
BAB V

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

5.1 Pengamatan Operasi di lapangan

Busway yang merupakan bus dengan jalur khusus mempunyai tempat pemberhentian (*halte*) yang sudah ditentukan pula. Dalam pembangunan tahap pertama, *busway* memiliki 20 Halte yang mengapit 19 ruas jalan. Halte *busway* tahap pertama sepanjang 12,9 km ini memotong jalan protokol dari Blok M sampai Stasiun kota, dimana area tersebut merupakan area rawan macet, terutama pada jam-jam kantor.

Busway berkapasitas 85 penumpang tiap busnya, dengan 30 tempat duduk dan 55 pegangan tangan bagi penumpang yang berdiri. *Busway* memiliki 6 pintu, dua di bagian depan, dua di tengah dan dua di bagian belakang. Namun, hanya satu pintu saja yang digunakan sebagai akses naik turun penumpang. Hal ini dapat memperlama waktu naik turun penumpang, terutama saat-saat jam puncak, karena hanya ada satu akses pintu tersebut. Implikasinya, Waktu perjalanan menjadi semakin lama.

Time Keeper ditempatkan hampir di setiap halte *busway*. Hal ini sangat membantu dalam menjaga kestabilan *headway*, sehingga waktu perjalanan cenderung konstan. *Time keeper* sendiri bertugas untuk mengingatkan supir untuk segera berangkat menuju pemberhentian selanjutnya, ketika waktu menaik turunkan penumpang habis. Hanya saja, *time keeper* disini mempunyai fungsi ganda sebagai

satpam pada halte tersebut, sehingga kurang efektif dan kurang bisa professional dalam menjalankan tugasnya.

5.2 Pembagian ruas jalan

Rute *Busway* dibagi menjadi 19 ruas jalan, dimana masing-masing ruas jalan dihubungkan oleh dua buah halte. Berikut ini adalah pembagian ruas jalan untuk *busway* dimulai dari Blok M sampai Stasiun Kota :

- a. Ruas 1 : Blok M – Masjid Agung
- b. Ruas 2 : Masjid Agung – Bunderan Senayan
- c. Ruas 3 : Bunderan Senayan – Gelora Bung Karno
- d. Ruas 4 : Gelora Bung Karno – POLDA Metro Jaya
- e. Ruas 5 : POLDA Metro Jaya – Bendungan Hilir
- f. Ruas 6 : Bendungan Hilir – Karet
- g. Ruas 7 : Karet – Setia budi
- h. Ruas 8 : Setia budi – Dukuh atas
- i. Ruas 9 : Dukuh atas – Tosari
- j. Ruas 10 : Tosari – Bunderan Hotel Indonesia
- k. Ruas 11 : Bunderan Hotel Indonesia – Sarinah
- l. Ruas 12 : Sarinah – Bank Indonesia
- m. Ruas 13 : Bank Indonesia – Monumen Nasional
- n. Ruas 14 : Monumen Nasional – Harmoni
- o. Ruas 15 : Harmoni – Sawah Besar

p. Ruas 16 : Sawah Besar – Mangga Besar

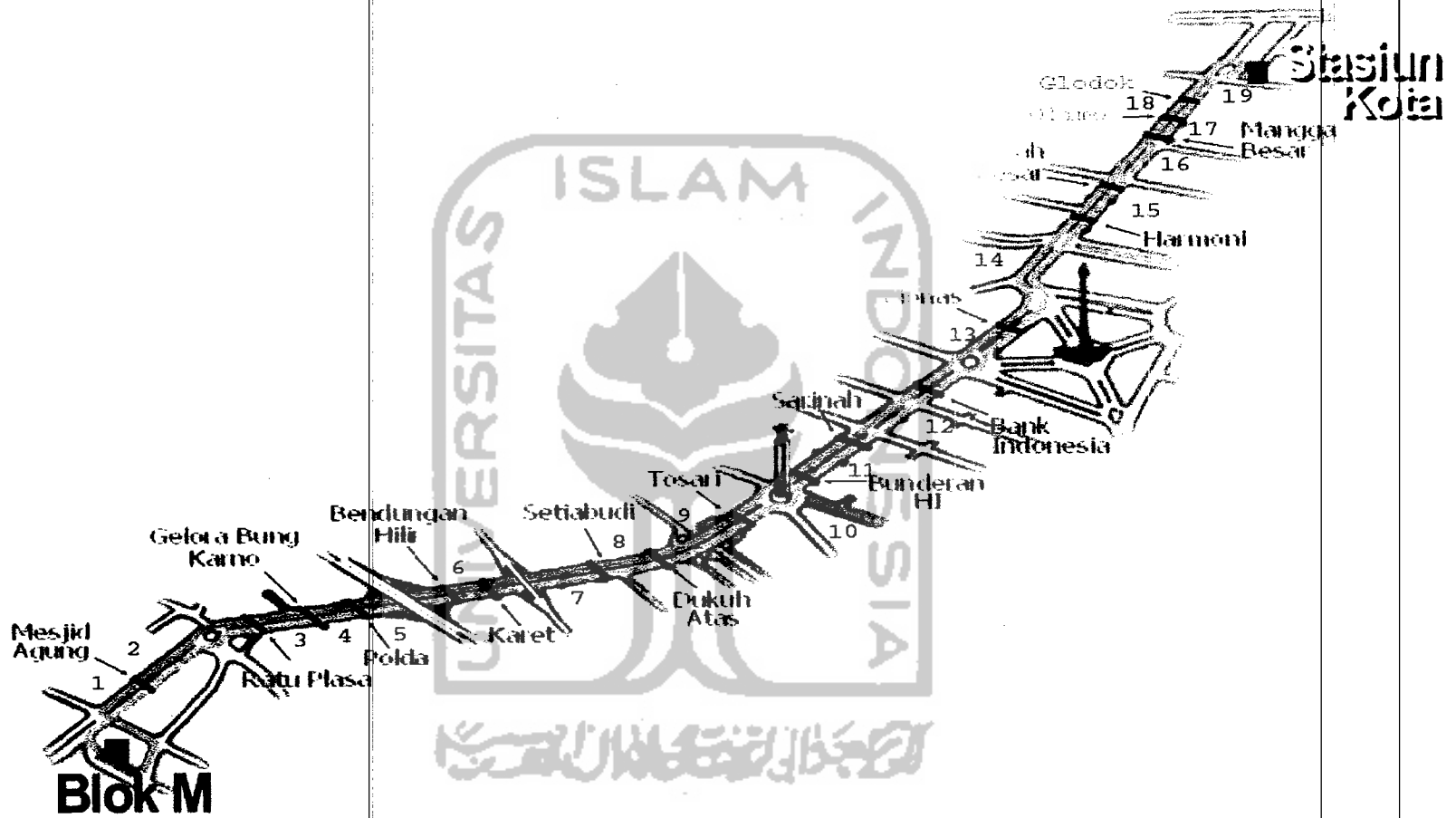
q. Ruas 17 : Mangga Besar – Olimo

r. Ruas 18 : Olimo – Glodok

s. Ruas 19 : Glodok – Stasiun Kota

Pembagian ruas jalan *busway* dapat dilihat pada gambar 5.1





Gambar 5.1 Peta rute busway

5.3 Analisis Hasil Survey

5.3.1 Analisis Headway

Berdasarkan hasil pengamatan di lapangan, pengaturan *headway* cukup teratur. Hal ini disebabkan adanya *time keeper* pada hampir setiap halte. Selain itu karena adanya jalur khusus sehingga tidak terjadi *bunching* antar sesama bus. Sistem gaji bagi supir juga merupakan faktor lainnya, sehingga supir tidak perlu terburu-buru untuk mengejar setoran, seperti yang terjadi pada angkutan umum lainnya.

Untuk mendapatkan nilai *headway* dalam penelitian ini, digunakan *headway* aktual hasil pendataan di lapangan yang dilakukan pada hari Selasa, Jum'at, Sabtu dan Minggu, yaitu dengan cara mencatat waktu kedatangan dan keberangkatan bus pada setiap halte pada periode I, II, III, IV dan V yang terdapat pada lampiran 2.1 dampai dengan 2.40. Rekapitulasi hasil survey *headway* akan ditampilkan pada tabel 5.1 berikut ini :

UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA

UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA

Tabel 5.1 Rekapitulasi *headway*

Halte	<i>headway</i> rata-rata(menit)				f	1/f	
	Selasa	Jum'at	Sabtu	Minggu			
BLOK M	5.03	4.89	3.56	2.94	4.11	0.243	
MASJID AGUNG	4.79	4.79	3.61	2.74	3.99	0.251	
BUNDERAN SENAYAN	4.78	4.77	4.01	3.01	4.14	0.241	
GELORA BUNG KARNO	4.76	4.76	3.55	3.50	4.14	0.241	
POLDA METRO	4.75	4.75	3.53	3.13	4.04	0.247	
BENDUNGAN HILIR	4.77	4.77	2.97	3.29	3.95	0.253	
KARET	4.74	4.74	3.27	3.00	3.94	0.254	
SETIA BUDI	4.82	4.81	3.09	3.05	3.94	0.254	
DUKUH ATAS	4.80	4.80	3.75	3.35	4.17	0.240	
TOSARI	4.84	4.95	3.69	3.38	4.21	0.237	
BUNDERAN HI	5.03	5.12	3.45	3.10	4.17	0.240	
SARINAH	5.21	5.24	3.61	3.22	4.32	0.231	
BANK INDONESIA	5.29	5.28	3.72	3.15	4.36	0.229	
MONUMEN NASIONAL	5.47	5.46	3.59	3.18	4.43	0.226	
HARMONI	5.46	5.46	2.51	2.91	4.34	0.231	
SAWAH BESAR	5.45	5.43	3.38	2.88	4.29	0.233	
MANGGA BESAR	5.43	5.43	3.67	3.28	4.45	0.225	
OLIMO	5.36	5.39	3.77	3.21	4.43	0.226	
GLODOK	5.58	5.58	3.20	2.44	4.20	0.238	
STASIUN KOTA	5.70	5.70	3.36	2.50	4.34	0.230	
Total 1/f						4.77	
h (rata-rata harmonic)	4.192						

Perhitungan *headway* dilakukan dengan mengurangi waktu kedatangan dari dua buah bus yang dijadikan sampel pada periode yang sama. Sebagai contoh pada lampiran 1.1, nomor bus JET 036 dengan surveyor Faika tiba di halte Masjid Agung pada 6.07.25 WIB dan pada lampiran 1.2, nomor bus JET 039 dengan surveyor Henry tiba di halte Masjid Agung pada 6.09.32 WIB, sehingga *headway* kedua bus tersebut sebesar $6.09.32 - 6.07.25 = 2$ menit 7 detik atau 2,12 menit. Untuk selanjutnya besar *headway* dapat dilihat pada lampiran 2.1 - 2.40.

Headway rata-rata dari hari Selasa, Jum'at, Sabtu dan Minggu seperti terlihat pada tabel 5.1 diatas adalah :

$$\text{Headway rata-rata} = \frac{n}{\sum \frac{1}{f}} = \frac{20}{4,77} = 4,192 \text{ menit}$$

5.3.2 Analisis *Travel Time*

Travel time didapat langsung dari penelitian di lapangan dengan cara *survey on bus* (Lampiran 1.1 sampai 1.80). Sebagai contoh *travel time* pada iampiran 1.1 hari selasa pengukuran periode I pada putaran pertama dengan surveyor faika, bus berangkat dari Blok M pukul 06.05.00 WIB dan tiba di halte Masjid Agung pukul 06.07.25 WIB. *Running time* pada ruas jalan itu adalah 2 menit 25 detik atau 2,42 menit. Untuk ruas jalan 2 sampai dengan 19 serta periode dan trip lainnya dapat dilihat pada lampiran 3.

Untuk *travel time* rata-rata *busway* berdasarkan data survey di dalam bus pada hari selasa, kamis, Jum'at, dan Minggu dihitung dengan menggunakan persamaan *mean harmonic*. Rikapitulasi perhitungan *travel time* rata-rata akan disajikan dalam tabel 5.2 berikut ini :

Tabel 5.2 Rekapitulasi perhitungan *travel time*

Ruas Jalan	Running time rata-rata(menit)							
	Selasa 1	Selasa 2	Jum'at 1	Jum'at 2	Sabtu 1	Sabtu 2	Minggu 1	Minggu 2
1	2.10	2.10	2.04	2.08	2.73	2.90	2.83	2.78
2	2.05	2.04	2.03	2.01	2.37	1.90	2.84	2.21
3	2.05	2.14	2.08	2.02	1.95	1.93	2.28	2.38
4	1.64	1.55	1.73	1.83	2.26	1.84	2.47	2.13
5	2.05	2.05	1.52	1.44	2.30	2.37	2.74	2.37
6	3.02	3.04	3.11	3.12	2.76	2.95	3.00	2.99
7	3.02	2.95	2.85	2.94	2.76	2.47	2.43	2.67
8	2.52	2.56	2.58	2.46	2.23	2.39	1.99	2.43
9	1.64	1.57	1.54	1.55	2.20	2.24	1.82	2.33
10	1.15	1.15	1.12	1.29	2.05	1.88	2.12	1.99
11	1.27	1.04	1.16	1.15	2.31	1.83	1.91	2.15
12	1.03	1.06	1.34	1.26	2.43	2.05	2.56	1.98
13	1.87	2.16	2.13	2.12	2.18	2.55	2.79	2.53
14	3.04	3.04	3.10	3.05	2.76	2.84	2.98	2.65
15	2.94	3.02	2.27	2.22	2.68	2.78	2.53	2.71
16	2.13	2.20	2.01	2.15	2.12	2.48	2.76	2.61
17	1.03	0.99	1.29	1.16	2.27	2.23	3.02	2.04
18	1.04	1.05	1.29	1.14	2.40	2.06	2.17	1.97
19	1.06	1.27	1.21	1.16	2.35	2.28	2.46	2.07
Total	36.65	36.94	36.39	36.14	45.09	43.99	47.69	44.98
1/f	0.02729	0.02707	0.027479	0.027673	0.022177	0.022731	0.020967	0.02223

Dari tabel diatas *travel time* rata-rata yang didapatkan selama pengukuran dalam waktu 1 minggu adalah :

$$\text{Travel time} = \frac{8}{0,02729+0,02707+0,027479+0,027673+0,022177+0,022731+0,020967+0,02223} = 40,48 \text{ menit}$$

Sehingga, waktu perjalanan rata-rata *busway* selama 1 minggu pengamatan adalah 40,48 menit.

5.3.3 Analisis Load Factor

Untuk menghitung *load factor* digunakan rumus 3.4

$$\text{Load factor} = \frac{\sum \text{penumpang}}{\sum \text{kapasitas Penumpang Busway}} \times 100\%$$

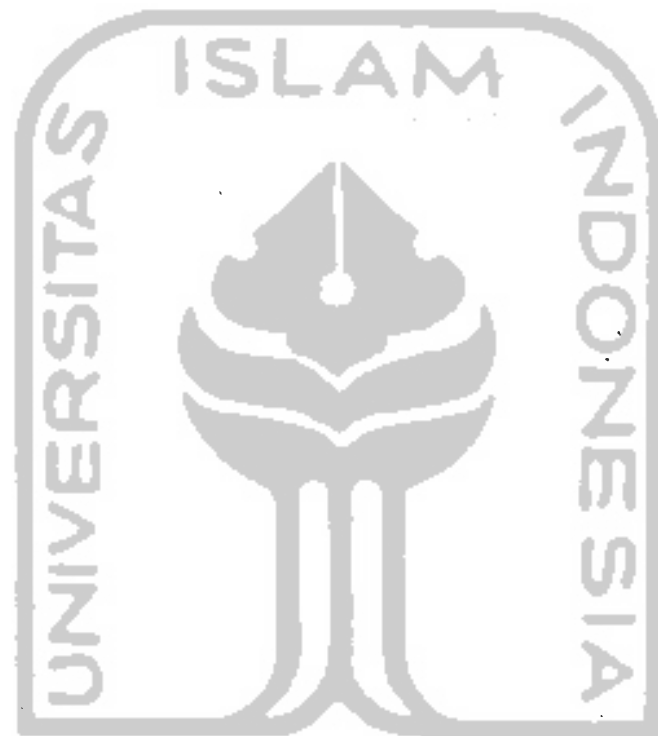
Misal dalam tabel lampiran pada pengukuran hari selasa, putaran 1, pada ruas jalan 1 jumlah penumpang didalam *busway* sebanyak 27 penumpang, kapasitas *busway* sebanyak 85 penumpang, sehingga *load factornya* menjadi :

$$\text{Load factor} = \frac{27}{85} \times 100\% = 31,77 \%$$

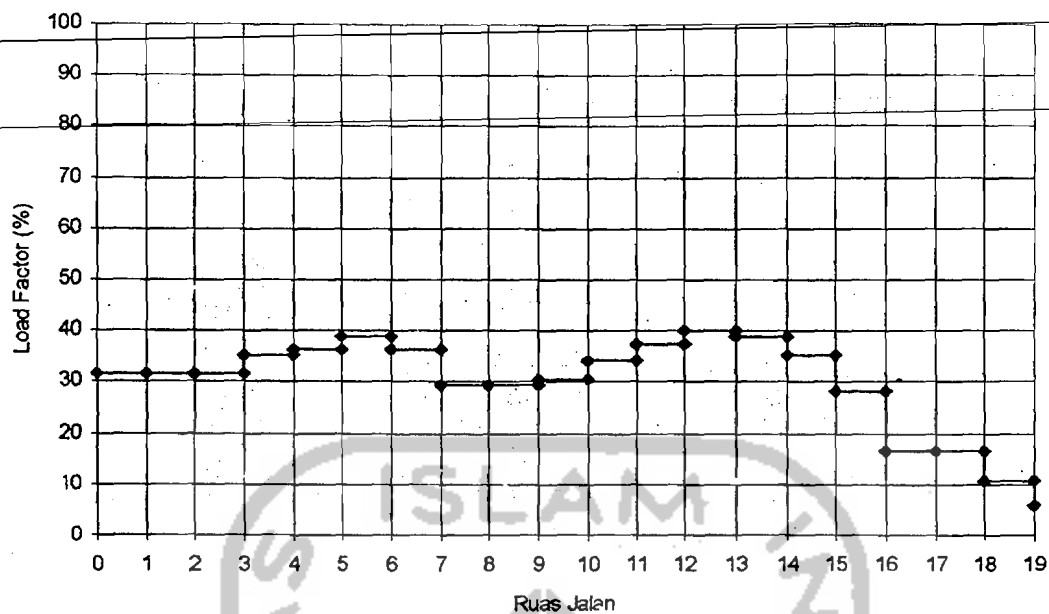
Load Factor atau faktor muat diukur dilapangan selama 5 periode waktu pada hari Selasa, Jum'at, Sabtu dan minggu. Untuk mendapatkan nilai *load factor* keseluruhan, maka dibutuhkan rekapitulasi dari pencatatan lapangan yang dilakukan oleh 2

surveyor, seperti disajikan dalam tabel 5.3.1 - 5.3.2 serta grafik 5.1.1 – 5.1.21 berikut

ini :

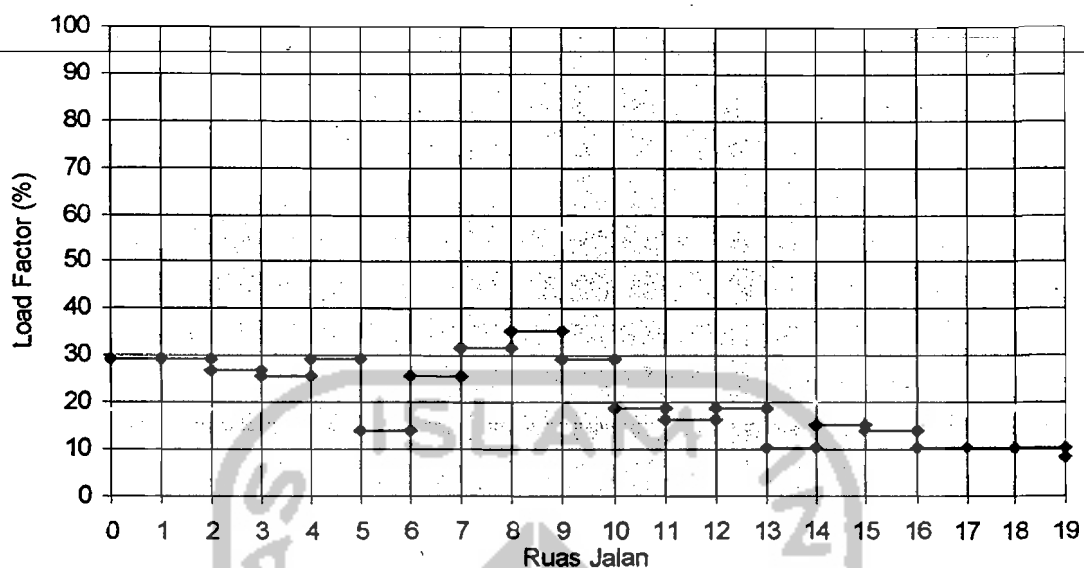


جامعة الإسلام في إندونيسيا



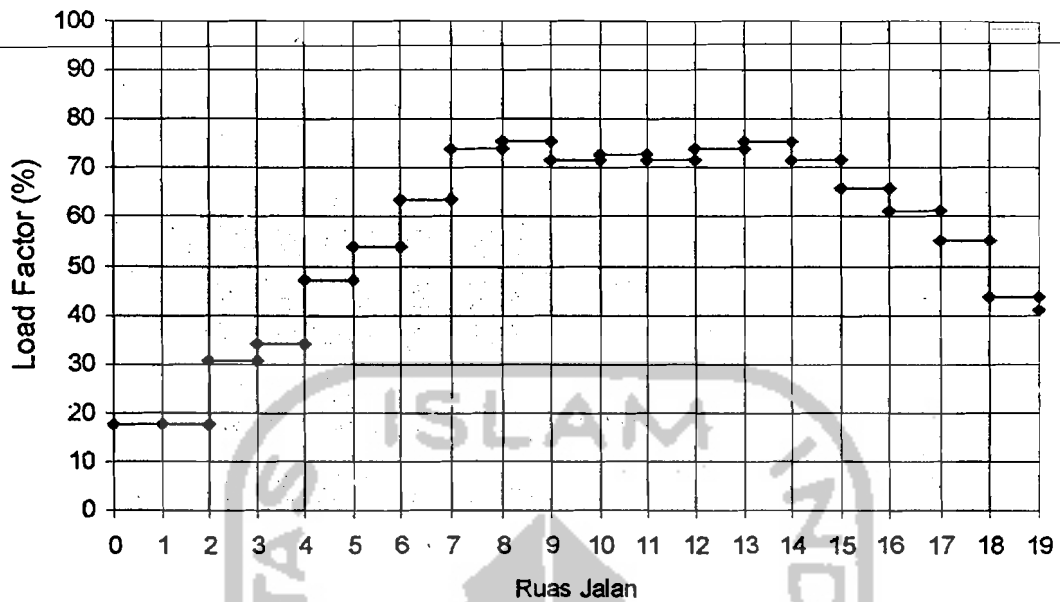
Grafik 5.1.1 load factor selasa pada trip ke 1(06.00-08.00)

Dari Grafik yang didapat dari data surveyor Faika diatas dapat dilihat bahwa pada hari selasa, *load factor* terbesar pada pada trip ke 1 terjadi pada ruas jalan 12 sebesar 40%, dan *load factor* terkecil terjadi pada ruas jalan 19 sebesar 5,88%. Pada putaran ini, *load factor* yang terjadi masih dibawah standar yaitu 70%, sehingga tingkat pelayanan masih cukup baik. Hanya nilai *load factor* masih terlalu kecil, sehingga kurang efisien.



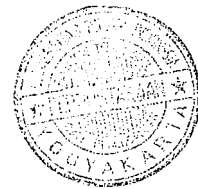
Grafik 5.1.2 load factor selasa pada trip ke 2 (06.00-08.00)

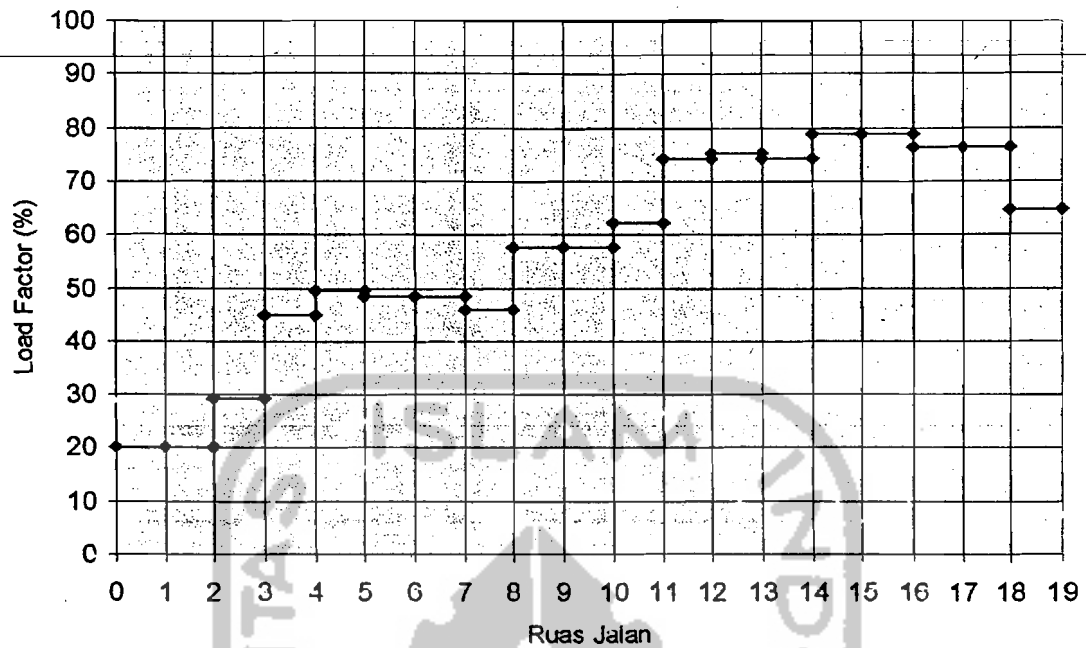
Dari Grafik yang didapat dari data surveyor Faika diatas dapat dilihat bahwa pada hari selasa, *load factor* terbesar pada pada trip ke 2 terjadi pada ruas jalan 8 sebesar 35,29%, dan *load factor* terkecil terjadi pada ruas jalan 19 sebesar 8,23%. Pada putaran ini, *load factor* yang terjadi masih dibawah standar yaitu 70%, sehingga tingkat pelayanan masih cukup baik. Hanya nilai *load facior* masih terlalu kecil, sehingga kurang efisien.



Grafik 5.1.3 load factor selasa pada trip ke 3 (09.00-11.00)

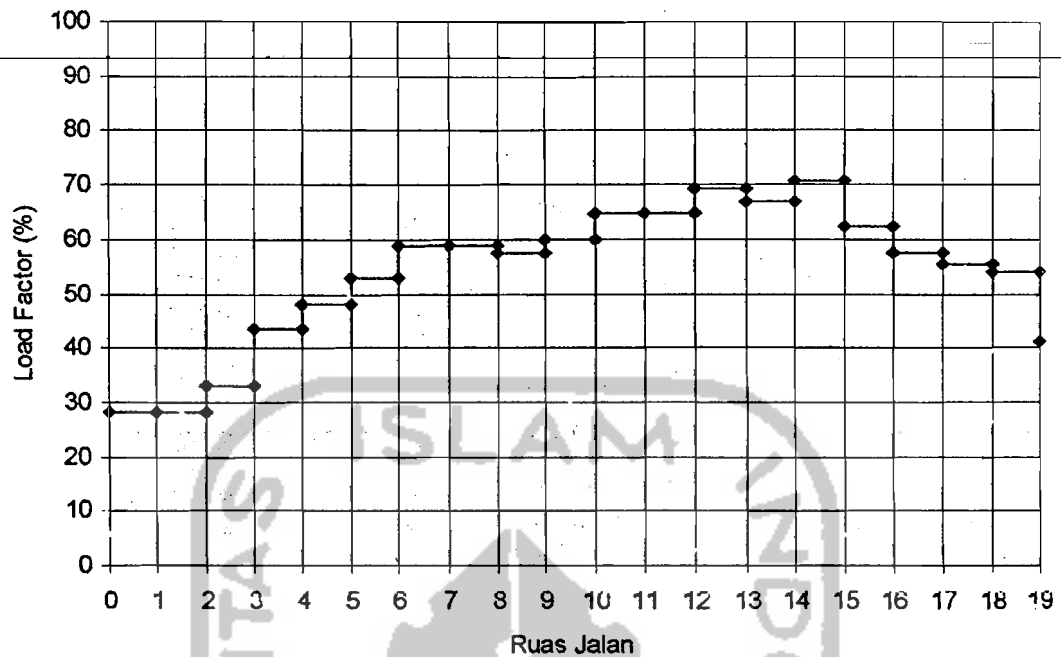
Dari Grafik yang didapat dari data surveyor Faika diatas dapat dilihat bahwa pada hari selasa, *load factor* terbesar pada pada trip ke 3 terjadi pada ruas jalan 8 dan 14 sebesar 75,29%, dan *load factor* terkecil terjadi pada ruas jalan 1 sebesar 17%. Pada putaran ini, *load factor* yang terjadi telah melampaui standar yaitu 70%, sehingga tingkat pelayanan diindikasikan kurang baik. *Load factor* yang melebihi 70% terjadi pada ruas jalan 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, dan 14.





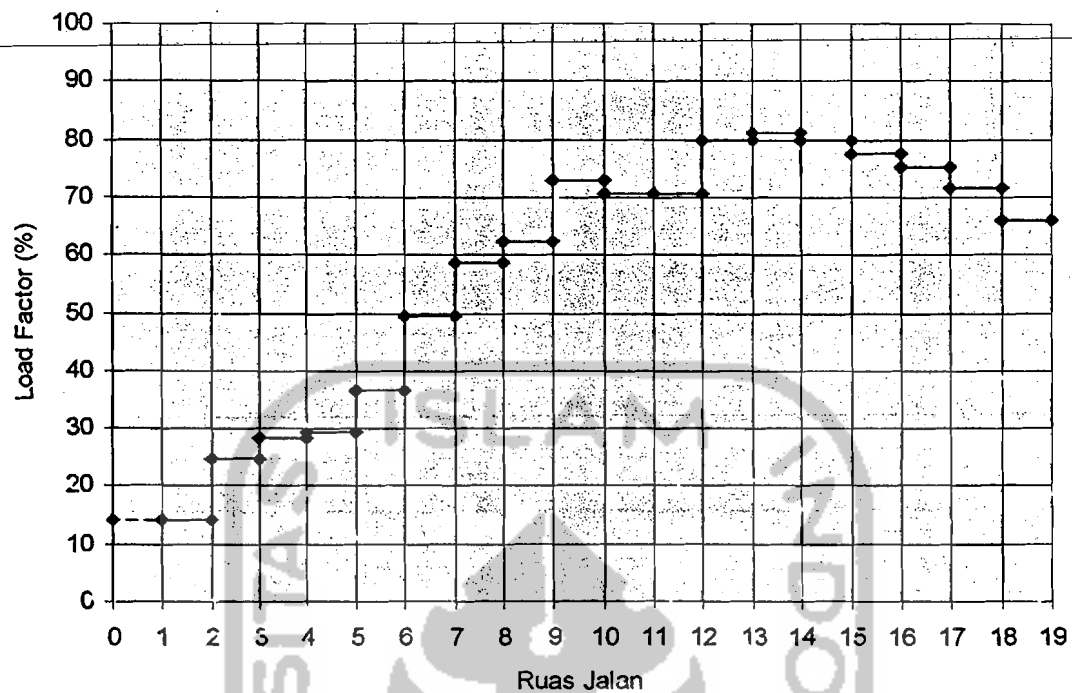
Grafik 5.1.4 load factor selasa pada trip ke 4 (09.00-11.00)

Dari Grafik yang didapat dari data surveyor Faika diatas dapat dilihat bahwa pada hari selasa, *load factor* terbesar pada pada trip ke 4 terjadi pada ruas jalan 14 dan 15 sebesar 78,82%, dan *load factor* terkecil terjadi pada ruas jalan 1 sebesar 20%. Pada putaran ini, *load factor* yang terjadi telah melampaui standar yaitu 70%. Hal ini mengindikasikan tingkat pelayanan yang kurang baik. *Load factor* yang melebihi 70% terjadi pada ruas jalan 11, 12, 13, 14, 15, 16, dan 17.



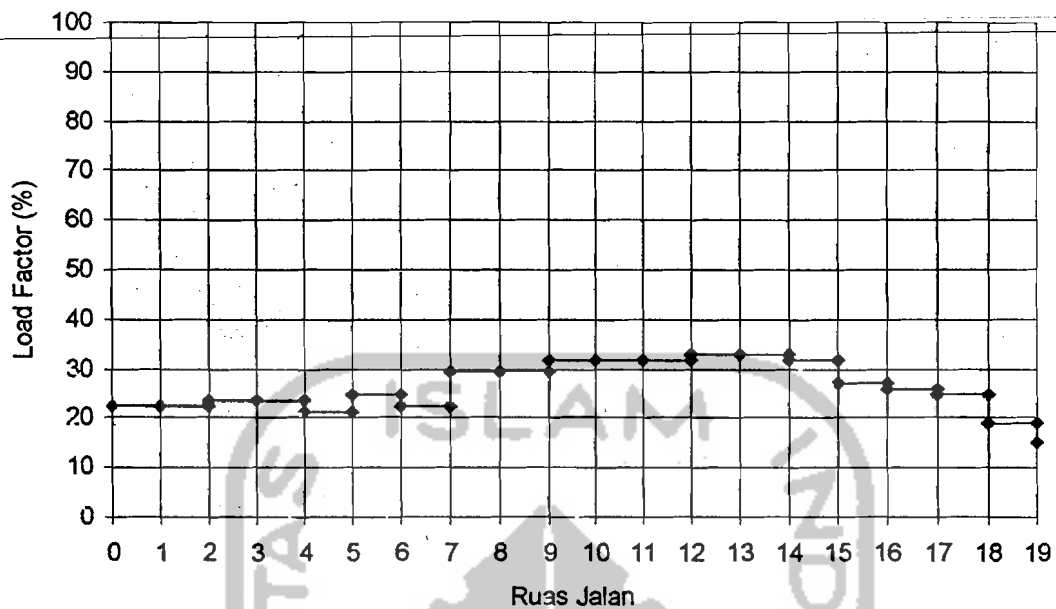
Grafik 5.1.5 load factor selasa pada trip ke 5 (12.00-14.00)

Dari Grafik yang didapat dari data surveyor Faika diatas dapat dilihat bahwa pada hari selasa, *load factor* terbesar pada pada trip ke 5 terjadi pada ruas jalan 14 sebesar 70,58%, dan *load factor* terkecil terjadi pada ruas jalan 1 sebesar 28,23%. Pada putaran ini, *load factor* yang terjadi telah melampaui standar yaitu 70%. Hal ini mengindikasikan tingkat pelayanan yang kurang baik. *Load factor* yang melebihi 70% terjadi pada ruas jalan 14.



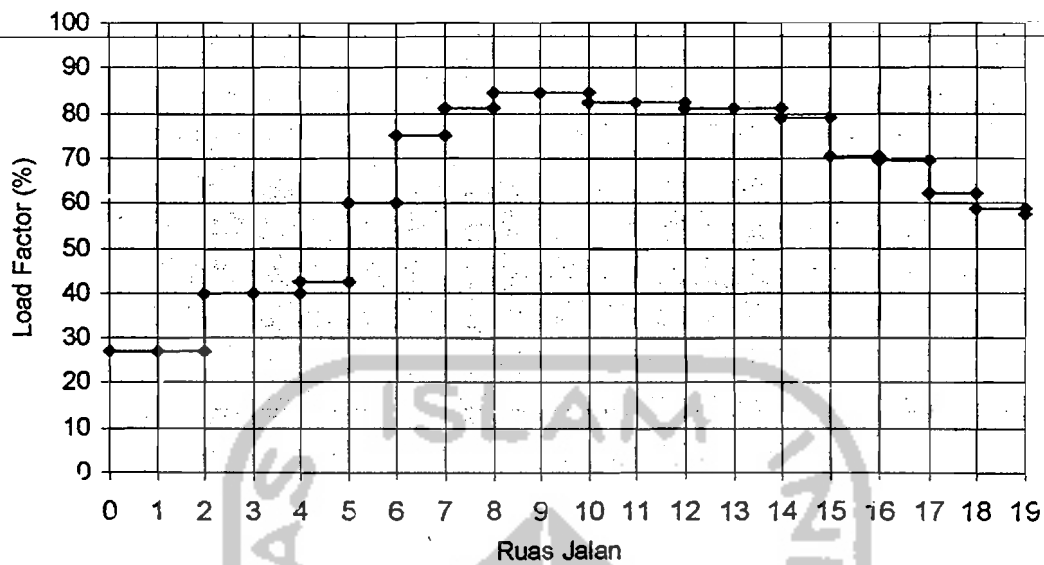
Grafik 5.1.6 load factor selasa pada trip ke 6 (12.00-14.00)

Dari Grafik yang didapat dari data surveyor Faika diatas dapat dilihat bahwa pada hari selasa, *load factor* terbesar pada pada trip ke 6 terjadi pada ruas jalan 13 sebesar 81,17%, dan *load factor* terkecil terjadi pada ruas jalan 1 sebesar 14,17%. Pada putaran ini, *load factor* yang terjadi telah melampaui standar yaitu 70%. Hal ini mengindikasikan tingkat pelayanan yang kurang baik. *Load factor* yang melebihi 70% terjadi pada ruas jalan 9 sampai ruas jalan 17.



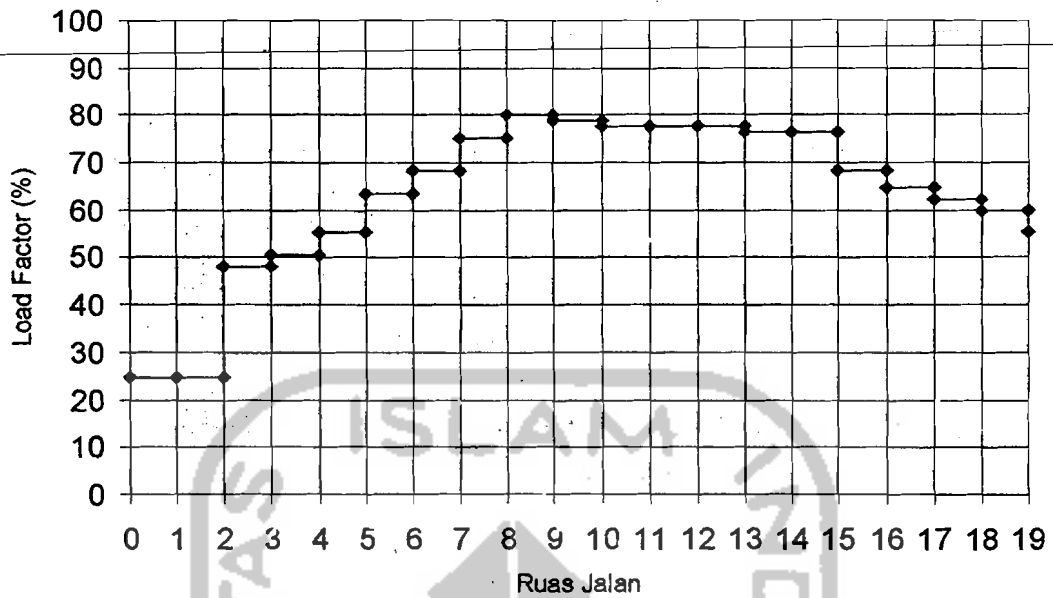
Grafik 5.1.7 load factor selasa pada trip ke 7 (14.00-16.00)

Dari Grafik yang didapat dari data surveyor Faika diatas dapat dilihat bahwa pada hari selasa, *load factor* terbesar pada pada trip ke 7 terjadi pada ruas jalan 12 dan 13 sebesar 32,94%, dan *load factor* terkecil terjadi pada ruas jalan 19 sebesar 15,29%. Pada putaran ini, *load factor* yang terjadi masih dibawah standar yaitu 70%, sehingga tingkat pelayanan masiñ cukup baik. Hanya nilai *load factor* masih terlalu kecil, sehingga kurang efisien.



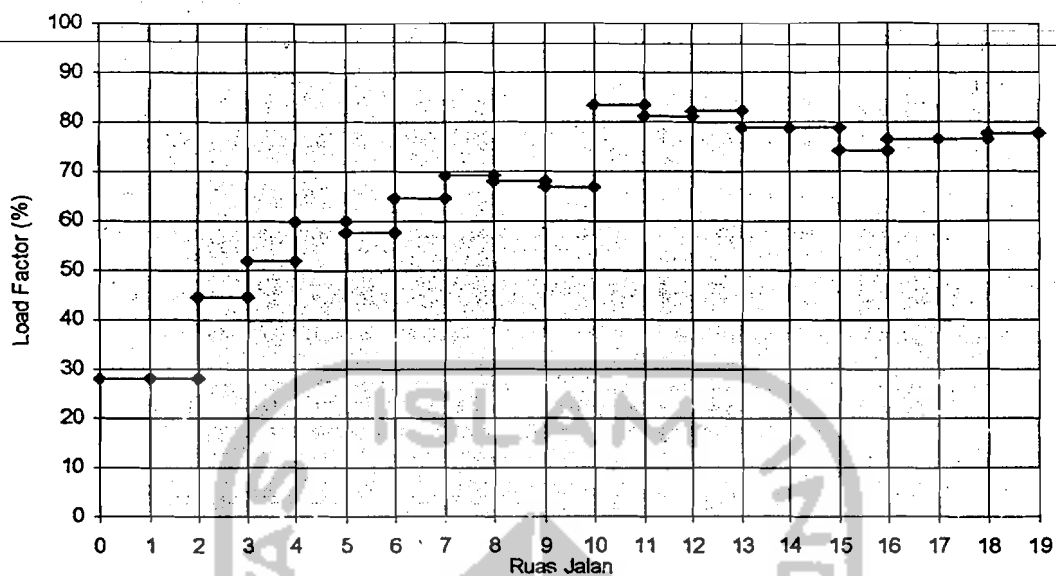
Grafik 5.1.8 load factor selasa pada trip ke 8 (14.00-16.00)

Dari Grafik yang didapat dari data surveyor Faika diatas dapat diiihat bahwa pada hari selasa, *load factor* terbesar pada pada trip ke 8 terjadi pada ruas jalan 8 dan 9 sebesar 84,7%, dan *load factor* terkecil terjadi pada ruas jalan 1 sebesar 27,05%. Pada putaran ini, *load factor* yang terjadi telah melampaui standar yaitu 70%. Hal ini mengindikasikan tingkat pelayanan yang kurang baik. *Load factor* yang melebihi 70% terjadi pada ruas jalan 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14 dan 15.



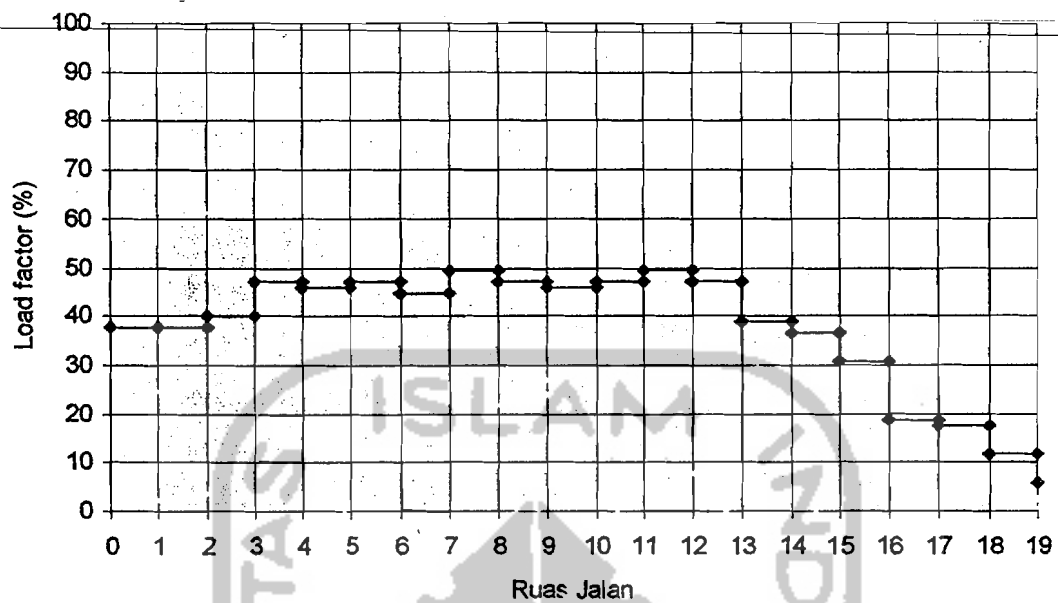
Grafik 5.1.9 load factor selasa pada trip ke 9 (16.00-18.00)

Dari Grafik yang didapat dari data surveyor Faika diatas dapat dilihat bahwa pada hari selasa, *load factor* terbesar pada pada trip ke 9 terjadi pada ruas jalan 8 sebesar 80%, dan *load factor* terkecil terjadi pada ruas jalan 1 sebesar 24,7%. Pada putaran ini, *load factor* yang terjadi telah melampaui standar yaitu 70%. Hal ini mengindikasikan tingkat pelayaran yang kurang baik. *Load factor* yang melebihi 70% terjadi pada ruas jalan 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13 dan 14.



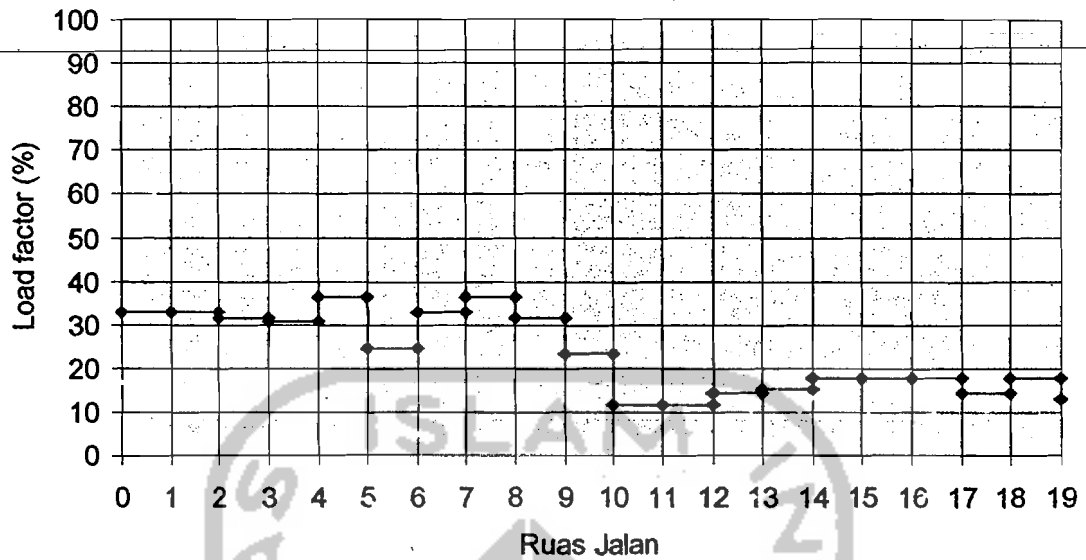
Grafik 5.1.10 load factor selasa pada trip ke 10 (16.00-18.00)

Dari Grafik yang didapat dari data surveyor Faika diatas dapat dilihat bahwa pada hari selasa, *load factor* terbesar pada pada trip ke 10 terjadi pada ruas jalan 10 sebesar 83,53%, dan *load factor* terkecil terjadi pada ruas jalan 1 sebesar 28,24%. Pada putaran ini, *load factor* yang terjadi telah melampaui standar yaitu 70%. Hal ini mengindikasikan tingkat pelayanan yang kurang baik. *Load factor* yang melebihi 70% terjadi pada ruas jalan 10, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18 dan 19.



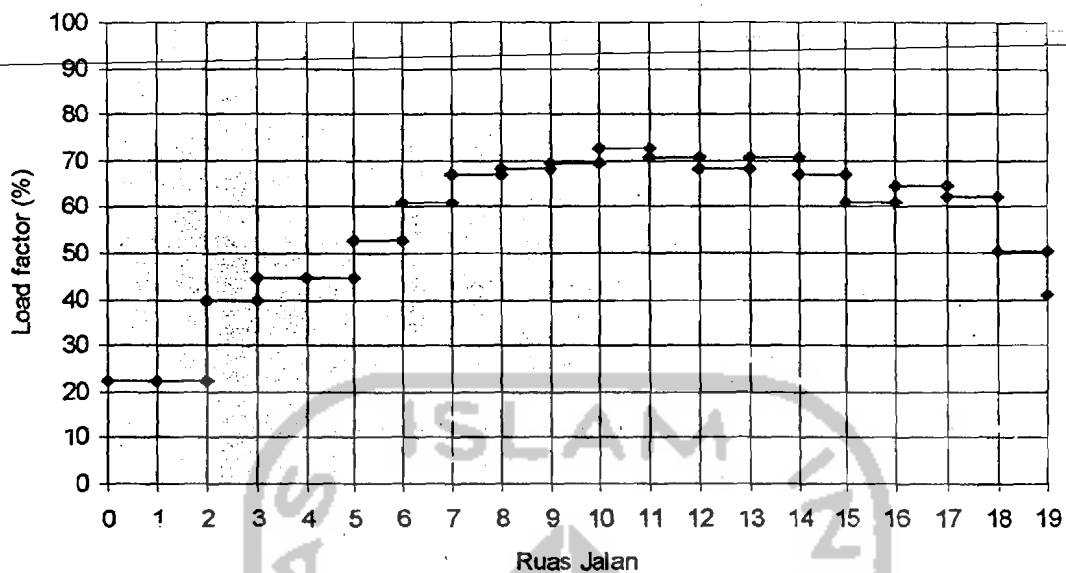
Grafik 5.1.11 load factor selasa pada trip ke 1 (06.00-08.00)

Dari Grafik yang didapat dari data surveyor Henry diatas dapat dilihat bahwa pada hari selasa, *load factor* terbesar pada pada trip ke 1 terjadi pada ruas jalan 7 dan 11 sebesar 49,41%, dan *load factor* terkecil terjadi pada ruas jalan 19 sebesar 5,88%. Pada putaran ini, *load factor* yang terjadi masih dibawah standar yaitu 70%, sehingga tingkat pelayanan masih cukup baik. Hanya nilai *load factor* masih terlalu kecil, sehingga kurang efisien.



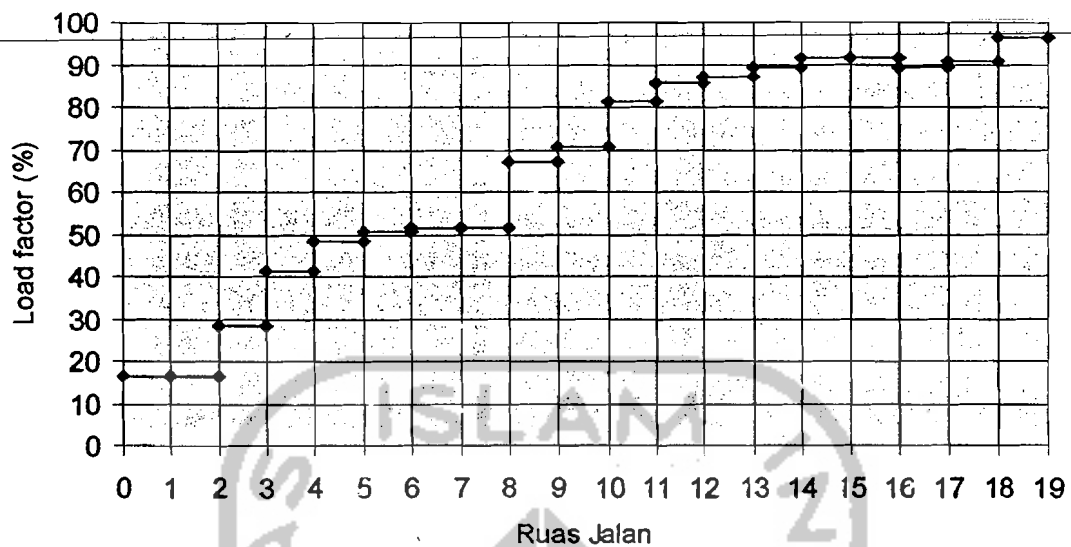
Grafik 5.1.12 load factor selasa pada trip ke 2 (06.00-08.00)

Dari Grafik yang didapat dari data surveyor Henry diatas dapat dilihat bahwa pada hari selasa, *load factor* terbesar pada pada trip ke 2 terjadi pada ruas jalan 4 dan 7 sebesar 36,47%, dan *load factor* terkecil terjadi pada ruas jalan 10 dan 11 sebesar 11,76%. Pada putaran ini, *load factor* yang terjadi masih dibawah standar yaitu 70%, sehingga tingkat pelayanan masih cukup baik. Hanya nilai *load factor* masih terlalu kecil, sehingga kurang efisien.



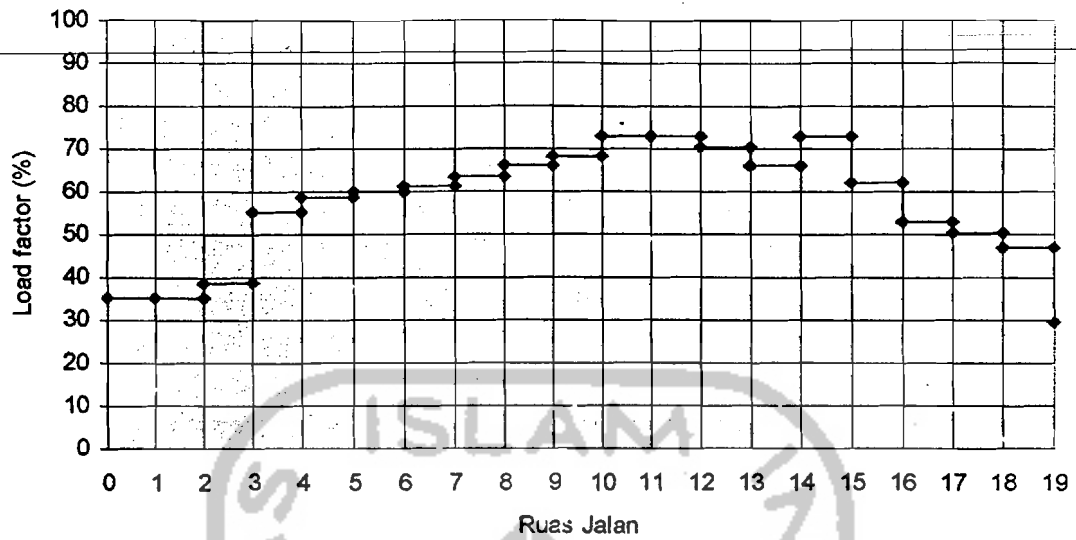
Grafik 5.1.13 load factor selasa pada trip ke 3 (09.00-11.00)

Dari Grafik yang didapat dari data surveyor Henry diatas dapat dilihat bahwa pada hari selasa, *load factor* terbesar pada pada trip ke 3 terjadi pada ruas jalan 10 sebesar 72,94%, dan *load factor* terkecil terjadi pada ruas jalan 1 sebesar 22,35%. Pada putaran ini, *load factor* yang terjadi telah melampaui standar yaitu 70%. Hal ini mengindikasikan tingkat pelayanan yang kurang baik. *Load factor* yang melebihi 70% terjadi pada ruas jalan 10, 11, dan 13.



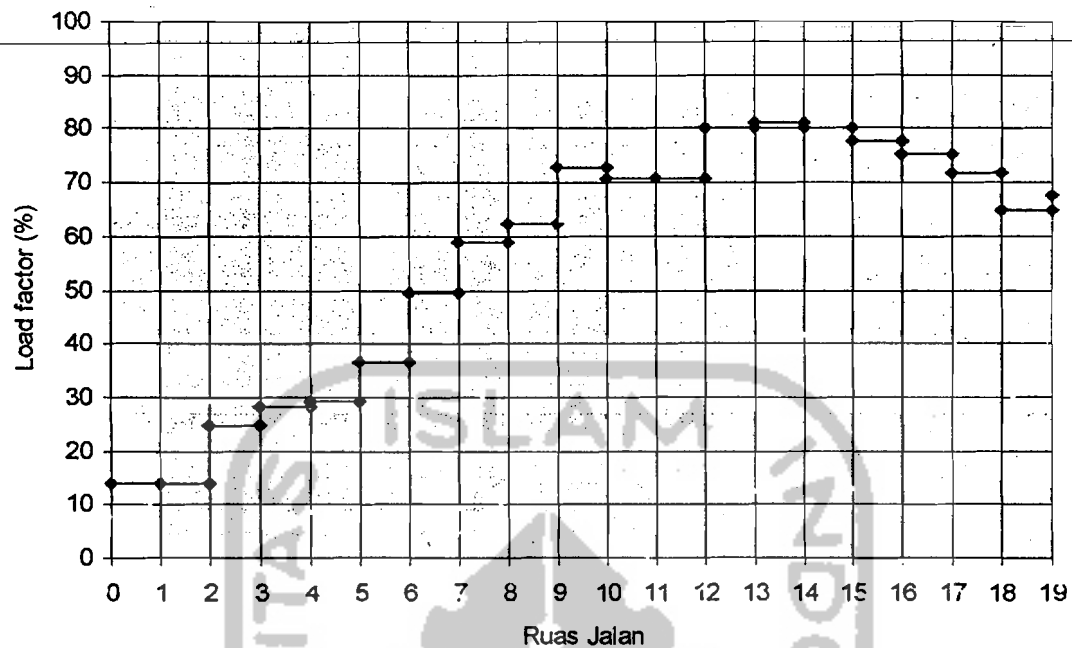
Grafik 5.1.14 load factor selasa pada trip ke 4 (09.00-11.00)

Dari Grafik yang didapat dari data surveyor Henry diaias dapat dilihat bahwa pada hari selasa, *load factor* terbesar pada pada trip ke 4 terjadi pada ruas jalan 18 dan 19 sebesar 96,47%, dan *load factor* terkecil terjadi pada ruas jalan 1 sebesar 16,47%. Pada putaran ini, *load factor* yang terjadi telah melampaui standar yaitu 70%. Hal ini mengindikasikan tingkat pelayanan yang kurang baik. *Load factor* yang melebihi 70% terjadi pada ruas jalan 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18 dan 19.



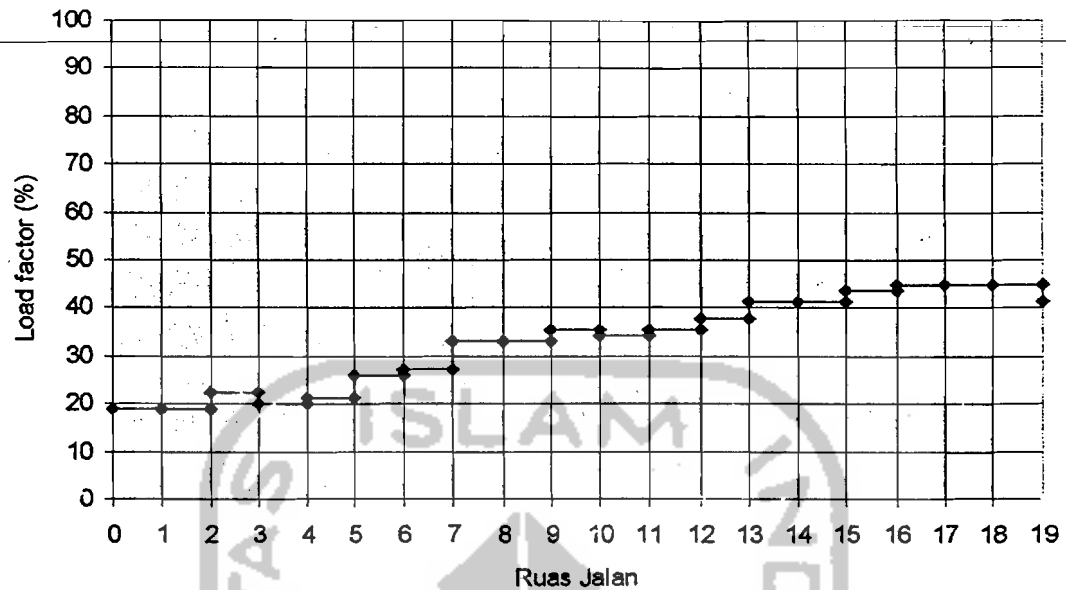
Grafik 5.1.15 load factor selasa pada trip ke 5 (12:00-14:00)

Dari Grafik yang didapat dari data surveyor Henry diatas dapat dilihat bahwa pada hari selasa, *load factor* terbesar pada pada trip ke 5 terjadi pada ruas jalan 10 sebesar 72,94%, dan *load factor* terkecil terjadi pada ruas jalan 19 sebesar 29,41%. Pada putaran ini, *load factor* yang terjadi telah melampaui standar yaitu 70%. Hal ini mengindikasikan tingkat pelayanan yang kurang baik. *Load factor* yang melebihi 70% terjadi pada ruas jalan 10, 11, 12 dan 14.



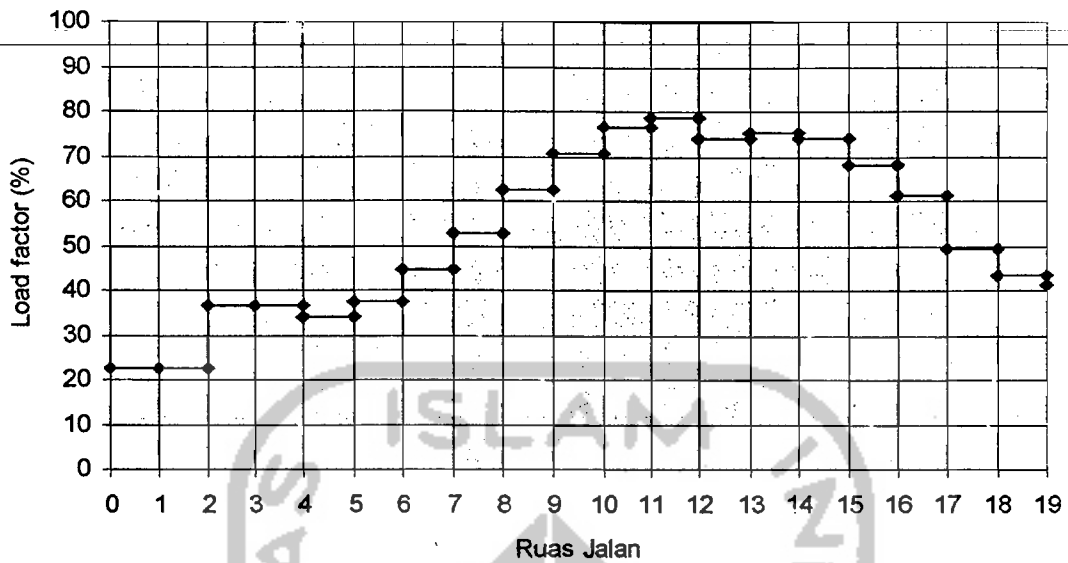
Grafik 5.1.16 load factor selasa pada trip ke 6 (12.00-14.00)

Dari Grafik yang didapat dari data surveyor Henry diatas dapat dilihat bahwa pada hari selasa, *load factor* terbesar pada pada trip ke 6 terjadi pada ruas jalan 13 sebesar 81,17%, dan *load factor* terkecil terjadi pada ruas jalan 1 sebesar 14,11%. Pada putaran ini, *load factor* yang terjadi telah melampaui standar yaitu 70%. Hal ini mengindikasikan tingkat pelayanan yang kurang baik. *Load factor* yang melebihi 70% terjadi pada ruas jalan 9 sampai dengan 17.



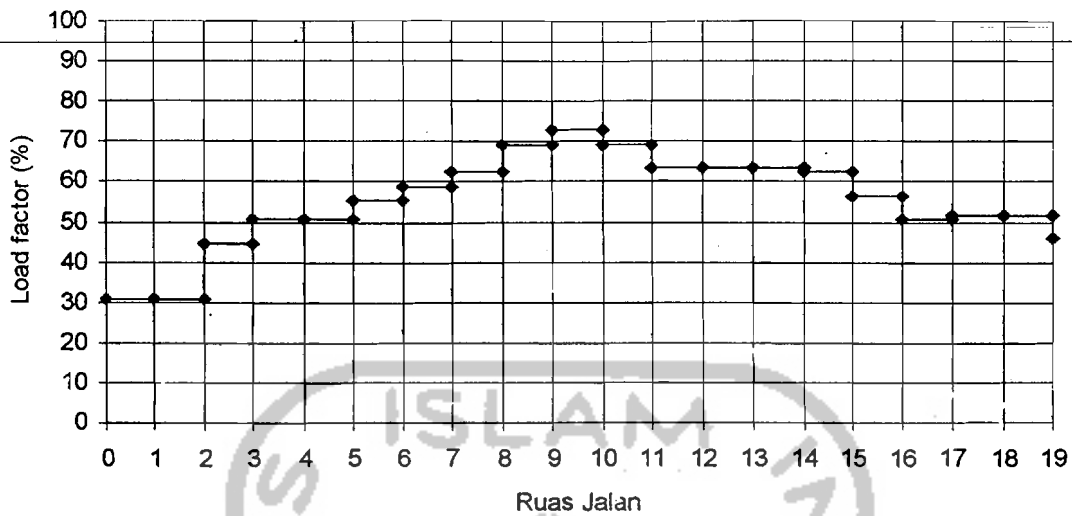
Grafik 5.1.17 load factor selasa pada trip ke 7 (14.00-16.00)

Dari Grafik yang didapat dari data surveyor Henry diatas dapat dilihat bahwa pada hari selasa, *load factor* terbesar pada pada trip ke 7 terjadi pada ruas jalan 16,17 dan 18 sebesar 44,71%, dan *load factor* terkecil terjadi pada ruas jalan 1 sebesar 18,82%. Pada putaran ini, *load factor* yang terjadi masih dibawah standar yaitu 70%, sehingga tingkat pelayanan masih cukup baik. Hanya nilai *load factor* masih terlalu kecil, sehingga kurang efisien.



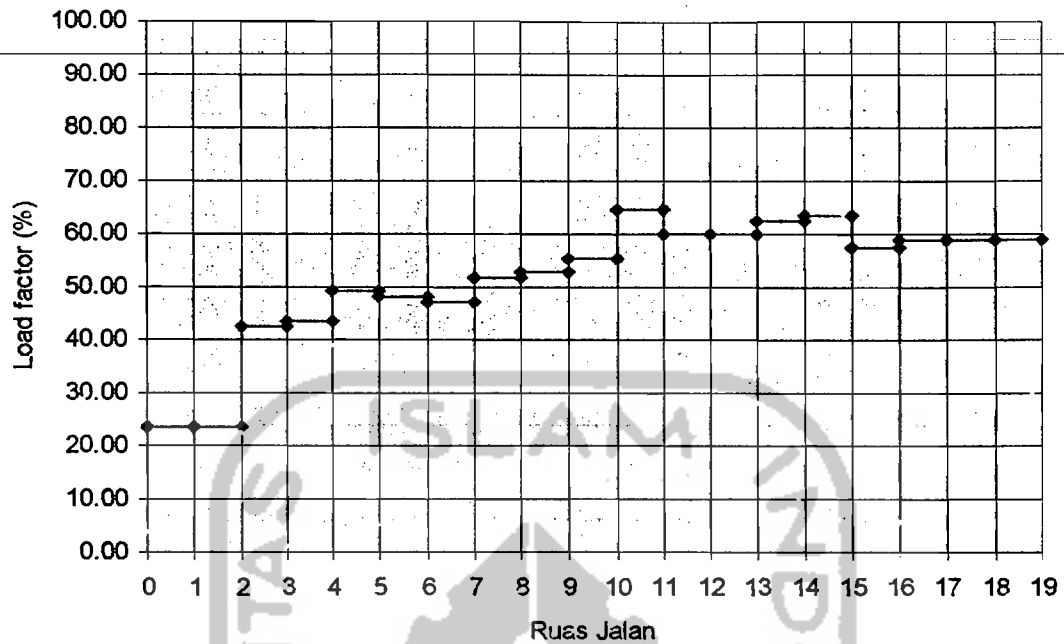
Grafik 5.1.18 load factor selasa pada trip ke 8 (14.00-16.00)

Dari Grafik yang didapat dari data surveyor Henry diatas dapat dilihat bahwa pada hari selasa, *load factor* terbesar pada pada trip ke 8 terjadi pada ruas jalan 11 sebesar 78,82%, dan *load factor* terkecil terjadi pada ruas jalan 1 sebesar 22,35%. Pada putaran ini, *load factor* yang terjadi telah melampaui standar yaitu 70%. Hal ini mengindikasikan tingkat pelayanan yang kurang baik. *Load factor* yang melebihi 70% terjadi pada ruas jalan 9 sampai dengan 14.



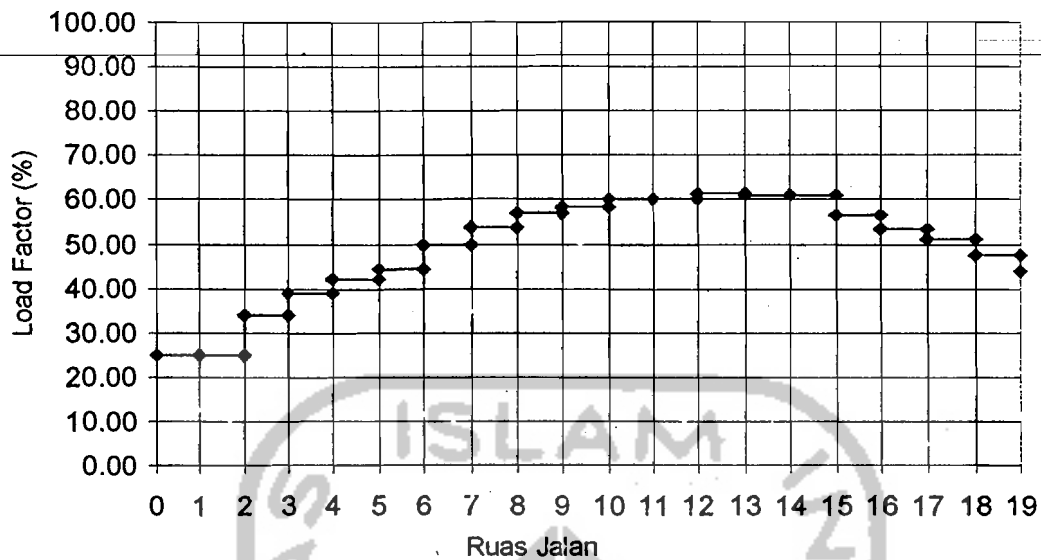
Grafik 5.1.19 load factor selasa pada trip ke 9 (16.00-18.00)

Dari Grafik yang didapat dari data surveyor Henry diatas dapat dilihat bahwa pada hari selasa, *load factor* terbesar pada pada trip ke 9 terjadi pada ruas jalan 9 sebesar 72,94%, dan *load factor* terkecil terjadi pada ruas jalan 2 sebesar 44,7i%. Pada putaran ini, *load factor* yang terjadi telah melampaui standar yaitu 70%. Hal ini mengindikasikan tingkat pelayanan yang kurang baik. *Load factor* yang melebihi 70% terjadi pada ruas jalan 9.



Grafik 5.1.20 load factor selasa pada trip ke 10 (16.00-18.00)

Dari Grafik yang didapat dari data surveyor Henry diatas dapat dilihat bahwa pada hari selasa, *load factor* terbesar pada pada trip ke 10 terjadi pada ruas jalan 10 sebesar 64,71%, dan *load factor* terkecil terjadi pada ruas jalan 1 sebesar 23,53%. Pada putaran ini, *load factor* yang terjadi masih dibawah standar yaitu 70%, sehingga tingkat pelayanan masih cukup baik. Hanya nilai *load factor* masih terlalu kecil, sehingga kurang efisien.



Grafik 5.1.21 Load factor rata-rata pada hari selasa

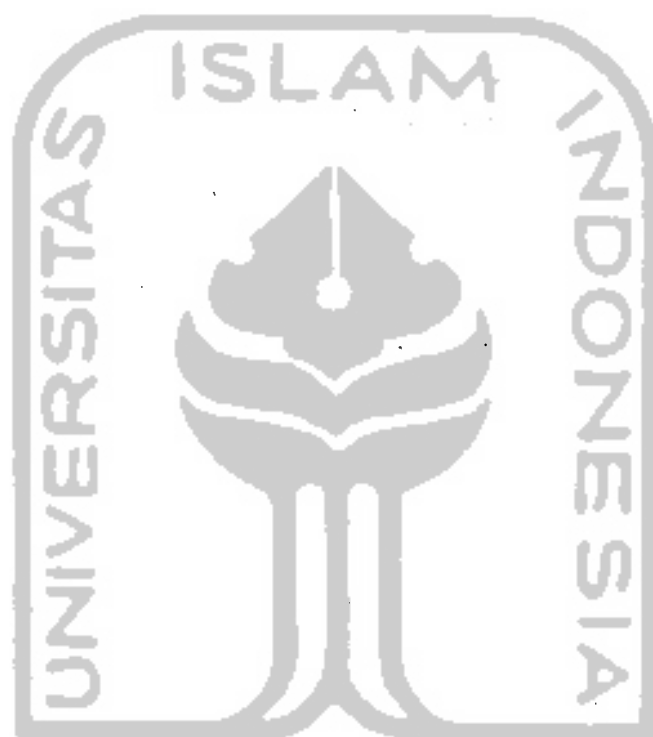
Dari Grafik diatas dapat dilihat bahwa *load factor* rata-rata terbesar pada hari selasa terjadi pada ruas jalan 12 sebesar 61,12%, dan *load factor* terkecil terjadi pada ruas jalan 1 sebesar 24,88%. Hal ini mengindikasikan bahwa pada hari selasa *load factor* rata-rata yang terjadi masih dibawah standar pelayanan sebesar 70%, sehingga kualitas pelayanan pada hari selasa masih cukup baik.

Perhitungan rata-rata *load factor* dihitung dengan menjumlahkan *load factor* dibagi dengan banyaknya putaran. Misal pada tabel 5.3.1 pengukuran hari selasa pada ruas jalan 1, *load factor* rata-ratanya =

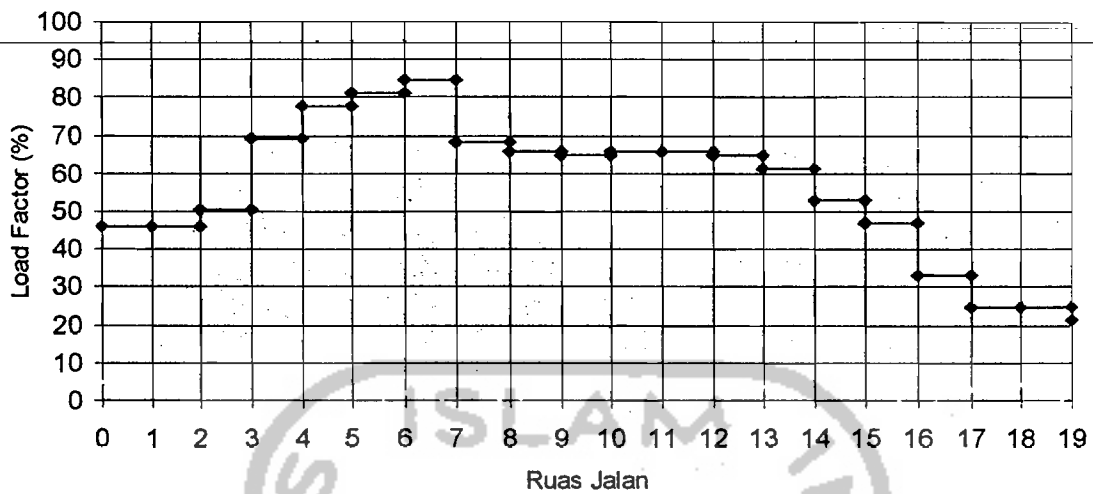
$$\frac{31,77\% + 29,41\% + 17,65\% + 20\% + 28,24\% + 14,12\% + 22,35\% + 27,06\% + 24,71\% + 28,24\%}{10} = 24,35\%$$

Untuk ruas jalan 2 sampai dengan ruas jalan 19, *load factor* rata-rata dapat dilihat pada grafik 5.1.21 diatas.

load factor untuk hari jum'at, dapat dilihat pada tabel 5.3.3 dan 5.3.4 serta grafik 5.1.22-5.1.42 berikut ini :

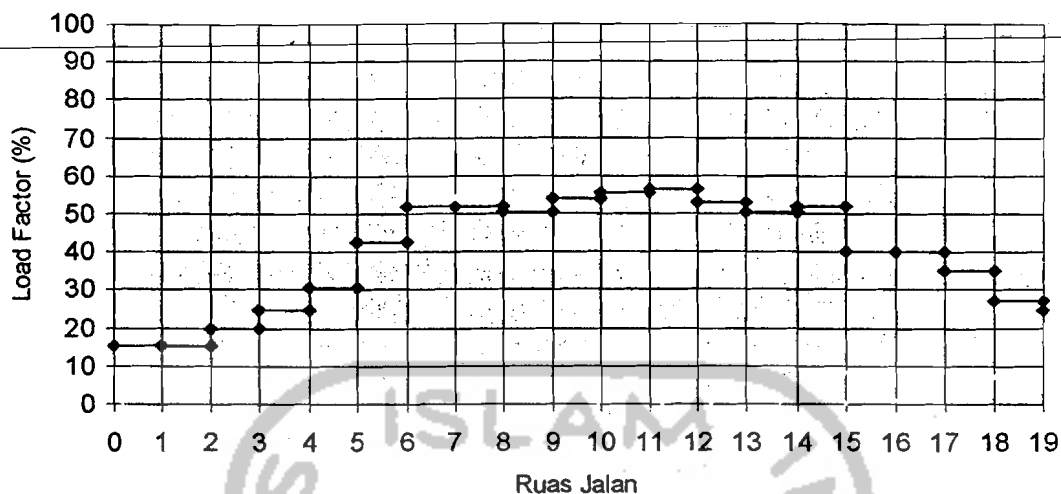


جامعة الإسلام في إندونيسيا



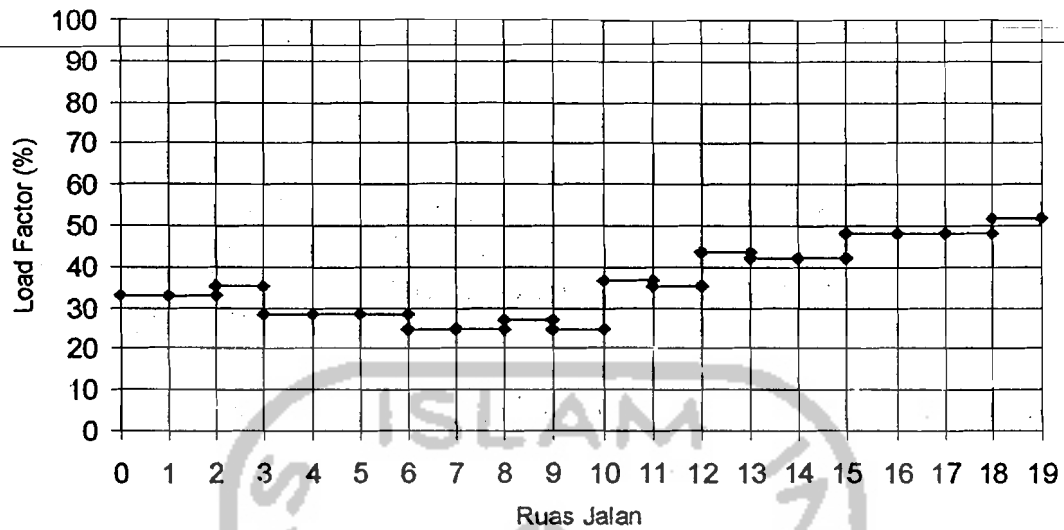
Grafik 5.1.22 load factor jum'at pada trip ke 1 (06.00-08.00)

Dari Grafik yang didapat dari data surveyor Faika diatas dapat dilihat bahwa pada hari Jum'at, *load factor* terbesar pada pada trip ke 1 terjadi pada ruas jalan 6 sebesar 84,71%, dan *load factor* terkecil terjadi pada ruas jalan 19 sebesar 21,13%. Pada putaran ini, *load factor* yang terjadi telah melampaui standar yaitu 70%, sehingga tingkat pelayanan diindikasikan kurang baik. *Load factor* yang melebihi 70% terjadi pada ruas jalan 4, 5, dan 6.



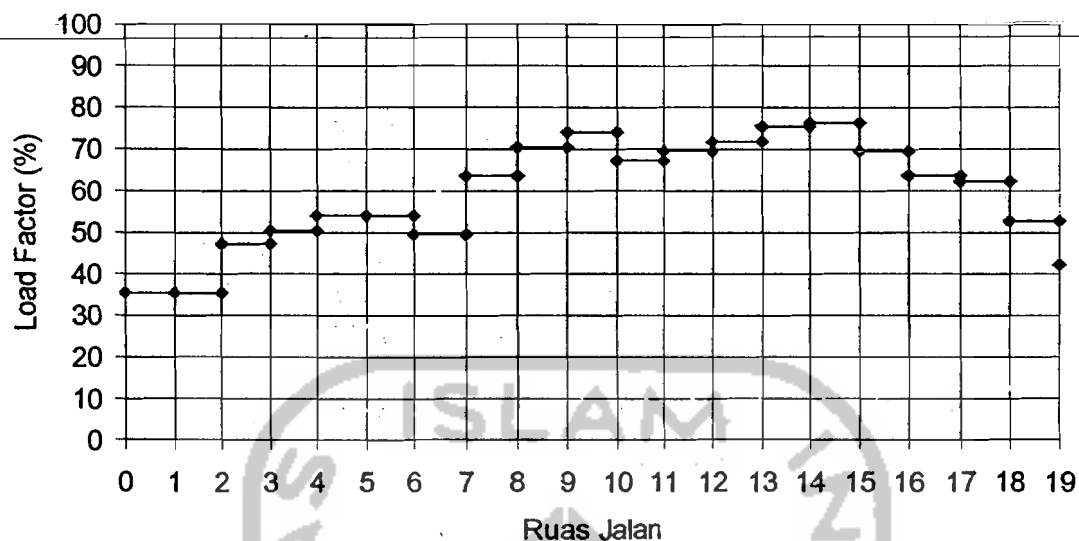
Grafik 5.1.23 load factor jum'at pada trip ke 2 (06.00-06.00)

Dari Grafik yang didapat dari data surveyor Faika diatas dapat dilihat bahwa pada hari Jum'at, *load factor* terbesar pada pada trip ke 2 terjadi pada ruas jalan 11 sebesar 54,47%, dan *load factor* terkecil terjadi pada ruas jalan 1 sebesar 15,29%. Pada putaran ini, *load factor* yang terjadi masih dibawah standar yaitu 70%, sehingga tingkat pelayanan masih cukup baik. Hanya nilai *load factor* masih terlalu kecil, sehingga kurang efisien.



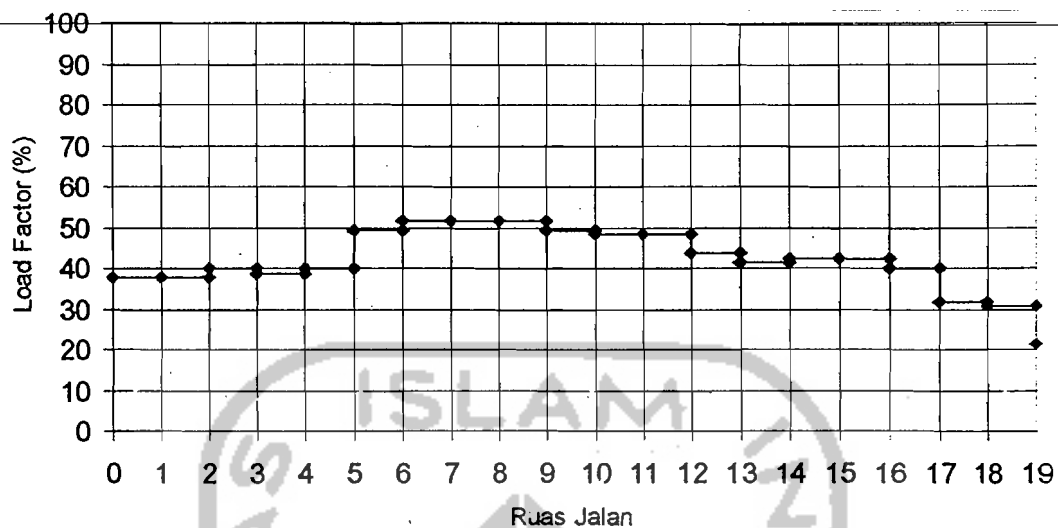
Grafik 5.1.24 load factor jum'at pada trip ke 3 (09.00-11.00)

Dari Grafik yang didapat dari data surveyor Faika diatas dapat dilihat bahwa pada hari Jum'at, *load factor* terbesar pada pada trip ke 3 terjadi pada ruas jalan 18 dan 19 sebesar 51,76%, dan *load factor* terkecil terjadi pada ruas jalan 6, 7 dan 9 sebesar 24,71%. Pada putaran ini, *load factor* yang terjadi masih dibawah standar yaitu 70%, sehingga tingkat pelayanan masih cukup baik. Hanya nilai *load factor* masih terlalu kecil, sehingga kurang efisien.



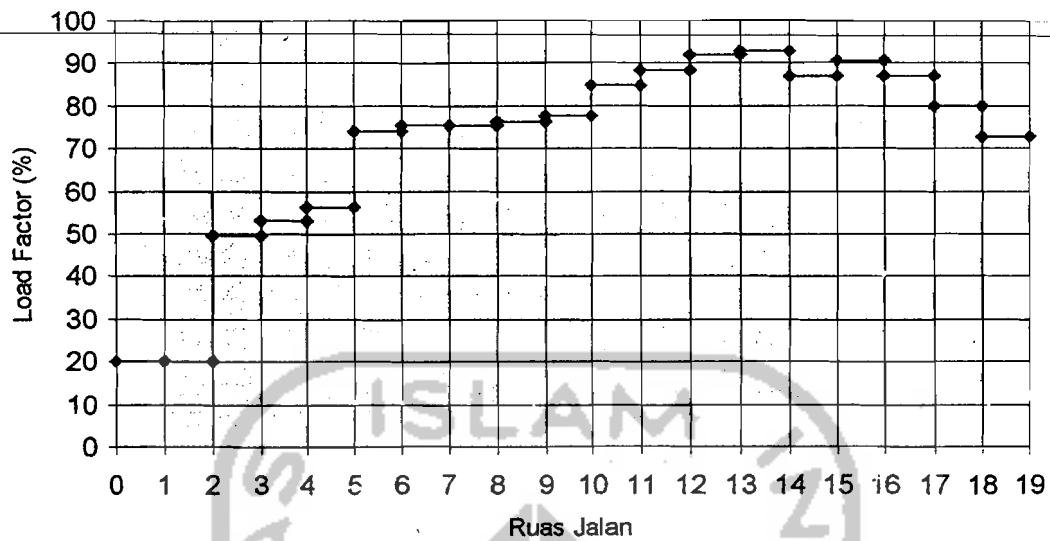
Grafik 5.1.25 load factor jum'at pada trip ke 4 (09.00-11.00)

Dari Grafik yang didapat dari data surveyor Faika diatas dapat dilihat bahwa pada hari Jum'at, *load factor* terbesar pada pada trip ke 4 terjadi pada ruas jalan 14 sebesar 76,47%, dan *load factor* terkecil terjadi pada ruas jalan 1 sebesar 35,29%. Pada putaran ini, *load factor* yang terjadi telah melampaui standar yaitu 70%. Hal ini mengindikasikan tingkat pelayanan yang kurang baik. *Load factor* yang melebihi 70% terjadi pada ruas jalan 8, 9, 12, 13, dan 14.



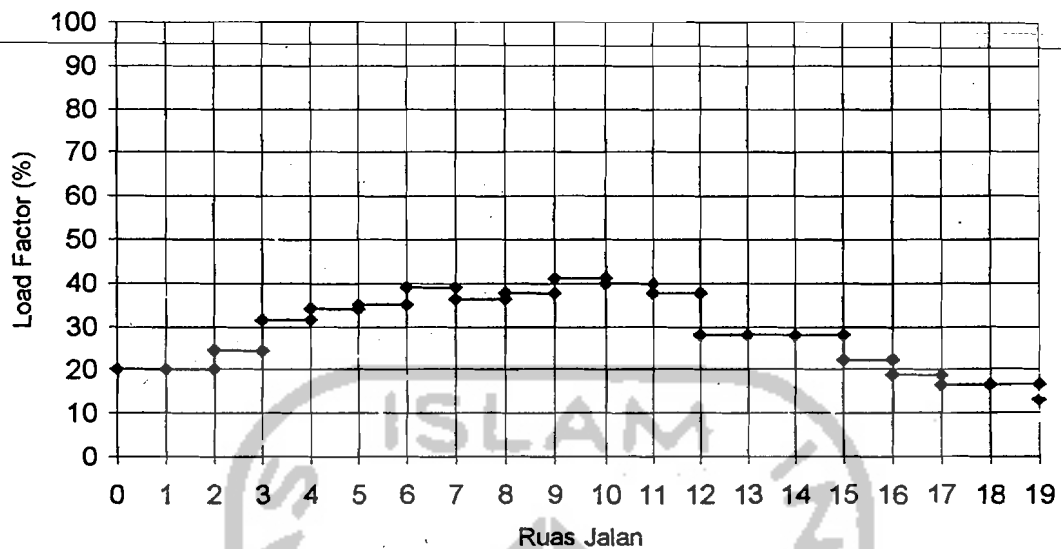
Grafik 5.1.26 load factor jum'at pada trip ke 5 (12.00-14.00)

Dari Grafik yang didapat dari data surveyor Faika diatas dapat dilihat bahwa pada hari Jum'at, *load factor* terbesar pada pada trip ke 5 terjadi pada ruas jalan 6, 7, dan 8 sebesar 51,76%, dan *load factor* terkecil terjadi pada ruas jalan 19 sebesar 21,18%. Pada putaran ini, *load factor* yang terjadi masih dibawah standar yaitu 70%, sehingga tingkat pelayanan masih cukup baik. Hanya nilai *load factor* masih terlalu kecil, sehingga kurang efisien



Grafik 5.1.27 load factor jum'at pada trip ke 6 (12.00-14.00)

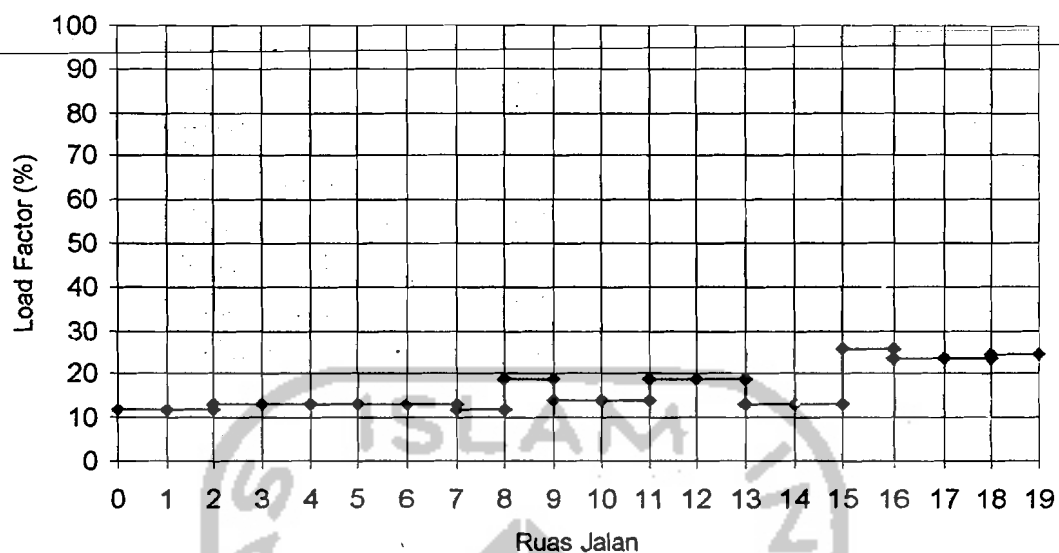
Dari Grafik yang didapat dari data surveyor Faika diatas dapat dilihat bahwa pada hari Jum'at, *load factor* terbesar pada pada trip ke 6 terjadi pada ruas jalan 13 sebesar 92,94%, dan *load factor* terkecil terjadi pada ruas jalan 1 sebesar 20%. Pada putaran ini, *load factor* yang terjadi telah melampaui standar yaitu 70%. Hal ini mengindikasikan tingkat pelayanan yang kurang baik. *Load factor* yang melebihi 70% terjadi pada ruas jalan 5 sampai ruas jalan 19.



Grafik 5.1.28 load factor jum'at pada trip ke 7 (14.00-16.00)

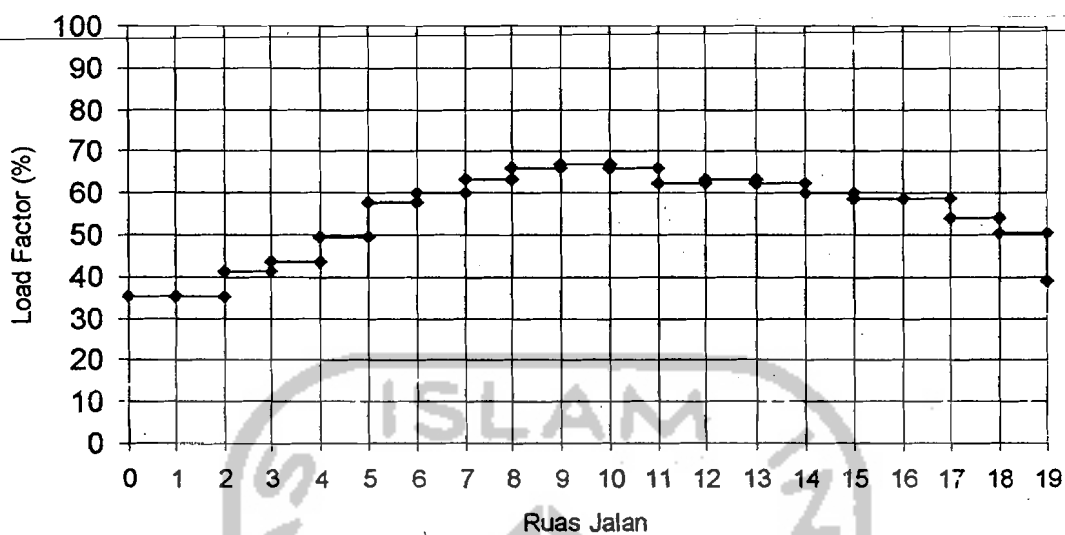
Dari Grafik yang didapat dari data surveyor Faika diatas dapat dilihat bahwa pada hari Jum'at, *load factor* terbesar pada pada trip ke 7 terjadi pada ruas jalan 9 sebesar 41,18%, dan *load factor* terkecil terjadi pada ruas jalan 19 sebesar 12,94%. Pada putaran ini, *load factor* yang terjadi masih dibawah standar yaitu 70%, sehingga tingkat pelayanan masih cukup baik. Hanya nilai *load factor* masih terialu kecil, sehingga kurang efisien.

UNIVERSITAS ISLAM
FAKULTAS TEKNIK
JURUSAN TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
KAMPUS 2 PONDOK WEDANG
JAYAPURA



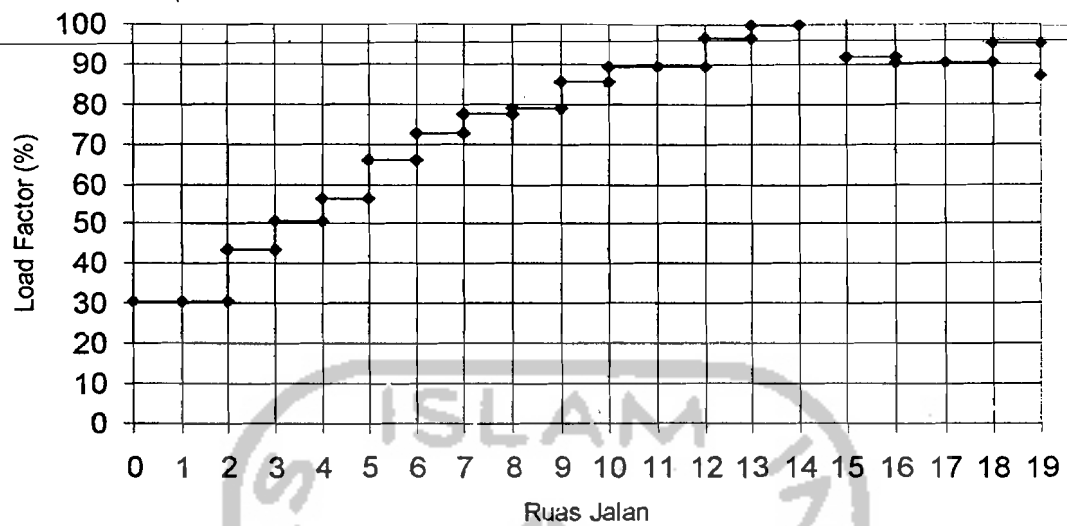
Grafik 5.1.29 load factor jum'at pada trip ke 8 (14.00-16.00)

Dari Grafik yang didapat dari data surveyor Faika diatas dapat dilihat bahwa pada hari Jum'at, *load factor* terbesar pada pada trip ke 8 terjadi pada ruas jalan 15 sebesar 25,88%, dan *load factor* terkecil terjadi pada ruas jalan 1 dan 7 sebesar 11,76%. Pada putaran ini, *load factor* yang terjadi masih dibawah standar yaitu 70%, sehingga tingkat pelayanan masih cukup baik. Hanya nilai *load factor* masih terlalu kecil, sehingga kurang efisien.



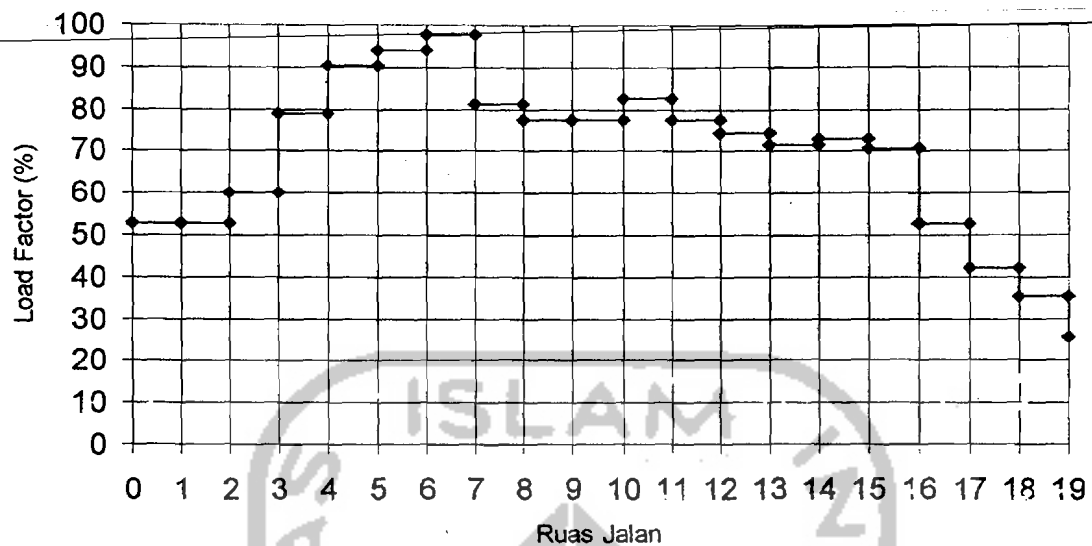
Grafik 5.1.30 load factor Jum'at pada trip 9 (14.00-16.00)

Dari Grafik yang didapat dari data surveyor Faika diatas dapat dilihat bahwa pada hari Jum'at, *load factor* terbesar pada pada trip ke 9 terjadi pada ruas jalan 9 sebesar 67,06%, dan *load factor* terkecil terjadi pada ruas jalan 1 sebesar 35,29%. Pada putaran ini, *load factor* yang terjadi masih dibawah standar yaitu 70%, sehingga tingkat pelayanan masih cukup baik. Hanya nilai *load factor* masih terlalu kecil, sehingga kurang efisien.



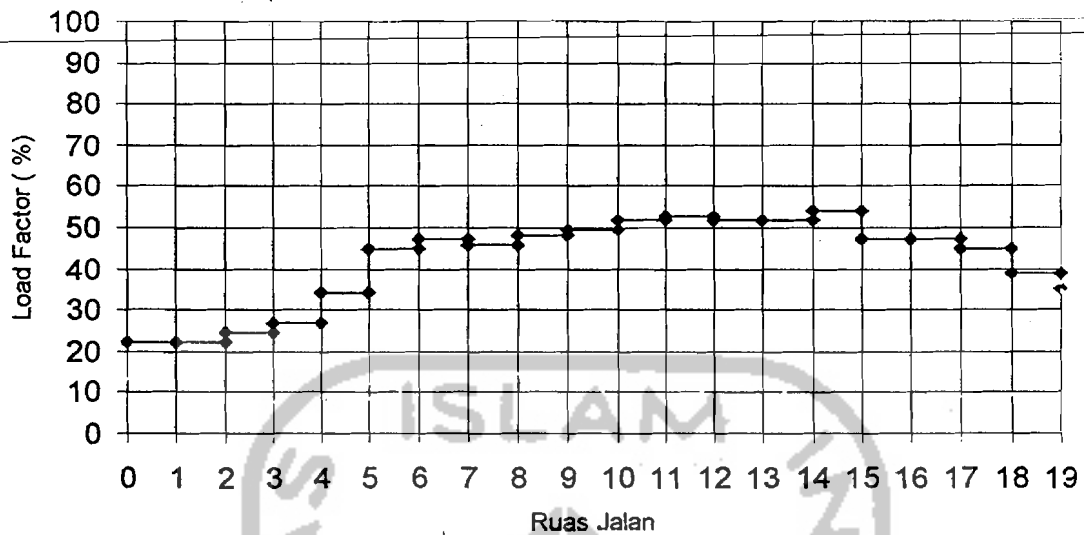
Grafik 5.1.31 load factor jum'at pada trip10 (14.00-16.00)

Dari Grafik yang didapat dari data surveyor Faika diatas dapat dilihat bahwa pada hari Jum'at, *load factor* terbesar pada pada trip ke 10 terjadi pada ruas jalan 13 sebesar 100%, dan *load factor* terkecil terjadi pada ruas jalan 1 sebesar 30,59%. Pada putaran ini, *load factor* yang terjadi telah melampaui standar yaitu 70%. Hal ini mengindikasikan tingkat pelayanan yang kurang baik. *Load factor* yang melebihi 70% terjadi pada ruas jalan 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18 dan 19.



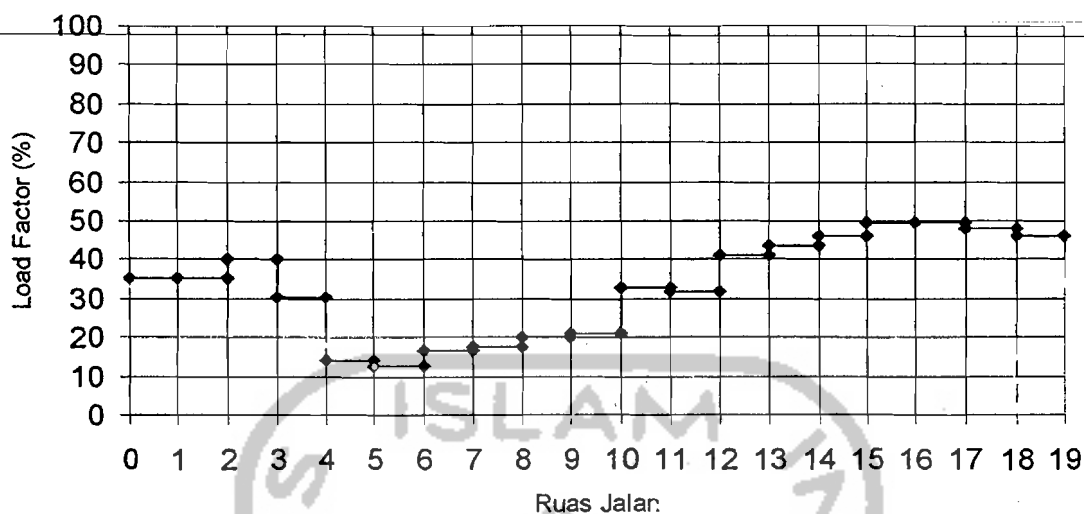
Grafik 5.1.32 load factor jum'at pada trip ke 1 (06.00-08.00)

Dari Grafik yang didapat dari data surveyor Henry diatas dapat dilihat bahwa pada hari Jum'at, *load factor* terbesar pada pada trip ke 1 terjadi pada ruas jalan 6 sebesar 97,65%, dan *load factor* terkecil terjadi pada ruas jalan 19 sebesar 25,88%. Pada putaran ini, *load factor* yang terjadi telah melampaui standar yaitu 70%. Hal ini mengindikasikan tingkat pelayanan yang kurang baik. *Load factor* yang melebihi 70% terjadi pada ruas jalan 4 sampai 15.



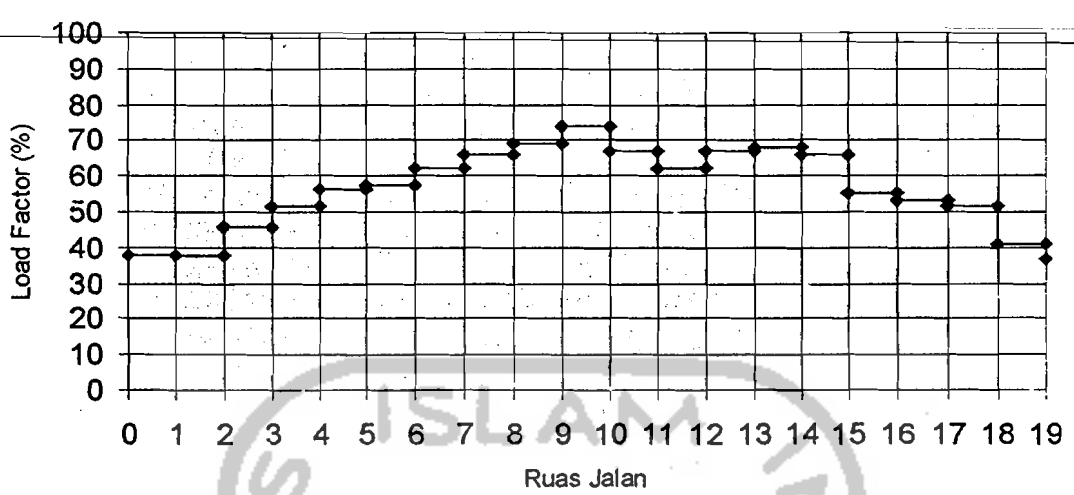
grafik 5.1.33 load factor jum'at pada trip ke 2 (06.00-08.00)

Dari Grafik yang didapat dari data surveyor Henry diatas dapat dilihat bahwa pada hari Jum'at, *load factor* terbesar pada pada trip ke 2 terjadi pada ruas jalan 14 sebesar 15,12%, dan *load factor* terkecil terjadi pada ruas jalan 1 sebesar 22,35%. Pada putaran ini, *load factor* yang terjadi masih dibawah standar yaitu 70%, sehingga tingkat pelayanan masih cukup baik. Hanya nilai *load factor* masih terlalu kecil, sehingga kurang efisien.



Grafik 5.1.34 load factor jum'at pada trip ke 3 (09.00-11.00)

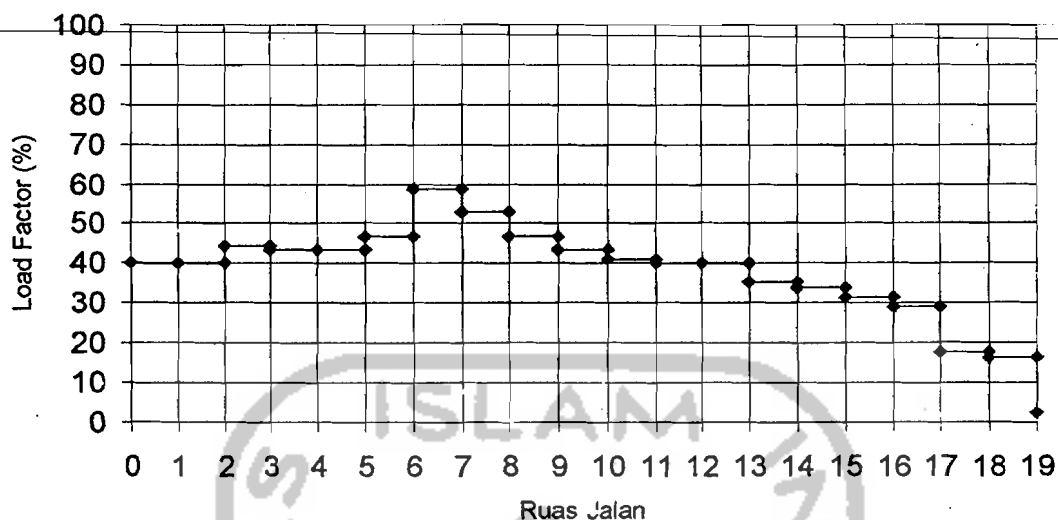
Dari Grafik yang didapat dari data surveyor Henry diatas dapat dilihat bahwa pada hari Jum'at, *load factor* terbesar pada pada trip ke 3 terjadi pada ruas jalan 15 dan 16 sebesar 49,41%, dan *load factor* terkecil terjadi pada ruas jalan 5 sebesar 12,94%. Pada putaran ini, *load factor* yang terjadi masih dibawah standar yaitu 70%, sehingga tingkat pelayanan masih cukup baik. Hanya nilai *load factor* masih terlalu kecil, sehingga kurang efisien.



grafik 5.1.35 load factor jum'at pada trip ke 4 (09.00-11.00)

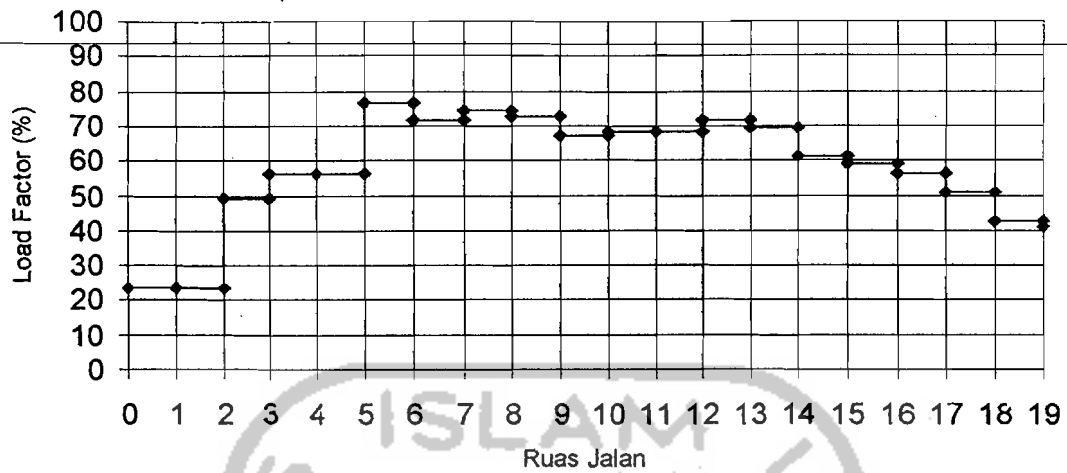
Dari Grafik yang didapat dari data surveyor Henry diatas dapat dilihat bahwa pada hari Jum'at, *load factor* terbesar pada pada trip ke 4 terjadi pada ruas jalan 9 sebesar 74,12%, dan *load factor* terkecil terjadi pada ruas jalan 19 sebesar 36,47%. Pada putaran ini, *load factor* yang terjadi teiah melampaui standar yaitu 70%. Hal ini mengindikasikan tingkat pelayanan yang kurang baik. *Load factor* yang melebihi 70% terjadi pada ruas jalan 9.





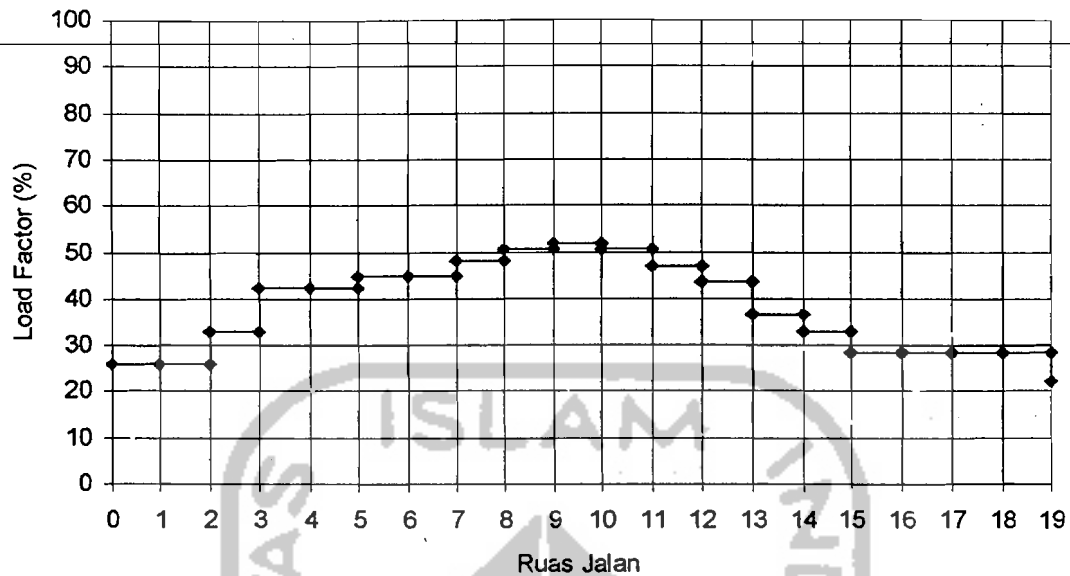
Grafik 5.1.36 load factor jum'at pada trip ke 5 (12.00-14.00)

Dari Grafik yang didapat dari data surveyor Henry diatas dapat dilihat bahwa pada hari Jum'at, *load factor* terbesar pada pada trip ke 5 terjadi pada ruas jalan 6 sebesar 58,82%, dan *load factor* terkecil terjadi pada ruas jalan 19 sebesar 2,35%. Pada putaran ini, *load factor* yang terjadi masih dibawah standar yaitu 70%, sehingga tingkat pelayanan masih cukup baik. Hanya nilai *load factor* masih terlalu kecil, sehingga kurang efisien.



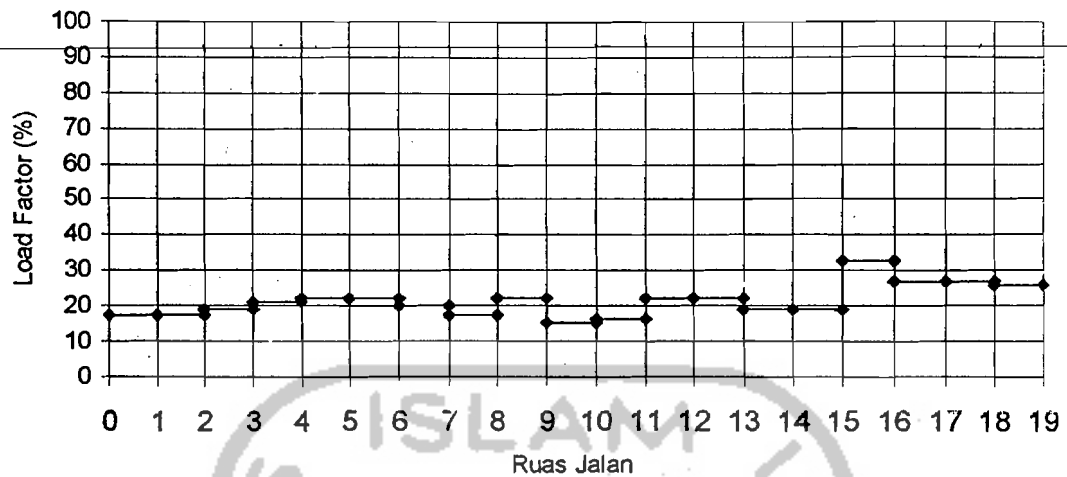
Grafik 5.1.37 load factor jum'at pada trip ke 6 (12.00-14.00)

Dari Grafik yang didapat dari data surveyor Henry diatas dapat dilihat bahwa pada hari Jum'at, *load factor* terbesar pada pada trip ke 6 terjadi pada ruas jalan 5 sebesar 76,47%, dan *load factor* terkecil terjadi pada ruas jalan 1 sebesar 23,53%. Pada putaran ini, *load factor* yang terjadi telah melampaui standar yaitu 70%. Hal ini mengindikasikan tingkat pelayanan yang kurang baik. *Load factor* yang melebihi 70% terjadi pada ruas jalan 5, 6, 7, 8, 9, 12 dan 13



Grafik 5.1.38 load factor jum'at pada trip ke 7 (14.00-16.00)

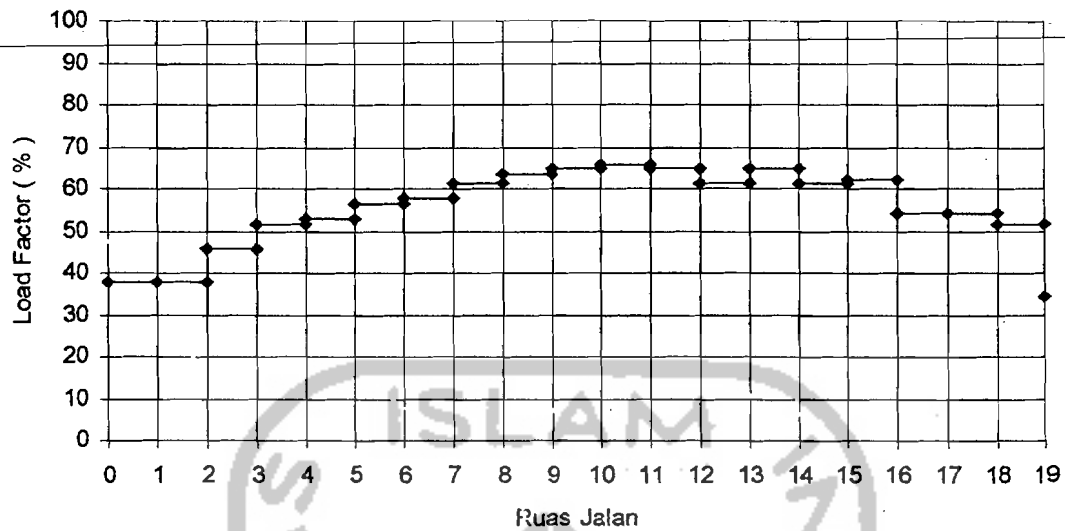
Dari Grafik yang didapat dari data surveyor Henry diatas dapat dilihat bahwa pada hari Jum'at, *load factor* terbesar pada pada trip ke 7 terjadi pada ruas jalan 9 sebesar 51,76%, dan *load factor* terkecil terjadi pada ruas jalan 19 sebesar 22,35% Pada putaran ini, *load factor* yang terjadi masih dibawah standar yaitu 70%, sehingga tingkat pelayanan masih cukup baik. Hanya nilai *load factor* masih terlalu kecil, sehingga kurang efisien.



Grafik 5.1.39 load factor jum'at pada trip ke 8 (14.00-16.00)

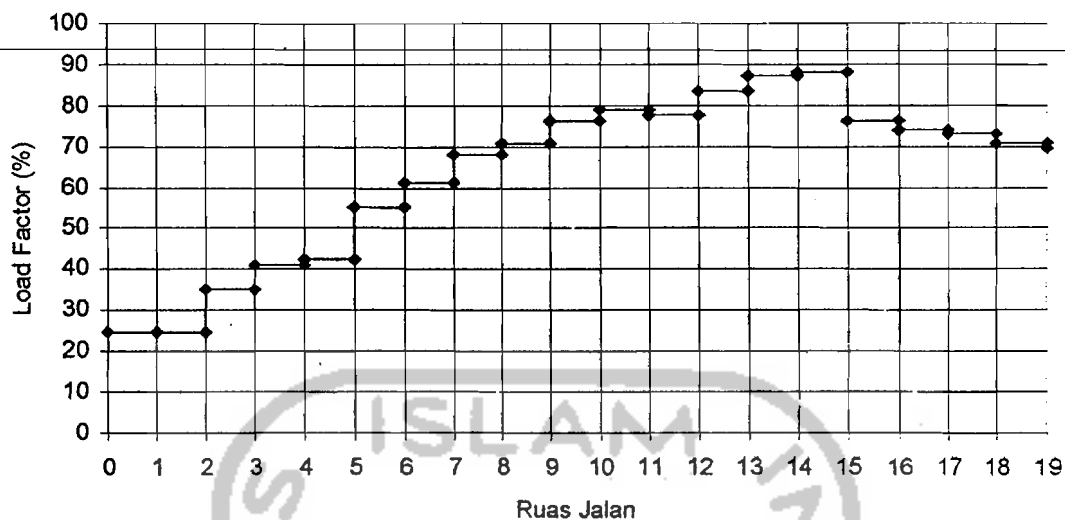
Dari Grafik yang didapat dari data surveyor Henry diatas dapat dilihat bahwa pada hari Jum'at, *load factor* terbesar pada pada trip ke 8 terjadi pada ruas jalan: 15 sebesar 32,94%, dan *load factor* terkecil terjadi pada ruas jalan 9 sebesar 15,29%. Pada putaran ini, *load factor* yang terjadi masih dibawah standar yaitu 70%, sehingga tingkat pelayanan masih cukup baik. Hanya nilai *load factor* masih terlalu kecil, sehingga kurang efisien.

UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA



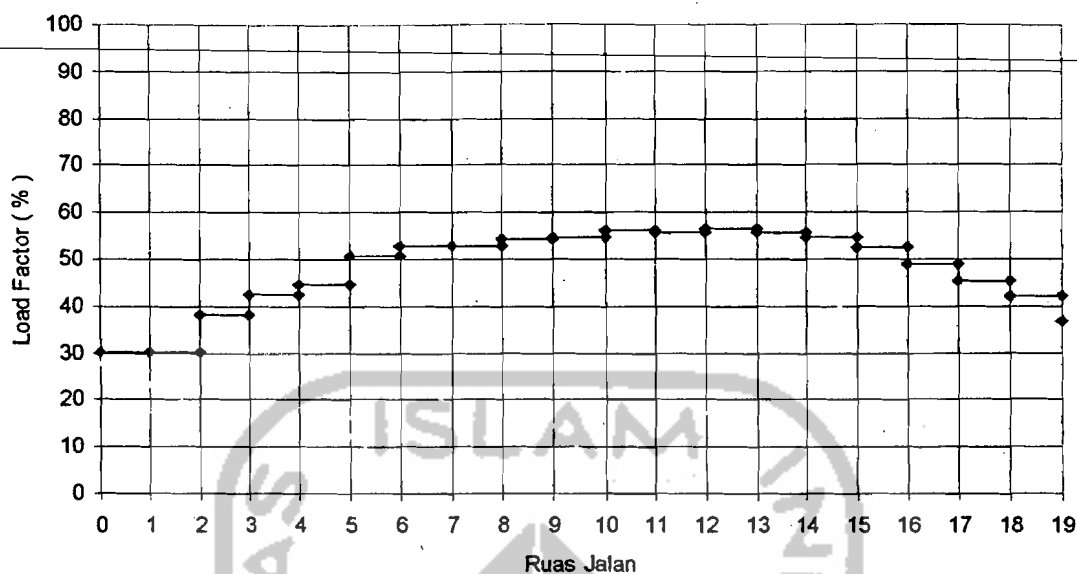
Grafik 5.1.40 load factor jum'at pada trip ke 9 (16.00-18.00)

Dari Grafik yang didapat dari data surveyor Henry diatas dapat dilihat bahwa pada hari Jum'at, *load factor* terbesar pada pada trip ke 9 terjadi pada ruas jalan 10 sebesar 65,88%, dan *load factor* terkecil terjadi pada ruas jalan 19 sebesar 34,12%. Pada putaran ini, *load factor* yang terjadi masih dibawah standar yaitu 70%, sehingga tingkat pelayanan masih cukup baik. Hanya nilai *load factor* masih terlalu kecil, sehingga kurang efisien.



Grafik 5.1.41 load factor jum'at pada trip ke 10 (16.00-18.00)

Dari Grafik yang didapat dari data surveyor Henry diatas dapat dilihat bahwa pada hari Jum'at, *load factor* terbesar pada pada trip ke 10 terjadi pada ruas jalan 14 sebesar 88,24%, dan *load factor* terkecil terjadi pada ruas jalan 1 sebesar 24,71%. Pada putaran ini, *load factor* yang terjadi telah melampaui standar yaitu 70%. Hal ini mengindikasikan tingkat pelayanan yang kurang baik. *Load factor* yang melebihi 70% terjadi pada ruas jalan 8 sampai 19.



Grafik 5.1.42 load factor rata - rata pada hari Jum'at

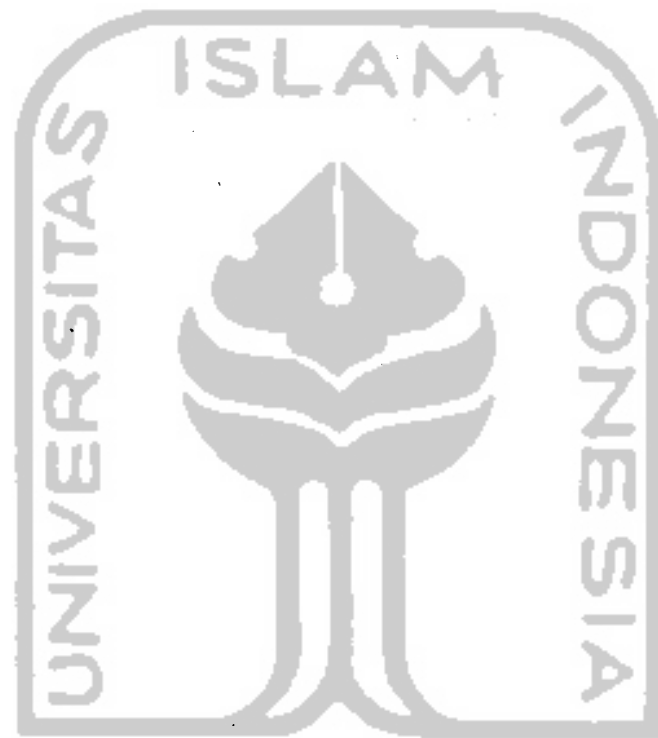
Dari Grafik diatas dapat dilihat bahwa *load factor* rata-rata terbesar pada hari Jum'at terjadi pada ruas jalan 12 dan 13 sebesar 56,59%, dan *load factor* terkecil terjadi pada ruas jalan 1 sebesar 30,12%. Hal ini mengindikasikan bahwa pada hari Jum'at *load factor* rata-rata yang terjadi masih dibawah standar pelayanan sebesar 70%, sehingga kualitas pelayanan pada hari Jum'at masih cukup baik.

Perhitungan rata-rata *load factor* dihitung dengan menjumlahkan *load factor* dibagi dengan banyaknya putaran. Misal pada tabel 5.3.3 pengukuran hari Jum'at pada ruas jalan 1, *load factor* rata-ratanya =

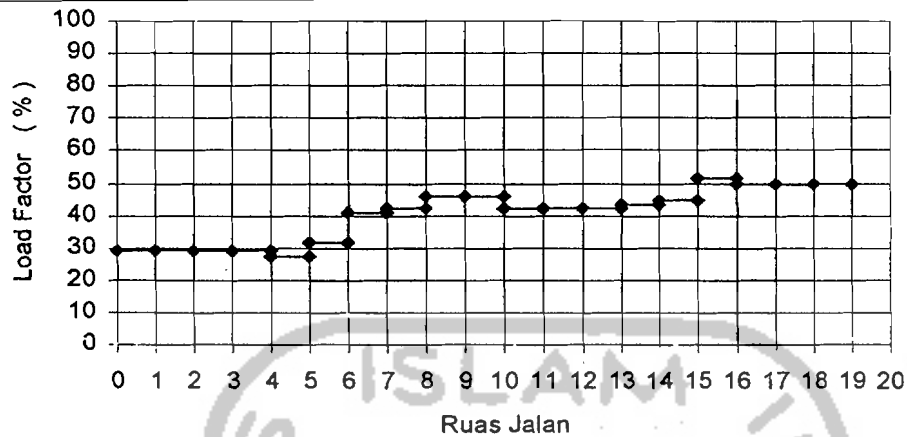
$$\frac{45,88\% + 15,29\% + 32,94\% + 35,29\% + 37,65\% + 20\% + 20\% + 11,76\% + 35,29\% + 30,59\%}{10} = 30,12\%$$

Untuk ruas jalan 2 sampai dengan ruas jalan 19, *load factor* rata-rata dapat dilihat pada tabel 5.3.3 diatas.

load factor untuk hari Sabtu, dapat dilihat pada tabel 5.3.5 dan 5.3.6 serta grafik 5.1.43-5.1.63 berikut ini :

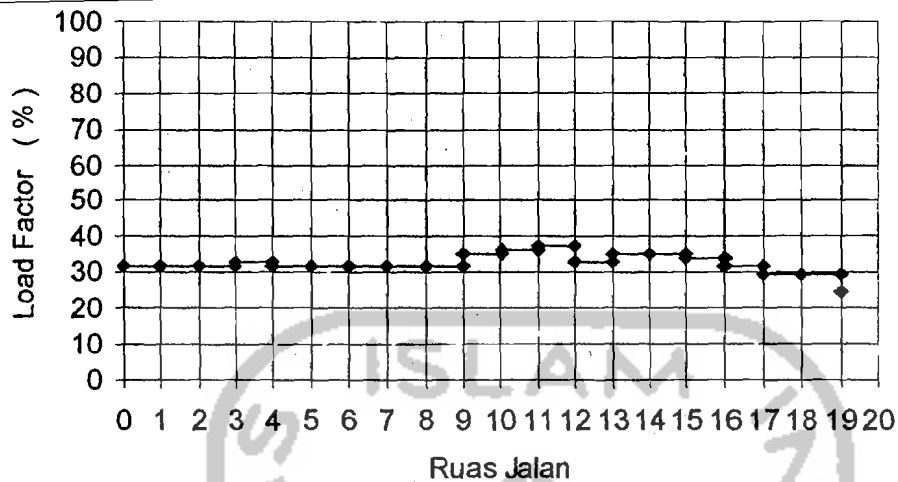


جامعة الإسلام في إندونيسيا



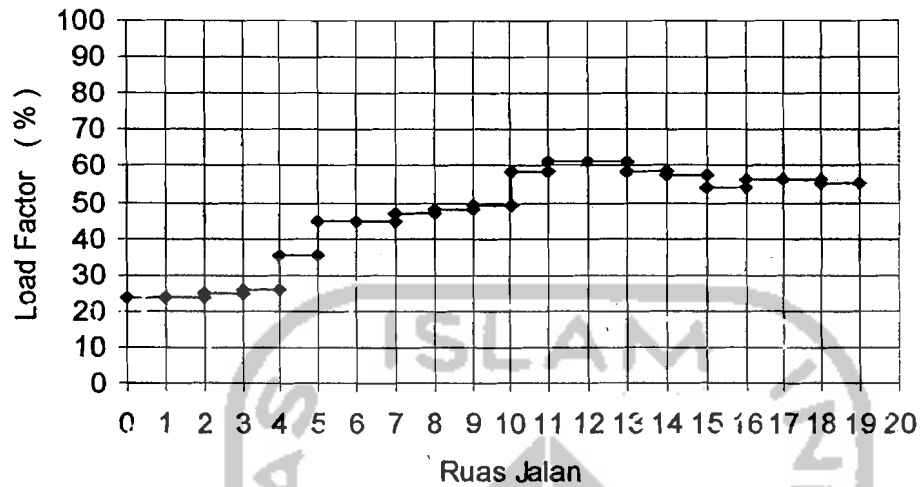
Grafik 5.1.44 Load Factor sabtu pada trip ke 2 (06.00-08.00)

Dari Grafik yang didapat dari data surveyor Faika diatas dapat dilihat bahwa pada hari sabtu, *load factor* terbesar pada pada trip ke 2 terjadi pada ruas jalan 15 dan 16 sebesar 51,76 %, dan *load factor* terkecil terjadi pada ruas jalan 4 dan 5 sebesar 27,05 %. Pada putaran ini, *load factor* yang terjadi masih dibawah standar yaitu 70%, sehingga tingkat pelayanan masih cukup baik. Hanya nilai *load factor* masih terlalu kecil, selingga kurang efisien.



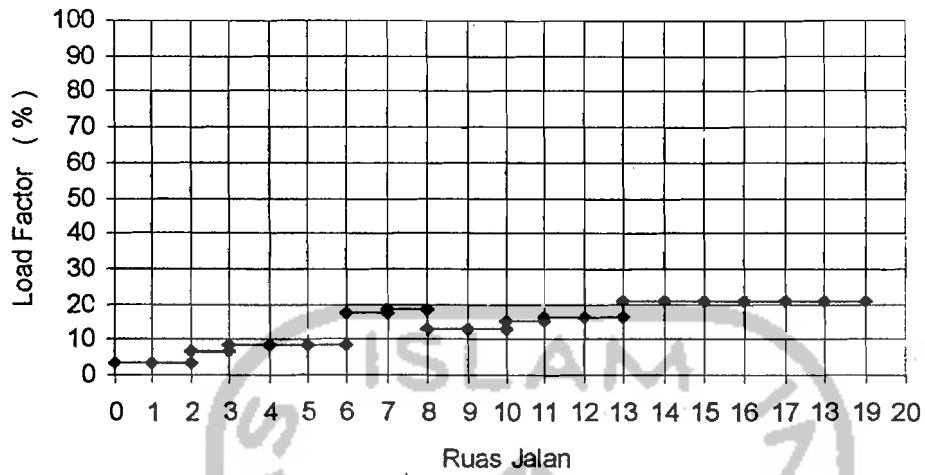
Grafik 5.1.45 Load Factor sabtu pada trip ke 3 (09.00-11.00)

Dari Grafik yang didapat dari data surveyor Faika diatas dapat dilihat bahwa pada hari sabtu, *load factor* terbesar pada pada trip ke 3 terjadi pada ruas jalan 11 dan 12 sebesar 37,64 %, dan *load factor* terkecil terjadi pada ruas jalan 19 sebesar 24.70 %. Pada putaran ini, *load factor* yang terjadi masih dibawah standar yaitu 70%, sehingga tingkat pelayanan masih cukup baik. Hanya nilai *load factor* masiñ terlalu kecil, sehingga kurang efisien.



Grafik 5 1.46 Load Factor sabtu pada trip ke 4 (09.00-11.00)

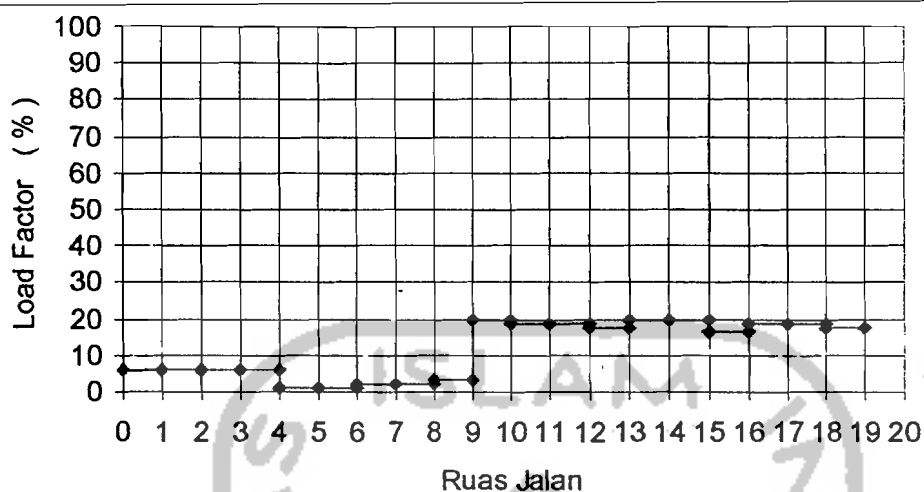
Dari Grafik yang didapat dari data surveyor Faika diatas dapat dilihat bahwa pada hari sabtu, *load factor* terbesar pada pada trip ke 4 terjadi pada ruas jalan 11, 12 dan 13 sebesar 61,18%, dan *load factor* terkecil terjadi pada ruas jalan 1 dan 2 sebesar 23.52%. Pada putaran ini, *load factor* yang terjadi masih dibawah standar yaitu 70%, sehingga tingkat pelayanan masih cukup baik. Hanya nilai *load factor* masih terlalu kecil, sehingga kurang efisien.



Grafik 5.1.47 Load Factor sabtu pada trip ke 5 (12.00-14.00)

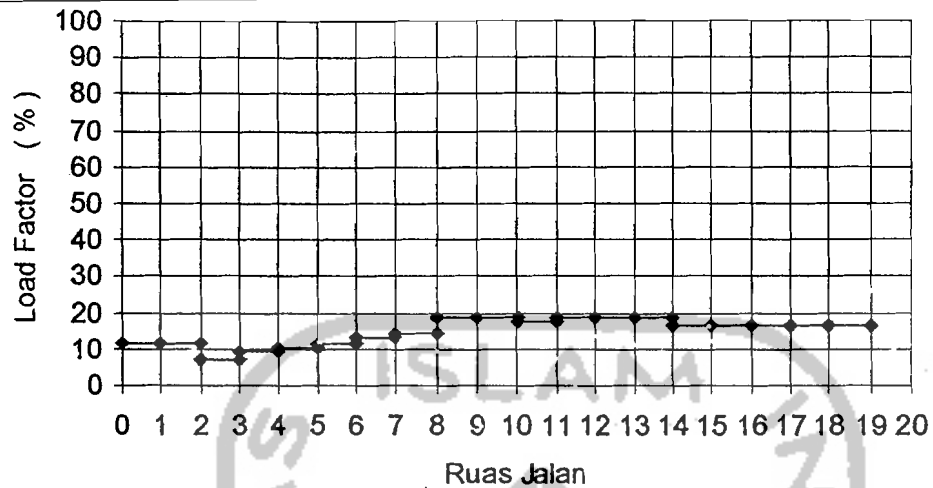
Dari Grafik yang didapat dari data surveyor Faika diatas dapat dilihat bahwa pada hari sabtu, *load factor* terbesar pada pada trip ke 5 terjadi pada ruas jalan 13, 14, 15, 16, 17, 18 dan 19 sebesar 21,17%, dan *load factor* terkecil terjadi pada ruas jalan 1 dan 2 sebesar 3,52%. Pada putaran ini, *load factor* yang terjadi masih dibawah standar yaitu 70%, sehingga tingkat pelayanan masih cukup baik Hanya nilai *load factor* masih terlalu kecil, sehingga kurang efisien.

UNIVERSITAS ISLAM NEGERI



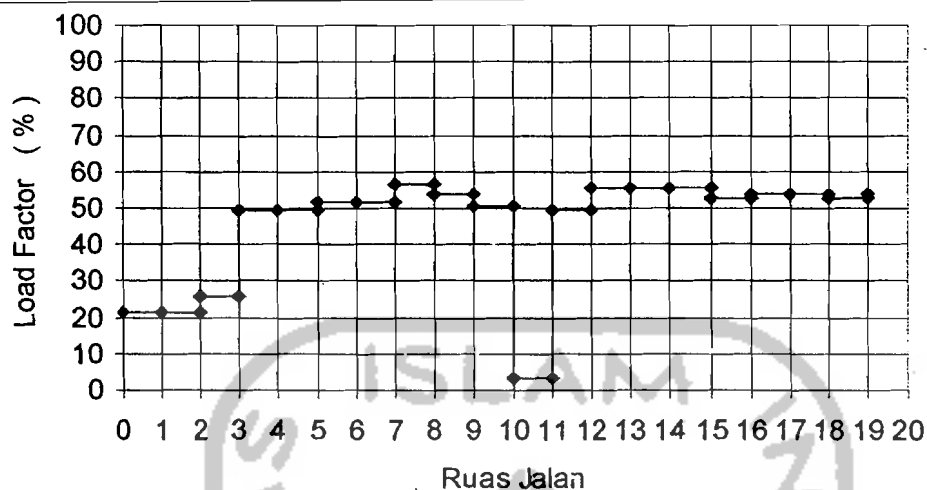
Grafik 5.1.48 Load Factor sabtu pada trip ke 6 (12.00-14.00)

Dari Grafik yang didapat dari data surveyor Faika diatas dapat dilihat bahwa pada hari sabtu, *load factor* terbesar pada pada trip ke 6 terjadi pada ruas jalan 10, 11, 12, 16 dan 17 sebesar 18,82%, dan *load factor* terkecil terjadi pada ruas jalan 4 dan 5 sebesar 1,17%. Pada putaran ini, *load factor* yang terjadi masih dibawah standar yaitu 70%, sehingga tingkat pelayanan masih cukup baik. Hanya nilai *load factor* masih terlalu kecil, sehingga kurang efisien.



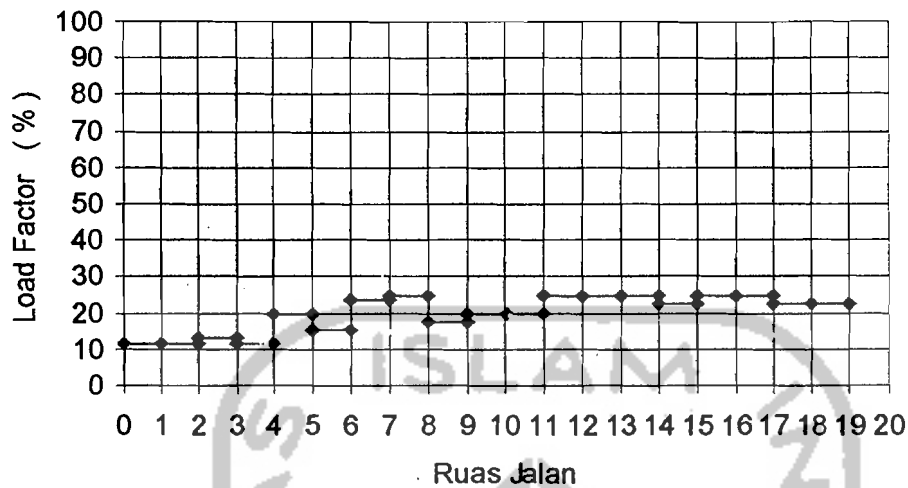
Grafik 5.1.49 Load Factor sabtu pada trip ke 7 (14.00-16.00)

Dari Grafik yang didapat dari data surveyor Faika diatas dapat dilihat bahwa pada hari sabtu, *load factor* terbesar pada pada trip ke 7 terjadi pada ruas jalan 8, 9, 10, 11, 12 dan 13 sebesar 18,82%, dan *load factor* terkecil terjadi pada ruas jalan 2 dan 3 sebesar 7,05%. Pada putaran ini, *load factor* yang terjadi masih dibawah standar yaitu 70%, sehingga tingkat pelayanan masih cukup baik. Hanya nilai *load factor* masih terlalu kecil, sehingga kurang efisien.



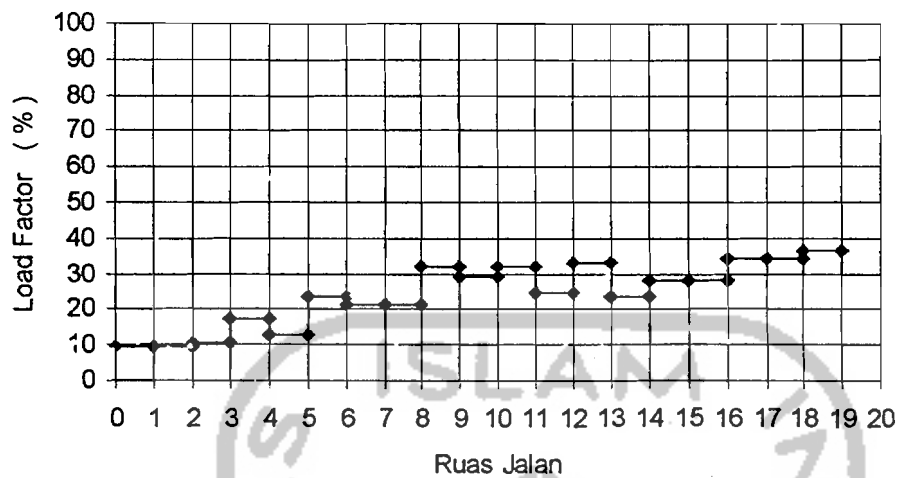
Grafik 5.1.50 Load Factor sabtu pada trip ke 8 (14.00-16.00)

Dari Grafik yang didapat dari data surveyor Faika diatas dapat dilihat bahwa pada hari sabtu, *load factor* terbesar pada pada trip ke 8 terjadi pada ruas jalan 7 dan 8 sebesar 56,47%, dan *load factor* terkecil terjadi pada ruas jalan 10 dan 11 sebesar 3,52%. Pada putaran ini, *load factor* yang terjadi masih dibawah standar yaitu 70%, sehingga tingkat pelayanan masih cukup baik. Hanya nilai *load factor* masih terlalu kecil, sehingga kurang efisien.



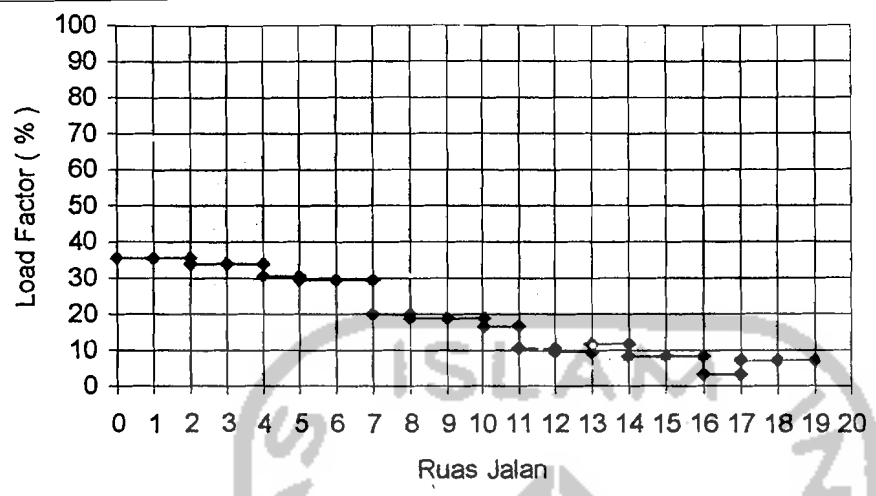
Grafik 5.1.51 Load Factor sabtu pada trip ke 9 (16.00-18.00)

Dari Grafik yang didapat dari data surveyor Faika diatas dapat dilihat bahwa pada hari sabtu, *load factor* terbesar pada pada trip ke 9 terjadi pada ruas jalan 7, 8, 11, 12, 13, 14, 15, 16 dan 17 sebesar 24,70%, dan *load factor* terkecil terjadi pada ruas jalan 1, 2, 3 dan 4 sebesar 11,76%. Pada putaran ini, *load factor* yang terjadi masih dibawah standar yaitu 70%, sehingga tingkat pelayanan masih cukup baik. Hanya nilai *load factor* masih terlalu kecil, sehingga kurang efisien.



Grafik 5.1.52 Load Factor sabtu pada trip ke 10 (15.00-18.00)

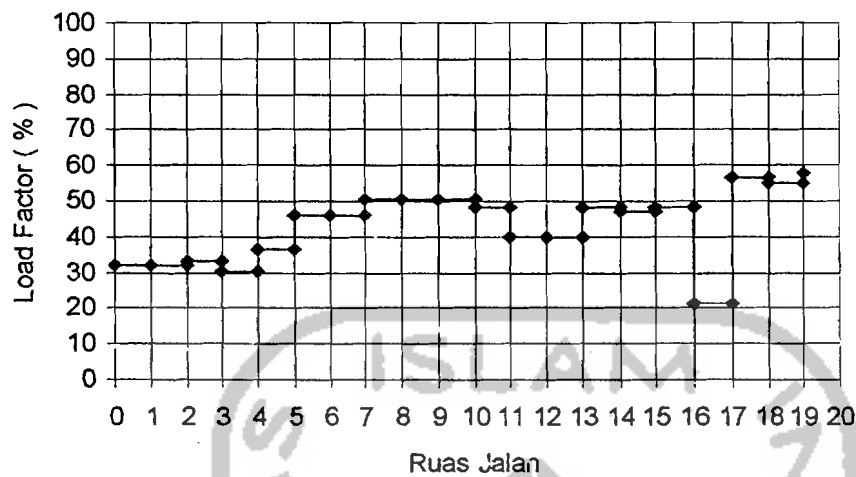
Dari Grafik yang didapat dari data surveyor Faika diatas dapat dilihat bahwa pada hari sabtu, *load factor* terbesar pada pada trip ke 10 terjadi pada ruas jalan 18 dan 19 sebesar 36,47%, dan *load factor* terkecil terjadi pada ruas jalan 1 dan 2 sebesar 9,41%. Pada putaran ini, *load factor* yang terjadi masih dibawah standar yaitu 70%, sehingga tingkat pelayanan masih cukup baik. Hanya nilai *load factor* masih terlalu kecil, sehingga kurang efisien



Grafik 5.1.53 load factor sabtu pada trip ke 1 (06.00-08.00)

Dari Grafik yang didapat dari data surveyor Henry diatas dapat dilihat bahwa pada hari sabtu, *load factor* terbesar pada pada trip ke 1 terjadi pada ruas jalan 1 dan 2 sebesar 35,29%, dan *load factor* terkecil terjadi pada ruas jalan 16 dan 17 sebesar 3,52%. Pada putaran ini, *load factor* yang terjadi masih dibawah standar yaitu 70%, sehingga tingkat pelayanan masih cukup baik. Hanya nilai *load factor* masih terlalu kecil, sehingga kurang efisien.

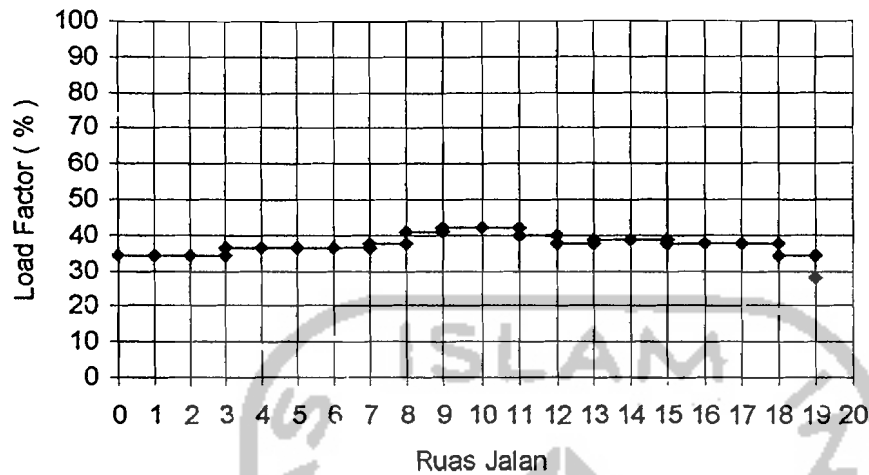




Grafik 5.1.54 load factor sabtu pada trip ke 2 (06.00-08.00)

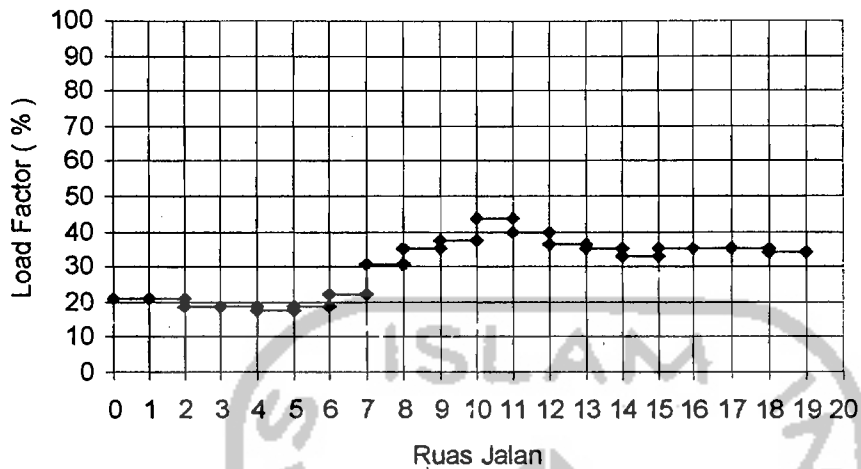
Dari Grafik yang didapat dari data surveyor Henry diatas dapat dilihat bahwa pada hari sabtu, *load factor* terbesar pada pada trip ke 2 terjadi pada ruas jalan: 19 sebesar 57,55%, dan *load factor* terkecil terjadi pada ruas jalan: 16 dan 17 sebesar 21,18%. Pada putaran ini, *load factor* yang terjadi masih dibawah standar yaitu 70%, sehingga tingkat pelayanan masih cukup baik. Hanya nilai *load factor* masih terlalu kecil, sehingga kurang efisien.

UNIVERSITAS ISLAM NEGERI ZKONERIA



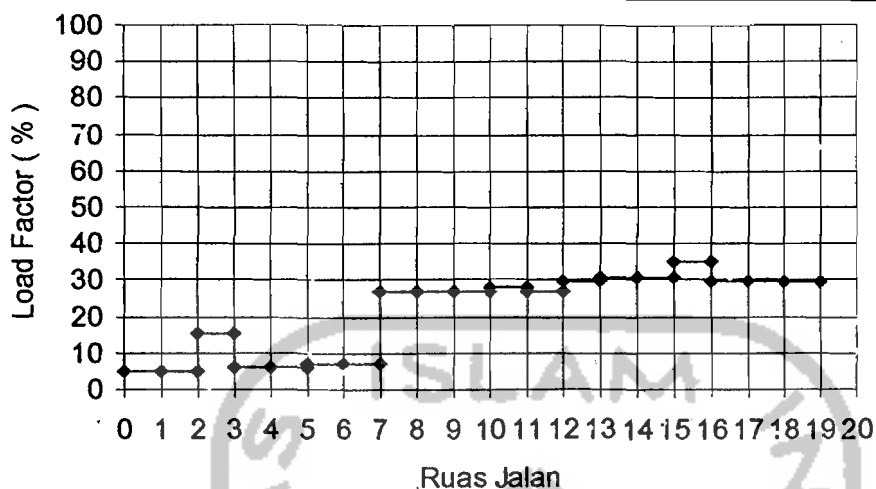
Grafik 5.1.55 load factor sabtu pada trip ke 3 (09.00-11.00)

Dari Grafik yang didapat dari data surveyor Henry diatas dapat dilihat bahwa pada hari sabtu, *load factor* terbesar pada pada trip ke 3 terjadi pada ruas jalan 9, 10 dan 11 sebesar 42,35%, dan *load factor* terkecil terjadi pada ruas jalan 19 sebesar 28,25%. Pada putaran ini, *load factor* yang terjadi masih dibawah standar yaitu 70%, sehingga tingkat pelayanan masih cukup baik. Hanya nilai *load factor* masih terlalu kecil, sehingga kurang efisien.



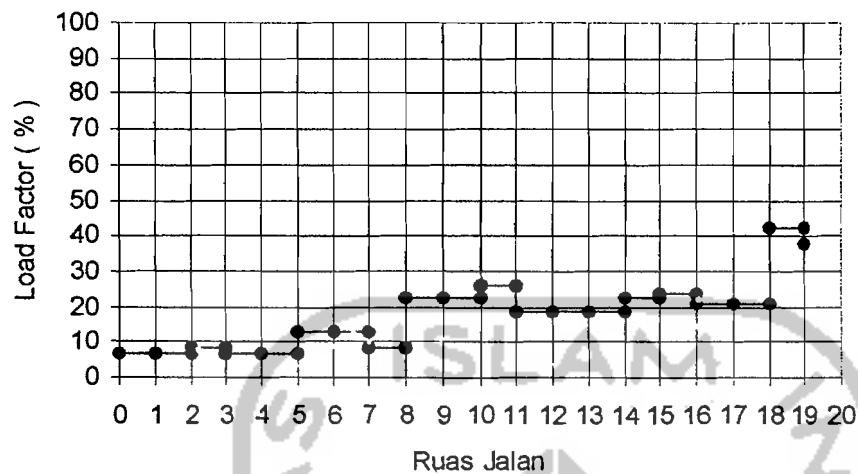
Grafik 5.1.56 load factor sabtu pada trip ke 4 (09.00-11.00)

Dari Grafik yang didapat dari data surveyor Henry diatas dapat dilihat bahwa pada hari sabtu, *load factor* terbesar pada pada trip ke 4 terjadi pada ruas jalan 10 dan 11 sebesar 43,53%, dan *load factor* terkecil terjadi pada ruas jalan 4 dan 5 sebesar 17,64%. Pada putaran ini, *load factor* yang terjadi masih dibawah standar yaitu 70%, sehingga tingkat pelayanan masih cukup baik. Hanya nilai *load factor* masih terlalu kecil, sehingga kurang efisien.



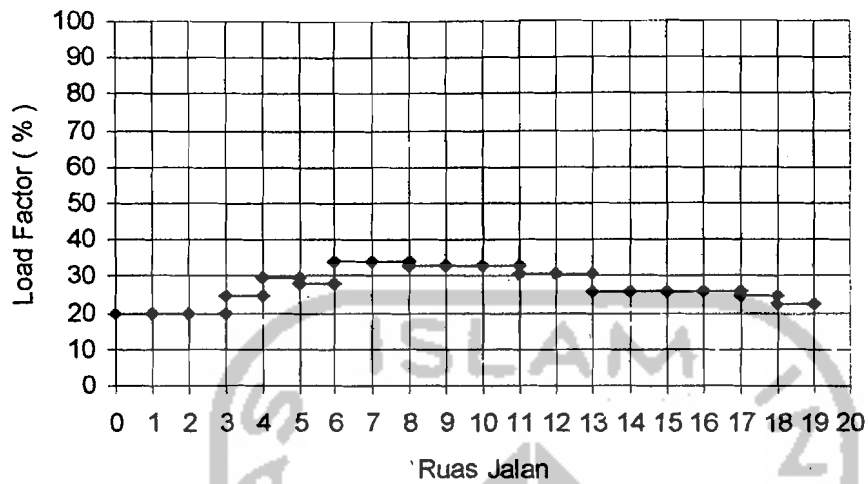
Grafik 5.1.57 load factor sabtu pada trip ke 5 (12.00-14.00)

Dari Grafik yang didapat dari data surveyor Henry diatas dapat dilihat bahwa pada hari sabtu, *load factor* terbesar pada pada trip ke 5 terjadi pada ruas jalan 15 dan 16 sebesar 35,29%, dan *load factor* terkecil terjadi pada ruas jalan 1 dan 2 sebesar 4,70%. Pada putaran ini, *load factor* yang terjadi masih dibawah standar yaitu 70%, sehingga tingkat pelayanan masih cukup baik. Hanya nilai *load factor* masih terlalu kecil, sehingga kurang efisien.



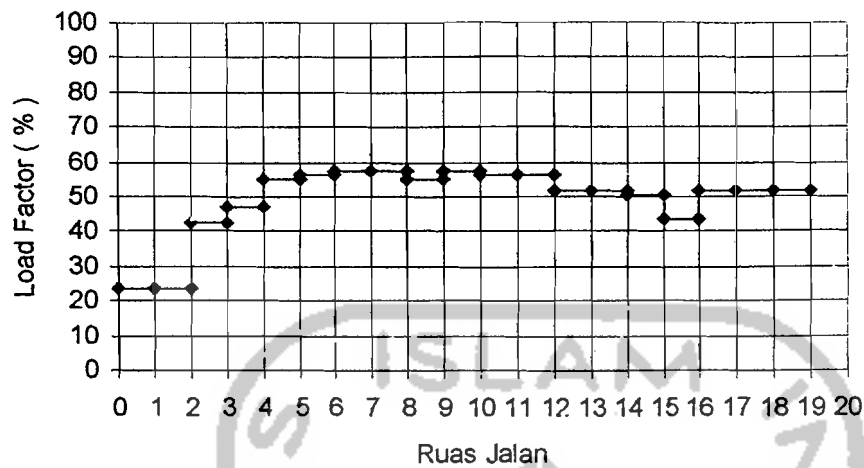
Grafik 5.1.58 load factor sabtu pada trip ke 6 (12.00-14.00)

Dari Grafik yang didapat dari data surveyor Henry diatas dapat dilihat bahwa pada hari sabtu, *load factor* terbesar pada pada trip ke 6 terjadi pada ruas jalan 18 dan 19 sebesar 42,35%, dan *load factor* terkecil terjadi pada ruas jalan 1, 2, 3, 4 dan 5 sebesar 7,05%. Pada putaran ini, *load factor* yang terjadi masih dibawah standar yaitu 70%, sehingga tingkat pelayanan masih cukup baik. Hanya nilai *load factor* masih terlalu kecil, sehingga kurang efisien.



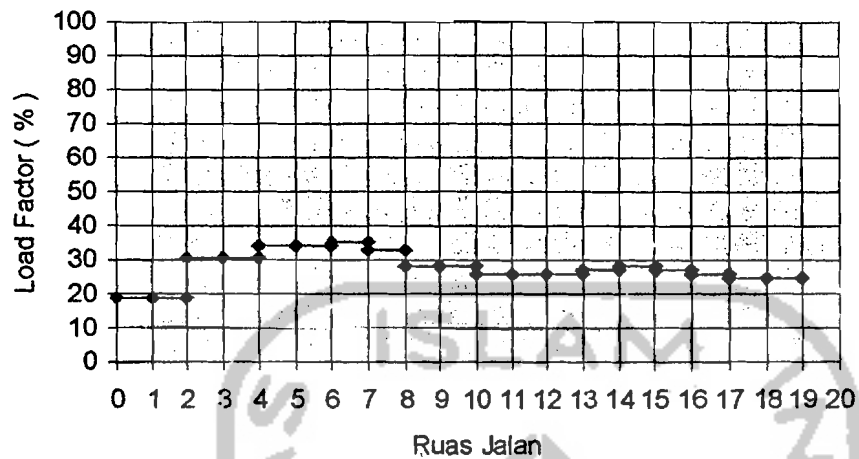
Grafik 5.1.59 load factor sabtu pada trip ke 7 (14.00-16.00)

Dari Grafik yang didapat dari data surveyor Henry diatas dapat dilihat bahwa pada hari sabtu, *load factor* terbesar pada pada trip ke 7 terjadi pada ruas jalan 6, 7 dan 8 sebesar 34,11%, dan *load factor* terkecil terjadi pada ruas jalan 1, 2 dan 3 sebesar 20,00%. Pada putaran ini, *load factor* yang terjadi masih dibawah standar yaitu 70%, sehingga tingkat pelayanan masih cukup baik. Hanya nilai *load factor* masih terlalu kecil, sehingga kurang efisien.



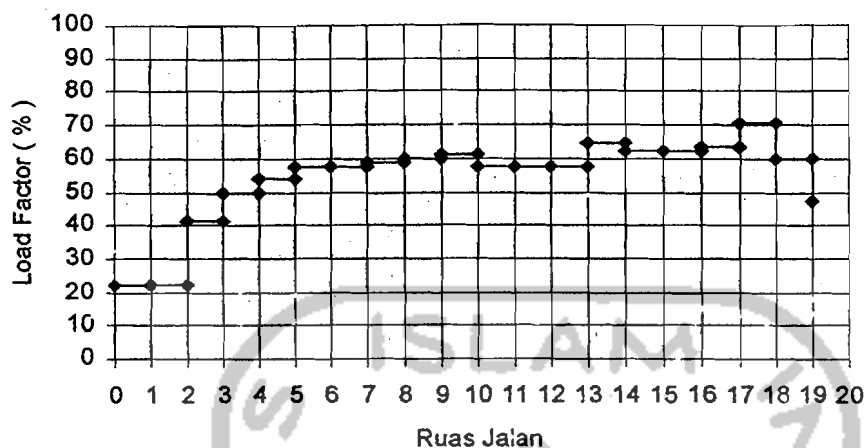
Grafik 5.1.60 load factor sabtu pada trip ke 8 (14.00-16.00)

Dari Grafik yang didapat dari data surveyor Henry diatas dapat dilihat bahwa pada hari sabtu, *load factor* terbesar pada pada trip ke 8 terjadi pada ruas jalan 11 sebesar 55,29%, dan *load factor* terkecil terjadi pada ruas jalan 1 dan 2 sebesar 23,52%. Pada putaran ini, *load factor* yang terjadi masih dibawah standar yaitu 70%, sehingga tingkat pelayanan masih cukup baik. Hanya nilai *load factor* masih terlalu kecil, sehingga kurang efisien.



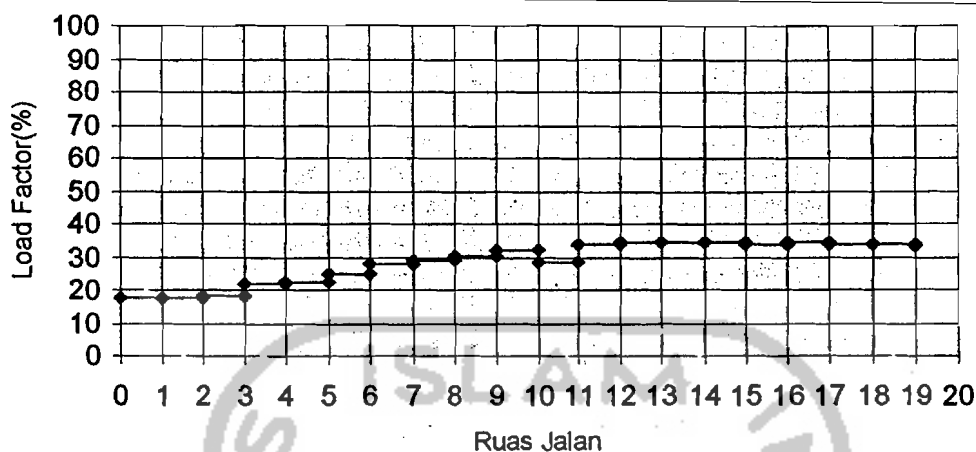
Grafik 5.1.61 load factor sabtu pada trip ke 9 (16.00-18.00)

Dari Grafik yang didapat dari data surveyor Henry diatas dapat dilihat bahwa pada hari sabtu, *load factor* terbesar pada pada trip ke 9 terjadi pada ruas jalan 6 dan 7 sebesar 35,29%, dan *load factor* terkecil terjadi pada ruas jalan 1 dan 2 sebesar 18,82%. Pada putaran ini, *load factor* yang terjadi masih dibawah standar yaitu 70%, sehingga tingkat pelayanan masih cukup baik. Hanya nilai *load factor* masih terlalu kecil, sehingga kurang efisien.



Grafik 5.1.62 load factor sabtu pada trip ke 10 (16.00-18.00)

Dari Grafik yang didapat dari data surveyor Henry diatas dapat dilihat bahwa pada hari sabtu, *load factor* terbesar pada pada trip ke 10 terjadi pada ruas jalan 17 dan 18 sebesar 70,58%, dan *load factor* terkecil terjadi pada ruas jalan 1 dan 2 sebesar 22,35%. Pada putaran ini, *load factor* yang terjadi masih dibawah standar yaitu 70%, sehingga tingkat pelayanan masih cukup baik. Hanya nilai *load factor* masih terlalu kecil, sehingga kurang efisien.



Grafik 5.1.63 load factor rata-rata hari sabtu

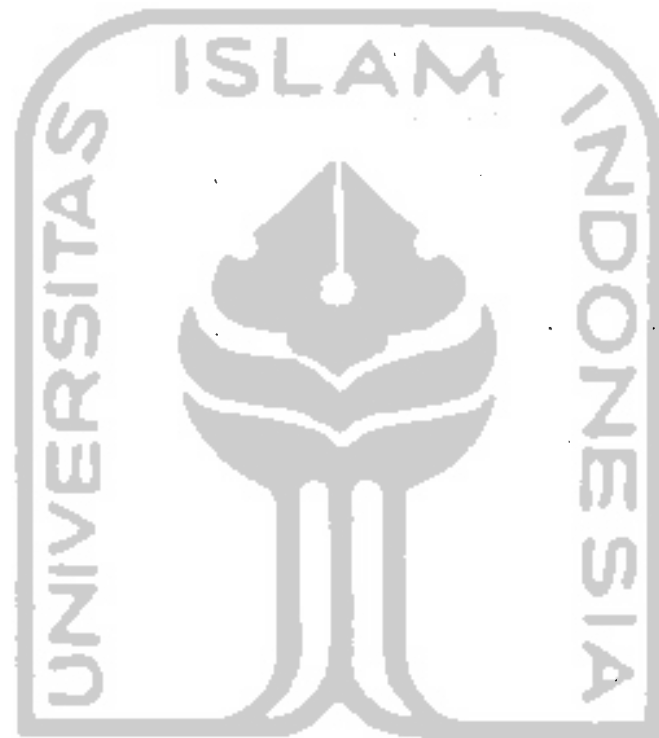
Dari Grafik diatas dapat dilihat bahwa *load factor* rata-rata terbesar pada hari sabtu terjadi pada ruas jalan 13, 14 dan 15 sebesar 34,27%, dan *load factor* terkecil terjadi pada ruas jalan 1 dan 2 sebesar 17,44%. Hal ini mengindikasikan bahwa pada hari sabtu *load factor* rata-rata yang terjadi masih dibawah standar pelayanan sebesar 70%, sehingga kualitas pelayanan pada hari sabtu masih cukup baik.

Perhitungan rata-rata *load factor* dihitung dengan menjumlahkan *load factor* dibagi dengan banyaknya putaran. Misal pada tabel 5.1.67 pengukuran hari sabtu pada ruas jalan 1, *load factor* rata-ratanya =

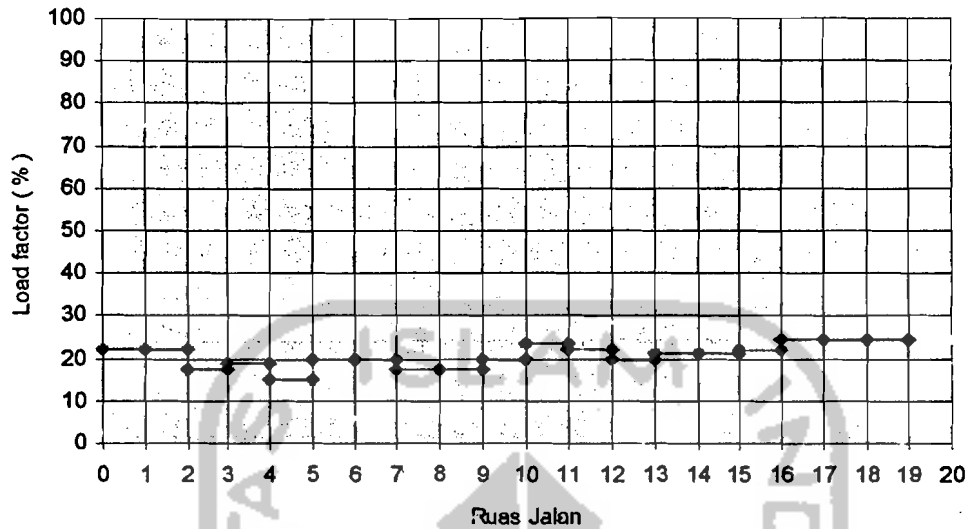
$$\frac{34,11\% + 29,41\% + 31,76\% + 23,52\% + 3,52\% + 5,88\% + 11,76\% + 21,76\% + 11,76\% + 9,41\%}{10} = 17,44\%$$

Untuk ruas jalan 2 sampai dengan ruas jalan 19, *load factor* rata-rata dapat dilihat pada grafik 5.1.63 diatas.

load factor untuk hari minggu, dapat dilihat pada tabel 5.3.3 dan 5.3.4 serta grafik 5.1.22-5.1.42 berikut ini :

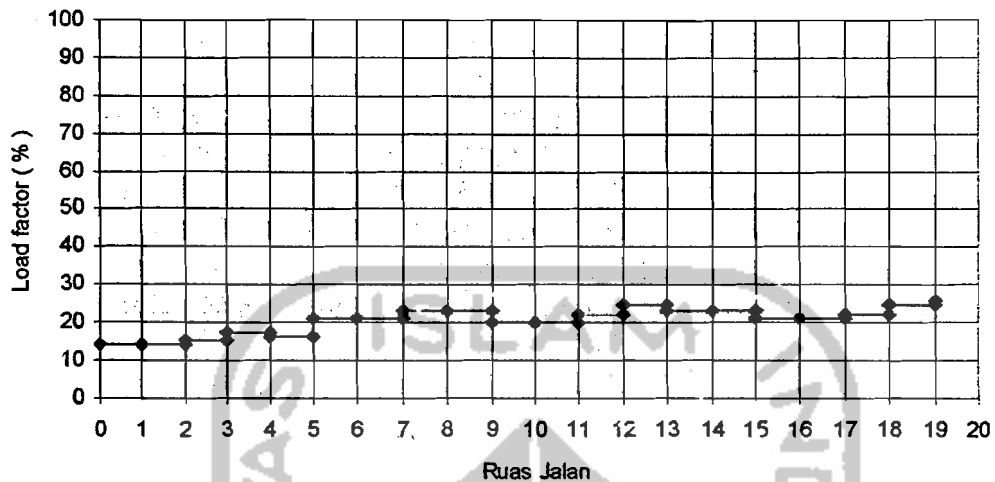


UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA



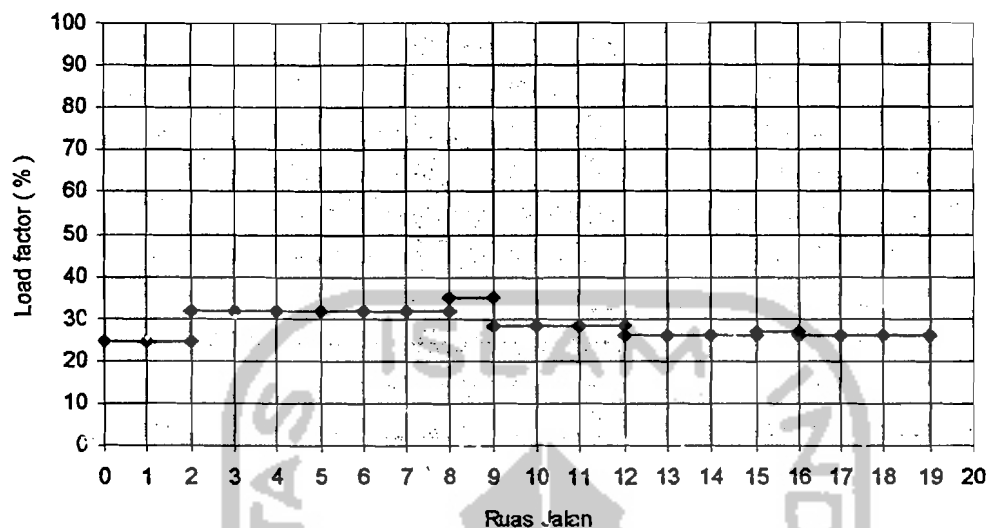
Grafik 5.1.64 load factor minggu pada trip ke 1 (06.00-08.00)

Dari Grafik yang didapat dari data surveyor Faika diatas dapat dilihat bahwa pada hari minggu, *load factor* terbesar pada pada trip ke 1 terjadi pada ruas jalan 16, 17, 18 dan 19 sebesar 24,70%, dan *load factor* terkecil terjadi pada ruas jalan 4 dan 5 sebesar 15,29%. Pada putaran ini, *load factor* yang terjadi masih dibawah standar yaitu 70%, sehingga tingkat pelayanan masih cukup baik. Hanya nilai *load factor* masih terlalu kecil, sehingga kurang efisien.



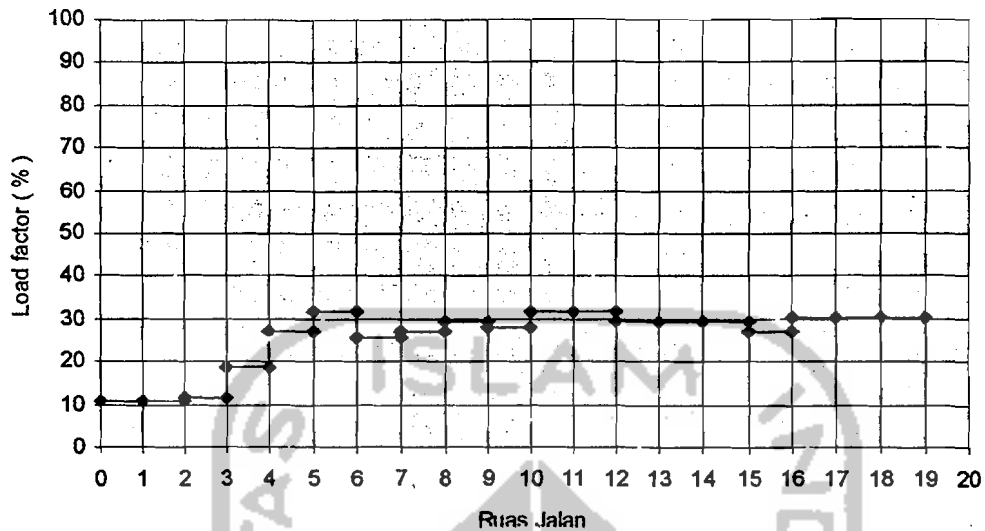
Grafik 5.1.65 load factor minggu pada trip ke 2 (06.00-08.00)

Dari Grafik yang didapat dari data surveyor Faika diatas dapat dilihat bahwa pada hari minggu, *load factor* terbesar pada pada trip ke 2 terjadi pada ruas jalan 19 sebesar 25,88%, dan *load factor* terkecil terjadi pada ruas jalan 1 dan 2 sebesar 14 Pada putaran ini, *load factor* yang terjadi masih dibawah standar yaitu 70%, sehingga tingkat pelayanan masih cukup baik. Hanya nilai *load factor* masih terlalu kecil, sehingga kurang efisien.



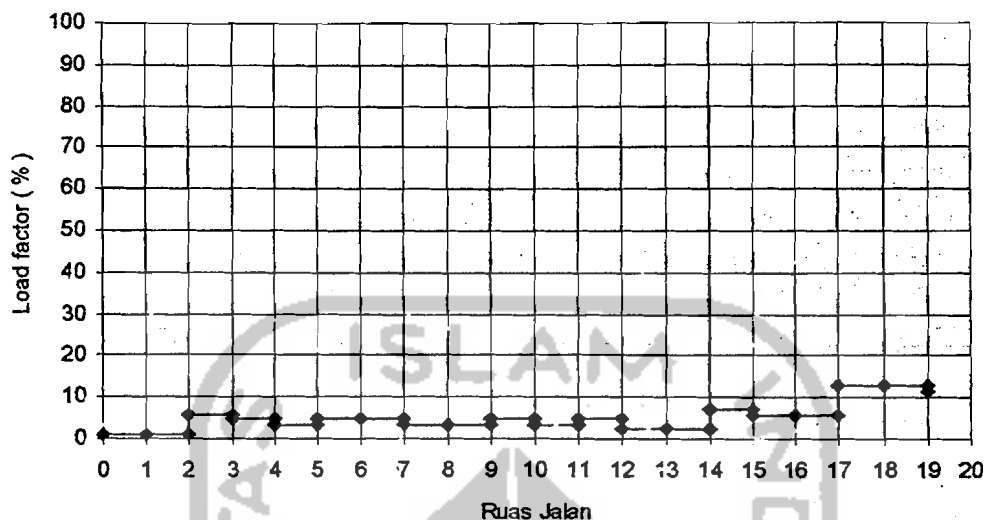
Grafik 5.1.66 load factor minggu pada trip ke 3 (09.00-11.00)

Dari Grafik yang didapat dari data surveyor Faika diatas dapat dilihat bahwa pada hari minggu, *load factor* terbesar pada pada trip ke 3 terjadi pada ruas jalan 8 dan 9 sebesar 35,29%, dan *load factor* terkecil terjadi pada ruas jalan 1 dan 2 sebesar 24,70%. Pada putaran ini, *load factor* yang terjadi masih dibawah standar yaitu 70%, sehingga tingkat pelayanan masih cukup baik. Hanya nilai *load factor* masih terlalu kecil, sehingga kurang efisien.



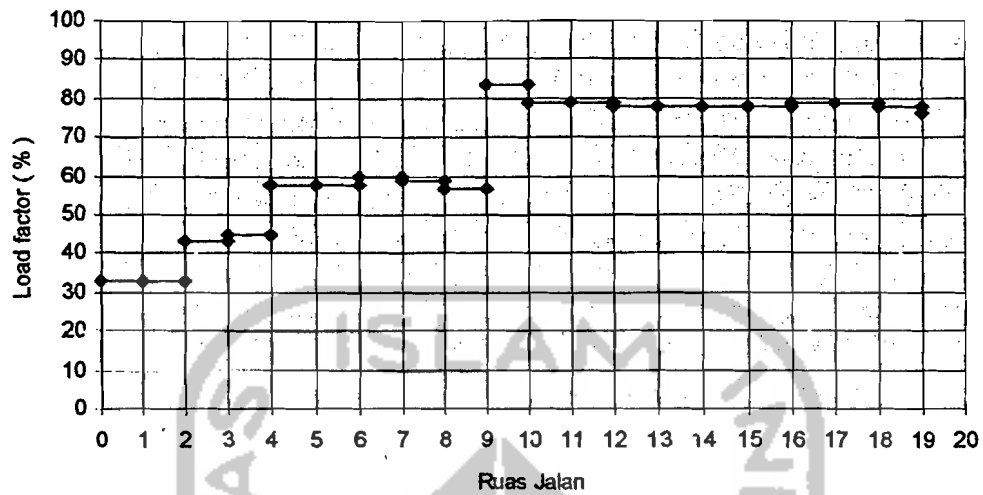
Grafik 5.1.67 load factor minggu pada trip ke 4 (09.00-11.00)

Dari Grafik yang didapat dari data surveyor Faika diatas dapat dilihat bahwa pada hari minggu, *load factor* terbesar pada pada trip ke 4 terjadi pada ruas jalan 5 dan 6 sebesar 31,76%, dan *load factor* terkecil terjadi pada ruas jalan 1 dan 2 sebesar 10,58%. Pada putaran ini, *load factor* yang terjadi masih dibawah standar yaitu 70%, sehingga tingkat pelayanan masih cukup baik. Hanya nilai *load factor* masih terlalu kecil, sehingga kurang efisien.



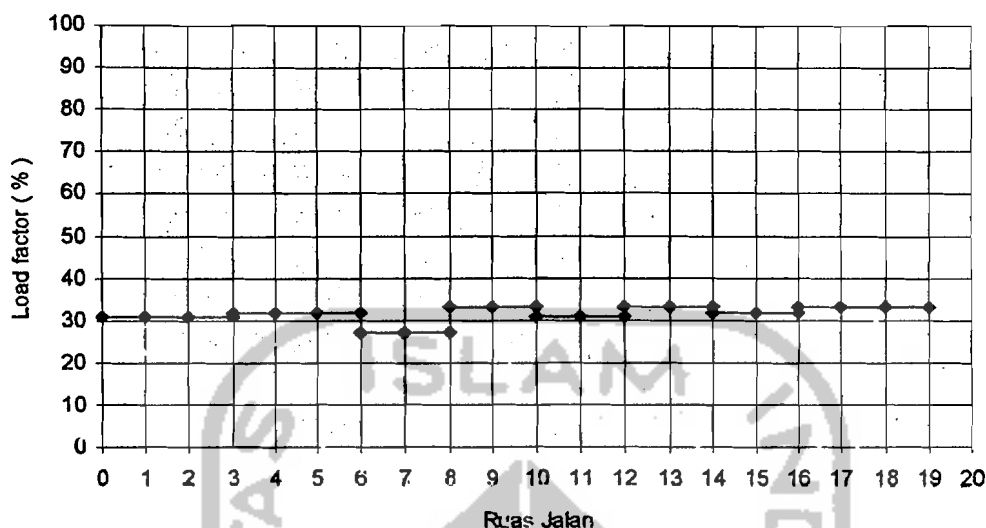
Grafik 5.1.68 load factor minggu pada trip ke 5 (12.00-14.00)

Dari Grafik yang didapat dari data surveyor Faika diatas dapat dilihat bahwa pada hari minggu, *load factor* terbesar pada pada trip ke 5 terjadi pada ruas jalan 17, 18 dan 19 sebesar 12,94%, dan *load factor* terkecil terjadi pada ruas jalan 1 dan 2 sebesar 1,17%. Pada putaran ini, *load factor* yang terjadi masih dibawah standar yaitu 70%, sehingga tingkat pelayanan masih cukup baik. Hanya nilai *load factor* masih terlalu kecil, sehingga kurang efisien.



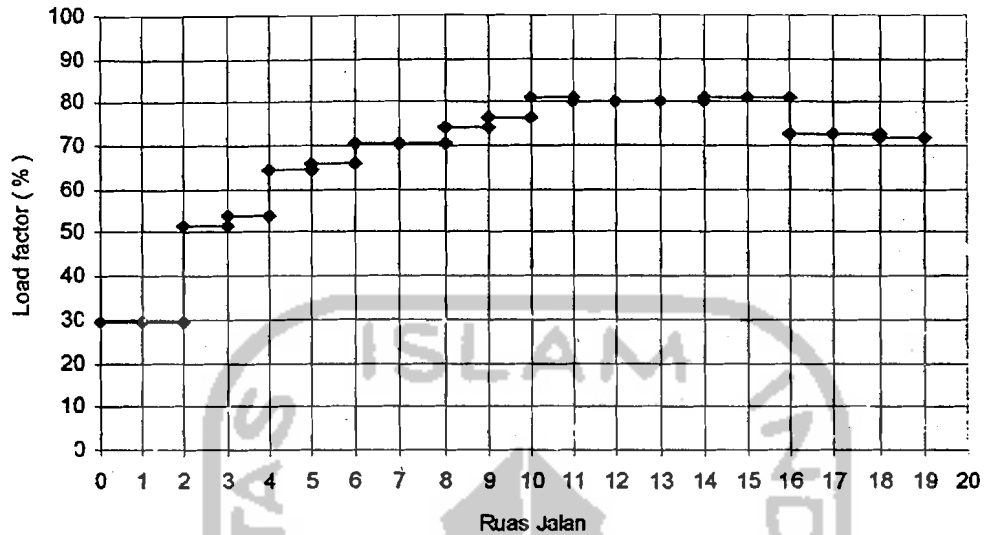
Grafik 5.1.69 load factor minggu pada trip ke 6 (12.00-14.00)

Dari Grafik yang didapat dari data surveyor Faika diatas dapat dilihat bahwa pada hari minggu, *load factor* terbesar pada pada trip ke 6 terjadi pada ruas jalar 9 dan 10 sebesar 83,52%, dan *load factor* terkecil terjadi pada ruas jalan 1 dan 2 sebesar 32,94%. Pada putaran ini, *load factor* yang terjadi telah melampaui standar yaitu 70%. Hal ini mengindikasikan tingkat pelayanan yang kurang baik. *Load factor* yang melebihi 70% terjadi pada ruas jalan 9 sampai ruas jalan 19.



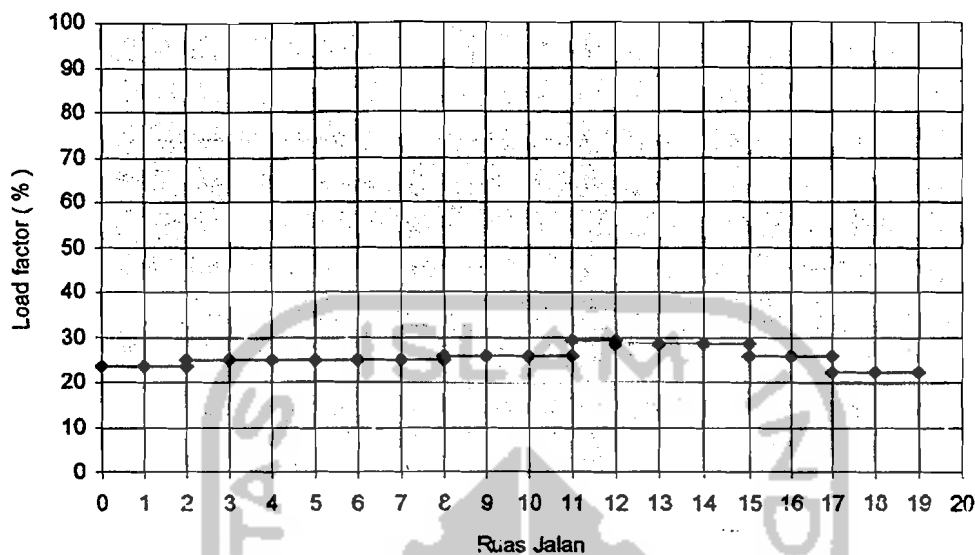
Grafik 5.1.70 load factor minggu pada trip ke 7 (14.00-16.00)

Dari Grafik yang didapat dari data surveyor Faika diatas dapat dilihat bahwa pada hari minggu, *load factor* terbesar pada pada trip ke 7 terjadi pada ruas jalan 8, 9, 10, 12, 13, 14, 16, 17, 18 dan 19 sebesar 32,94%, dan *load factor* terkecil terjadi pada ruas jalan 6, 7 dan 8 sebesar 27,05%. Pada putaran ini, *load factor* yang terjadi masih dibawah standar yaitu 70%, sehingga tingkat pelayanan masih cukup baik. Hanya nilai *load factor* masih terlalu kecil, sehingga kurang efisien.



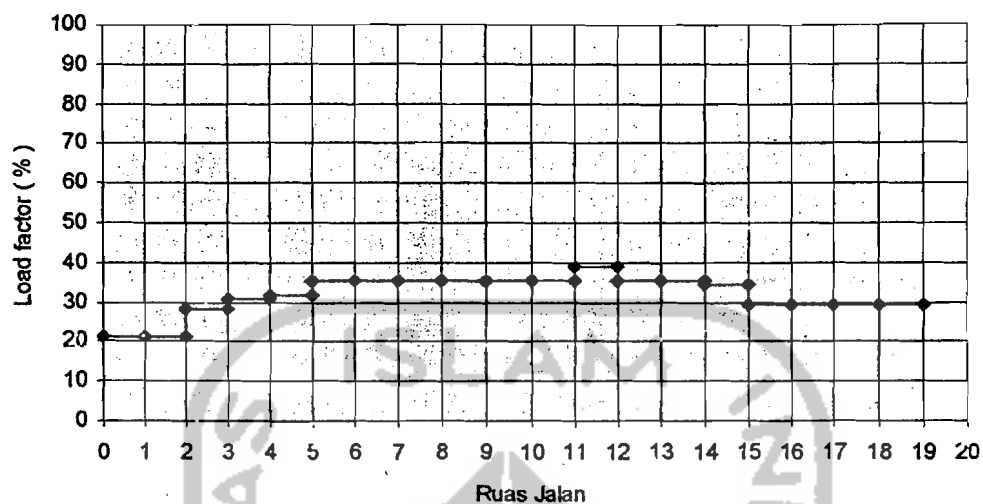
Grafik 5.1.71 load factor minggu pada trip ke 8 (14.00-16.00)

Dari Grafik yang didapat dari data surveyor Faika diatas dapat dilihat bahwa pada hari minggu, *load factor* terbesar pada pada trip ke 8 terjadi pada ruas jalan 10 , 11, 14, 15 dan 16 sebesar 81,17%, dan *load factor* terkecil terjadi pada ruas jalan 1 dan 2 sebesar 29,41%. Pada putaran ini, *load factor* yang terjadi telah melampaui standar yaitu 70%. Hal ini mengindikasikan tingkat pelayanan yang kurang baik. *Load factor* yang melebihi 70% terjadi pada ruas jalan 6 sampai dengan ruas jalan 19.



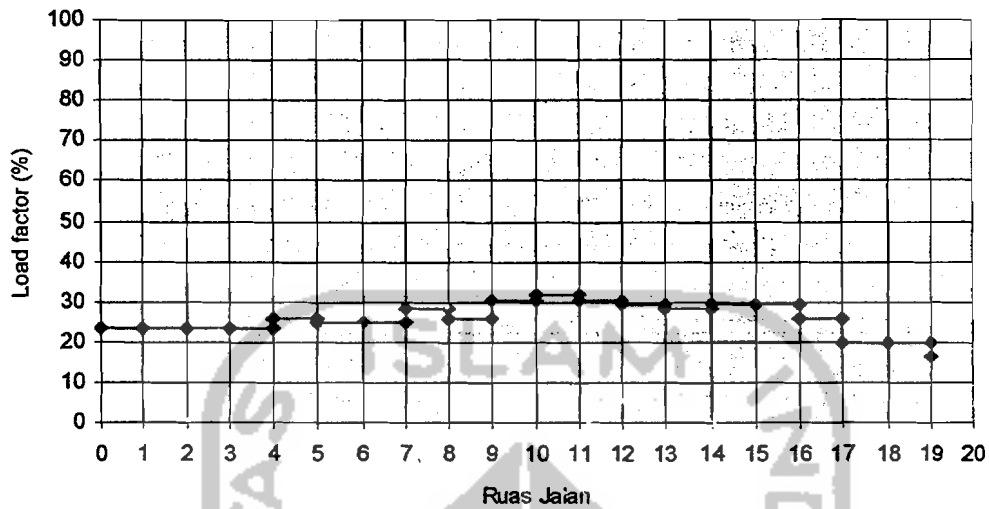
Grafik 5.1.72 load factor minggu pada trip ke 9 (16.00-18.00)

Dari Grafik yang didapat dari data surveyor Faika diatas dapat dilihat bahwa pada hari minggu, *load factor* terbesar pada pada trip ke 9 terjadi pada ruas jalan 11 dan 12 sebesar 29,41%, dan *load factor* terkecil terjadi pada ruas jalan 17, 18 dan 19 sebesar 22,35%. Pada putaran ini, *load factor* yang terjadi masih dibawah standar yaitu 70%, sehingga tingkat pelayanan masih cukup baik. Hanya nilai *load factor* masih terlalu kecil, sehingga kurang efisien.



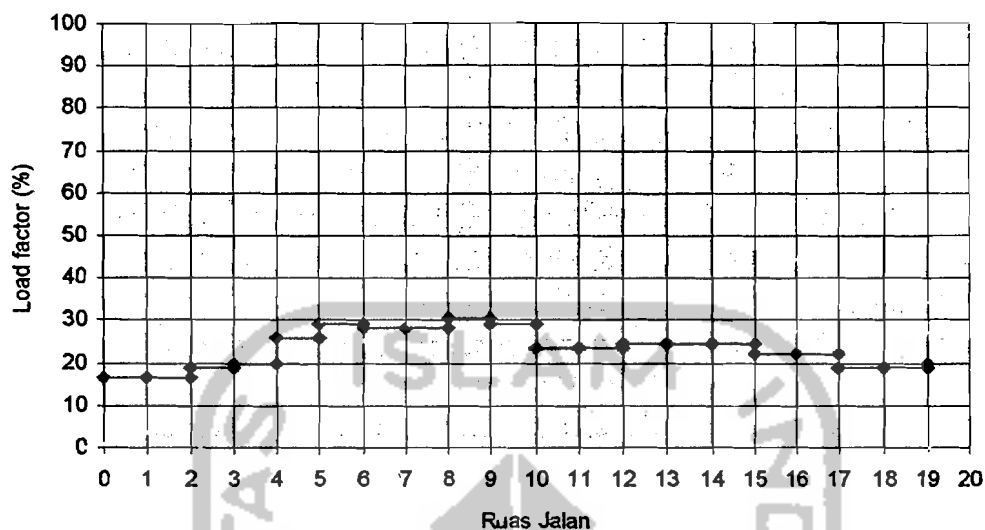
Grafik 5.1.73 load factor minggu pada trip ke 10 (16.00-18.00)

Dari Grafik yang didapat dari data surveyor Faika diatas dapat dilihat bahwa pada hari minggu, *load factor* terbesar pada pada trip ke 10 terjadi pada ruas jalan 11 dan 12 sebesar 38,82%, dan *load factor* terkecil terjadi pada ruas jalan 1 dan 2 sebesar 21,17%. Pada putaran ini, *load factor* yang terjadi masih dibawah standar yaitu 70%, sehingga tingkat pelayanan masih cukup baik. Hanya nilai *load factor* masih terlalu kecil, sehingga kurang efisien.



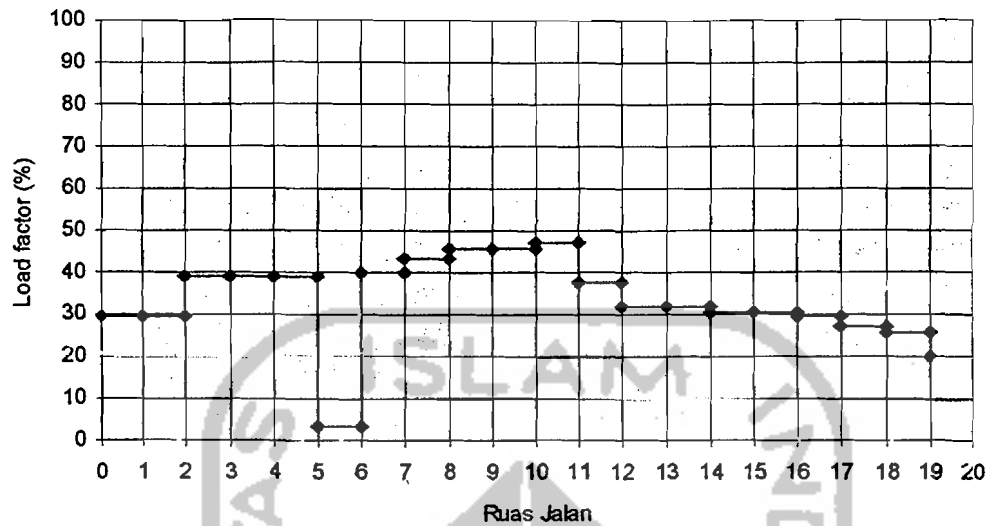
Grafik 5.1.74 load factor minggu pada trip ke 1 (06.00-08.00)

Dari Grafik yang didapat dari data surveyor Henry diatas dapat dilihat bahwa pada hari minggu, *load factor* terbesar pada pada trip ke 1 terjadi pada ruas jalan 10 dan 11 sebesar 31,76%, dan *load factor* terkecil terjadi pada ruas jalan 19 sebesar 16,47%. Pada putaran ini, *load factor* yang terjadi masih dibawah standar yaitu 70%, sehingga tingkat pelayanan masih cukup baik. Hanya nilai *load factor* masih terlalu kecil, sehingga kurang efisien.



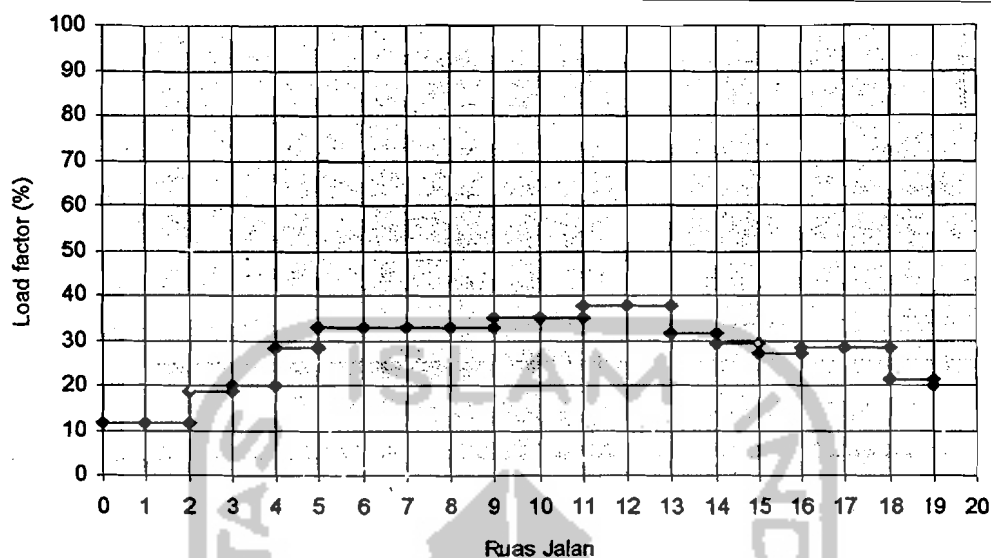
Grafik 5.1.75 load factor minggu pada trip ke 2 (06.00-08.00)

Dari Grafik yang didapat dari data surveyor Henry diatas dapat dilihat bahwa pada hari minggu, *load factor* terbesar pada pada trip ke 2 terjadi pada ruas jalan 8 dan 9 sebesar 30,59%, dan *load factor* terkecil terjadi pada ruas jalan 1 dan 2 sebesar 16%. Pada putaran ini, *load factor* yang terjadi masih dibawah standar yaitu 70%, sehingga tingkat pelayanan masih cukup baik. Hanya nilai *load factor* masih terlalu kecil, sehingga kurang efisien.



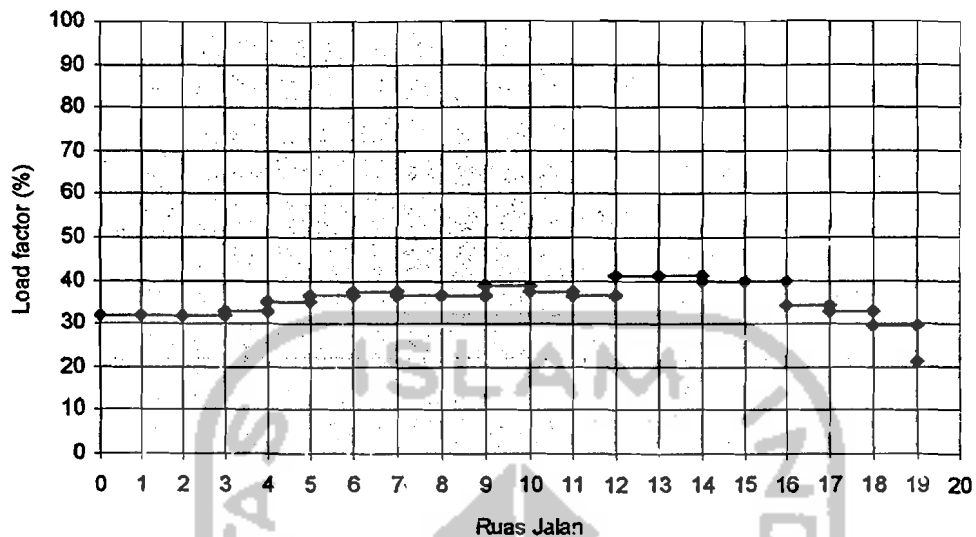
Grafik 5.1.76 load factor minggu pada trip ke 3 (09.00-11.00)

Dari Grafik yang didapat dari data surveyor Henry diatas dapat dilihat bahwa pada hari minggu, *load factor* terbesar pada pada trip ke 3 terjadi pada ruas jalan 10 dan 11 sebesar 47,05%, dan *load factor* terkecil terjadi pada ruas jalan 5 dan 6 sebesar 3,52%. Pada putaran ini, *load factor* yang terjadi masih dibawah standar yaitu 70%, sehingga tingkat pelayanan masih cukup baik. Hanya nilai *load factor* masih terlalu kecil, sehingga kurang efisien.



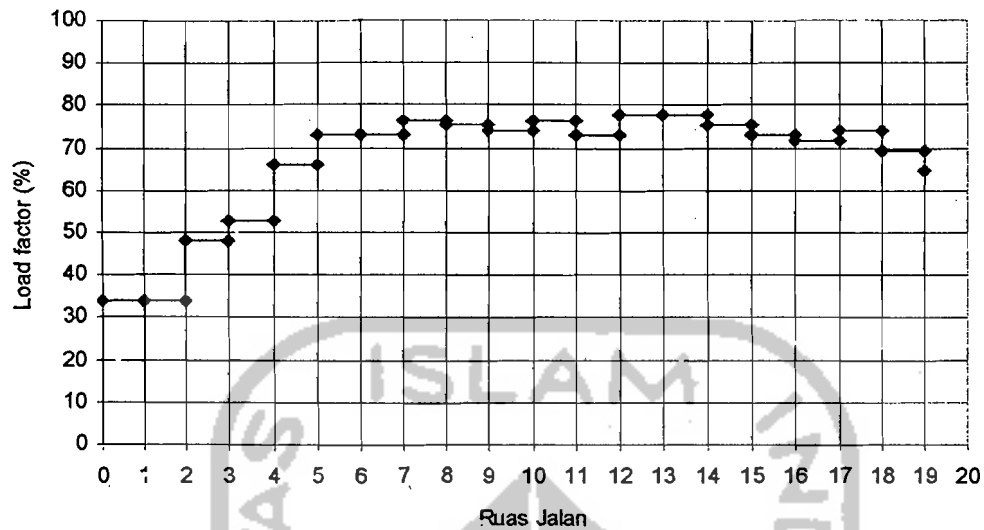
Grafik 5.1.77 load factor minggu pada trip ke 4 (09.00-11.00)

Dari Grafik yang didapat dari data surveyor Henry diatas dapat dilihat bahwa pada hari minggu, *load factor* terbesar pada pada trip ke 4 terjadi pada ruas jalan 11, 12 dan 13 sebesar 37,65%, dan *load factor* terkecil terjadi pada ruas jalan 1 dan 2 sebesar 11.76%. Pada putaran ini, *load factor* yang terjadi masih dibawah standar yaitu 70%, sehingga tingkat pelayanan masih cukup baik. Hanya nilai *load factor* masih terlalu kecil, sehingga kurang efisien.



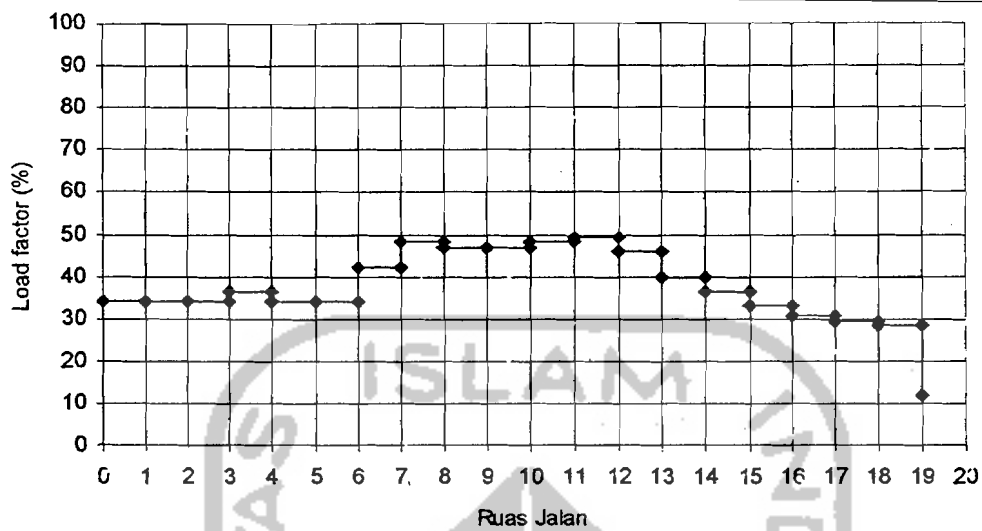
Grafik 5.1.78 load factor minggu pada trip ke 5 (12.00-14.00)

Dari Grafik yang didapat dari data surveyor Henry diatas dapat dilihat bahwa pada hari minggu, *load factor* terbesar pada pada trip ke 5 terjadi pada ruas jalan 12, 13 dan 14 sebesar 41,17%, dan *load factor* terkecil terjadi pada ruas jalan 19 sebesar 21,17%. Pada putaran ini, *load factor* yang terjadi masih dibawah standar yaitu 70%, sehingga tingkat pelayanan masih cukup baik. Hanya nilai *load factor* masih terlalu kecil, sehingga kurang efisien.



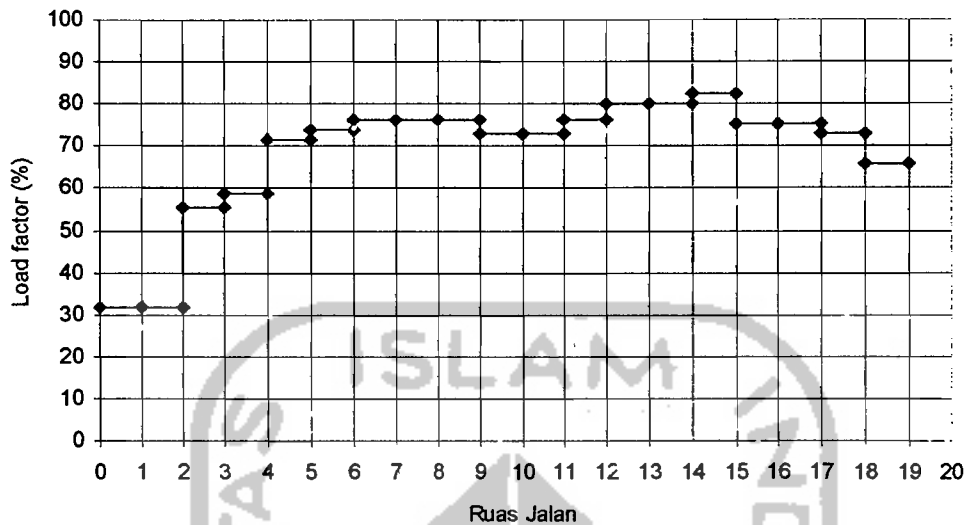
Grafik 5.1.79 load factor minggu pada trip ke 6 (12.00-14.00)

Dari Grafik yang didapat dari data surveyor Henry diatas dapat dilihat bahwa pada hari minggu, *load factor* terbesar pada pada trip ke 6 terjadi pada ruas jalan 12, 15 dan 14 sebesar 77,64%, dan *load factor* terkecil terjadi pada ruas jalan 1 dan 2 sebesar 34,11%. Pada putaran ini, *load factor* yang terjadi telah melampai standar yaitu 70%. Hal ini mengindikasikan tingkat pelayanan yang kurang baik. *Load factor* yang melebihi 70% terjadi pada ruas jalan 5 sampai dengan 18.



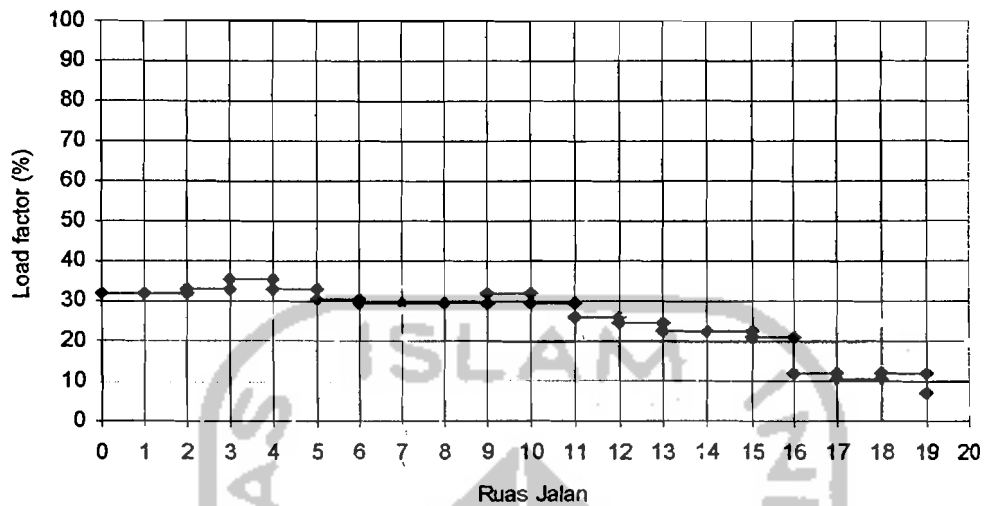
Grafik 5.1.80 load factor minggu pada trip ke 7 (14.00-16.00)

Dari Grafik yang didapat dari data surveyor Henry diatas dapat dilihat bahwa pada hari minggu, *load factor* terbesar pada pada trip ke 7 terjadi pada ruas jalan 11 dan 12 sebesar 49,41%, dan *load factor* terkecil terjadi pada ruas jalan 19 sebesar 11,76%. Pada putaran ini, *load factor* yang terjadi masih dibawah standar yaitu 70%, sehingga tingkat pelayanan masih cukup baik. Hanya nilai *load factor* masih terlalu kecil, sehingga kurang efisien.



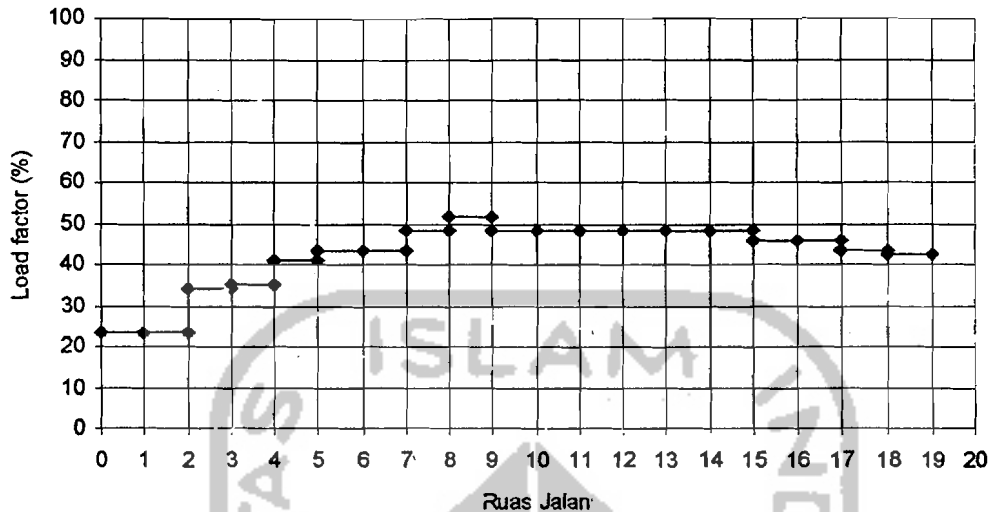
Grafik 5.1.81 load factor minggu pada trip ke 8 (14.00-16.00)

Dari Grafik yang didapat dari data surveyor Henry diatas dapat dilihat bahwa pada hari minggu, *load factor* terbesar pada pada trip ke 8 terjadi pada ruas jalan: 14 dan 15 sebesar 82,35%, dan *load factor* terkecil terjadi pada ruas jalan 1 dan 2 sebesar 31,76%. Pada putaran ini, *load factor* yang terjadi telah melampaui standar yaitu 70%. Hal ini mengindikasikan tingkat pelayanan yang kurang baik. *Load factor* yang melebihi 70% terjadi pada ruas jalan 4 sampai dengan 18.



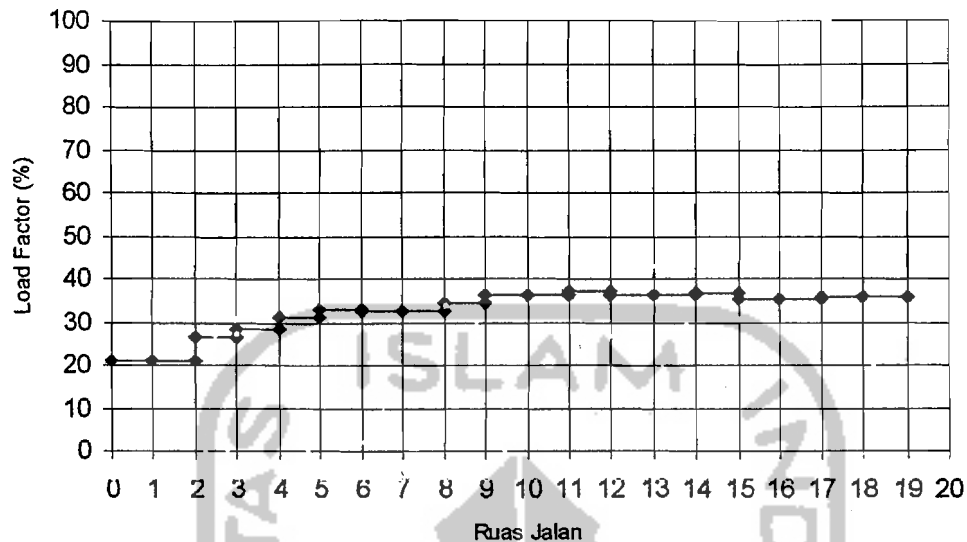
Grafik 5.1.82 load factor minggu pada trip ke 9 (16.00-18.00)

Dari Grafik yang didapat dari data surveyor Henry diatas dapat dilihat bahwa pada hari minggu, *load factor* terbesar pada pada trip ke 9 terjadi pada ruas jalan 3 dan 4 sebesar 35,29%, dan *load factor* terkecil terjadi pada ruas jalan 19 sebesar 7,05%. Pada putaran ini, *load factor* yang terjadi masih dibawah standar yaitu 70%, sehingga tingkat pelayanan masih cukup baik. Hanya nilai *load factor* masih terlalu kecil, sehingga kurang efisien.



Grafik 5.1.83 load factor minggu pada trip ke 10 (16.00-18.00)

Dari Grafik yang didapat dari data surveyor Henry diatas dapat dilihat bahwa pada hari minggu, *load factor* terbesar pada pada trip ke 10 terjadi pada ruas jalan 8 dan 9 sebesar 51,76%, dan *load factor* terkecil terjadi pada ruas jalan 1 dan 2 sebesar 23,52%. Pada putaran ini, *load factor* yang terjadi masih dibawah standar yaitu 70%, sehingga tingkat pelayanan masih cukup baik. Hanya nilai *load factor* masih terlalu kecil, sehingga kurang efisien.



Grafik 5.1.84 Load Factor rata-rata pada hari minggu

Dari Grafik diatas dapat dilihat bahwa *load factor* rata-rata terbesar pada hari minggu terjadi pada ruas jalan 11 dan 12 sebesar 37,42%, dan *load factor* terkecil terjadi pada ruas jalan 1 dan 2 sebesar 20,99%. Hal ini mengindikasikan bahwa pada hari minggu *load factor* rata-rata yang terjadi masih dibawah standar pelayanan sebesar 70%, sehingga kualitas pelayanan pada hari selasa masih cukup baik.

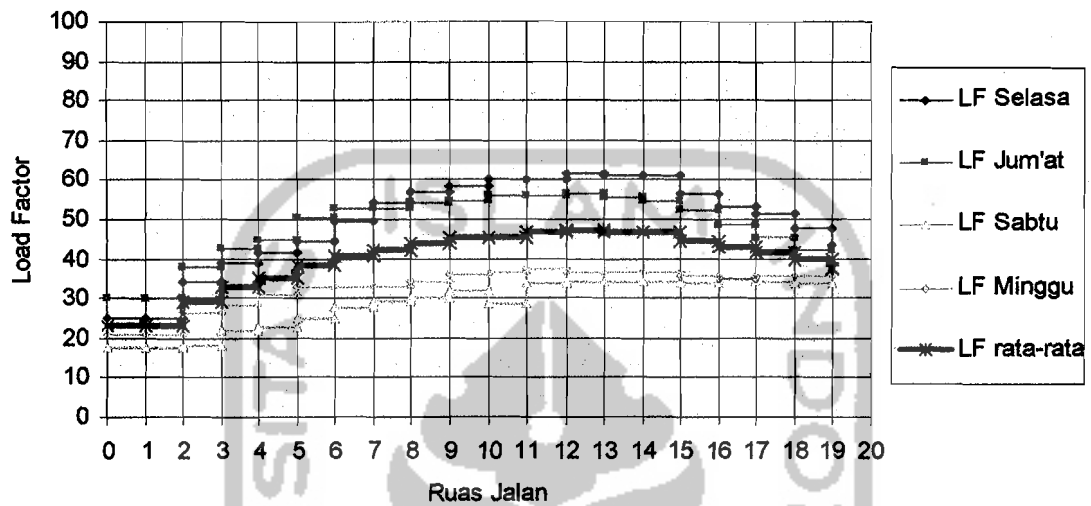
Perhitungan rata-rata *load factor* dihitung dengan menjumlahkan *load factor* dibagi dengan banyaknya putaran. Misal pada tabel 5.3.1 pengukuran hari selasa pada ruas jalan 1, *load factor* rata-ratanya =

$$\frac{22,35\% + 14\% + 24,70\% + 10,58\% + 1,17\% + 32,94\% + 30,58\% + 29,41\% + 23,52\% + 21,17\%}{10} = 20,99\%$$

Untuk ruas jalan 2 sampai dengan ruas jalan 19, *load fctor* rata-rata dapat dilihat pada grafik 5.1.84 diatas.

load factor rata-rata untuk hari selasa, jum'at, sabtu dan minggu dapat dilihat

pada grafik 5.1.45 berikut ini :



Grafik 5.1.45 Load Factor rata-rata

Dari tabel 5.7 dan grafik 5.1.45 *Load factor* rata-rata terbesar ada pada hari selasa putaran 12, sebesar 61,12%. Hal ini mengindikasikan bahwa pelayanan *busway* terhadap penumpang cukup baik, dengan *load factor* kurang dari 70%.

5.3.4 Kebutuhan Jumlah Armada

Kebutuhan jumlah armada dihitung dengan persamaan :

$$K = \frac{CT}{H \times Fa}$$

Dimana dari survey dilapangan didapatkan nilai :

CT (Waktu sirkulasi) = 2 x 40,48 menit

H (*Headway*) = 4,192 menit

Fa (Faktor ketersediaan kendaraan) = 90% = 0,9

$$K = \frac{2 \times 40,48}{4,192 \times 0,9} = 21,418 \text{ dibulatkan } 22 \text{ armada.}$$

Sedangkan menurut data yang didapat dari Departemen Perhubungan, jumlah armada yang beroperasi pada hari kerja sebesar 51 Armada, dan pada hari Sabtu dan Minggu sebesar 45 armada, sehingga didapat rata-ratanya sebesar 48 armada.

Jumlah ini masih jauh dibawah dari data Departemen Perhubungan yang mengoperasikan *busway* sebesar 48 armada (Lampiran 6).

5.3.4.1 Kebutuhan Jumlah Armada pada jam sibuk

Waktu sibuk pada *busway*, selama melakukan survey di lapangan *surveyor* mengamati terdapat peningkatan penumpang selama 60 menit pada pagi hari pukul 06.45 WIB – 7.45 WIB, selama 45 menit pada siang hari pukul 12.45 WIB -- 13.30 WIB, dan selama 60 menit pada sore hari pukul 16.00 WIB – 17.00 WIB. Untuk

perhitungan kebutuhan jumlah armada pada jam sibuk digunakan periode jam sibuk terbesar yaitu 60 menit (W). Perhitungan kebutuhan armada pada jam sibuk adalah sebagai berikut :

$$K = K \times \frac{W}{CT} = 22 \times \frac{2 \times 60}{2 \times 40,48} = 32,61 \text{ dibulatkan } 33 \text{ armada.}$$

Berdasarkan hasil hitungan diatas, kebutuhan jumlah armada pada jam sibuk mengalami peningkatan sebanyak 9 armada jika dibandingkan dengan kebutuhan armada pada jam biasa. Banyaknya armada yang beroperasi di lapangan dari kebutuhan, menyebabkan kurang efisiennya pengoperasian *busway*, walaupun pada jam sibuk.

5.3.5 Penjadualan *busway*

Untuk meningkatkan pelayanan *busway*, maka perlu diadakan penjadwalan waktu kedatangan dan keberangkatan *busway* dari masing-masing halte. Untuk tabel dan grafik waktu kedatangan dan waktu keberangkatan aktual dapat dilihat pada Lampiran 9. Sedangkan untuk usulan penjadualan *busway* yang merupakan *Time Table* ideal dapat dilihat pada Lampiran 10.

