGGANG	0%	2%	2%	5%
	CIWIDEY - CIMASKARA	0%	0%	16%	16%
	CIWIDEY - CIPELAH	1%	2%	13%	15%
	CIWIDEY - DEWATA	3%	0%	2%	5%
	CIWIDEY - PARANGGONG	4%	4%	6%	14%
	CIWIDEY - PATUHAWATI	2%	0%	18%	20%
	CIWIDEY - RANCABALI - SINUMBRA	2%	0%	1%	3%
	CIWIDEY - SINGKUP	0%	0%	4%	5%
	BANDUNG (TERM.LEUWIPANJANG) SOREANG - CIWIDEY PP	7%	4%	10%	20%
	BANDUNG (TERM.TG.LEGA) DAYEUKHOKLOT - MAJALAYA PP	6%	4%	8%	18%
	BANDUNG (TEGALEGA - PANGALENGAN PP)	5%	4%	8%	17%
	GBA - JL.LOGAM - BUAH BATU - BBK.CIPARAY - GBA PP	7%	4%	9%	20%
	PANGK.ABD.MUIS - BALEENDAH PP	7%	4%	9%	19%
	PANGK.BUAHBATU - CIPARAY PP	8%	4%	10%	21%
	PS.INDUK GD.BAGE - CILENYI - RC.EKEK - MJALAYA PP	7%	4%	9%	20%
	PS.INDUK GD.BAGE - DERWATI - SAPAN - MAJALAYA	8%	4%	9%	20%
	PS.INDUK GD.BAGE - SAYANG - MAJALAYA - PP	7%	4%	9%	20%
	CICAHEUM - CIBADUYUT - CANGKUANG PP	6%	4%	9%	18%
	CICAHEUM - CILEUNYI PP	7%	4%	9%	19%
	TERM.CIROYOM - PANGK.CIBURIAL	8%	4%	8%	20%
	TERM.LEUWIPANJANG - SOREANG PP	6%	4%	9%	19%
	SOREANG - RAHAYU - PS.INDUK CARINGIN - LEUWIPANJANG PP	7%	4%	8%	19%
	TEGALEGA - BALEENDAH - CIPARAY PP	8%	4%	9%	21%
	TEGALEGA - BUAHBATU - CIWASTRA - MAJALAYA PP	7%	4%	8%	19%
	TERM.TEGALEGA - PANGK.CIPATIK PP	8%	4%	9%	21%
	TERM.TEGALEGA - PANGK.MAHMUD PP	7%	4%	9%	20%

	TERM. RANCAMULYA-TERM. CILEUNYI	7%	4%	10%	20%
	TERM.TEGALEGA - TERM.BANJARAN PP	6%	5%	9%	20%
PERBATASAN	SOREANG - CIPATIK - CILILIN	5%	3%	9%	17%
	CIMAHU - PATROL - SOREANG	8%	4%	9%	21%
	CIMINDI - NANJUNG - CIPATIK	8%	4%	9%	20%
	CIMINDI - MARGAASIH - CIBALIGO	8%	3%	9%	20%
	CIWIDEY-GUNUNGHALU	6%	4%	10%	20%
	CIWIDEY-PARANGGONG-CIDAUN	5%	2%	9%	16%
	CIWIDEY-GIRIJAYA	5%	3%	9%	17%
	CIWIDEY-CIDAUN-SINDANGBARANG	6%	4%	9%	19%
	CIWIDEY-CIKADU-SINDANGBARANG	5%	3%	9%	18%
	CIWIDEY-CIPELAH-PAGELARAN-SUKANAGARA	5%	4%	9%	18%
	CIWIDEY-MEKARWANGI-SUKANAGARA	5%	3%	10%	18%
NON TRAYEK	ASK (angkutan sewa khusus) registrasi	6%	3%	11%	20%
	ANGKUTAN ONTANG - ANGTING	7%	7%	11%	25%

Sumber: Hasil Analisa, 2021

Tabel.xxi. Penilaian Kinerja Angkutan Umum Dari Segi Regulator Tahun 2021

Jenis Pelayanan	Trayek	regulator			
		Keseimbangan Supply dan Demand	Tingkat penyimpangan	Tumpang Tindih Lintasan dg PT	Total
ANGKUTAN DALAM TRAYEK	SOREANG - BANJARAN	11%	4%	1%	16%
	SOREANG - CILAME - BATU KARUT - CIKONENG	7%	0%	3%	10%
	SOREANG - CIWIDEY	8%	0%	2%	9%
	BANJARAN - ASEM - SAYURAN - TCI	6%	5%	4%	15%
	BANJARAN - BAROS	2%	6%	2%	10%
	BANJARAN - ARJASARI	11%	3%	1%	16%
	BANJARAN - GAMBLOK	6%	4%	8%	18%
	BANJARAN - PANGALENGAN	2%	5%	4%	11%
	CIPARAY - ARJASARI	7%	4%	1%	13%
	CIPARAY - CIBEREUM - SANTOSA	7%	0%	4%	11%
	CIPARAY - LEMBUR AWI - PACET	6%	3%	9%	18%
	CILEUNYI - RANCAEKEK - MAJALAYA	8%	2%	2%	12%
	CILEUNYI - CICALENGKA	10%	2%	5%	17%
	RANCAEKEK - CICALENGKA - CURUG CINDULANG	8%	0%	8%	16%
	CICALENGKA - NAGREG - CIJOLANG	9%	4%	5%	18%
	CICALENGKA-CIJAPATI	11%	1%	2%	15%
	MAJALAYA - CIPARAY	8%	0%	1%	9%
	MAJALAYA - KAMOJANG	6%	0%	6%	13%
	MAJALAYA - LEMBUR AWI	6%	7%	3%	16%
	MAJALAYA - PASEH	5%	0%	5%	10%
	MAJALAYA - CICALENGKA	8%	8%	6%	21%
	PALASARI - SAYATI	6%	0%	0%	6%

	PANGALENGAN - CISEWU	9%	0%	0%	9%
	CIWIDEY - GAMBUNG	3%	0%	4%	7%
	CIWIDEY - PATENGGANG	8%	1%	2%	11%
	CIWIDEY - CIMASKARA	11%	0%	10%	21%
	CIWIDEY - CIPELAH	11%	0%	11%	22%
	CIWIDEY - DEWATA	11%	0%	0%	11%
	CIWIDEY - PARANGGONG	7%	0%	2%	9%
	CIWIDEY - PATUHAWATI	11%	0%	3%	14%
	CIWIDEY - RANCABALI - SINUMBRA	8%	0%	10%	19%
	CIWIDEY - SINGKUP	0%	0%	11%	11%
AKDP	BANDUNG (TERM.LEUWIPANJANG) SOREANG - CIWIDEY PP	11%	0%	7%	19%
	BANDUNG (TERM.TG.LEGA) DAYEUKHKOLOT - MAJALAYA PP	11%	0%	10%	21%
	BANDUNG (TEGALEGA - PANGALENGAN PP)	11%	0%	5%	16%
	GBA - JL.LOGAM - BUAH BATU - BBK.CIPARAY - GBA PP	4%	0%	1%	5%
	PANGK.ABD.MUIS - BALEENDAH PP	11%	0%	11%	22%
	PANGK.BUAHBATU - CIPARAY PP	7%	0%	3%	10%
	PS.INDUK GD.BAGE - CILENYI - RC.EKEK - MJALAYA PP	7%	0%	5%	12%
	PS.INDUK GD.BAGE - DERWATI - SAPAN - MAJALAYA	11%	0%	3%	14%
	PS.INDUK GD.BAGE - SAYANG - MAJALAYA - PP	11%	0%	2%	14%
	CICAHEUM - CIBADUYUT - CANGKUANG PP	11%	0%	5%	17%
	CICAHEUM - CILEUNYI PP	11%	0%	4%	16%
	TERM.CIROYOM - PANGK.CIBURIAL	11%	0%	9%	20%
	TERM.LEUWIPANJANG - SOREANG PP	11%	0%	11%	22%
	SOREANG - RAHAYU - PS.INDUK CARINGIN - LEUWIPANJANG PP	8%	0%	5%	13%
	TEGALEGA - BALEENDAH - CIPARAY PP	4%	0%	11%	15%
	TEGALEGA - BUAHBATU - CIWASTRA - MAJALAYA PP	11%	0%	7%	18%
	TERM.TEGALEGA - PANGK.CIPATIK PP	11%	0%	2%	13%
	TERM.TEGALEGA - PANGK.MAHMUD PP	12%	0%	1%	13%
	TERM. RANCAMULYA-TERM. CILEUNYI	0%	0%	3%	3%
	TERM.TEGALEGA - TERM.BANJARAN PP	5%	0%	11%	16%

PERBATASAN	SOREANG - CIPATIK - CILILIN	8%	0%	5%	14%
	CIMAHU - PATROL - SOREANG	10%	0%	5%	15%
	CIMINDI - NANJUNG - CIPATIK	10%	0%	6%	16%
	CIMINDI - MARGAASIH - CIBALIGO	11%	0%	6%	17%
	CIWIDEY-GUNUNGHALU	11%	0%	1%	12%
	CIWIDEY-PARANGGONG-CIDAUN	11%	0%	10%	22%
	CIWIDEY-GIRIJAYA	11%	0%	3%	14%
	CIWIDEY-CIDAUN-SINDANGBARANG	11%	0%	9%	20%
	CIWIDEY-CIKADU-SINDANGBARANG	11%	0%	6%	18%
	CIWIDEY-CIPELAH-PAGELARAN-SUKANAGARA	11%	0%	10%	22%
	CIWIDEY-MEKARWANGI-SUKANAGARA	11%	0%	7%	19%
NON TRAYEK	ASK (angkutan sewa khusus) registrasi	16%	0%	11%	27%
	ANGKUTAN ONTANG - ANGTING	11%	0%	11%	23%

Sumber: Hasil Analisa, 2021

Tabel.xxii. Rekapitulasi Prosentase Capaian Kinerja Angkutan Umum Kabupaten Bandung Tahun 2021

DLM TRAYEK

Trayek	Segi Penumpang	Segi Operator	Segi Regulator	Total
SOREANG - BANJARAN	73%	12%	16%	100%
SOREANG - CILAME - BATU KARUT - CIKONENG	75%	10%	10%	95%
SOREANG - CIWIDEY	68%	22%	9%	99%
BANJARAN - ASEM - SAYURAN - TCI	65%	20%	14%	99%
BANJARAN - BAROS	31%	22%	10%	63%
BANJARAN - ARJASARI	63%	13%	16%	92%
BANJARAN - GAMBLOK	24%	9%	17%	50%
BANJARAN - PANGALENGAN	60%	12%	11%	82%
CIPARAY - ARJASARI	58%	18%	12%	88%
CIPARAY - CIBEREUM - SANTOSA	22%	7%	11%	41%
CIPARAY - LEMBUR AWI - PACET	70%	6%	17%	93%
CILEUNYI - RANCAEKEK - MAJALAYA	35%	16%	11%	62%
CILEUNYI - CICALENGKA	31%	11%	17%	59%
RANCAEKEK - CICALENGKA - CURUG CINDULANG	18%	5%	15%	39%
CICALENGKA - NAGREG - CIJOLANG	74%	12%	11%	97%
CICALENGKA-CIJAPATI	56%	15%	15%	85%
MAJALAYA - CIPARAY	75%	10%	9%	95%
MAJALAYA - KAMOJANG	61%	11%	12%	84%
MAJALAYA - LEMBUR AWI	27%	13%	15%	55%
MAJALAYA - PASEH	71%	13%	10%	93%
MAJALAYA - CICALENGKA	57%	20%	20%	98%
PALASARI - SAYATI	68%	4%	6%	78%
PANGALENGAN - CISEWU	13%	1%	9%	23%
CIWIDEY - GAMBUNG	13%	13%	7%	32%
CIWIDEY - PATENGGANG	69%	5%	11%	84%
CIWIDEY - CIMASKARA	22%	16%	20%	58%
CIWIDEY - CIPELAH	17%	15%	22%	53%
CIWIDEY - DEWATA	13%	5%	11%	29%
CIWIDEY - PARANGGONG	14%	14%	9%	37%
CIWIDEY - PATUHAWATI	10%	19%	14%	43%
CIWIDEY - RANCABALI - SINUMBRA	16%	3%	18%	37%
CIWIDEY - SINGKUP	12%	4%	11%	28%

Sumber: Hasil Analisa, 2021

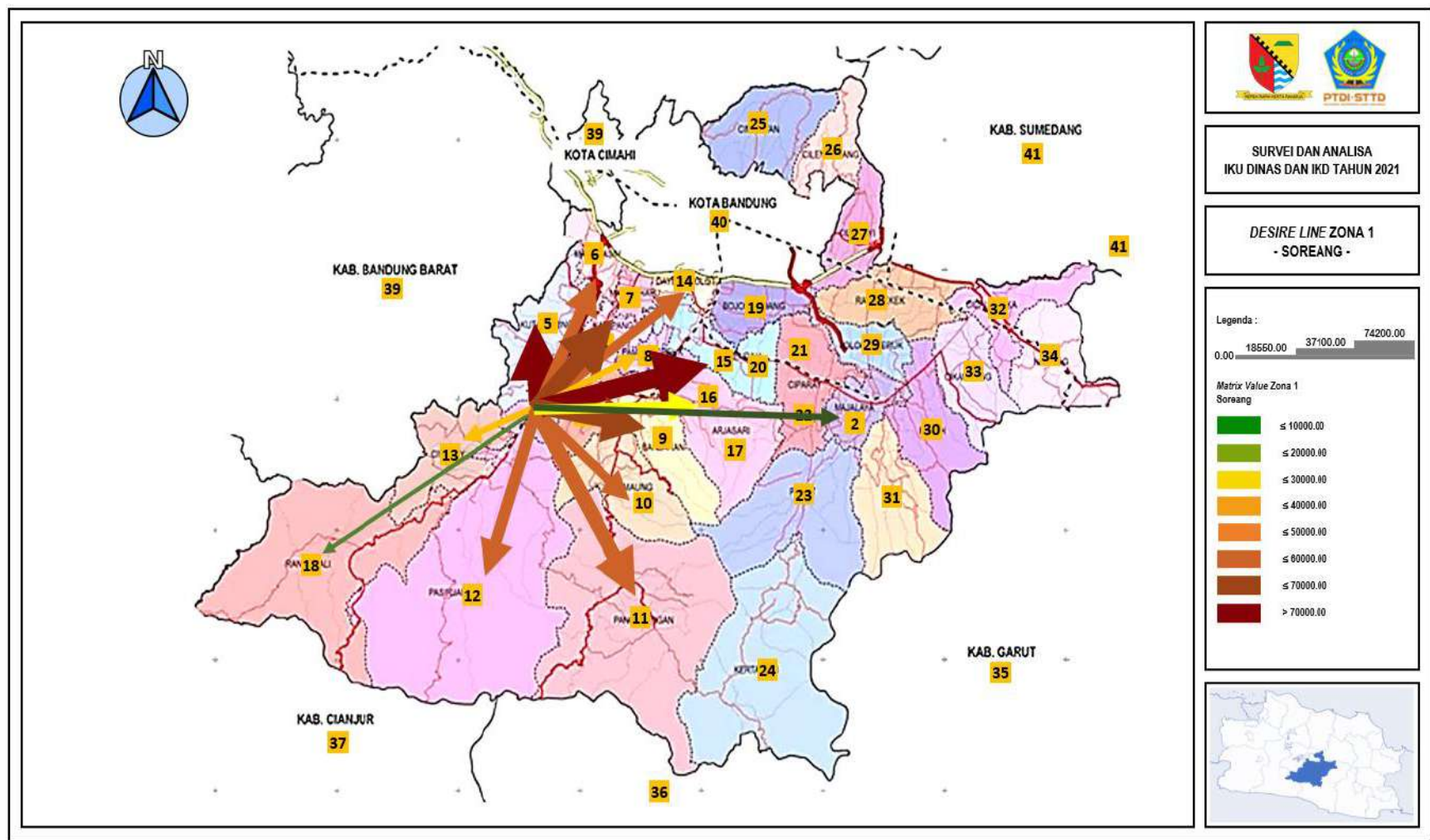
Trayek	Segi Penumpang	Segi Operator	Segi Regulator	Total
BANDUNG (TERM.LEUWIPANJANG) SOREANG - CIWIDEY PP	42%	20%	18%	79%
BANDUNG (TERM.TG.LEGA) DAYEUKHKOLOT - MAJALAYA PP	41%	17%	20%	78%
BANDUNG (TEGALEGA - PANGALENGAN PP)	40%	17%	16%	72%
GBA - JL.LOGAM - BUAH BATU - BBK.CIPARAY - GBA PP	42%	19%	5%	66%
PANGK.ABD.MUIS - BALEENDAH PP	41%	19%	21%	81%
PANGK.BUAHBATU - CIPARAY PP	43%	21%	10%	74%
PS.INDUK GD.BAGE - CILENYI - RC.EKEK - MJALAYA PP	42%	19%	11%	73%
PS.INDUK GD.BAGE - DERWATI - SAPAN - MAJALAYA	42%	19%	13%	75%
PS.INDUK GD.BAGE - SAYANG - MAJALAYA - PP	41%	19%	13%	74%
CICAHEUM - CIBADUYUT - CANGKUANG PP	41%	18%	16%	75%
CICAHEUM - CILEUNYI PP	41%	19%	15%	75%
TERM.CIROYOM - PANGK.CIBURIAL	43%	19%	19%	81%
TERM.LEUWIPANJANG - SOREANG PP	41%	19%	21%	81%
SOREANG - RAHAYU - PS.INDUK CARINGIN - LEUWIPANJANG PP	42%	19%	13%	74%
TEGALEGA - BALEENDAH - CIPARAY PP	43%	20%	15%	77%
TEGALEGA - BUAHBATU - CIWASTRA - MAJALAYA PP	41%	18%	17%	77%
TERM.TEGALEGA - PANGK.CIPATIK PP	43%	20%	12%	75%
TERM.TEGALEGA - PANGK.MAHMUD PP	42%	20%	13%	74%
TERM. RANCAMULYA-TERM. CILEUNYI	42%	20%	3%	64%
TERM.TEGALEGA - TERM.BANJARAN PP	41%	19%	16%	76%

Sumber: Hasil Analisa, 2021

PERBATASAN DAN SEWA

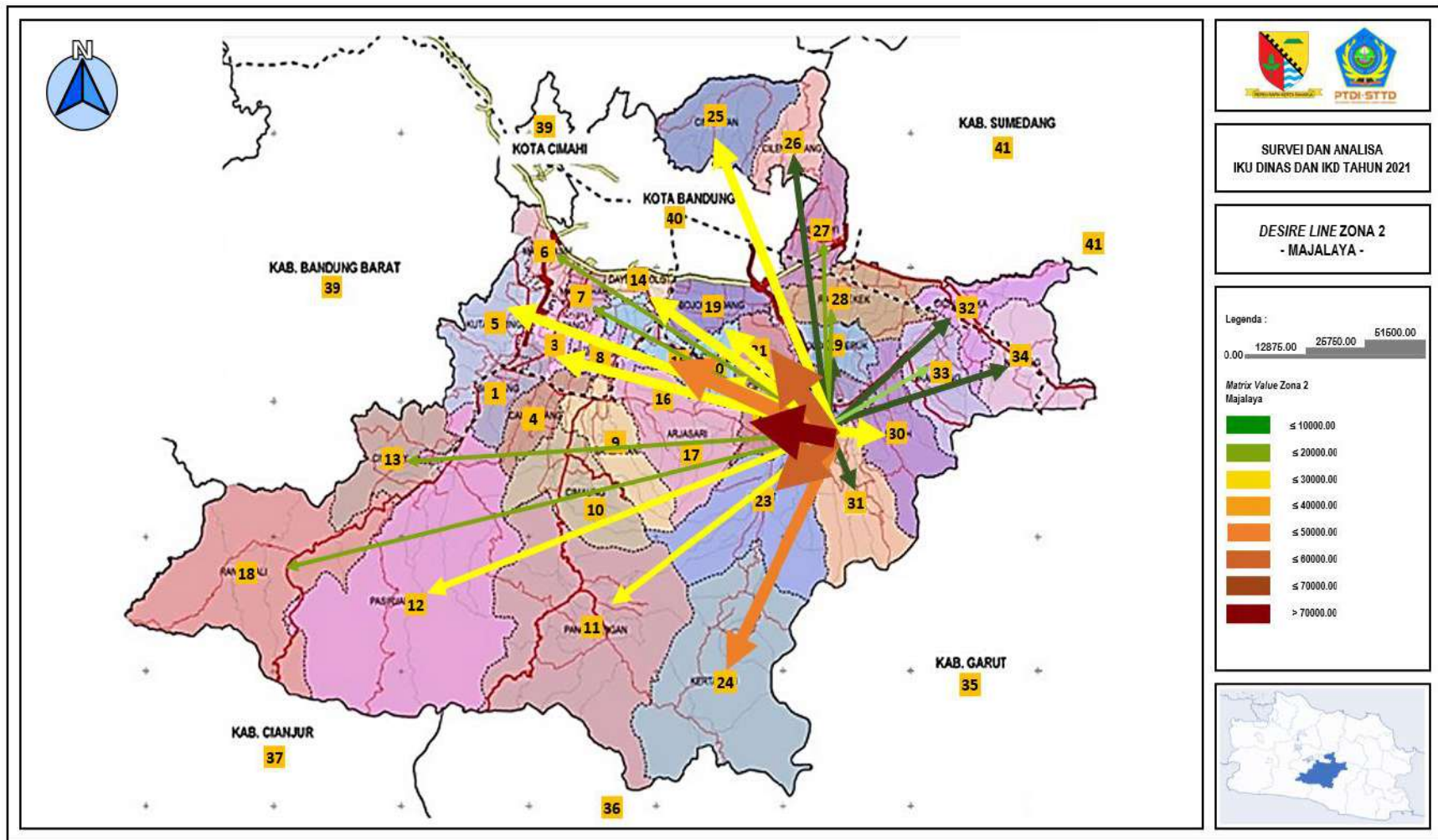
Trayek	Segi penumpang	Segi operator	Segi regulator	Total
SOREANG - CIPATIK - CILILIN	36%	17%	13%	66%
CIMAHI - PATROL - SOREANG	40%	21%	15%	75%
CIMINDI - NANJUNG - CIPATIK	33%	20%	16%	68%
CIMINDI - MARGAASIH - CIBALIGO	33%	20%	16%	69%
CIWIDEY-GUNUNGHALU	26%	19%	12%	56%
CIWIDEY-PARANGGONG-CIDAUN	25%	16%	21%	62%
CIWIDEY-GIRIJAYA	25%	17%	14%	56%
CIWIDEY-CIDAUN-SINDANGBARANG	27%	19%	20%	65%
CIWIDEY-CIKADU-SINDANGBARANG	24%	17%	17%	59%
CIWIDEY-CIPELAH-PAGELARAN-SUKANAGARA	27%	18%	21%	66%
CIWIDEY-MEKARWANGI-SUKANAGARA	26%	17%	18%	61%
ASK (angkutan sewa khusus) registrasi	36%	20%	26%	82%
ANGKUTAN ONTANG - ANGTING	36%	25%	22%	83%

Sumber: Hasil Analisa, 2021



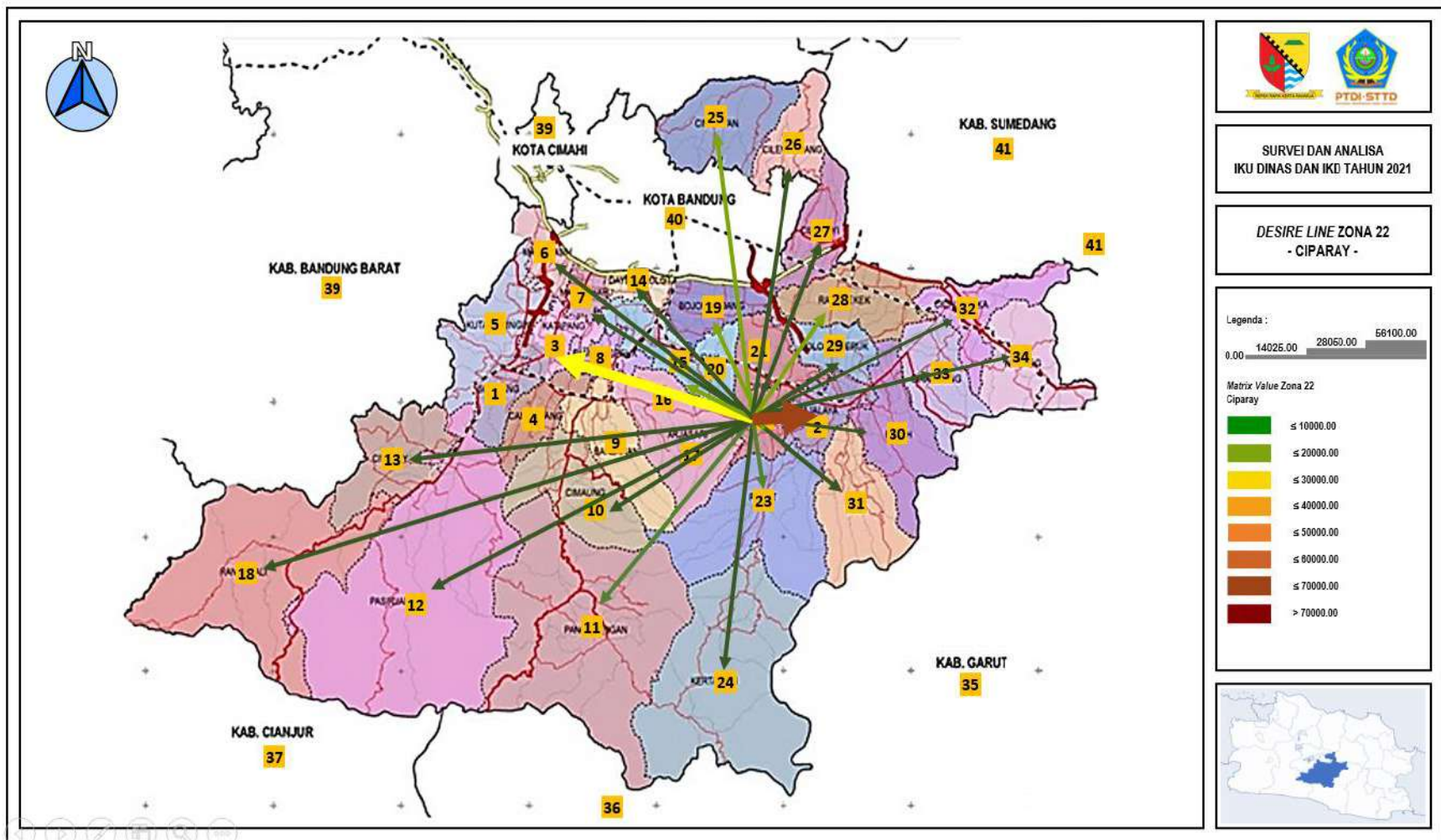
Sumber: hasil Analisa, 2021

Gambar.i. Peta *Desire Line* Pembangkit Zona 1 Soreang



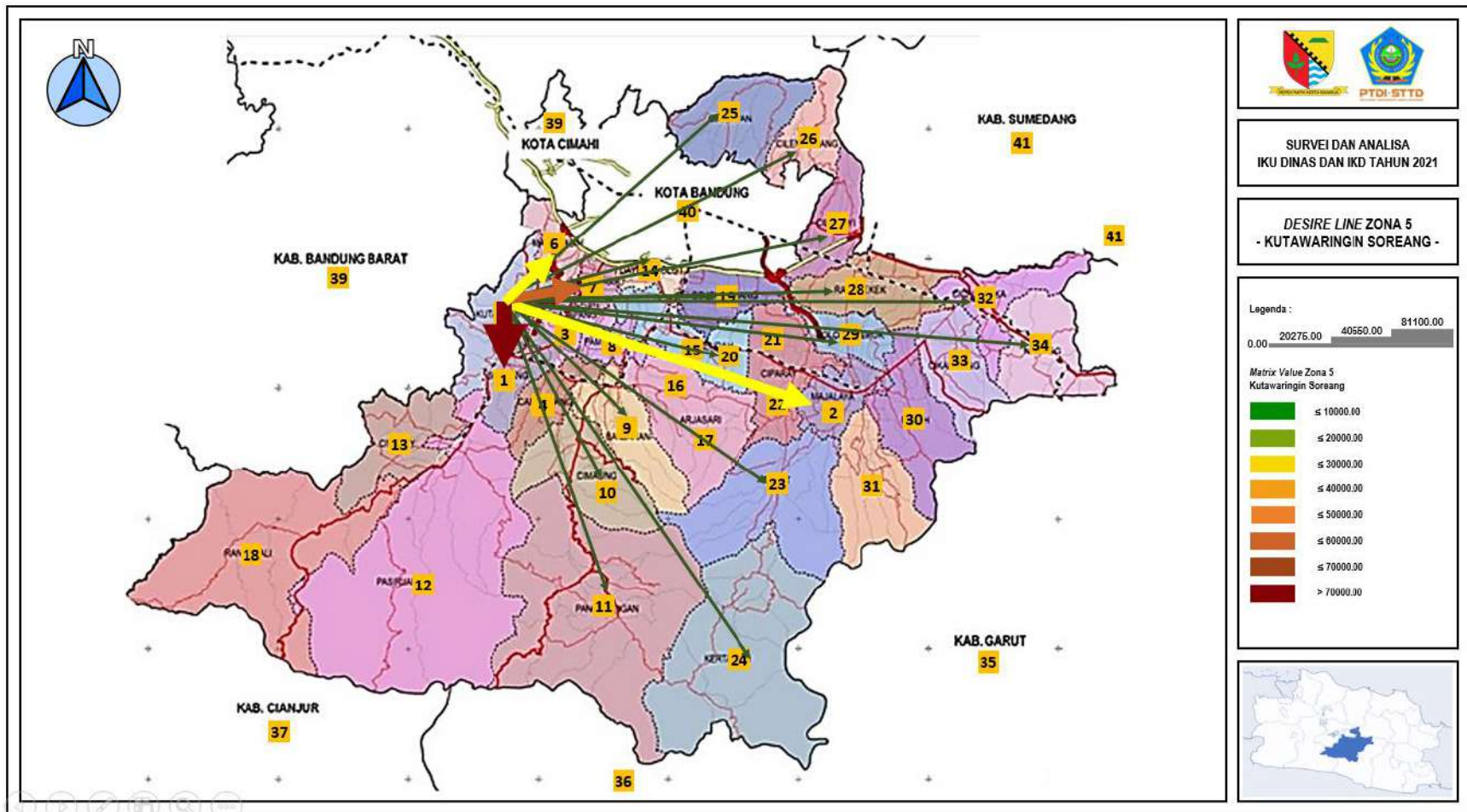
Sumber: hasil Analisa, 2021

Gambar.ii. Peta *Desire Line* Pembangkit Zona 2 Majalaya



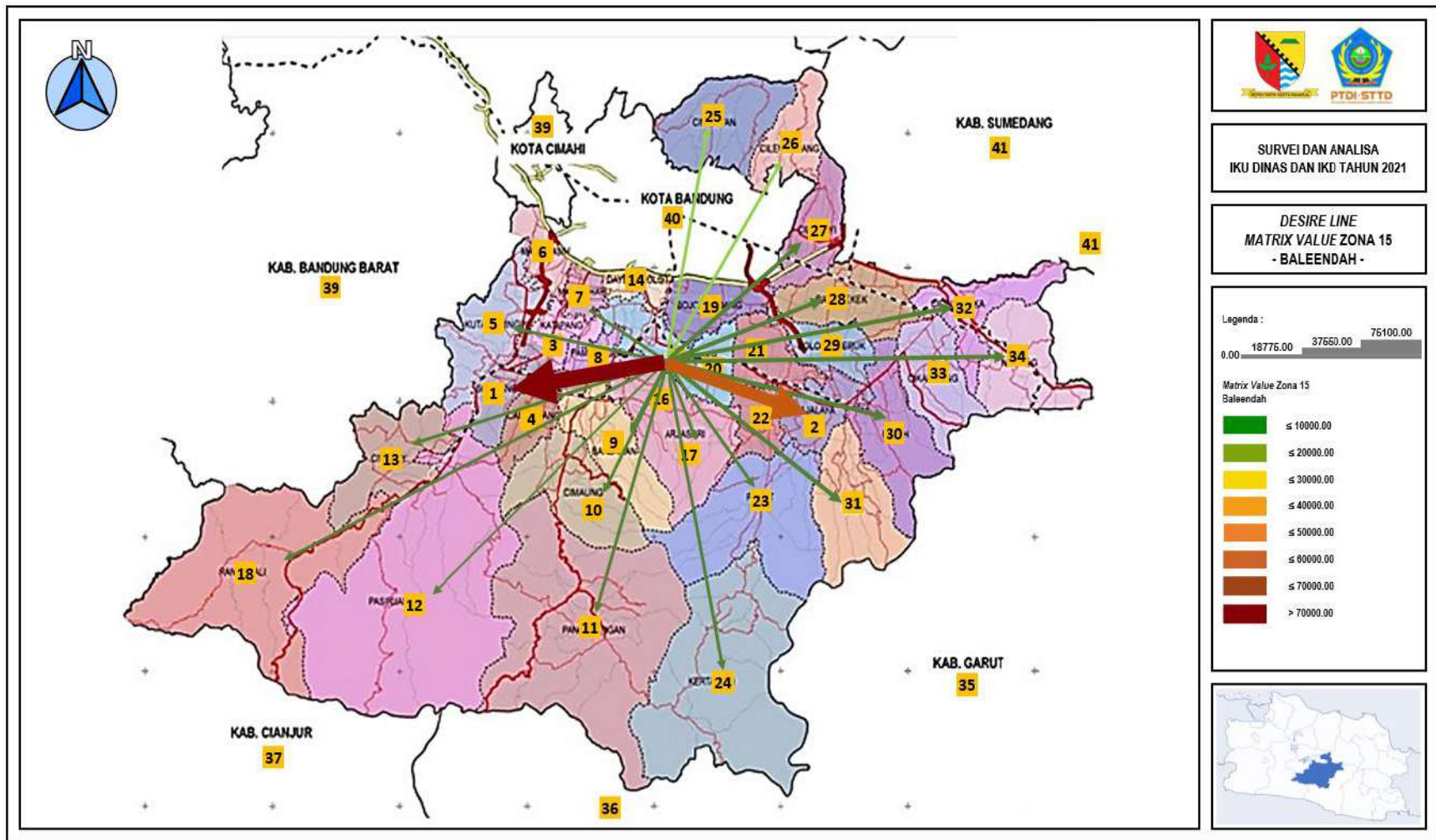
Sumber: hasil Analisa, 2021

Gambar.iii. Peta *Desire Line* Pembangkit Zona 22 Ciparay



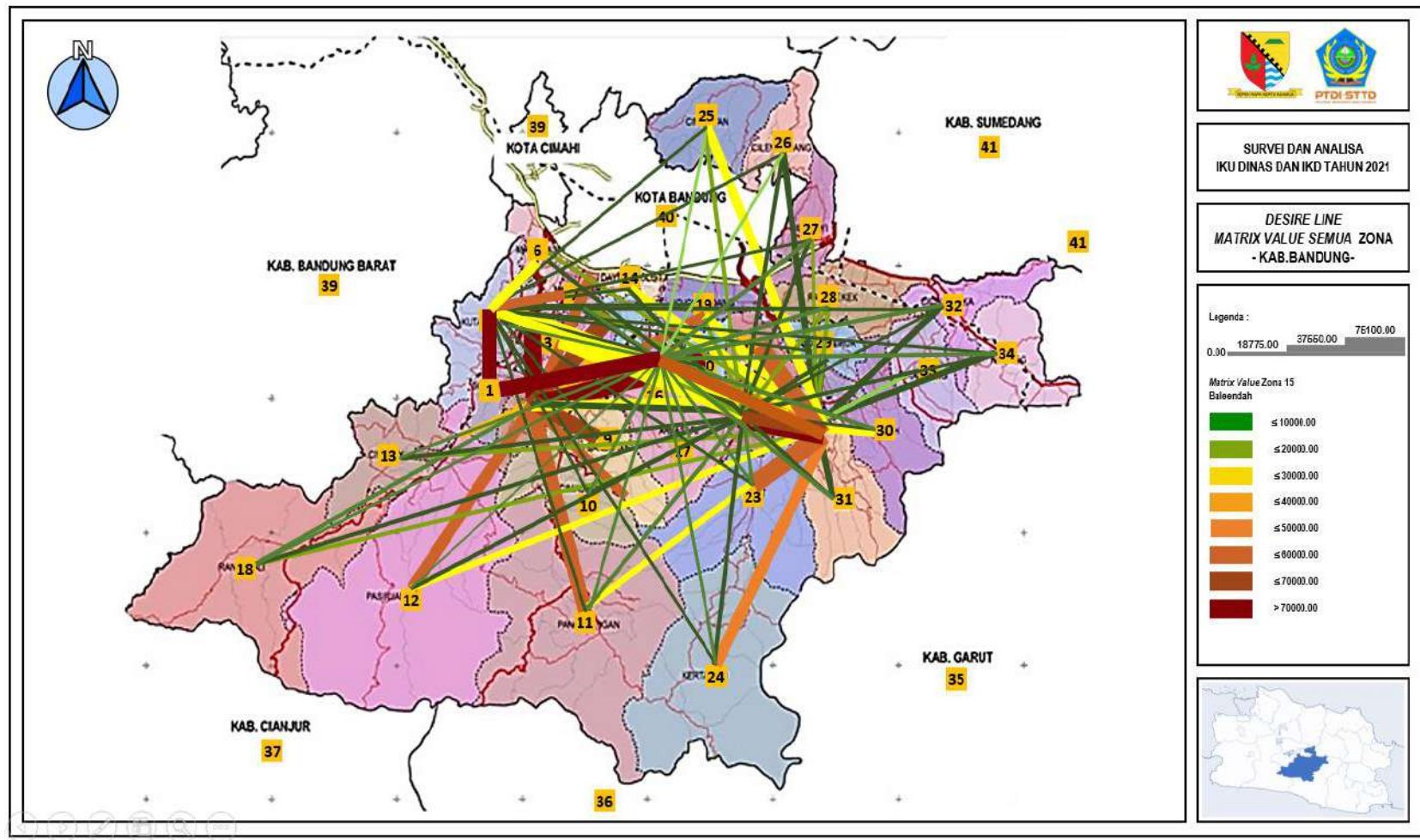
Sumber: hasil Analisa, 2021

Gambar.iv. Peta *Desire Line* Pembangkit Zona 5 Kutawaringin Soreang



Sumber: hasil Analisa, 2021

Gambar.v. Peta *Desire Line* Pembangkit Zona 15 Baleendah



Sumber: hasil Analisa, 2021

Gambar.vi. Peta *Desire Line* Kabupaten Bandung tahun 2021

**SURVEI IKU DAN IKD DINAS
KABUPATEN BANDUNG 2021**