

TUGAS AKHIR

**EVALUASI KINERJA OPERASIONAL BUS *RAPID TRANSIT* (BRT) TRANS BANYUMAS KORIDOR PASAR PON-TERMINAL AJIBARANG
(*OPERATIONAL EVALUATION OF BUS RAPID TRANSIT (BRT) TRANS BANYUMAS CORRIDOR PASAR PON-AJIBARANG TERMINAL*)**

**Diajukan Kepada Universitas Islam Indonesia Yogyakarta Untuk Memenuhi
Persyaratan Memperoleh Sarjana Teknik Sipil**



**Ronggo Panuntun
18511082**

**PROGRAM STUDI TEKNIK SIPIL
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA
2023**

TUGAS AKHIR

EVALUASI KINERJA OPERASIONAL BUS *RAPID TRANSIT* (BRT) TRANS BANYUMAS KORIDOR PASAR PON-TERMINAL AJIBARANG (*OPERATIONAL EVALUATION OF BUS RAPID TRANSIT (BRT) TRANS BANYUMAS CORRIDOR PASAR PON-AJIBARANG TERMINAL*)



Telah diterima sebagai salah satu persyaratan
Untuk memperoleh derajat Sarjana Teknik Sipil

Diuji pada tanggal 14 November 2023

Oleh Dewan Penguji

Pembimbing

Pravogo Afang P., S.T., M.Sc.
NIK: 205111303

Penguji I

Dr. Eng. Faizul Chasanah, S.T., M.Sc.
NIK: 145110101

Penguji II

Miftahul Fauziah, S.T., M.T., Ph.D.
NIK : 955110103

Mengesahkan,



Program Studi Teknik Sipil

Yanada Muntafi, S.T., M.T., Ph.D.(Eng).
NIK: 095110101

PERNYATAAN BEBAS PLAGIASI

Saya menyatakan dengan sesungguhnya bahwa laporan Tugas Akhir yang saya susun sebagai syarat untuk penyelesaian program Sarjana di Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan, Universitas Islam Indonesia merupakan hasil karya saya sendiri. Adapun bagian-bagian tertentu dalam penulisan laporan Tugas Akhir yang saya kutip dari hasil karya orang lain telah dituliskan dalam sumbernya secara jelas sesuai dengan norma, kaidah, dan etika penulisan karya ilmiah. Apabila di kemudian hari ditemukan seluruh atau sebagian laporan Tugas Akhir ini bukan hasil karya saya sendiri atau adanya plagiasi dalam bagian-bagian tertentu, saya bersedia menerima sanksi, termasuk pencabutan gelar akademik yang saya sandang sesuai dengan perundang-undangan yang berlaku.

Yogyakarta, 14 November 2023

Yang membuat pernyataan,



Ronggo Panuntun

(18511082)

KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa, sehingga penulis dapat menyelesaikan Tugas Akhir yang berjudul *Evaluasi Kinerja Operasional Bus Rapid Transit (BRT) Trans Banyumas Koridor Pasar Pon-Terminal Ajibarang*. Tugas Akhir ini merupakan salah satu syarat akademik dalam menyelesaikan studi tingkat strata satu di Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan, Universitas Islam Indonesia, Yogyakarta.

Dalam penyusunan Tugas Akhir ini, penulis menghadapi banyak rintangan. Namun, berkat saran, kritik, dan semangat dukungan yang diberikan oleh berbagai pihak, *alhamdulillah* Tugas Akhir ini dapat terselesaikan. Sehubungan dengan hal ini, penulis ingin menyampaikan ucapan terima kasih yang mendalam kepada:

1. Bapak Prayogo Afang Prayitno, S.T., M.Sc. sebagai dosen pembimbing telah memberikan panduan, nasihat, saran, dan pengetahuan tambahan selama proses penulisan Tugas Akhir.
2. Ibu Dr.Eng. Faizul Chasanah, S.T., M.Sc. dan Ibu Miftahul Fauziah, S.T., M.T., Ph.D. selaku dosen penguji yang telah memberikan kritik, masukan, dan saran sehingga bisa menjadi lebih baik di perjalanan selanjutnya.
3. Ibu Yunalia Muntafi, S.T., M.T., Ph.D.(Eng). selaku Ketua Prodi Teknik Sipil Program Sarjana Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan, Universitas Islam Indonesia, Daerah Istimewa Yogyakarta.
4. Bu Nike Andriyani Lestari, S.H., Bapak Taryono, S.T., MPA., dan Mas Amin telah memberikan bantuan dalam proses perizinan pengambilan data di Dinas Perhubungan Kabupaten Banyumas serta memberikan arahan selama melakukan penelitian.
5. Bapak Sugianto, Bapak April Kurniawan, S.E., Bapak Riyan Kusuma, S.H., Bapak Iman Tri Leksono S.Ak., telah memberikan bantuan dalam proses perizinan penelitian di PT. Banyumas Raya Transportasi dan telah berbagi beragam informasi dan pengetahuan berharga yang diperlukan.

6. Bapak Suwarto dan Ibu Ermin Saparin Wahyuni, orang tua penulis yang senantiasa menjadi sumber motivasi bagi saya untuk selalu bersemangat dalam menghadapi berbagai situasi, dan mereka tak pernah berhenti berdoa dan memberikan dukungan dalam segala hal.
7. Ratna Asri Nur Malita, selaku saudari penulis yang selalu memberi dukungan dan doa.
8. Utari Oktaviani yang selalu mendoakan, menemani, membantu, dan memberi arahan kepada penulis hingga Tugas Akhir dapat terselesaikan.
9. Satrio Aji Pamungkas, Pandu Setiawan, dan Fahrur Bara Rifai selaku sahabat yang telah membantu dalam pengambilan data untuk penyusunan Tugas Akhir.
10. Keluarga Teknik Sipil 2018, Keluarga DPA 3, dan Keluarga KRP yang selalu memberikan dukungan kepada penulis.

Akhir kata, penulis sangat bersyukur dapat menyelesaikan Tugas Akhir ini walaupun dengan hambatan yang ada. Semoga di kemudian hari Tugas Akhir ini dapat memberikan manfaat bagi penelitian ke depannya.

Yogyakarta, 14 November 2023
Yang membuat pernyataan,



Ronggo Panuntun
(18511082)

DAFTAR ISI

| | |
|--|------|
| Halaman Judul | i |
| Halaman Pengesahan | ii |
| PERNYATAAN BEBAS PLAGIASI | iii |
| KATA PENGANTAR | iv |
| DAFTAR ISI | vi |
| DAFTAR TABEL | ix |
| DAFTAR GAMBAR | xv |
| DAFTAR LAMPIRAN | xix |
| DAFTAR NOTASI DAN SINGKATAN | xx |
| ABSTRAK | xxi |
| <i>ABSTRACT</i> | xxii |
| BAB I PENDAHULUAN | 1 |
| 1.1 Latar Belakang | 1 |
| 1.2 Rumusan Masalah | 3 |
| 1.3 Tujuan Penelitian | 3 |
| 1.4 Manfaat Penelitian | 3 |
| 1.5 Batasan Masalah | 4 |
| BAB II TINJAUAN PUSTAKA | 5 |
| 2.1 Kinerja Operasional Berdasarkan Peraturan Dalam Negeri | 5 |
| 2.2 Penilaian Kinerja Berdasarkan <i>The BRT Standard 2016</i> | 6 |
| 2.3 Perbandingan dengan Penelitian Terdahulu | 7 |
| BAB III LANDASAN TEORI | 12 |
| 3.1 Angkutan Umum | 12 |
| 3.2 Bus <i>Rapid Transit</i> (BRT) Trans Banyumas | 12 |
| 3.3 Trayek | 13 |
| 3.4 Tempat Perhentian Bus (TPB) atau Halte | 13 |
| 3.5 Kinerja Operasional | 14 |
| 3.5.1 Faktor Muat | 14 |
| 3.5.2 Waktu Antara (<i>Headway</i>) | 15 |
| 3.5.3 Waktu Tunggu | 15 |
| 3.5.4 Waktu Sirkulasi | 15 |
| 3.5.5 Kecepatan Perjalanan | 16 |

| | |
|---|-----|
| 3.5.6 Ketersediaan Angkutan | 16 |
| 3.5.7 Jumlah Penumpang | 16 |
| 3.6 <i>The BRT Standard 2016</i> | 17 |
| 3.6.1 Dasar-Dasar BRT | 18 |
| 3.6.2 Perencanaan Layanan | 21 |
| 3.6.3 Infrastruktur | 24 |
| 3.6.4 Halte | 27 |
| 3.6.5 Komunikasi | 29 |
| 3.6.6 Akses dan Integrasi | 30 |
| 3.6.7 Pengurangan Nilai Operasional | 33 |
| BAB IV METODE PENELITIAN | 42 |
| 4.1 Metode Penelitian | 42 |
| 4.2 Pengumpulan Data | 42 |
| 4.2.1 Data Primer | 42 |
| 4.2.2 Data Sekunder | 43 |
| 4.2.3 Metode Pengambilan Data | 45 |
| 4.3 Waktu Penelitian | 46 |
| 4.4 Alat yang Digunakan | 48 |
| 4.5 Analisis Data | 48 |
| 4.5.1 Analisis Kinerja Operasional | 48 |
| 4.5.2 Analisis Kinerja Berdasarkan <i>The BRT Standard 2016</i> | 49 |
| 4.6 Tahapan Penelitian | 51 |
| BAB V DATA, ANALISIS, DAN PEMBAHASAN | 53 |
| 5.1 Pengumpulan Data | 53 |
| 5.1.1 Data Sekunder | 53 |
| 5.1.2 Data Primer | 54 |
| 5.2 Analisis Data dan Pembahasan | 58 |
| 5.2.1 Analisis Kinerja Operasional pada Hari Libur dan Hari Kerja | 58 |
| 5.2.2 Pembahasan Kinerja Operasional | 85 |
| 5.2.3 Analisis Kinerja Berdasarkan <i>The BRT Standard 2016</i> | 90 |
| 5.2.4 Pembahasan Kinerja Berdasarkan <i>The BRT Standard 2016</i> | 125 |
| 5.3 Solusi Alternatif Peningkatan Kinerja BRT Trans Banyumas Koridor Pasar Pon-Terminal Ajibarang | 127 |
| 5.3.1 Solusi Peningkatan Kinerja Operasional | 127 |
| 5.3.2 Solusi Peningkatan Kinerja Berdasarkan <i>The BRT Standard 2016</i> | 130 |

| | |
|-----------------------------|-----|
| BAB VI KESIMPULAN DAN SARAN | 135 |
| 6.1 Kesimpulan | 135 |
| 6.2 Saran | 136 |
| DAFTAR PUSTAKA | 137 |

DAFTAR TABEL

| | |
|--|----|
| Tabel 2.1 Perbandingan Antara Hasil Penelitian Tentang Kinerja BRT | 9 |
| Tabel 3.1 Indikator Kinerja Operasional | 17 |
| Tabel 3.2 Bobot Penilaian Jalur Khusus Bus | 18 |
| Tabel 3.3 Bobot Penilaian Penempatan Jalur Bus | 19 |
| Tabel 3.4 Bobot Penilaian Pemungutan Tarif Off-Board | 19 |
| Tabel 3.5 Bobot Penilaian Pengaturan Simpang | 20 |
| Tabel 3.6 Bobot Penilaian Platform-Level Boarding | 20 |
| Tabel 3.7 Bobot Penilaian Multi Rute | 21 |
| Tabel 3.8 Bobot Penilaian Layanan Ekspres, Limited-Stop, dan Layanan Lokal | 21 |
| Tabel 3.9 Bobot Penilaian Pusat Kendali | 22 |
| Tabel 3.10 Bobot Penilaian Berlokasi di Sepuluh Koridor Terbaik | 22 |
| Tabel 3.11 Bobot Penilaian Profil Permintaan Penumpang | 23 |
| Tabel 3.12 Bobot Penilaian Jam Operasional | 23 |
| Tabel 3.13 Bobot Penilaian Jaringan Multi Koridor | 24 |
| Tabel 3.14 Bobot Penilaian Jalur Menyusul pada Halte | 24 |
| Tabel 3.15 Bobot Penilaian Meminimalisasi Emisi Armada Bus | 25 |
| Tabel 3.16 Bobot Penilaian Jarak Halte dari Persimpangan | 26 |
| Tabel 3.17 Bobot Penilaian Halte Median | 26 |
| Tabel 3.18 Bobot Penilaian Kualitas Perkerasan Jalan | 27 |
| Tabel 3.19 Bobot Penilaian Jarak Antar Halte | 27 |
| Tabel 3.20 Bobot Penilaian Halte Aman dan Nyaman | 28 |
| Tabel 3.21 Bobot Penilaian Jumlah Pintu pada Bus | 28 |
| Tabel 3.22 Bobot Penilaian Docking Bay dan Substop | 28 |
| Tabel 3.23 Bobot Penilaian Pintu Geser pada Halte | 29 |
| Tabel 3.24 Bobot Penilaian Branding | 29 |
| Tabel 3.25 Bobot Penilaian Informasi Penumpang | 30 |
| Tabel 3.26 Bobot Penilaian Akses Umum | 31 |

| | |
|---|----|
| Tabel 3.27 Bobot Penilaian Integrasi dengan Transportasi Umum Lain | 31 |
| Tabel 3.28 Bobot Penilaian Akses dan Keselamatan Pejalan Kaki | 31 |
| Tabel 3.29 Bobot Penilaian Keamanan Parkir | 32 |
| Tabel 3.30 Bobot Penilaian Jalur Sepeda | 32 |
| Tabel 3.31 Bobot Penilaian Integrasi Bike-Sharing | 33 |
| Tabel 3.32 Bobot Pengurangan Nilai Kecepatan Komersial | 33 |
| Tabel 3.33 Bobot Pengurangan Nilai Penumpang Per Jam Per Arah (PPHPD) pada Jam Sibuk | 34 |
| Tabel 3.34 Bobot Pengurangan Nilai Jalur Bus yang Kurang Steril | 34 |
| Tabel 3.35 Bobot Pengurangan Nilai Celah yang Signifikan antara Lantai Bus dan Platform | 35 |
| Tabel 3.36 Bobot Pengurangan Nilai Overcrowding | 35 |
| Tabel 3.37 Bobot Pengurangan Nilai Buruknya Perawatan Infrastruktur | 36 |
| Tabel 3.38 Bobot Pengurangan Nilai Frekuensi Rendah pada Jam Sibuk | 36 |
| Tabel 3.39 Bobot Pengurangan Nilai Frekuensi Rendah di Luar Jam Sibuk | 37 |
| Tabel 3.40 Bobot Pengurangan Nilai Mengizinkan Penggunaan Sepeda yang Tidak Aman yang Tidak Aman | 37 |
| Tabel 3.41 Bobot Pengurangan Nilai Kurangnya Data Keselamatan Lalu Lintas | 38 |
| Tabel 3.42 Bobot Pengurangan Nilai Terdapat Rute non-BRT Paralel dengan Koridor BRT | 38 |
| Tabel 3.43 Bobot Pengurangan Nilai Bus Bunching | 38 |
| Tabel 3.44 Penilaian The BRT Standard 2016 | 39 |
| Tabel 4.1 Tempat Perhentian Bus Trans Banyumas Koridor Pasar Pon- Terminal Ajibarang | 43 |
| Tabel 4.2 Data Jumlah Penumpang BRT Trans Banyumas Koridor Pasar Pon-Terminal Ajibarang | 46 |
| Tabel 4.3 Timetable BRT Trans Banyumas Koridor Pasar Pon-Terminal Ajibarang | 47 |
| Tabel 5.1 Daftar Armada BRT Trans Banyumas Koridor Pasar Pon- Terminal Ajibarang | 53 |

| | |
|---|----|
| Tabel 5.2 Titik Koordinat Tempat Perhentian Bus BRT Trans Banyumas Koridor Pasar Pon-Terminal Ajibarang | 55 |
| Tabel 5.3 Jarak Antar Halte BRT Trans Banyumas Koridor Pasar Pon-Terminal Ajibarang | 57 |
| Tabel 5.4 Rekapitulasi Rata-rata Faktor Muat per Segmen Koridor Pasar Pon-Terminal Ajibarang pada hari Minggu, 13 Agustus 2023 | 58 |
| Tabel 5.5 Rekapitulasi Rata-rata Faktor Muat per Segmen Koridor Pasar Pon-Terminal Ajibarang pada hari Selasa, 15 Agustus 2023 | 61 |
| Tabel 5.6 Rata-rata Waktu Antara Kondisi Non Puncak per Halte Koridor Pasar Pon-Terminal Ajibarang pada hari Minggu, 13 Agustus 2023 | 65 |
| Tabel 5.7 Rata-rata Waktu Antara Kondisi Puncak per Halte Koridor Pasar Pon-Terminal Ajibarang pada hari Minggu, 13 Agustus 2023 | 66 |
| Tabel 5.8 Rata-rata Waktu Antara Kondisi Non Puncak per Halte Koridor Pasar Pon-Terminal Ajibarang pada hari Selasa, 15 Agustus 2023 | 68 |
| Tabel 5.9 Rata-rata Waktu Antara Kondisi Puncak per Halte Koridor Pasar Pon-Terminal Ajibarang pada hari Selasa, 15 Agustus 2023 | 69 |
| Tabel 5.10 Rata-rata Waktu Tunggu Kondisi Non Puncak per Halte Koridor Pasar Pon-Terminal Ajibarang pada hari Minggu, 13 Agustus 2023 | 71 |
| Tabel 5.11 Rata-rata Waktu Tunggu Kondisi Puncak per Halte Koridor Pasar Pon-Terminal Ajibarang pada hari Minggu, 13 Agustus 2023 | 72 |
| Tabel 5.12 Rata-rata Waktu Tunggu Kondisi Puncak per Halte Koridor Pasar Pon-Terminal Ajibarang pada hari Minggu, 13 Agustus 2023 | 73 |
| Tabel 5.13 Rata-rata Waktu Tunggu Kondisi Non Puncak per Halte Koridor Pasar Pon-Terminal Ajibarang pada hari Selasa, 15 Agustus 2023 | 74 |
| Tabel 5.14 Rata-rata Waktu Tunggu Kondisi Puncak per Halte Koridor Pasar Pon-Terminal Ajibarang pada hari Selasa, 15 Agustus 2023 | 76 |

| | |
|--|-----|
| Tabel 5.15 Waktu Sirkulasi BRT Trans Banyumas Koridor Pasar Pon-Terminal Ajibarang pada hari Minggu, 13 Agustus 2023 | 77 |
| Tabel 5.16 Waktu Sirkulasi BRT Trans Banyumas Koridor Pasar Pon-Terminal Ajibarang pada hari Selasa, 15 Agustus 2023 | 79 |
| Tabel 5.17 Kecepatan Perjalanan Kondisi Non Puncak BRT Trans Banyumas Koridor Pasar Pon-Terminal Ajibarang pada hari Minggu, 13 Agustus 2023 | 80 |
| Tabel 5.18 Kecepatan Perjalanan Kondisi Puncak BRT Trans Banyumas Koridor Pasar Pon-Terminal Ajibarang pada hari Minggu, 13 Agustus 2023 | 81 |
| Tabel 5.19 Kecepatan Perjalanan Kondisi Non Puncak BRT Trans Banyumas Koridor Pasar Pon-Terminal Ajibarang pada hari Selasa, 15 Agustus 2023 | 82 |
| Tabel 5.20 Kecepatan Perjalanan Kondisi Puncak BRT Trans Banyumas Koridor Pasar Pon-Terminal Ajibarang pada hari Selasa, 15 Agustus 2023 | 82 |
| Tabel 5.21 Jumlah Penumpang Per Bus Per Hari pada hari Minggu, 13 Agustus 2023 | 84 |
| Tabel 5.22 Jumlah Penumpang Per Bus Per Hari pada hari Selasa, 15 Agustus 2023 | 85 |
| Tabel 5.23 Rekapitulasi Hasil Kinerja Operasional BRT Trans Banyumas Koridor Pasar Pon-Terminal Ajibarang pada Hari Libur dan Hari Kerja | 86 |
| Tabel 5.24 Penilaian Jalur Khusus BRT Trans Banyumas | 94 |
| Tabel 5.25 Penilaian Penempatan Jalur Bus BRT Trans Banyumas | 95 |
| Tabel 5.26 Penilaian Sistem Pemungutan Tarif BRT Trans Banyumas | 96 |
| Tabel 5.27 Penilaian Pengaturan Simpang BRT Trans Banyumas | 97 |
| Tabel 5.28 Penilaian Platform Level Boarding BRT Trans Banyumas | 97 |
| Tabel 5.29 Penilaian Multi Rute BRT Trans Banyumas | 98 |
| Tabel 5.30 Penilaian Jenis Layanan BRT Trans Banyumas | 99 |
| Tabel 5.31 Penilaian Pusat Kendali BRT Trans Banyumas | 101 |

| | |
|--|-----|
| Tabel 5.32 Penilaian Lokasi Koridor BRT Trans Banyumas | 101 |
| Tabel 5.33 Penilaian Profil Permintaan BRT Trans Banyumas | 102 |
| Tabel 5.34 Penilaian Jam Operasional BRT Trans Banyumas | 102 |
| Tabel 5.35 Penilaian Jaringan Multi Koridor BRT Trans Banyumas | 103 |
| Tabel 5.36 Penilaian Jalur Menyusul pada Halte BRT Trans Banyumas | 103 |
| Tabel 5.37 Penilaian Standar Emisi BRT Trans Banyumas | 105 |
| Tabel 5.38 Penilaian Jarak Halte dari Persimpangan BRT Trans Banyumas | 106 |
| Tabel 5.39 Penilaian Halte Median BRT Trans Banyumas | 106 |
| Tabel 5.40 Penilaian Kualitas Perkerasan Jalan BRT Trans Banyumas | 107 |
| Tabel 5.41 Penilaian Jarak Antar Halte BRT Trans Banyumas | 108 |
| Tabel 5.42 Penilaian Halte Aman dan Nyaman BRT Trans Banyumas | 109 |
| Tabel 5.43 Penilaian Jumlah Pintu pada Bus BRT Trans Banyumas | 110 |
| Tabel 5.44 Penilaian Docking Bays dan Substop BRT Trans Banyumas | 110 |
| Tabel 5.45 Penilaian Pintu Geser pada Halte BRT Trans Banyumas | 111 |
| Tabel 5.46 Penilaian Branding BRT Trans Banyumas | 112 |
| Tabel 5.47 Penilaian Informasi Penumpang BRT Trans Banyumas | 113 |
| Tabel 5.48 Penilaian Akses Umum BRT Trans Banyumas | 114 |
| Tabel 5.49 Penilaian Integrasi dengan Transportasi Umum Lain BRT Trans Banyumas | 115 |
| Tabel 5.50 Penilaian Akses dan Keselamatan Pejalan Kaki BRT Trans Banyumas | 116 |
| Tabel 5.51 Penilaian Keamanan Parkir BRT Trans Banyumas | 117 |
| Tabel 5.52 Penilaian BRT Jalur Sepeda Trans Banyumas | 117 |
| Tabel 5.53 Penilaian Integrasi Bike Sharing BRT Trans Banyumas | 118 |
| Tabel 5.54 Rata-rata Kecepatan Bus BRT Trans Banyumas | 118 |
| Tabel 5.55 Pengurangan Nilai Kecepatan Komersial BRT Trans Banyumas | 118 |
| Tabel 5.56 Pengurangan Nilai Penumpang per Jam per Arah pada Jam Sibuk BRT Trans Banyumas | 119 |
| Tabel 5.57 Pengurangan Nilai Jalur Bus yang Kurang Steril BRT Trans Banyumas | 119 |

| | |
|---|-----|
| Tabel 5.58 Pengurangan Nilai Celah Lantai Bus dan Platform Halte BRT Trans Banyumas | 120 |
| Tabel 5.59 Pengurangan Nilai Overcrowding BRT Trans Banyumas | 120 |
| Tabel 5.60 Pengurangan Nilai Buruknya Perawatan Infrastruktur BRT Trans Banyumas | 122 |
| Tabel 5.61 Pengurangan Nilai Frekuensi Rendah pada Jam Sibuk BRT Trans Banyumas | 122 |
| Tabel 5.62 Pengurangan Nilai Frekuensi Rendah di Luar Jam Sibuk BRT Trans Banyumas | 122 |
| Tabel 5.63 Pengurangan Nilai Mengizinkan Penggunaan Sepeda secara Tidak Aman BRT Trans Banyumas | 123 |
| Tabel 5.64 Pengurangan Nilai Data Keselamatan Lalu Lintas BRT Trans Banyumas | 124 |
| Tabel 5.65 Pengurangan Nilai Bus yang Paralel Terhadap Koridor BRT Trans Banyumas | 125 |
| Tabel 5.66 Pengurangan Nilai Bus Bunching BRT Trans Banyumas | 125 |
| Tabel 5.67 Hasil Rekapitulasi Analisis Kinerja BRT Trans Banyumas Koridor Pasar Pon-Terminal Ajibarang Berdasarkan The BRT Standard 2016 | 125 |
| Tabel 5.68 Indikator Kinerja Operasional yang Belum Memenuhi Ketentuan | 128 |
| Tabel 5.69 Perencanaan Jam Operasional Bus | 129 |
| Tabel 5.70 Variabel-variabel Penilaian The BRT Standard 2016 yang Belum Memperoleh Nilai Maksimal | 130 |
| Tabel 5.71 Perencanaan Jam Operasional untuk <i>Late Night Service</i> | 131 |
| Tabel 5.72 Rekapitulasi Hasil Penilaian BRT Trans Banyumas Koridor Pasar Pon-Terminal Ajibarang Berdasarkan The BRT Standard 2016 Setelah Dilakukan Perbaikan | 133 |

DAFTAR GAMBAR

| | | |
|-------------|--|----|
| Gambar 4.1 | Peta Jaringan Koridor BRT Trans Banyumas | 44 |
| Gambar 4.2 | Peta Jaringan Koridor Pasar Pon-Terminal Ajibarang | 44 |
| Gambar 4.3 | Jumlah Penumpang pada Hari Minggu, 18 Juni 2023 | 47 |
| Gambar 4.4 | Jumlah Penumpang pada Hari Selasa, 20 Juni 2023 | 47 |
| Gambar 4.5 | Bagan Alir Tahapan Penelitian | 52 |
| Gambar 5.1 | Standar Mobil Bus Sedang (Bus Perkotaan) | 54 |
| Gambar 5.2 | Jarak Halte Terminal Karanglewas-RS Hermina (B) | 56 |
| Gambar 5.3 | Rekapitulasi Rata-rata Faktor Muat per Segmen Koridor Pasar Pon-Terminal Ajibarang pada hari Minggu | 60 |
| Gambar 5.4 | Rekapitulasi Rata-rata Faktor Muat per Segmen Koridor Pasar Pon-Terminal Ajibarang pada hari Selasa | 63 |
| Gambar 5.5 | Kondisi Jalur BRT Trans Banyumas pada Ruas Jl. Jend. Sudirman | 91 |
| Gambar 5.6 | Kondisi Jalur BRT Trans Banyumas pada Ruas Jl. Yos Sudarso | 92 |
| Gambar 5.7 | Kondisi Jalur BRT Trans Banyumas pada Ruas Jl. Kertawibawa | 92 |
| Gambar 5.8 | Kondisi Jalur BRT Trans Banyumas pada Ruas Jl. Syekh Maqдум Wali | 92 |
| Gambar 5.9 | Kondisi Jalur BRT Trans Banyumas pada Ruas Jl. Nasional 9 | 93 |
| Gambar 5.10 | Kondisi Jalur BRT Trans Banyumas pada Ruas Jl. Raya Pancasan | 93 |
| Gambar 5.11 | Kondisi Jalur BRT Trans Banyumas pada Ruas Jl. Lkr. Ajibarang | 93 |
| Gambar 5.12 | Penempatan Jalur BRT Trans Banyumas Bersamaan dengan Kendaraan Lain | 94 |
| Gambar 5.13 | Pembayaran Menggunakan QRIS pada BRT Trans Banyumas | 95 |

| | | |
|-------------|--|----|
| Gambar 5.14 | Pembayaran Menggunakan <i>E-Money</i> pada BRT Trans Banyumas | 95 |
| Gambar 5.15 | Kondisi Persimpangan Karanglewas BRT Trans Banyumas | 96 |
| Gambar 5.16 | BRT Trans Banyumas Menggunakan Anak Tangga untuk Akses Naik dan Turun Bus | 97 |
| Gambar 5.17 | Rute yang Dilalui BRT Trans Banyumas Koridor Pasar Pon- Terminal Ajibarang | 98 |
| Gambar 5.18 | Ruangan Pusat Kendali BRT Trans Banyumas | 99 |
| Gambar 5.19 | Peta Lokasi Bus BRT Trans Banyumas 0 | 10 |
| Gambar 5.20 | Monitoring Bus BRT Trans Banyumas 0 | 10 |
| Gambar 5.21 | Media Informasi dan Komunikasi untuk Seluruh Bus BRT Trans Banyumas 0 | 10 |
| Gambar 5.22 | Jam Operasional BRT Trans Banyumas 2 | 10 |
| Gambar 5.23 | Spesifikasi Bus Hino Tipe Rangka FB2WGLZ 4 | 10 |
| Gambar 5.24 | Spesifikasi Bus Isuzu Tipe Rangka NQR 71 EC E2- 1 4 | 10 |
| Gambar 5.25 | Jarak TPB SMPN 1 Ajibarang (A) dengan Simpang Tiga Ajibarang BRT Trans Banyumas 5 | 10 |

| | | |
|-------------|---|----|
| Gambar 5.26 | Halte Simpang Banaran (A) BRT Trans | |
| | Banyumas | 10 |
| | 6 | |
| Gambar 5.27 | Jarak Halte SMK Wirotomo (A) dengan Halte Simpang | |
| | Banaran (A) BRT Trans | |
| | Banyumas | 10 |
| | 7 | |
| Gambar 5.28 | Halte Pasar Pon dengan 3 Faktor | |
| | Penilaian | 10 |
| | 8 | |
| Gambar 5.29 | Halte SMPN 3 Ajibarang (B) dengan 2 Faktor | |
| | Penilaian | 10 |
| | 9 | |
| Gambar 5.30 | Jumlah Pintu pada Bus BRT Trans | |
| | Banyumas | 11 |
| | 0 | |
| Gambar 5.31 | Branding Teman Bus pada Bus BRT Trans | |
| | Banyumas | 11 |
| | 1 | |
| Gambar 5.32 | Branding Teman Bus pada Papan Informasi Halte BRT Trans | |
| | Banyumas | 11 |
| | 2 | |
| Gambar 5.33 | Panel Elektronik pada Bus BRT Trans | |
| | Banyumas | 11 |
| | 3 | |
| Gambar 5.34 | Informasi Real-Time pada Aplikasi Teman Bus BRT Trans | |
| | Banyumas | 11 |
| | 3 | |
| Gambar 5.35 | Terintegrasi Rancangan Fisik BRT Trans | |
| | Banyumas | 11 |
| | 4 | |

| | | |
|-------------|---|----|
| Gambar 5.36 | TPB Ponpes Ainul Yaqin (A) Tanpa Akses Pejalan Kaki | 11 |
| | 5 | |
| Gambar 5.37 | Halte SMPN 1 Ajibarang (B) Memiliki Akses Pejalan Kaki | 11 |
| | 6 | |
| Gambar 5.38 | Tempat Parkir pada Halte dengan Permintaan Tertinggi | 11 |
| | 7 | |
| Gambar 5.39 | Kondisi Jalur Bus yang Kurang Steril | 11 |
| | 9 | |
| Gambar 5.40 | BRT Trans Banyumas Memiliki Bengkel untuk Perawatan Rutin | 12 |
| | 1 | |
| Gambar 5.41 | Perawatan Bus Secara Rutin | 12 |
| | 1 | |
| Gambar 5.42 | Perawatan Halte BRT Trans Banyumas | 12 |
| | 1 | |
| Gambar 5.43 | Fasilitas Bus BRT Trans Banyumas | 12 |
| | 3 | |
| Gambar 5.44 | Data Kecelakaan BRT Trans Banyumas | 12 |
| | 4 | |

DAFTAR LAMPIRAN

| | | |
|------------|---|----|
| Lampiran 1 | Contoh Formulir Survei Kinerja Operasional Koridor Pasar Pon-Terminal Ajibarang 0 | 14 |
| Lampiran 2 | Contoh Formulir Survei Penilaian Kinerja Berdasarkan <i>The BRT Standard</i> 2016 2 | 14 |
| Lampiran 3 | Surat Izin Penelitian dari PT. Banyumas Raya Transportasi 1 | 15 |
| Lampiran 4 | Data Hasil Survei Hari Minggu, 13 Agustus 2023 2 | 15 |
| Lampiran 5 | Data Hasil Survei Hari Selasa, 15 Agustus 2023 6 | 19 |
| Lampiran 6 | Hasil Penelitian Berdasarkan <i>The BRT Standard</i> 2016 0 | 24 |
| Lampiran 7 | Dokumentasi Penelitian 8 | 24 |

DAFTAR NOTASI DAN SINGKATAN

| | |
|-----------|---|
| b1 | : Waktu kedatangan bus 1 |
| b2 | : Waktu kedatangan bus 2 |
| BRT | : <i>Bus Rapid Transit</i> |
| C | : Kapasitas |
| H | : <i>Headway</i> (waktu antara) |
| Jp | : Jumlah Penumpang |
| Lf | : <i>Load Factor</i> (faktor muat) |
| Permenhub | : Peraturan Menteri Perhubungan |
| Rit | : Ritase (putaran) |
| S | : Jarak |
| T | : Waktu |
| TB-I-10 | : Trans Banyumas Koridor 1 Nomor Bus 10 |
| TPB | : Tempat Perhentian Bus |
| V | : Kecepatan |

ABSTRAK

Bus Rapid Transit (BRT) Trans Banyumas di koridor Pasar Pon Terminal Ajibarang adalah sebuah sistem transportasi massal yang bertujuan untuk mempermudah mobilitas masyarakat dan mengurangi kemacetan lalu lintas. Setelah melakukan pengamatan awal di lapangan, teridentifikasi beberapa masalah yang menghambat efisiensi operasional BRT Trans Banyumas, seperti waktu antara yang cenderung lama dan jumlah penumpang yang sedikit. Oleh karena itu, perlu dilakukan evaluasi kinerja pada BRT Trans Banyumas sesuai dengan standar yang berlaku serta memberikan alternatif solusi yang dapat diterapkan untuk meningkatkan kinerja BRT Trans Banyumas.

Penelitian ini dimulai dengan melakukan observasi di lapangan yang meliputi data waktu berangkat dan tiba bus di setiap halte, jumlah penumpang naik turun bus, dan kondisi eksisting BRT Trans Banyumas. Dari data yang diperoleh melalui penelitian maka dilakukan evaluasi kinerja operasional yang meliputi faktor muat, waktu antara, waktu tunggu, waktu sirkulasi, kecepatan perjalanan, ketersediaan angkutan, dan jumlah penumpang berdasarkan ketentuan dari SK Dirjen No. 687 Tahun 2002, Permenhub No. 10 Tahun 2012, dan Permenhub No. 98 Tahun 2013. Evaluasi berdasarkan kondisi eksisting BRT Trans Banyumas yang berupa dasar-dasar BRT, perencanaan layanan, infrastruktur, halte, komunikasi, akses dan integrasi, serta pengurangan nilai operasional mengacu pada ketentuan *The BRT Standard* 2016. Dari hasil evaluasi tersebut kemudian direncanakan alternatif solusi untuk meningkatkan kinerja yang kurang.

Berdasarkan hasil analisis evaluasi kinerja operasional pada hari libur dan hari kerja, terdapat beberapa indikator yang belum memenuhi standar dari SK Dirjen No. 687 Tahun 2002 yaitu faktor muat, waktu antara, waktu tunggu pada kondisi puncak, dan jumlah penumpang per bus per hari. Hasil evaluasi berdasarkan *The BRT Standard* 2016 menunjukkan BRT Trans Banyumas dapat memenuhi 14 dari 30 kriteria penilaian, namun terdapat 3 pengurangan nilai operasional, yaitu penumpang sedikit pada kondisi puncak, jalur bus yang kurang steril, dan bus *bunching*. Dari hasil penilaian yang dilakukan, total nilai yang diperoleh BRT Trans Banyumas sebesar 21,5. Berdasarkan ketentuan dari *The BRT Standard* 2016, BRT Trans Banyumas belum terqualifikasi sebagai BRT (*Bus Rapid Transit*). Solusi alternatif yang dapat diterapkan untuk meningkatkan kinerja operasional adalah melakukan evaluasi rute asal tujuan dan mengevaluasi lokasi titik perhentian bus serta melakukan penyesuaian, pengurangan, dan/atau penambahan titik perhentian bus sepanjang koridor, melakukan pembaruan jadwal keberangkatan bus dengan mempersingkat waktu antara sesuai standar ketentuan yang berlaku, melakukan sosialisasi secara berkala kepada masyarakat mengenai penggunaan angkutan umum, khususnya BRT Trans Banyumas koridor Pasar Pon-Terminal Ajibarang dan sistem pembayaran tarifnya. Untuk meningkatkan kinerja sesuai dengan *The BRT Standard* 2016, perlu dilakukan peningkatan pada beberapa aspek-aspek dasar BRT, perencanaan layanan, infrastruktur, halte, akses dan integrasi, serta deduksi operasi.

Kata kunci : BRT Trans Banyumas, kinerja operasional, dan *the BRT Standard* 2016.

ABSTRACT

Bus Rapid Transit (BRT) Trans Banyumas in the Pasar Pon Terminal Ajibarang corridor is a mass transportation system that aims to facilitate people's mobility and reduce traffic congestion. After conducting initial observations in the field, several problems that hinder the operational efficiency of the BRT Trans Banyumas, such as headways that tended to be long and a small number of passengers. Therefore, it is necessary to evaluate the operational performance of BRT Trans Banyumas by applicable standards and provide alternative solutions that can be implemented to improve the performance of the BRT Trans Banyumas.

This research begins with observation in the field which includes data on bus departure and arrival times at each bus stop, the number of passengers getting on and off the bus, and the existing condition of the BRT Trans Banyumas. From the data obtained through research, an evaluation of operational performance is carried out which includes load factor, intermediate time, waiting time, circulation time, travel speed, transportation availability, and number of passengers based on the provisions of the Director General's Decree No. 687 of 2002, Minister of Transportation Regulation No. 10 of 2012, and Minister of Transportation Regulation No. 98 of 2013. Evaluation based on the existing conditions of the BRT Trans Banyumas in the form of BRT basics, service planning, infrastructure, bus stops, communication, access, and integration, as well as reducing operational value referring to the provisions of The BRT Standard 2016. From the evaluation results, alternative solutions are planned to improve the lack of performance.

Based on the results of the operational performance evaluation analysis on weekend and weekdays, several indicators do not meet the standards of Director General's Decree No. 687 of 2002, namely load factor, intermediate time, waiting time at peak conditions, and number of passengers per bus per day. Evaluation results based on The BRT Standard 2016 show that BRT Trans Banyumas can meet 14 of the 30 assessment criteria, but there are 3 reductions in operational value, namely low number of passengers at peak conditions, less sterile bus lanes, and bus bunching. From the results of the assessment carried out, the total score obtained by BRT Trans Banyumas was 21.5. Based on the provisions of The BRT Standard 2016, BRT Trans Banyumas has not yet qualified as BRT (Bus Rapid Transit). Alternative solutions that can be implemented to improve operational performance are evaluating routes from origin to destination and evaluating the location of bus stop points as well as making adjustments, reductions, and/or additions of bus stop points along the corridor, updating bus departure schedules by shortening the time between them according to the standard provisions. In effect, carry out regular outreach to the public regarding the use of public transportation, especially the Trans Banyumas BRT in the Pasar Pon-Terminal Ajibarang corridor and the fare payment system. To improve performance by The BRT Standard 2016, improvements need to be made to several basic aspects of BRT, service planning, infrastructure, bus stops, access and integration, as well as operational deductions.

Keywords : *BRT Trans Banyumas, operational performance, and the BRT Standard 2016.*

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Banyumas merupakan salah satu kabupaten yang memiliki jumlah penduduk terbanyak urutan tiga di Jawa Tengah pada tahun 2022, dengan jumlah penduduk sebesar 1.806.013 jiwa (Badan Pusat Statistik Kabupaten Banyumas, 2023). Kabupaten Banyumas juga mengalami perkembangan cukup pesat, terutama di kota Purwokerto yang menjadi pusat wisata, pendidikan, perdagangan, dan bisnis. Hal tersebut dibuktikan dari hasil survei Badan Pusat Statistika Kabupaten Banyumas, dengan kecamatan paling padat penduduk di Kabupaten Banyumas yaitu Kecamatan Purwokerto Barat dengan nilai 7.209 orang/km², lalu diikuti dengan Kecamatan Purwokerto lainnya seperti Purwokerto Timur (6.564 orang/km²), Purwokerto Utara (5.560 orang/km²), dan Purwokerto Selatan (5.313 orang/km²) (Badan Pusat Statistik Kabupaten Banyumas, 2023).

Jumlah penduduk yang terus meningkat, maka aktivitas sosial dan ekonomi menjadi tinggi, sehingga mengakibatkan arus lalu lintas dan mobilitas yang tinggi juga. Kebutuhan mobilitas tersebut menyebabkan Pemerintah melakukan upaya untuk memenuhi layanan transportasi tersebut, salah satunya yaitu dengan menggunakan Bus *Rapid Transit* (BRT) Trans Banyumas. Bus *Rapid Transit* (BRT) adalah model transportasi berbasis bus yang memiliki daya tampung besar dan berkecepatan tinggi, serta mempunyai kualitas layanan yang baik dengan biaya yang ekonomis (ITDP, 2016). BRT Trans Banyumas ini, pertama kali diresmikan pada 5 Desember tahun 2021 lalu. Namun sempat dinyatakan berhenti pada 1 Januari 2022 dikarenakan adanya pembenahan internal, baik secara teknik maupun pada sistem aplikasi, dan setelah itu beroperasi kembali pada 16 Januari 2022 dengan perbaikan rute pada koridor 1 dan 3 (Zain, 2022). Untuk saat ini BRT Trans Banyumas memiliki 52 unit armada yang siap beroperasi pada tiga koridor, untuk koridor 1 rute Pasar Pon-Terminal Ajibarang, koridor 2 rute Terminal Notog-

Terminal Baturraden, dan koridor 3 rute Terminal Bulupitu-Terminal Kebondalem (Wardana, 2021).

Untuk koridor 1 ini, rute perjalanan dimulai dari Pasar Pon, SMK Wirotomo (A), Simpang Banaran (A), RS Hermina (A), Terminal Karanglewas, Ponpes Ainul Yaqin (A), Museum Pangsar Sudirman (A), SMPN 1 Karanglewas (A), Kecamatan Karanglewas, Pasar Cilongok (A), Pernasidi (A), Puskesmas 1 Cilongok (A), Karanglo A, SMPN 3 Ajibarang (A), SMPN 1 Ajibarang (A), RSUD Ajibarang (A), Terminal Ajibarang, RSUD Ajibarang (B), SMPN 1 Ajibarang (B), SMPN 3 Ajibarang (B), Terminal Karanglo, Karanglo B, Puskesmas 1 Cilongok (B), Pernasidi (B), Pasar Cilongok (B), Puskesmas Karanglewas, SMPN 1 Karanglewas (B), Museum Pangsar Sudirman (B), Ponpes Ainul Yaqin (B), SMPN 4 Purwokerto, Terminal Karanglewas, RS Hermina (B), Simpang Banaran (B), SMK Wirotomo (B), Pasar Pon.

Berdasarkan hasil pengamatan awal di lapangan, pada koridor 1 rute Pasar Pon-Terminal Ajibarang ini merupakan satu-satunya jalur yang digunakan untuk menghubungkan kota Ajibarang dan sekitarnya dengan Pusat Kota Purwokerto, dalam jalur tersebut juga tidak ditemukan jenis transportasi lain selain angkutan pasar sehingga BRT Banyumas ini sangat membantu sebagian orang yang ingin pergi ke pusat kota Purwokerto dan anak-anak sekolah di sekitar jalur tersebut. Sehingga pada koridor Pasar Pon-Terminal Ajibarang ini hanya ramai penumpang pada jam-jam sibuk. Hal tersebut yang menimbulkan masalah pada koridor ini yaitu jumlah penumpang yang relatif sedikit dan waktu antar bus yang relatif lama. Oleh karena itu, dibutuhkan evaluasi terhadap kinerja operasional sehingga dapat dijadikan solusi meningkatkan kualitas dan memaksimalkan kinerja operasional dan pelayanan BRT Trans Banyumas koridor Pasar Pon-Terminal Ajibarang ini.

Variabel yang diteliti sebagai evaluasi kinerja operasional BRT Trans Banyumas ini meliputi faktor muat, waktu antara, ketersediaan armada, kecepatan perjalanan, jumlah penumpang, dan waktu sirkulasi yang dibutuhkan untuk satu putaran rute dengan berdasarkan SK Dirjen No. 687 Tahun 2002, Permenhub No. 10 Tahun 2012, dan Permenhub No. 98 Tahun 2013 sebagai evaluasi transportasi perkotaan. Adapun evaluasi BRT Trans Banyumas berdasarkan *The BRT Standard*

2016 untuk memastikan bahwa dalam perencanaan, pelaksanaan, pelayanan BRT Trans Banyumas ini sudah menerapkan fitur-fitur utama dari standar BRT Internasional.

1.2 Rumusan Masalah

Adapun rumusan masalah yang dibahas, sesuai dengan latar belakang di atas adalah sebagai berikut.

1. Bagaimana kinerja operasional BRT Trans Banyumas koridor Pasar Pon-Terminal Ajibarang?
2. Bagaimana hasil evaluasi BRT Trans Banyumas koridor Pasar Pon-Terminal?
3. Bagaimana solusi alternatif yang dapat diterapkan untuk meningkatkan kinerja BRT Trans Banyumas koridor Pasar Pon-Terminal Ajibarang?

1.3 Tujuan Penelitian

Adapun tujuan dari penelitian tugas akhir ini adalah sebagai berikut.

1. Mengetahui kinerja operasional BRT Trans Banyumas koridor Pasar Pon-Terminal Ajibarang berdasarkan standar SK Dirjen No. 687 Tahun 2002, Permenhub No. 10 Tahun 2012, dan Permenhub No. 98 Tahun 2013.
2. Melakukan hasil evaluasi BRT Trans Banyumas koridor Pasar Pon-Terminal Ajibarang berdasarkan *The BRT Standard* 2016.
3. Mengusulkan solusi alternatif yang dapat diterapkan untuk meningkatkan kinerja BRT Trans Banyumas koridor Pasar Pon-Terminal Ajibarang.

1.4 Manfaat Penelitian

Manfaat yang dapat diperoleh dari penelitian tugas akhir ini adalah sebagai berikut.

1. Diharapkan dapat menjadi bahan pertimbangan dan evaluasi Dinas Perhubungan Pemerintah Kabupaten Banyumas dalam meningkatkan kualitas pelayanan, kinerja operasional, serta fasilitas BRT Trans Banyumas.
2. Diharapkan penelitian tugas akhir ini dapat meningkatkan pengetahuan bagi pembaca sekalian serta dapat digunakan sebagai referensi atau acuan untuk penelitian selanjutnya.

1.5 Batasan Masalah

Untuk mencegah penelitian tugas akhir ini menjadi terlalu luas dan melenceng dari tujuan penelitian, penulis perlu melakukan pembatasan penelitian, yang mencakup:

1. Moda yang menjadi objek penelitian adalah BRT Trans Banyumas koridor Pasar Pon-Terminal Ajibarang.
2. Evaluasi kinerja operasional dilakukan hanya pada hari Selasa mewakili hari kerja dan hari Minggu mewakili hari libur.
3. Faktor-faktor pada kinerja operasional yang diteliti di antaranya adalah faktor muat, waktu antara, waktu tunggu, waktu sirkulasi, kecepatan perjalanan, ketersediaan angkutan, dan jumlah penumpang.
4. Evaluasi kinerja operasional pada penelitian tugas akhir ini mengacu pada standar SK Dirjen No. 687 Tahun 2002, Permenhub No. 10 Tahun 2012, dan Permenhub No. 98 Tahun 2013.
5. Evaluasi kinerja operasional tidak memperhitungkan tingkat konsumsi bahan bakar, waktu berhenti, dan faktor keterlambatan pada bus.
6. Tidak memperhitungkan biaya operasional moda transportasi.
7. Penentuan kategori penilaian Bus *Rapid Transit* (BRT) menggunakan *BRT-Standard* 2016.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Kinerja Operasional Berdasarkan Peraturan Dalam Negeri

Menurut Halil (2019) melakukan evaluasi kinerja operasional BRT Trans Batam rute Tanjung Piayu-Batam Centre. Penelitian tersebut menggunakan acuan dari SK Dirjen Nomor 687 Tahun 2002. Parameter yang digunakan adalah waktu tempuh, kecepatan perjalanan, faktor muat, dan waktu antara. Hasil yang diperoleh dari penelitian tersebut adalah waktu tempuh 62 menit di hari biasa dan pada akhir pekan 60 menit, kecepatan bus antara 20-21 km/jam, faktor muat kurang dari 80%, waktu antara berkisar 20-31 menit.

Menurut Faisal (2020) melakukan analisis kinerja transportasi BRT Damri Pemadu moda Kota Makassar yang menggunakan parameter *headway*, waktu tunggu, dan *travel time*. Penelitian tersebut menyatakan bahwa rata-rata waktu perjalanan pada rute berangkat adalah 1 jam 3 menit pada hari kerja dan 58 menit pada hari libur. Sementara itu, untuk rute pulang pada hari kerja adalah 28 menit dan 27 menit pada hari libur. Selain itu, waktu antara yang didapat baik pada hari kerja maupun hari libur adalah 29 menit. Waktu tunggu di halte sekitar 14 menit pada hari kerja maupun hari libur.

Andriyani (2021) melakukan analisis kinerja operasional Bus *Rapid Transit* (BRT) Transjakarta koridor 11 yang menggunakan parameter *load factor*, jumlah penumpang, waktu antara (*headway*), waktu tempuh. Berdasarkan hasil analisis rata-rata waktu tempuh pada hari Kamis pukul 06.00-07.30 adalah 55 menit, untuk hari Kamis pukul 15.30-17.00 adalah 1 jam 5 menit. Sedangkan pada hari Minggu pukul 06.00-07.30 adalah 58 menit, untuk hari Minggu pukul 15.30-17.00 adalah 1 jam. Waktu antara (*headway*) pada hari Kamis dan hari Minggu sebesar 4 menit. Rata-rata *load factor* pada masing-masing bus SAF 041, SAF 031, PPD 0204, PPD 0309 dan PPD 0291 berturut-turut adalah 5,15%, 4,375%, 4,67%, 4,22% dan 4,53%.

Susanto (2021) melakukan penelitian evaluasi kinerja operasional dan pelayanan BRT Trans Pakuan koridor 3. Penelitian tersebut menggunakan parameter faktor muat, waktu perjalanan, waktu tunggu, dan waktu antara. Hasil yang didapat dari penelitian tersebut faktor muat sebesar 30-45% pada waktu puncak, waktu perjalanan berkisar 7,38-7,9 menit, waktu tunggu berkisar 17,36-17,75 menit.

Putri (2022) melakukan evaluasi kinerja Bus *Rapid Transit* (BRT) di Kabupaten Belitung yang menggunakan parameter frekuensi, waktu perjalanan, faktor muat, dan umur kendaraan. Hasil yang didapat pada penelitian tersebut adalah frekuensi 1 kend/jam, waktu perjalanan pada masing-masing trayek 1-5 dalam satuan menit adalah 28, 66, 53, 47, dan 85, faktor muat pada masing-masing trayek 1-5 adalah 10%, 33%, 18%, 56%, dan 10%, serta umur kendaraan 5 tahun.

Anggraini (2023) melakukan evaluasi kinerja operasional angkutan di Kabupaten Tulang Bawang yang menggunakan parameter frekuensi, *headway*, waktu tunggu, umur rata-rata kendaraan, faktor muat, kecepatan perjalanan. Hasil yang didapat dari penelitian tersebut adalah frekuensi pada saat *on peak* di trayek AP 1 dan AP 2 sebesar 4 kend/jam sedangkan saat *off peak* AP 1 sebesar 2 kend/jam serta AP 2 sebesar 1 kend/jam. *Headway* pada saat *on peak* di trayek AP 1 sebesar 15 menit sedangkan saat *off peak* AP 1 sebesar 22 menit dan AP 2 sebesar 42 menit. Waktu tunggu AP 1 saat *on peak* 27 menit dan *off peak* 30 menit, sedangkan untuk AP 2 saat *on peak* 21 menit serta *off peak* 25 menit. Umur rata-rata kendaraan 10 tahun. Faktor muat saat *on peak* di trayek AP 1 sebesar 36% dan AP 2 sebesar 43% sedangkan saat *off peak* AP 1 sebesar 24% serta AP 2 sebesar 23%. Kecepatan Perjalanan saat *on peak* AP 1 sebesar 40 km/jam dan AP 2 sebesar 36km/jam sedangkan saat *off peak* sudah memenuhi standar.

2.2 Penilaian Kinerja Berdasarkan *The BRT Standard 2016*

Alkharisma (2019) mengevaluasi kinerja Bus *Rapid Transit* (BRT) Kota Pontianak berdasarkan *BRT Standard 2016* menggunakan metode analisis *scoring* dan klasifikasi evaluasi dengan metode *sturgess*. Berdasarkan hasil pada penelitian tersebut, BRT Kota Pontianak memperoleh 16 poin dan tergolong klasifikasi operasional yang sangat tidak baik.

Nguyen (2020) melakukan evaluasi BRT Hanoi dengan menggunakan *The BRT Standard* untuk mengetahui peringkatnya dibandingkan sistem BRT Internasional, keterbatasan utamanya, dan perbaikan potensial untuk kinerjanya yang buruk. Berdasarkan hasil pada penelitian tersebut, BRT Hanoi mendapatkan nilai 48 sehingga tidak memperoleh predikat *Bronze-standard BRT*.

Thevadass (2021) melakukan tinjauan mengenai sistem penilaian BRT untuk diterapkan di Malaysia. Dengan menggunakan acuan penilaian dari *Institute for Transportation and Development Policy (ITDP)* yaitu *The BRT Standard 2016* dan *Federal Transit Association (FTA)*. Berdasarkan hasil penelitian tersebut, Malaysia lebih berfokus pada 3 penilaian yaitu profil permintaan, akses umum, dan fasilitas untuk melengkapi penerapan di Malaysia dengan cara yang lebih kontekstual.

Effendi (2021) mengevaluasi kinerja pelayanan BRT Trans Batam dengan menggunakan metode deskriptif dengan pendekatan kuantitatif. Berdasarkan hasil penilaian dari *The BRT Standard 2016*, BRT Trans Batam mendapat nilai -7 dan dapat dikategorikan bahwa pelayanannya belum memenuhi dalam penerapan sistem *Bus Rapid Transit (BRT)*.

Purnomo (2021) mengevaluasi kinerja *Bus Rapid Transit (BRT)* Trans Jateng dengan rute Semarang-Kendal, metode penelitian yang digunakan adalah analisis aspek-aspek kinerja operasional dan penilaian kinerja berdasarkan *The BRT Standard 2016*. Hasil yang didapat dari penelitian tersebut adalah BRT Trans Jateng memperoleh nilai sebesar 11, sehingga tidak mendapatkan predikat atau dikategorikan bahwa pelayanannya belum memenuhi dalam penerapan sistem *Bus Rapid Transit (BRT)* dari *The BRT Standard 2016*.

2.3 Perbandingan dengan Penelitian Terdahulu

Persamaan pada penelitian ini dengan penelitian terdahulu tentang kinerja operasional adalah tujuan dan metode yang digunakan. Penelitian Halil (2019), Effendi (2021), Purnomo (2021), Andriyani (2021), Susanto (2021), Putri (2021), Faisal (2021), dan Anggraini (2023) bertujuan untuk mengetahui kinerja bus yang berpedoman pada SK Dirjen 687 Tahun 2002, Permenhub No. 10 Tahun 2012, dan/atau Permenhub No. 98 Tahun 2013. Perbedaan antara penelitian terdahulu dan penelitian yang dilakukan adalah Penelitian Halil (2019), Andriyani (2021),

Susanto (2021), Putri (2021), Faisal (2021), dan Anggraini (2023) tidak membahas dari segi evaluasi operasional berdasarkan *The BRT Standard* dan perbedaan rute yang digunakan sebagai tempat penelitian, Halil (2019) menggunakan rute Tanjung Piayu-Batam Centre, Purnomo (2021) menggunakan rute Semarang-Kendal, Andriyani (2021) menggunakan rute Terminal Pulogebang-Kampung Melayu, Susanto (2021) menggunakan rute Cidangi-Bellanova, Putri (2021) menggunakan 5 rute yaitu Tanjung Pandan-SMP N 1 Tanjung Pandan-KV Senang, Tanjung Pandan-Sijuk (Via Tanjung Binga), Tanjung Pandan-Sijuk (Via Air Selumar), Tanjung Pandan-Pelepak Pute dan Tanjung Pandan-Pelabuhan Tanjung RU, serta Faisal (2021) menggunakan rute Bandar Udara Sultan Hasanuddin-Halte Pusat Kota, sedangkan untuk penelitian yang dilakukan menggunakan rute Pasar Pon-Terminal Ajibarang.

Persamaan pada penelitian ini dengan penelitian terdahulu tentang evaluasi operasional adalah tujuan dan metode yang digunakan. Penelitian Alkharisma (2019), Nguyen (2020), Thevadass (2021), Effendi (2021), dan Purnomo (2021) yaitu untuk mengetahui penilaian operasional BRT dan metode yang digunakan pada penelitian ini sama yaitu metode evaluasi operasional berdasarkan *The BRT Standard*. Perbedaan yang pertama dari penelitian terdahulu adalah penelitian Alkharisma (2019), Nguyen (2020), dan Thevadass (2021) tidak membahas mengenai kinerja operasional BRT dan perbedaan yang kedua adalah rute/koridor yang diteliti berbeda, penelitian ini berfokus pada koridor Pasar Pon-Terminal Ajibarang.

Penelitian ini mengulas tentang “Evaluasi Kinerja Operasional Bus *Rapid Transit* (BRT) Trans Banyumas Koridor Pasar Pon-Terminal Ajibarang”. Penelitian ini merupakan penelitian baru yang belum pernah dilakukan sebelumnya dengan menggunakan rute/koridor Pasar Pon-Terminal Ajibarang. Perbandingan antara hasil penelitian tentang kinerja BRT dapat dilihat pada Tabel 2.1 berikut.

Tabel 2.1 Perbandingan Antara Hasil Penelitian Tentang Kinerja BRT

| Peneliti | Tujuan Penelitian | Lokasi Penelitian | Metode Penelitian | Perbedaan dengan Penelitian Ini |
|-------------------|---|--|--|--|
| Halil (2019) | Untuk mengevaluasi kinerja operasional BRT Trans Batam. | BRT Trans Batam rute Tanjung Piayu-Batam Centre. | Menggunakan standar dari SK Dirjen 687 Tahun 2002. | <ol style="list-style-type: none"> 1. Hanya mengacu SK Dirjen 687 Tahun 2002, sedangkan penelitian ini turut mengacu Permenhub No. 10 Tahun 2012, dan Permenhub No. 98 Tahun 2013. 2. Tidak membahas penilaian operasional. 3. Lokasi penelitian berbeda. |
| Alkharisma (2019) | Mengevaluasi kinerja BRT Kota Pontianak berdasarkan <i>The BRT Standard</i> 2016 dengan menggunakan 14 variabel penilaian. | BRT Kota Pontianak koridor 1A, 1B, 2A, dan 2B. | Penilaian kinerja berdasarkan <i>The BRT Standard</i> . | <ol style="list-style-type: none"> 1. Tidak membahas kinerja operasional. 2. Lokasi penelitian berbeda. |
| Faisal (2020) | Untuk mengetahui kinerja operasional yang meliputi <i>headway</i> , <i>waiting time</i> dan <i>travel time</i> ini dimiliki oleh BRT Damri Pemadu Moda. | BRT Damri Pemadu Moda Kota Makassar koridor Bandar Udara Sultan Hasanuddin-Halte Pusat Kota. | Menggunakan standar dari SK Dirjen 687 Tahun 2002, Permenhub No. 10 Tahun 2012, dan Permenhub No. 98 Tahun 2013. | <ol style="list-style-type: none"> 1. Tidak membahas penilaian operasional. 2. Lokasi penelitian berbeda. |
| Nguyen (2020) | Untuk mengetahui peringkat BRT Hanoi jika dibandingkan dengan sistem BRT internasional. | BRT Hanoi, Vietnam koridor Kim Ma – Yen Nghia. | Penilaian kinerja berdasarkan <i>The BRT Standard</i> . | <ol style="list-style-type: none"> 1. Tidak membahas kinerja operasional. 2. Lokasi penelitian berbeda. |

Lanjutan Tabel 2.1 Perbandingan Antara Hasil Penelitian Tentang Kinerja BRT

| Peneliti | Tujuan Penelitian | Lokasi Penelitian | Metode Penelitian | Perbedaan dengan Penelitian Ini |
|------------------|---|---|---|--|
| Thevadass (2021) | Untuk mengetahui variabel sistem yang cocok diterapkan pada BRT Malaysia. | BRT Malaysia | Penilaian kinerja berdasarkan <i>The BRT Standard</i> . | 1. Tidak membahas kinerja operasional. 2. Lokasi penelitian berbeda. |
| Effendi (2021) | Untuk mengidentifikasi kondisi kinerja eksisting BRT Trans Batam dan penilaian berdasarkan <i>The BRT Standard</i> 2016. | BRT Trans Batam koridor 1,2,3,4,5,6,7, dan 8. | Menggunakan standar dari SK Dirjen 687 Tahun 2002 dan penilaian operasional berdasarkan <i>The BRT Standard</i> . | 1. Hanya mengacu SK Dirjen 687 Tahun 2002, sedangkan penelitian ini turut mengacu Permenhub No. 10 Tahun 2012, dan Permenhub No. 98 Tahun 2013. 2. Lokasi penelitian berbeda. |
| Purnomo (2021) | Menganalisis kinerja operasional BRT Trans Jateng berdasarkan aspek-aspek kinerja operasi yang tertera dalam SK Dirjen 687 Tahun 2002 dan penilaian berdasarkan <i>The BRT Standard</i> 2016. | BRT Trans Jateng rute Semarang-Kendal | Menggunakan standar dari SK Dirjen 687 Tahun 2002 dan penilaian operasional berdasarkan <i>The BRT Standard</i> . | 1. Hanya mengacu SK Dirjen 687 Tahun 2002, sedangkan penelitian ini turut mengacu Permenhub No. 10 Tahun 2012, dan Permenhub No. 98 Tahun 2013. 2. Lokasi penelitian berbeda. |
| Andriyani (2021) | Menganalisis kinerja bus pengumpan BRT dari Terminal Pulobang-Kampung Melayu. | BRT Transjakarta koridor 11. | Menggunakan standar dari SK Dirjen 687 Tahun 2002 | 1. Hanya mengacu SK Dirjen 687 Tahun 2002. 2. Tidak membahas penilaian operasional. 3. Lokasi penelitian berbeda. |

Lanjutan Tabel 2.1 Perbandingan Antara Hasil Penelitian Tentang Kinerja BRT

| Peneliti | Tujuan Penelitian | Lokasi Penelitian | Metode Penelitian | Perbedaan dengan Penelitian Ini |
|------------------|---|--|--|---|
| Susanto (2021) | Mengevaluasi kinerja operasional BRT Trans Pakuan koridor 3 dengan berdasarkan aspek-aspek yang ada. | BRT Trans Pakuan koridor 3. | Menggunakan standar dari SK Dirjen 687 Tahun 2002 dan Permenhub No. 10 Tahun 2012. | <ol style="list-style-type: none"> 1. Hanya mengacu SK Dirjen 687 Tahun 2002 dan Permenhub No. 10 Tahun 2012, sedangkan penelitian ini turut mengacu Permenhub No. 98 Tahun 2013. 2. Tidak membahas penilaian operasional. 3. Lokasi penelitian berbeda. |
| Putri (2022) | Mengevaluasi kinerja operasional BRT di Kabupaten Belitung dengan berdasarkan parameter dan standar-standar yang ada. | BRT di Kabupaten Belitung. | Menggunakan standar dari SK Dirjen 687 Tahun 2002 dan Permenhub No. 10 Tahun 2012. | <ol style="list-style-type: none"> 1. Hanya mengacu SK Dirjen 687 Tahun 2002 dan Permenhub No. 10 Tahun 2012, sedangkan penelitian ini turut mengacu Permenhub No. 98 Tahun 2013. 2. Tidak membahas penilaian operasional. 3. Lokasi penelitian berbeda. |
| Anggraini (2023) | Untuk mengetahui kinerja operasional Angkutan Perkotaan di Kabupaten Tulang Bawang dengan berdasarkan parameter dan standar-standar yang ada. | Angkutan Perkotaan di Kabupaten Tulang Bawang. | Menggunakan standar dari SK Dirjen 687 Tahun 2002 dan Permenhub No. 98 Tahun 2013. | <ol style="list-style-type: none"> 1. Hanya mengacu SK Dirjen 687 Tahun 2002 dan Permenhub No. 98 Tahun 2013, sedangkan penelitian ini turut mengacu Permenhub No. 10 Tahun 2012. 2. Tidak membahas penilaian operasional. 3. Lokasi penelitian berbeda. |

Sumber: Halil (2019), Alkhawarisma (2019), Faisal (2020), Nguyen (2020), Thevadass (2021), Effendi (2021), Purnomo (2021), Andriyani (2021), Susanto (2021), Putri (2022), dan Anggraini (2023).

BAB III

LANDASAN TEORI

3.1 Angkutan Umum

Menurut Subarto (2015), menyatakan bahwa angkutan umum adalah proses perpindahan individu dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain menggunakan kendaraan yang tersedia untuk umum dengan pemberian biaya, baik itu langsung maupun tidak langsung. Angkutan umum sangat penting di wilayah perkotaan. Hal tersebut disebabkan oleh tingginya mobilitas dalam kegiatan sehari-hari yang telah berlangsung sebelum adanya teknologi angkutan umum sekarang.

Menurut Permenhub No. 15 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek, menyebutkan bahwa kriteria pelayanan angkutan perkotaan sebagai berikut.

1. Memiliki jadwal yang tetap sebagaimana tertera dalam jadwal perjalanan.
2. Melakukan pelayanan angkutan secara terus-menerus serta berhenti di tempat yang telah ditentukan untuk menaikkan dan menurunkan penumpang dalam angkutan perkotaan.
3. Tempat untuk menaikkan dan menurunkan penumpang menggunakan halte.

3.2 Bus *Rapid Transit* (BRT) Trans Banyumas

Menurut *Institut for Transportation dan Development Police* (ITDP) tahun 2016, *Bus Rapid Transit* (BRT) adalah sebuah sistem transportasi berbasis bus yang memiliki kapasitas besar, kecepatan tinggi, dan memberikan layanan berkualitas tinggi dengan biaya yang terjangkau. BRT Trans Banyumas merupakan salah satu pilihan transportasi umum yang terintegrasi dalam program Teman Bus yang diusulkan oleh Kementerian Perhubungan Republik Indonesia melalui Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. PT. Banyumas Raya Transportasi bertanggung jawab atas operasional layanan Teman Bus Banyumas. Jumlah armada yang dimiliki Trans Banyumas sebanyak 52 unit, yang terbagi di 3 koridor.

Kegiatan operasional yang dilakukan pada BRT Trans Banyumas yaitu sebagai berikut.

1. Menggunakan jalur *mix traffic* / tanpa jalur khusus.
2. Sistem pembayaran dapat dilakukan di halte atau di dalam bus.
3. Memiliki jadwal operasional yang teratur.
4. Berhenti dan memuat penumpang hanya di halte atau tempat perhentian bus.
5. Pengemudi hanya dituntut sesuai jadwal dalam perjalanan.

3.3 Trayek

Menurut Peraturan Menteri Nomor 15 Tahun 2019, trayek merujuk pada jalur yang digunakan oleh kendaraan umum untuk memberikan layanan transportasi penumpang dengan bus, yang memiliki titik awal dan tujuan perjalanan yang tetap, jalur tetap, serta jadwal yang bisa tetap atau tidak. Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan, jaringan trayek mengacu pada kumpulan trayek yang membentuk suatu sistem layanan transportasi penumpang yang terintegrasi. Adapun jenis-jenis jaringan trayek yang terbagi menjadi 5, yaitu:

1. Trayek lintas batas negara.
2. Trayek antar kota antar provinsi.
3. Trayek antar kota dalam provinsi.
4. Trayek perkotaan.
5. Trayek pedesaan.

3.4 Tempat Perhentian Bus (TPB) atau Halte

Menurut SK Dirjen Perhubungan Darat No. 687 Tahun 2002, tempat perhentian kendaraan penumpang umum adalah area bagi kendaraan umum untuk menaikkan ataupun menurunkan penumpang. TPKPU sendiri dibagi menjadi dua yaitu halte dan tempat perhentian bus.

1. Halte menyediakan fasilitas utama, seperti:
 - a. identitas halte berupa nama atau nomor,
 - b. rambu petunjuk,
 - c. papan informasi,
 - d. lampu penerangan, dan
 - e. tempat duduk.

2. Tempat Perhentian Bus (TPB) menyediakan fasilitas utama, seperti:
 - a. rambu petunjuk,
 - b. papan informasi trayek, dan
 - c. identitas TPB berupa nomor atau nama.

Adapun fasilitas tambahan yang dapat disediakan di tiap halte atau tempat perhentian bus (TPB), yaitu

1. Telepon umum.
2. Tempat sampah.
3. Pagar.
4. Papan iklan atau pengumuman.

3.5 Kinerja Operasional

Kinerja operasional merupakan parameter yang ditentukan untuk mengukur tingkat kinerja dalam suatu armada. Aspek yang diterapkan dalam penelitian ini guna menilai kinerja operasional melibatkan faktor muat, waktu antara, waktu tunggu, waktu sirkulasi, kecepatan perjalanan, ketersediaan angkutan, dan jumlah penumpang.

3.5.1 Faktor Muat

Berdasarkan SK Dirjen No. 687 Tahun 2002, dijelaskan bahwa faktor muat adalah perbandingan jumlah penumpang dalam suatu angkutan dengan kapasitas angkut atau jumlah tempat duduk yang tersedia dalam satu perjalanan, yang dinyatakan dalam persentase. Analisis faktor muat dapat mengidentifikasi kemampuan kendaraan untuk membawa penumpang pada kapasitas maksimalnya. Jika angkutan dirancang untuk membawa penumpang baik dalam posisi duduk maupun berdiri, maka faktor muat adalah perbandingan antara jumlah penumpang yang diangkut dengan kapasitas angkut (duduk dan berdiri).

Untuk mengetahui nilai faktor muat yang sebenarnya, perlu diketahui terlebih dahulu jumlah penumpang yang diangkut. Nilai faktor muat yang diperbolehkan harus kurang dari 100%. Rumus perhitungan faktor muat dapat dihitung menggunakan Persamaan 3.1 berikut ini.

$$Lf = \frac{Jp}{C} \times 100\% \quad (3.1)$$

dengan:

L_f = *Load factor* (faktor muat) (%)

J_p = Jumlah penumpang (orang), dan

C = Kapasitas angkutan (orang)

Berdasarkan SK Dirjen Perhubungan Darat No. 687 Tahun 2002, standar yang baik untuk nilai faktor muat adalah 70%.

3.5.2 Waktu Antara (*Headway*)

Khisty (2005) menyatakan bahwa waktu antara adalah interval waktu antara dua moda angkutan berturut-turut ketika melalui satu titik pada suatu jalan. Waktu antara diperoleh menggunakan Persamaan 3.2 berikut.

$$H = b_2 - b_1 \quad (3.2)$$

dengan:

H = Waktu antara (menit),

b_2 = Waktu kedatangan kendaraan 2, dan

b_1 = Waktu kedatangan kendaraan 1.

3.5.3 Waktu Tunggu

Waktu tunggu adalah waktu yang diperlukan oleh calon penumpang untuk menunggu kedatangan moda angkutan pada suatu trayek. Menurut Abubakar (1995) waktu tunggu dapat diperoleh menggunakan Persamaan 3.3 berikut.

$$\text{Waktu tunggu} = \frac{1}{2} \times \text{Headway} \quad (3.3)$$

3.5.4 Waktu Sirkulasi

Berdasarkan SK Dirjen Perhubungan Darat No. 687 Tahun 2002, disebutkan bahwa waktu sirkulasi merupakan waktu yang dibutuhkan kendaraan untuk bergerak dari titik asal ke titik tujuan dan kembali ke titik asal dalam satuan waktu. Waktu sirkulasi dipengaruhi oleh beberapa faktor, antara lain waktu perjalanan, deviasi waktu, dan waktu henti kendaraan. Standar ideal yang digunakan untuk

waktu sirkulasi pada sirkulasi rata-rata adalah 1-1,5 jam dan 2-3 jam untuk sirkulasi maksimum.

3.5.5 Kecepatan Perjalanan

Subarto (2015) menyatakan bahwa kecepatan perjalanan merupakan kecepatan kendaraan umum dalam menempuh jalur yang harus dilalui. Kecepatan perjalanan dihitung dengan membagi jarak perjalanan dengan waktu total yang di perjalanan dinyatakan dalam kilometer per jam. Rumus perhitungan kecepatan perjalanan dapat dihitung menggunakan Persamaan 3.4 berikut ini.

$$V = \frac{S}{T} \quad (3.4)$$

dengan:

V = Kecepatan (km/jam),

T = Waktu (jam), dan

S = Jarak (km).

3.5.6 Ketersediaan Angkutan

Ketersediaan angkutan adalah rasio antara jumlah angkutan yang sedang beroperasi dengan jumlah keseluruhan angkutan yang tersedia dan dinyatakan dalam bentuk persentase (%). Sehingga rumus ketersediaan angkutan menjadi Persamaan 3.5 berikut.

$$\text{Ketersediaan angkutan} = \frac{\text{Jumlah angkutan beroperasi}}{\text{Jumlah angkutan tersedia}} \times 100\% \quad (3.5)$$

3.5.7 Jumlah Penumpang

Jumlah penumpang merupakan total penumpang yang diangkut setiap harinya dalam satu kendaraan dan diukur dalam satuan (orang/bus/hari). Jumlah penumpang dapat diperoleh dengan mengakumulasi total penumpang yang diangkut dalam satu hari operasional. Berdasarkan SK Dirjen No. 687 Tahun 2002, menyatakan bahwa jumlah penumpang yang harus tercapai adalah paling sedikit 500 penumpang per hari per bus.

Berdasarkan penjelasan di atas maka dapat ditetapkan indikator kinerja operasional pada Tabel 3.1 berikut.

Tabel 3.1 Indikator Kinerja Operasional

| Indikator | Satuan | Keterangan | SK Dirjen No. 687 Tahun 2002 | Permenhub No. 10 Tahun 2012 | Permenhub No. 98 Tahun 2013 |
|-----------------------|--------------------|--------------------|---------------------------------------|--------------------------------------|--------------------------------------|
| Faktor Muat | % | - | ≥ 70 | - | - |
| Waktu Antara | menit | kondisi puncak | 2-5 | - | ≤ 15 |
| | | kondisi non puncak | 5-10 | - | ≤ 30 |
| Waktu Tunggu | menit | kondisi puncak | 5-10 | ≤ 7 | - |
| | | kondisi non puncak | 5-10 | ≤ 15 | - |
| Waktu Sirkulasi | jam | Rata-rata | 1-1,5 | - | - |
| | | maksimum | $\leq 2-3$ | - | - |
| Kecepatan Perjalanan | km/jam | kondisi puncak | - | ≤ 30 | - |
| | | kondisi non puncak | - | ≤ 50 | - |
| Ketersediaan Angkutan | % | - | - | - | ≥ 90 |
| Jumlah Penumpang | orang/ bus/hari | bus sedang | ≥ 500 | - | - |

Sumber: SK Dirjen 687 Tahun 2002, Permenhub No. 10 Tahun 2012, dan Permenhub No. 98 Tahun 2013

3.6 The BRT Standard 2016

The BRT Standard 2016 merupakan sebuah pedoman evaluasi yang memiliki standar internasional yang mencakup sistem angkutan massal, terutama untuk sistem angkutan massal yang menggunakan jenis Bus *Rapid Transit* (BRT). Aturan ini dirumuskan oleh beberapa lembaga internasional terkemuka, seperti ITDP (*Institut for Transportasion dan Development Police*), GIZ SUTIP (*Gesellschaft fur Internationale Zusammanarbeit Sustainable Urban Transport Improvement Project*), ICCT (*The International Council on Clean Transportation*), dan lain-lain.

Dalam *The BRT Standard 2016*, terdapat berbagai poin penting mengenai evaluasi sistem transportasi massal yang disertai dengan penjelasan rinci tentang penilaian terhadap poin-poin penting tersebut seperti berikut ini.

3.6.1 Dasar-Dasar BRT

Prinsip-prinsip mendasar Bus Rapid Transit (BRT) merupakan sekumpulan unsur yang dianggap krusial dalam menentukan jalur BRT oleh Komite Teknis. Kelima unsur ini berperan besar dalam mengurangi hambatan seperti kemacetan, konflik antara kendaraan, dan proses naik turun penumpang, sehingga dapat meningkatkan efisiensi dan mengurangi biaya operasional. Kelima unsur tersebut merupakan aspek yang paling penting dalam membedakan BRT dari layanan bus lainnya. Berikut adalah penjelasan mengenai kelima unsur inti BRT.

1. Jalur khusus bus

Penempatan jalur bus terbaik adalah di lokasi dengan sedikit konflik kendaraan lain saat belok dari jalur campuran. Jalur bus di tengah jalan lebih sedikit konflik dibanding dekat trotoar karena gangguan seperti tempat parkir. Contoh, mobil barang dan taksi sering berbelok hingga ke trotoar, sementara jalur bus bebas halangan seperti itu. Ada beberapa desain rekomendasi untuk mengurangi risiko tundaan kendaraan berbelok dan akses ke trotoar. Adapun bobot penilaian berdasarkan tipe pengkhususan jalur bus tercantum pada Tabel 3.2 berikut.

Tabel 3.2 Bobot Penilaian Jalur Khusus Bus

| No. | Tipe Pengkhususan Jalur Bus | Poin |
|-----|--|------|
| 1. | Jalur khusus terpisah secara fisik. | 8 |
| 2. | Jalur khusus yang dibedakan dengan warna, tanpa pemisah fisik. | 6 |
| 3. | Jalur khusus yang dipisahkan dengan marka jalan. | 4 |
| 4. | Tidak ada jalur khusus. | 0 |

(Sumber: *The BRT Standard 2016*)

2. Penempatan jalur bus

Pengumpulan tarif di luar pesawat penting untuk mempercepat perjalanan dan meningkatkan pengalaman penumpang. Dua cara efektifnya adalah sistem pengendalian gerbang di halte dan sistem bukti pembayaran di dalam bus. Kedua cara ini dapat mengurangi keterlambatan. Adapun bobot penilaian berdasarkan konfigurasi koridor tercantum pada Tabel 3.3 berikut.

Tabel 3.3 Bobot Penilaian Penempatan Jalur Bus

| Konfigurasi Koridor | Poin |
|--|------|
| Konfigurasi Tier 1 | |
| 1. Penempatan jalur bus dua arah pada median. | 8 |
| 2. Penempatan jalur bus pada koridor khusus yang eksklusif tanpa ada lajur lalu lintas umum yang paralel, seperti transit mall (misal, Bogotá, Columbia; Curitiba, Brazil; Quito, Ecuador) atau koridor rel yang dialihfungsikan (misal, Cape Town, Afrika Selatan, dan Los Angeles, Amerika Serikat). | 8 |
| 3. Penempatan jalur bus di sisi perairan, taman, atau kondisi lain yang meminimalisir adanya persimpangan dan konflik. | 8 |
| 4. Penempatan jalur bus dua arah pada sisi jalan satu arah. | 6 |
| Konfigurasi Tier 2 | |
| 1. Jalur bus yang terbagi pada sepasang jalan satu arah dengan masing-masing jalur bus ditempatkan di tengah jalan. | 5 |
| 2. Penempatan jalur bus pada sisi luar <i>central roadway</i> pada jalan yang memiliki <i>central roadway</i> dan <i>service road</i> yang sejajar. | 4 |
| 3. Penempatan jalur bus pada sisi dalam <i>service road</i> pada jalan dengan <i>central roadway</i> dan <i>service road</i> yang sejajar. | 4 |
| 4. Jalur bus yang terbagi pada sepasang jalan satu arah dengan masing-masing jalur bus ditempatkan di pinggir jalan. | 3 |
| Konfigurasi Tier 3 | |
| 1. Jalur bus virtual dua arah pada satu jalur tengah (median) yang digunakan secara bergantian oleh kedua arah. | 1 |
| Konfigurasi Non-Poin | |
| 1. Jalur bus pada sisi trotoar jalan dua arah. | 0 |

(Sumber: *The BRT Standard* 2016)

3. Pemungutan tarif *off-board*

Pengumpulan tarif di luar angkutan penting untuk mengurangi waktu perjalanan dan meningkatkan pengalaman penumpang. Dua langkah efektifnya adalah sistem penghalang kontrol dan sistem bukti pembayaran. Pendekatan ketiga adalah validasi tarif di dalam angkutan, namun kurang efisien. Adapun bobot penilaian berdasarkan sistem pemungutan tarif *off-board* tercantum pada Tabel 3.4 berikut.

Tabel 3.4 Bobot Penilaian Pemungutan Tarif *Off-Board*

| No. | Sistem Pemungutan Tarif <i>Off-Board</i> | Poin |
|-----|--|------|
| 1. | <i>Barrier-controlled.</i> | 8 |

| | | |
|----|--|---|
| 2. | <i>Proof-of-payment.</i> | 7 |
| 3. | Validasi tarif <i>on board</i> pada semua pintu. | 4 |

(Sumber: *The BRT Standard* 2016)

4. Pengaturan simpang

Terdapat berbagai metode untuk mengurangi hambatan pada bus di persimpangan, seperti meningkatkan durasi sinyal hijau pada jalur bus, melarang kendaraan lain berbelok di jalur bus, serta mengurangi jumlah lampu lalu lintas. Memberikan prioritas kepada sinyal lalu lintas yang dapat mendeteksi kedatangan kendaraan BRT bisa bermanfaat pada jalur dengan frekuensi rendah, meskipun pendekatan ini kurang efektif jika dibandingkan dengan pelarangan berbelok. Penilaian berdasarkan bobot pengaturan perempatan dapat ditemukan dalam Tabel 3.5 berikut.

Tabel 3.5 Bobot Penilaian Pengaturan Simpang

| No. | Pengaturan Simpang | Poin |
|-----|-------------------------------------|------|
| 1. | Larangan berbelok menyeberangi bus. | 7 |
| 2. | Sinyal prioritas pada persimpangan. | 2 |

(Sumber: *The BRT Standard* 2016)

5. *Platform-level boarding*

Tinggi lantai halte bus sejajar dengan lantai bus sangat efektif untuk mempercepat naik-turun penumpang. Penggunaan tangga menyebabkan penundaan, terutama bagi penumpang lanjut usia, difabel, dan membawa beban berat. Mengurangi celah antara kendaraan dan lantai halte juga penting untuk kenyamanan dan keselamatan penumpang. Adapun bobot penilaian berdasarkan *platform-level boarding* tercantum pada Tabel 3.6 berikut.

Tabel 3.6 Bobot Penilaian *Platform-Level Boarding*

| No. | <i>Platform-Level Boarding</i> | Poin |
|-----|--|------|
| 1. | Tinggi lantai bus setara dengan lantai halte dengan celah vertikal 4 cm atau kurang. | 7 |
| 2. | Halte pada koridor memiliki fitur untuk mengurangi celah horizontal. | 6 |

(Sumber: *The BRT Standard* 2016)

3.6.2 Perencanaan Layanan

Adapun penjelasan poin-poin penilaian berdasarkan perencanaan layanan sebagai berikut.

1. Multi rute

Dalam satu koridor, memiliki lebih dari satu rute yang beroperasi sangat efektif untuk mengurangi waktu perjalanan dari titik awal ke tujuan akhir. Keunggulan utama dari Bus *Rapid Transit* (BRT) terletak pada fleksibilitas sistem bus yang sayangnya sering tidak dimanfaatkan dengan optimal. Adapun bobot penilaian berdasarkan multi rute tercantum pada Tabel 3.7 berikut.

Tabel 3.7 Bobot Penilaian Multi Rute

| No. | Multi Rute | Poin |
|-----|---|------|
| 1. | Terdapat dua rute atau lebih di koridor, melayani setidaknya dua halte. | 4 |
| 2. | Tidak ada multi rute pada koridor. | 0 |

(Sumber: *The BRT Standard* 2016)

2. Layanan ekspres, *limited-stop*, dan layanan lokal

Salah satu metode penting untuk meningkatkan efisiensi operasional dan mengurangi waktu perjalanan penumpang di koridor Bus Rapid Transit (BRT) adalah dengan menyediakan layanan ekspres dan layanan terbatas. Layanan lokal akan berhenti di setiap halte, sementara layanan terbatas tidak akan berhenti di halte-halte dengan frekuensi rendah, melainkan hanya di halte utama dengan tingkat penumpang yang tinggi. Layanan ekspres akan mengambil penumpang di ujung koridor, berjalan tanpa berhenti, dan turun di pusat kota atau ujung koridor yang lain. Detail penilaian berdasarkan jenis layanan dapat ditemukan dalam Tabel 3.8 di bawah ini.

Tabel 3.8 Bobot Penilaian Layanan Ekspres, *Limited-Stop*, dan Layanan Lokal

| No. | Jenis Layanan | Poin |
|-----|--|------|
| 1. | Layanan lokal dan beberapa jenis layanan <i>limited-stop</i> dan/atau ekspres. | 3 |
| 2. | Setidaknya ada satu pilihan layanan lokal dan satu layanan <i>limited-stop</i> atau ekspres. | 2 |
| 3. | Tidak ada layanan <i>limited-stop</i> ataupun layanan ekspres. | 0 |

(Sumber: *The BRT Standard* 2016)

3. Pusat kendali

Pusat kontrol sistem BRT yang digunakan untuk memantau operasional bus, menangani masalah, dan meningkatkan pengalaman pengguna. Terdapat tiga fitur dari pelayanan pusat kendali yaitu pengiriman *fleet* yang otomatis, *active bus control*, dan *Automatic Vehicle Location (AVL)*. Adapun bobot penilaian berdasarkan pusat kendali tercantum pada Tabel 3.9 berikut.

Tabel 3.9 Bobot Penilaian Pusat Kendali

| No. | Pusat Kendali | Poin |
|-----|--|------|
| 1. | Pelayanan penuh pada pusat kendali dengan tiga fitur tersedia. | 3 |
| 2. | Pusat kendali dengan dua dari tiga fitur tersedia. | 2 |
| 3. | Pusat kendali dengan satu dari tiga fitur tersedia. | 1 |
| 4. | Tidak ada pusat kendali atau pusat dengan fungsi terbatas. | 0 |

(Sumber: *The BRT Standard 2016*)

4. Berlokasi di sepuluh koridor terbaik

Koridor BRT yang berlokasi di salah satu dari sepuluh koridor terbaik, berdampak signifikan pada peningkatan kepuasan penumpang. Sistem yang memilih dengan baik untuk koridor BRT akan mendapatkan poin, terlepas dari tingkat permintaan. Adapun bobot penilaian berdasarkan lokasi koridor tercantum pada Tabel 3.10 berikut.

Tabel 3.10 Bobot Penilaian Berlokasi di Sepuluh Koridor Terbaik

| No. | Lokasi Koridor | Poin |
|-----|---|------|
| 1. | Koridor merupakan salah satu dari sepuluh koridor dengan permintaan tinggi. | 2 |
| 2. | Koridor bukan merupakan salah satu dari sepuluh koridor dengan permintaan tinggi. | 0 |

(Sumber: *The BRT Standard 2016*)

5. Profil permintaan penumpang

Membangun infrastruktur BRT pada jalur dengan permintaan penumpang tertinggi memberikan manfaat besar bagi penumpang. Hal ini signifikan saat memutuskan apakah perlu membangun jalur yang melintasi pusat kota. Namun, hal ini juga berpotensi menimbulkan masalah di jalur di wilayah di luar pusat kota yang memiliki tingkat permintaan yang tinggi. Pembangunan infrastruktur BRT di daerah dengan permintaan penumpang yang tinggi dapat mengurangi

waktu perjalanan pengguna dan meningkatkan mutu layanan. Adapun bobot penilaian berdasarkan profil permintaan tercantum pada Tabel 3.11 berikut.

Tabel 3.11 Bobot Penilaian Profil Permintaan Penumpang

| No. | Profil Permintaan | Poin |
|-----|---|------|
| 1. | Koridor pada segmen dengan permintaan tertinggi memiliki <i>Tier 1 Trunk Corridor</i> . | 3 |
| 2. | Koridor pada segmen dengan permintaan tertinggi memiliki <i>Tier 2 Trunk Corridor</i> . | 2 |
| 3. | Koridor pada segmen dengan permintaan tertinggi memiliki <i>Tier 3 Trunk Corridor</i> . | 1 |
| 4. | Koridor tidak termasuk dalam ruas permintaan tertinggi. | 0 |

(Sumber: *The BRT Standard* 2016)

6. Jam operasional

Sebuah sarana transportasi umum yang memadai dan memberikan layanan berkualitas tinggi seharusnya dapat diakses oleh penumpang dengan jadwal operasional yang luas, baik pada hari kerja maupun hari libur. Jika hal ini tidak terpenuhi, penumpang mungkin akan menghadapi kesulitan atau terpaksa mencari alternatif sarana transportasi. Adapun bobot penilaian berdasarkan jam operasional tercantum pada Tabel 3.12 berikut.

Tabel 3.12 Bobot Penilaian Jam Operasional

| No. | Jam Operasional | Poin |
|-----|--|------|
| 1. | Terdapat <i>late-night</i> dan <i>weekend service</i> . | 2 |
| 2. | Terdapat <i>late-night service</i> , tidak ada <i>weekend service</i> atau sebaliknya. | 1 |
| 3. | Tidak ada <i>late-night</i> ataupun <i>weekend service</i> . | 0 |

(Sumber: *The BRT Standard* 2016)

7. Jaringan multi koridor

Secara ideal, Sistem Angkutan Cepat Bus (BRT) sebaiknya meliputi beberapa koridor yang saling berpotongan dan membentuk suatu jaringan. Hal ini memberikan lebih banyak pilihan perjalanan bagi penumpang dan meningkatkan layanan yang diterima pengguna. Saat merancang sistem baru, perlu melakukan antisipasi koridor agar jaringan dapat dikembangkan di masa depan. Standar BRT menghargai rencana jangka panjang yang juga menekankan konektivitas

jangka pendek melalui layanan BRT atau infrastruktur. Adapun bobot penilaian berdasarkan jaringan multi koridor tercantum pada Tabel 3.13 berikut.

Tabel 3.13 Bobot Penilaian Jaringan Multi Koridor

| No. | Jaringan Multi Koridor | Poin |
|-----|--|------|
| 1. | Koridor BRT terhubung dengan koridor BRT yang ada saat ini atau jaringan yang direncanakan berikutnya. | 2 |
| 2. | Koridor BRT terhubung dengan jaringan koridor yang akan direncanakan. | 1 |
| 3. | Tidak terhubung dengan jaringan yang akan direncanakan. | 0 |

(Sumber: *The BRT Standard* 2016)

3.6.3 Infrastruktur

Adapun penjelasan poin-poin penilaian berdasarkan infrastruktur sebagai berikut.

1. Jalur menyusul pada halte

Jalur menyusul di halte BRT penting untuk mengakomodasi volume bus yang besar tanpa harus antre. Namun, penggunaan jalur menyusul membutuhkan lahan tambahan dan sulit dijustifikasi di koridor dengan frekuensi bus rendah. Pada koridor dengan permintaan tinggi, jalur menyusul membantu menjaga kecepatan Rata-rata. Jalur menyusul juga memungkinkan layanan ekspres dan mendahului bus lain. Namun, hal ini harus dilakukan dengan visibilitas cukup dan frekuensi bus yang rendah, serta tidak ada kemacetan lalu lintas. Adapun bobot penilaian berdasarkan jalur menyusul tercantum pada Tabel 3.14 berikut.

Tabel 3.14 Bobot Penilaian Jalur Menyusul pada Halte

| No. | Jalur Menyusul | Poin |
|-----|--|------|
| 1. | Terdapat jalur khusus untuk mendahului. | 3 |
| 2. | Bus dapat mendahului bus lain di jalur bus apabila keadaan aman. | 2 |
| 3. | Bus dapat mendahului bus lain melalui jalur lalu lintas umum apabila keadaan aman. | 1 |
| 4. | Bus tidak dapat mendahului bus lain. | 0 |

(Sumber: *The BRT Standard* 2016)

2. Meminimalisasi emisi armada bus

misi gas buang dari bus secara umum merupakan sumber pencemaran udara perkotaan yang signifikan. Pengguna bus dan penduduk yang tinggal atau

bekerja di sekitar jalan rentan terpengaruh oleh emisi tersebut. Polutan yang paling berbahaya dari bus kota adalah *particulate matter* (PM) dan oksida nitrogen (NOx). Pengurangan emisi dari kedua jenis polutan ini menjadi hal yang penting untuk menjaga kesehatan pengguna bus dan penduduk perkotaan, serta meningkatkan kualitas layanan dan jumlah penumpang. Penentu utama emisi gas buang adalah standar emisi yang ditetapkan oleh pemerintah. Meskipun ada beberapa jenis bahan bakar yang menghasilkan emisi lebih rendah, teknologi pengendalian emisi yang baru dapat membantu bus diesel memenuhi persyaratan emisi yang ketat. Namun, kebersihan bahan bakar tidak dapat menjamin rendahnya emisi untuk setiap jenis polutan. Penilaian dilakukan berdasarkan standar emisi, bukan berdasarkan jenis bahan bakar. Adapun bobot penilaian berdasarkan standar emisi tercantum pada Tabel 3.15 berikut.

Tabel 3.15 Bobot Penilaian Meminimalisasi Emisi Armada Bus

| No. | Standar Emisi | Poin |
|-----|---|------|
| 1. | Euro VI atau US 2010. | 3 |
| 2. | Euro V dengan saringan PM, Euro IV dengan saringan PM, atau US 2007. | 2 |
| 3. | Euro V, Euro IV, Euro III CNG, atau Euro III dengan saringan PM retrofit terverifikasi. | 1 |
| 4. | Lebih rendah dari standar yang disebutkan di atas. | 0 |

(Sumber: *The BRT Standard* 2016)

3. Jarak halte dari persimpangan

Jarak minimal antara halte dan persimpangan adalah 26 meter, tetapi idealnya 40 meter untuk menghindari tundaan. Halte yang terlalu dekat setelah persimpangan dapat menyebabkan penumpang kesulitan naik atau turun dari bus. Jika halte terlalu dekat sebelum persimpangan, bus dapat terhambat oleh lampu lalu lintas, menghambat bus lain untuk masuk halte. Konflik dengan lalu lintas campuran dan peningkatan frekuensi bus juga berpotensi menimbulkan masalah. Memberikan jarak antara halte dan persimpangan adalah cara utama untuk mengurangi masalah tersebut. Adapun bobot penilaian berdasarkan lokasi halte tercantum pada Tabel 3.16 berikut.

Tabel 3.16 Bobot Penilaian Jarak Halte dari Persimpangan

| No. | Lokasi Halte | Poin |
|-----|--|------|
| 1. | 75% dari semua halte di koridor terletak ≥ 40 meter dari persimpangan atau memenuhi kriteria pengecualian di atas. | 3 |
| 2. | 75% dari semua halte di koridor terletak ≥ 26 meter dari persimpangan atau memenuhi kriteria pengecualian di atas. | 2 |
| 3. | 25% dari semua halte di koridor terletak ≥ 26 meter dari persimpangan atau memenuhi kriteria pengecualian di atas. | 1 |
| 4. | $< 25\%$ dari semua halte di koridor terletak ≥ 26 meter dari persimpangan atau memenuhi kriteria pengecualian di atas. | 0 |

(Sumber: *The BRT Standard* 2016)

4. Halte median

Halte di tengah median melayani jalur bus dari kedua arah pada koridor BRT, memudahkan transfer antar arah, mengurangi biaya konstruksi, dan meminimalisir penggunaan lahan. Dalam beberapa kasus, halte terbagi menjadi dua bagian yang melayani arah berbeda. Jika tidak ada infrastruktur yang menghubungkan kedua bagian, nilainya lebih rendah. Adapun bobot penilaian berdasarkan status median tercantum pada Tabel 3.17 berikut.

Tabel 3.17 Bobot Penilaian Halte Median

| No. | Halte Median | Poin |
|-----|---|------|
| 1. | $> 80\%$ dari semua halte memiliki <i>platform</i> sentral yang melayani kedua arah. | 2 |
| 2. | $> 50\%$ dari semua halte memiliki <i>platform</i> sentral yang melayani kedua arah. | 1 |
| 3. | $> 80\%$ dari semua halte memiliki <i>platform</i> sentral yang hanya melayani salah satu arah. | 1 |

(Sumber: *The BRT Standard* 2016)

5. Kualitas perkerasan jalan

Perkerasan jalan yang optimal menjamin penyediaan dan operasional yang lebih baik dalam jangka waktu yang panjang dengan perawatan minimal. Jalan yang mengalami kerusakan sering harus ditutup untuk proses perbaikan. Selain itu, bus juga harus mengurangi kecepatan di atas jalan yang rusak. Kualitas pelayanan dan jumlah penumpang dapat ditingkatkan dengan memastikan kelancaran perjalanan. Adapun bobot penilaian berdasarkan material jalan tercantum pada Tabel 3.18 berikut.

Tabel 3.18 Bobot Penilaian Kualitas Perkerasan Jalan

| No. | Material Jalan | Poin |
|-----|---|------|
| 1. | Perkerasan jalan dirancang untuk masa guna 30 tahun di seluruh koridor. | 2 |
| 2. | Perkerasan jalan dirancang untuk masa guna 30 tahun hanya di halte dan persimpangan. | 1 |
| 3. | Perkerasan jalan dirancang untuk masa guna 30 tahun, kecuali di halte dan persimpangan. | 1 |
| 4. | Perkerasan jalan dirancang untuk masa guna kurang dari 30 tahun. | 0 |

(Sumber: *The BRT Standard* 2016)

3.6.4 Halte

Adapun penjelasan poin-poin penilaian berdasarkan halte sebagai berikut.

1. Jarak antar halte

Jarak optimal antara halte di area yang padat bangunan adalah sekitar 450 meter. Jika lebih dari itu, penumpang akan membutuhkan waktu lebih lama menuju halte dibandingkan pengurangan waktu tempuh bus akibat peningkatan kecepatan. Jika kurang dari itu, pengurangan kecepatan bus akan menyebabkan waktu tempuh yang lebih lama daripada pengurangan waktu perjalanan penumpang menuju halte. Oleh karena itu, disarankan agar jarak antar halte berada dalam rentang 0,2 - 0,8 km untuk efisiensi perjalanan. Adapun bobot penilaian berdasarkan jarak antar halte tercantum pada Tabel 3.19 berikut.

Tabel 3.19 Bobot Penilaian Jarak Antar Halte

| No. | Jarak Antar Halte | Poin |
|-----|---|------|
| 1. | >50% jarak antar halte berada di antara 0,2 - 0,8 km. | 2 |

(Sumber: *The BRT Standard* 2016)

2. Halte aman dan nyaman

Salah satu unsur yang membedakan koridor *Bus Rapid Transit* (BRT) dari layanan bus konvensional adalah keberadaan lingkungan halte yang aman dan nyaman, yang juga menjadi fitur penting untuk menjamin mutu layanan yang unggul. Terdapat empat faktor utama yang perlu dipenuhi guna mencapai hal ini, yakni dimensi yang memadai, perlindungan dari cuaca, aspek keamanan, dan keindahan. Adapun bobot penilaian berdasarkan halte aman dan nyaman tercantum pada Tabel 3.20 berikut.

Tabel 3.20 Bobot Penilaian Halte Aman dan Nyaman

| No. | Halte Aman dan Nyaman | Poin |
|-----|--------------------------------|------|
| 1. | Halte memiliki keempat faktor. | 3 |
| 2. | Halte memiliki 3 faktor. | 2 |
| 3. | Halte memiliki 2 faktor. | 1 |
| 4. | Halte memiliki 1 faktor. | 0 |

(Sumber: *The BRT Standard* 2016)

3. Jumlah pintu pada bus

Kecepatan naik-turun penumpang bus dipengaruhi jumlah pintu. Seperti kereta bawah tanah, bus juga butuh pintu banyak untuk penumpang naik-turun dengan cepat dan aman. Pintu sedikit atau terlalu sempit jadi penghambat bus. Adapun bobot penilaian berdasarkan jumlah pintu pada bus tercantum pada Tabel 3.21 berikut.

Tabel 3.21 Bobot Penilaian Jumlah Pintu pada Bus

| No. | Jumlah Pintu pada Bus | Poin |
|-----|--|------|
| 1. | Bus memiliki setidaknya tiga pintu (<i>articulated bus</i>) atau dua pintu lebar (<i>non-articulated bus</i>) pada sisi menghadap halte. Semua pintu dapat digunakan untuk naik dan turun bus. | 3 |

(Sumber: *The BRT Standard* 2016)

4. *Docking bays* dan *substop*

Docking bay dan *substop* ganda tidak hanya meningkatkan kapasitas halte dan mengurangi waktu bagi penumpang, tetapi juga membantu halte dalam menyediakan berbagai layanan. Sebuah halte terdiri dari beberapa tempat pemberhentian (*substop*) yang terhubung namun dipisahkan oleh jalan pejalan kaki yang panjang. Dengan demikian, bus dapat saling mendahului dan mengurangi risiko penumpukan. Beberapa *substop* biasanya berlokasi bersebelahan sehingga halte dapat melayani beberapa bus secara bersamaan. Halte juga dapat terdiri dari satu *substop* saja. Adapun bobot penilaian berdasarkan *docking bay* dan *substop* tercantum pada Tabel 3.22 berikut.

Tabel 3.22 Bobot Penilaian *Docking Bay* dan *Substop*

| No. | <i>Docking Bay</i> dan <i>Substop</i> | Poin |
|-----|--|------|
| 1. | Setidaknya terdapat dua <i>substop</i> atau <i>docking bay</i> pada halte-halte dengan tingkat permintaan tertinggi. | 1 |

| | | |
|----|--|---|
| 2. | Kurang dari dua <i>substop</i> atau <i>docking bay</i> pada halte-halte dengan tingkat permintaan tertinggi. | 0 |
|----|--|---|

(Sumber: *The BRT Standard* 2016)

5. Pintu geser pada halte

Penggunaan pintu geser pada halte meningkatkan mutu lingkungan, mengurangi potensi terjadinya kecelakaan, melindungi penumpang dari cuaca, serta mencegah pejalan kaki masuk dari area yang tidak semestinya. Adapun bobot penilaian berdasarkan pintu geser tercantum pada Tabel 3.23 berikut.

Tabel 3.23 Bobot Penilaian Pintu Geser pada Halte

| No. | Pintu Geser | Poin |
|-----|---|------|
| 1. | Semua halte memiliki pintu geser. | 1 |
| 2. | Tidak semua halte memiliki pintu geser. | 0 |

(Sumber: *The BRT Standard* 2016)

3.6.5 Komunikasi

Adapun penjelasan poin-poin penilaian berdasarkan komunikasi sebagai berikut.

1. *Branding*

Bus *Rapid Transit* (BRT) menawarkan standar pelayanan yang berkualitas tinggi yang didukung oleh merek dan identitas yang khas. Adapun bobot penilaian berdasarkan *branding* tercantum pada Tabel 3.24 berikut.

Tabel 3.24 Bobot Penilaian *Branding*

| No. | <i>Branding</i> | Poin |
|-----|--|------|
| 1. | Semua bus, rute, dan halte di koridor mengikuti <i>brand</i> yang selaras pada seluruh sistem BRT. | 3 |
| 2. | Semua bus, rute, dan halte di koridor mengikuti <i>brand</i> yang selaras, tetapi berbeda dari seluruh sistem. | 2 |
| 3. | Beberapa bus, rute, dan halte di koridor mengikuti <i>brand</i> yang selaras, tapi tidak seluruh sistem. | 1 |
| 4. | Tidak ada <i>brand</i> koridor. | 0 |

(Sumber: *The BRT Standard* 2016)

2. Informasi penumpang

Penelitian menunjukkan bahwa ketersediaan informasi waktu kedatangan bus mempengaruhi kepuasan pelanggan. Memberikan informasi kepada penumpang sangat penting dalam pelayanan berkualitas tinggi dan pengalaman positif.

Informasi *real-time* berdasarkan GPS bisa berupa panel elektronik, pesan suara digital, dan informasi dinamis di perangkat seluler. Informasi statis seperti peta jaringan, rute, dan penanda juga diperlukan. Pelanggan semakin mengakses informasi *online* melalui berbagai platform seperti *website*, aplikasi, dan media sosial. Komunikasi dengan pelanggan dan penyelesaian masalah melalui media sosial juga penting. Namun, penilaian BRT hanya melibatkan informasi di dalam dan dekat halte serta bus. Banyak sistem masih kesulitan memenuhi persyaratan ini, yang seharusnya menjadi komunikasi yang baik. Adapun bobot penilaian berdasarkan informasi penumpang tercantum pada Tabel 3.25 berikut.

Tabel 3.25 Bobot Penilaian Informasi Penumpang

| No. | Informasi Penumpang | Poin |
|-----|--|------|
| 1. | Informasi di koridor berfungsi secara <i>real-time</i> dan <i>up-to-date</i> bagi penumpang. | 2 |
| 2. | Informasi statis yang <i>up-to-date</i> bagi penumpang. | 1 |

(Sumber: *The BRT Standard* 2016)

3.6.6 Akses dan Integrasi

Adapun penjelasan poin-poin penilaian berdasarkan akses dan integrasi sebagai berikut.

1. Akses umum

Koridor BRT harus bisa dijangkau oleh semua pelanggan berkebutuhan khusus, termasuk mereka yang memiliki gangguan fisik, gangguan penglihatan, dan gangguan pendengaran, serta keterbatasan fisik, orang tua, anak-anak, penumpang dengan kereta bayi, dan penumpang yang membawa barang berat. Akses umum adalah hal yang penting untuk memastikan kualitas layanan yang tinggi bagi semua pelanggan, tanpa memandang kemampuan mereka. Aksesibilitas mencakup faktor fisik dan audiovisual. Faktor fisik berarti halte, kendaraan, dan loket karcis harus dapat dijangkau oleh kursi roda, dan halte harus bebas hambatan. Koridor juga harus dilengkapi dengan penurunan trotoar di semua persimpangan. Aksesibilitas audiovisual berarti adanya tulisan *Braille* di halte dan penunjuk permukaan taktil untuk membantu panduan penumpang yang memiliki gangguan penglihatan. Adapun bobot penilaian berdasarkan akses umum tercantum pada Tabel 3.26 berikut.

Tabel 3.26 Bobot Penilaian Akses Umum

| No. | Akses Umum | Poin |
|-----|---|------|
| 1. | Tersedia aksesibilitas yang menyeluruh. | 3 |
| 2. | Tersedia aksesibilitas fisik. | 2 |
| 3. | Tersedia aksesibilitas <i>audiovisual</i> . | 1 |

(Sumber: *The BRT Standard* 2016)

2. Integrasi dengan moda transportasi lain

Koridor BRT harus mengintegrasikan seluruh jaringan transportasi, menghemat waktu pengguna, dan menciptakan integrasi antar moda yang lancar. Terdapat dua fitur penting dalam integrasi BRT: tempat pindah yang dekat dan berukuran memadai, serta pembayaran tarif yang terintegrasi dengan satu kartu untuk semua moda. Adapun bobot penilaian berdasarkan integrasi dengan transportasi umum lain tercantum pada Tabel 3.27 berikut.

Tabel 3.27 Bobot Penilaian Integrasi dengan Transportasi Umum Lain

| No. | Integrasi dengan Transportasi Umum Lain | Poin |
|-----|---|------|
| 1. | Integrasi rancangan fisik dan pembayaran tarif. | 3 |
| 2. | Integrasi rancangan fisik atau pembayaran tarif saja. | 2 |
| 3. | Tidak terintegrasi. | 0 |

(Sumber: *The BRT Standard* 2016)

3. Akses dan keselamatan pejalan kaki

Koridor BRT harus dirancang dengan baik dan dapat diakses dengan aman oleh pelanggan. Akses yang optimal bagi pejalan kaki memiliki signifikansi yang besar dalam rancangan koridor BRT. Membangun koridor BRT yang baru adalah peluang untuk meningkatkan kualitas lingkungan bagi para pejalan kaki dan ruang publik sepanjang koridor dan jalan menuju halte. Keberadaan akses yang optimal ke koridor menjadi kunci penting dalam menyediakan layanan yang unggul bagi penggunanya.. Adapun bobot penilaian berdasarkan akses pejalan kaki tercantum pada Tabel 3.28 berikut.

Tabel 3.28 Bobot Penilaian Akses dan Keselamatan Pejalan Kaki

| No. | Akses Pejalan Kaki | Poin |
|-----|---|------|
| 1. | Akses pejalan kaki yang baik dan aman di setiap halte dengan banyak perbaikan di sepanjang koridor. | 4 |

| | | |
|----|---|---|
| 2. | Akses pejalan kaki yang baik dan aman di setiap halte dengan perbaikan sederhana di sepanjang koridor. | 3 |
| 3. | Akses pejalan kaki yang baik dan aman di setiap halte namun tidak ada perbaikan di sepanjang koridor. | 2 |
| 4. | Akses pejalan kaki yang baik dan aman di sebagian besar halte namun tidak ada perbaikan di sepanjang koridor. | 1 |
| 5. | Halte kurang baik, akses pejalan kaki baik dan aman. | 0 |

(Sumber: *The BRT Standard* 2016)

4. Keamanan parkir

Keberadaan Parkir yang aman di halte BRT akan meningkatkan aksesibilitas dan efisiensi penggunaan sepeda sebagai moda pengumpan untuk koridor BRT. Fasilitas Parkir formal, yang terawasi oleh petugas atau kamera keamanan, serta dilengkapi pelindung cuaca, akan meningkatkan penggunaannya. Adapun bobot penilaian berdasarkan Parkir tercantum pada Tabel 3.29 berikut.

Tabel 3.29 Bobot Penilaian Keamanan Parkir

| No. | Parkir | Poin |
|-----|---|------|
| 1. | Parkir yang aman setidaknya di halte dengan permintaan tinggi dan rak sepeda standar di halte lain. | 2 |
| 2. | Rak sepeda standar terdapat di sebagian besar halte. | 1 |
| 3. | Sedikit atau tidak ada tempat parkir. | 0 |

(Sumber: *The BRT Standard* 2016)

5. Jalur sepeda

Jaringan lintasan sepeda yang terintegrasi dengan koridor BRT berpotensi meningkatkan aksesibilitas bagi pengguna, menawarkan pilihan transportasi berkelanjutan secara menyeluruh, dan meningkatkan keselamatan di jalan. Ini berdampak positif terhadap penghematan waktu dan peningkatan kualitas pengalaman para pengguna di koridor tersebut. Adapun bobot penilaian berdasarkan jalur sepeda tercantum pada Tabel 3.30 berikut.

Tabel 3.30 Bobot Penilaian Jalur Sepeda

| No. | Jalur Sepeda | Poin |
|-----|--|------|
| 1. | Jalur sepeda berada atau sejajar dengan sepanjang koridor. | 2 |
| 2. | Jalur sepeda tidak menjangkau seluruh koridor. | 1 |
| 3. | Dirancang dengan kurang baik atau tidak ada infrastruktur bagi sepeda. | 0 |

(Sumber: *The BRT Standard* 2016)

6. Integrasi *bike-sharing*

Opsi perjalanan singkat dengan sepeda dari koridor BRT sangat penting untuk konektivitas dan efisiensi. Biaya perawatan bus *feeder* menjadi yang tertinggi dalam jaringan BRT. Menyediakan fasilitas *bike-sharing* sebagai alternatif dapat menghemat waktu pengguna dan meningkatkan kualitas pengalaman serta cakupan sistem. Adapun bobot penilaian berdasarkan integrasi *bike-sharing* tercantum pada Tabel 3.31 berikut.

Tabel 3.31 Bobot Penilaian Integrasi *Bike-Sharing*

| No. | Integrasi <i>Bike-Sharing</i> | Poin |
|-----|--|------|
| 1. | Terdapat fasilitas <i>bike-sharing</i> minimal 50% halte di koridor. | 1 |
| 2. | Terdapat fasilitas <i>bike-sharing</i> < 50% halte di koridor. | 0 |

(Sumber: *The BRT Standard* 2016)

3.6.7 Pengurangan Nilai Operasional

Pengurangan nilai operasional hanya berlaku untuk koridor yang telah beroperasi. Faktor-faktor pengurangan nilai ini diterapkan dengan tujuan mengurangi risiko kesalahan dalam perencanaan, manajemen, dan kinerja *Bus Rapid Transit* (BRT) berkualitas tinggi yang tidak terlihat pada tahap perencanaan. Pengurangan nilai untuk kesalahan dalam operasional infrastruktur dan pengelolaan koridor adalah sebagai berikut.

1. Kecepatan komersial

Sebagian besar fitur desain dalam sistem penilaian akan meningkatkan kecepatan bus, kecuali pada koridor permintaan tinggi yang dapat mengakibatkan kelebihan penumpang dan menurunkan kecepatan bus. Sanksi diberlakukan untuk mengurangi risiko kesalahan penilaian pada koridor dengan layanan yang kurang baik. Adapun bobot pengurangan nilai berdasarkan kecepatan komersial tercantum pada Tabel 3.32 berikut.

Tabel 3.32 Bobot Pengurangan Nilai Kecepatan Komersial

| No. | Kecepatan Komersial | Poin |
|-----|--|------|
| 1. | Rata-rata kecepatan komersial minimal mencapai 20 km per jam atau lebih. | 0 |
| 2. | Rata-rata kecepatan komersial minimal berada antara 16-19 km per jam atau lebih. | -3 |

| | | |
|----|--|-----|
| 3. | Rata-rata kecepatan komersial minimal berada antara 13-16 km per jam atau lebih. | -6 |
| 4. | Rata-rata kecepatan komersial minimal lebih rendah dari 13 km per jam. | -10 |

(Sumber: *The BRT Standard* 2016)

2. Penumpang per jam per arah pada jam sibuk

Koridor BRT dengan penumpang kurang dari seribu per jam per arah pada jam sibuk, mengangkut jumlah penumpang yang lebih sedikit dibandingkan dengan jalur lalu lintas umum. Hal tersebut dapat disebabkan oleh persaingan dari koridor BRT lain atau layanan bus non-BRT. Kemungkinan lainnya adalah pemilihan lokasi koridor yang tidak optimal. Adapun bobot pengurangan nilai berdasarkan PPHPD pada periode puncak tercantum pada Tabel 3.33 berikut.

Tabel 3.33 Bobot Pengurangan Nilai Penumpang Per Jam Per Arah (PPHPD) pada Jam Sibuk

| No. | PPHPD pada Periode Puncak | Poin |
|-----|---------------------------|------|
| 1. | Kurang dari 1000. | -5 |

(Sumber: *The BRT Standard* 2016)

3. Jalur Bus yang Kurang Steril

Meski koridor BRT memiliki rute dan pemisah fisik yang memadai, jika jalur bus tidak terlindungi dari kendaraan lain, kecepatan bus akan berkurang. Untuk menjaga jalur khusus tetap steril, terdapat beberapa metode yang disarankan, seperti penggunaan kamera pada armada bus dan penempatan petugas polisi atau penjaga di lokasi berisiko tinggi. Denda yang tinggi juga diberlakukan kepada pelanggar untuk meminimalisir gangguan dari kendaraan yang tidak berwenang. Namun, hanya mengandalkan pengawasan kamera di lokasi berisiko tinggi saja sering kali tidak efektif. Adapun bobot pengurangan nilai berdasarkan gangguan dari kendaraan lain tercantum pada Tabel 3.34 berikut.

Tabel 3.34 Bobot Pengurangan Nilai Jalur Bus yang Kurang Steril

| No. | Gangguan dari Kendaraan Lain | Poin |
|-----|--|------|
| 1. | Banyak gangguan dari kendaraan lain pada jalur khusus bus. | -5 |
| 2. | Beberapa gangguan dari kendaraan lain pada jalur khusus bus. | -3 |
| 3. | Sedikit gangguan dari kendaraan lain pada jalur khusus bus. | -1 |

(Sumber: *The BRT Standard* 2016)

4. Celah yang Signifikan antara Lantai Bus dan *Platform*

Bus harus parkir dengan tepat agar tidak terjadi celah horizontal antara platform halte dan lantai bus. Celah ini mengurangi efisiensi waktu dan berpotensi membahayakan penumpang. Faktor penyebab celah ini bermacam-macam, termasuk desain yang buruk dan kurangnya pelatihan pengemudi. Ada pendapat teknis tentang cara terbaik untuk mengurangi celah ini. Beberapa ahli berpendapat bahwa penggunaan marka jalan dan trotoar khusus lebih sederhana dan efektif daripada sistem panduan optimal yang mahal. Penggunaan anjungan juga berhasil mengatasi masalah celah ini di banyak jalur. Adapun bobot pengurangan nilai berdasarkan celah saat pintu merapat tercantum pada Tabel 3.35 berikut.

Tabel 3.35 Bobot Pengurangan Nilai Celah yang Signifikan antara Lantai Bus dan *Platform*

| No. | Celah Saat Pintu Merapat | Poin |
|-----|---------------------------|------|
| 1. | Celah horizontal "major". | -5 |
| 2. | Celah horizontal "minor". | -3 |

(Sumber: *The BRT Standard* 2016)

5. *Overcrowding*

Kriteria ini dimasukkan karena banyak koridor yang umumnya dirancang dengan baik namun menjadi sangat padat sehingga menjadi tidak nyaman bagi pelanggan. Meskipun variabel rata-rata "kepadatan penumpang yang berdiri" merupakan indikator yang wajar, mendapatkan informasi ini tidaklah mudah, sehingga dalam situasi ini digunakan ukuran yang bersifat subyektif. Adapun bobot pengurangan nilai berdasarkan *overcrowding* tercantum pada Tabel 3.36 berikut.

Tabel 3.36 Bobot Pengurangan Nilai *Overcrowding*

| No. | <i>Overcrowding</i> | Poin |
|-----|--|------|
| 1. | Kepadatan penumpang pada jam sibuk di lebih dari 25% bus pada segmen penting lebih dari 5 penumpang per m ² . | -5 |
| 2. | Penumpang tidak dapat naik ke dalam bus atau masuk ke dalam halte. | |

(Sumber: *The BRT Standard* 2016)

6. Buruknya Perawatan Infrastruktur

Meski koridor BRT bagus, tetap perlu perawatan rutin agar jalur bus, armada bus, halte, dan sistem teknologi terjaga dengan baik. Koridor dapat mendapatkan sanksi -14 poin jika perawatannya buruk. Adapun bobot pengurangan nilai berdasarkan jenis perawatan tercantum pada Tabel 3.37 berikut.

Tabel 3.37 Bobot Pengurangan Nilai Buruknya Perawatan Infrastruktur

| No. | Jenis Perawatan | Poin |
|-----|---|------|
| 1. | Pada jalur bus terdapat kerusakan signifikan, termasuk lubang jalan, lengkungan, atau puing seperti sampah atau salju. | -4 |
| 2. | Pada armada bus terdapat <i>graffiti</i> , sampah, kursi yang rusak, mekanisme bus (misalnya pintu) tidak berfungsi dengan baik. | -2 |
| 3. | Pada halte terdapat <i>graffiti</i> , sampah, ditempati gelandangan ataupun penjual, atau terdapat kerusakan struktural. | -2 |
| 4. | Sistem teknologi, termasuk teknologi penarikan tarif, tidak berfungsi dengan baik, tidak <i>up-to date</i> , dan/atau tidak akurat. | -2 |
| 5. | Trotoar rusak. | -2 |
| 6. | Lajur sepeda rusak. | -2 |

(Sumber: *The BRT Standard* 2016)

7. Frekuensi Rendah pada Jam Sibuk

Frekuensi bus selama periode permintaan perjalanan yang tinggi, seperti pada jam sibuk, adalah suatu petunjuk yang baik terhadap mutu layanan. Agar BRT bisa bersaing dengan opsi transportasi lain, seperti mobil pribadi, pelanggan harus memiliki keyakinan bahwa waktu tunggu mereka lebih singkat dan kedatangan bus berikutnya akan segera terjadi. Adapun bobot pengurangan nilai berdasarkan frekuensi rendah pada jam sibuk tercantum pada Tabel 3.38 berikut.

Tabel 3.38 Bobot Pengurangan Nilai Frekuensi Rendah pada Jam Sibuk

| No. | % Rute dengan Frekuensi Setidaknya 8 Bus Per Jam | Poin |
|-----|--|------|
| 1. | 100% rute memiliki setidaknya 8 bus per jam. | 0 |
| 2. | 75% rute memiliki setidaknya 8 bus per jam. | -1 |
| 3. | 50% rute memiliki setidaknya 8 bus per jam. | -2 |
| 4. | < 50% rute memiliki setidaknya 8 bus per jam. | -3 |

(Sumber: *The BRT Standard* 2016)

8. Frekuensi Rendah di Luar Jam Sibuk

Seperti pada frekuensi jam sibuk, berapa banyak bus yang tiba di luar jam sibuk juga menjadi petunjuk yang baik untuk menilai kualitas pelayanan. Adapun

bobot pengurangan nilai berdasarkan frekuensi rendah di luar jam sibuk tercantum pada Tabel 3.39 berikut.

Tabel 3.39 Bobot Pengurangan Nilai Frekuensi Rendah di Luar Jam Sibuk

| No. | % Rute dengan Frekuensi Setidaknya 4 Bus Per Jam | Poin |
|-----|--|------|
| 1. | 100% rute memiliki setidaknya 4 bus per jam. | 0 |
| 2. | 60% rute memiliki setidaknya 4 bus per jam. | -1 |
| 3. | < 60% rute memiliki setidaknya 4 bus per jam. | -2 |

(Sumber: *The BRT Standard* 2016)

9. Mengizinkan Penggunaan Sepeda yang Tidak Aman yang Tidak Aman

Penggunaan sepeda pada jalur bus tidak disarankan karena dapat membahayakan jalur bus yang memiliki batas kecepatan lebih dari 25 kilometer per jam dan/atau lebar jalur bus kurang dari 3,8 meter. Apabila seorang pengendara sepeda kedapatan berada di jalur bus dengan kondisi demikian, sanksi pengurangan nilai akan diberlakukan.. Adapun bobot pengurangan nilai berdasarkan Mengizinkan Penggunaan Sepeda yang Tidak Aman secara tidak aman tercantum pada Tabel 3.40 berikut.

Tabel 3.40 Bobot Pengurangan Nilai Mengizinkan Penggunaan Sepeda yang Tidak Aman yang Tidak Aman

| No. | Mengizinkan Penggunaan Sepeda yang Tidak Aman secara Tidak Aman | Poin |
|-----|--|------|
| 1. | Memperbolehkan penggunaan sepeda pada lajur bus dengan batas kecepatan tinggi dari 25 km per jam dan/atau pada lajur bus dengan kelebaran kurang dari 3.8 meter. | -2 |

(Sumber: *The BRT Standard* 2016)

10. Kurangnya Data Keselamatan Lalu Lintas

Data keselamatan lalu lintas memiliki peranan yang sangat penting dalam memastikan keamanan sistem transportasi dan sebagai langkah upaya perbaikan serta peningkatan keselamatan. Setiap kota menghimpun data keselamatan lalu lintas dan menyampaikannya kepada masyarakat sehingga kemajuan dapat terpantau. Adapun bobot pengurangan nilai berdasarkan data keselamatan lalu lintas tidak dikoleksi tercantum pada Tabel 3.41 berikut.

Tabel 3.41 Bobot Pengurangan Nilai Kurangnya Data Keselamatan Lalu Lintas

| No. | Data Keselamatan Lalu Lintas tidak Dikoleksi | Poin |
|-----|---|------|
| 1. | Data keselamatan lalu lintas tidak dikoleksi. | -2 |

(Sumber: *The BRT Standard* 2016)

11. Terdapat Rute non-BRT Paralel dengan Koridor BRT

Koridor BRT sebaiknya dirancang untuk menampung permintaan transportasi umum sebanyak mungkin, maksimalkan penggunaan infrastruktur. Jumlah bus umum di luar jalur bus menghambat transfer bus, merugikan finansial koridor BRT, dan berdampak pada frekuensi layanan yang berkurang. Adapun bobot pengurangan nilai berdasarkan bus yang paralel terhadap koridor BRT tercantum pada Tabel 3.42 berikut.

Tabel 3.42 Bobot Pengurangan Nilai Terdapat Rute non-BRT Paralel dengan Koridor BRT

| No. | Bus yang Paralel Terhadap Koridor BRT | Poin |
|-----|---|------|
| 1. | < 60% bus beroperasi di dalam lajur khusus bus. | -2 |
| 2. | < 40% bus beroperasi di dalam lajur khusus bus. | -4 |
| 3. | < 20% bus beroperasi di dalam lajur khusus bus. | -6 |

(Sumber: *The BRT Standard* 2016)

12. Bus *Bunching*

Keandalan bus penting untuk meningkatkan performa BRT. Bus *bunching*, yaitu jarak bus yang tidak merata (dekat atau jauh), mengurangi keandalan, waktu tunggu, dan menyebabkan kepadatan penumpang, mengurangi kualitas dan kecepatan layanan. Adapun bobot pengurangan nilai berdasarkan bus *bunching* tercantum pada Tabel 3.43 berikut.

Tabel 3.43 Bobot Pengurangan Nilai Bus *Bunching*

| No. | Bus <i>Bunching</i> | Poin |
|-----|---|------|
| 1. | Terdapat bus <i>bunching</i> dalam koridor | -2 |
| 2. | Terdapat beberapa bus <i>bunching</i> dalam koridor pada jangka waktu satu jam. | -4 |

(Sumber: *The BRT Standard* 2016)

Berdasarkan penjelasan di atas, maka dapat disimpulkan parameter penilaian *The BRT Standard* 2016 pada Tabel 3.44 berikut.

Tabel 3.44 Penilaian *The BRT Standard 2016*

| Elemen | Kategori | Nilai Maksimal |
|---------------------|---|----------------|
| Dasar-dasar BRT | Jalur khusus bus. | 8 |
| | Penempatan jalur bus. | 8 |
| | Pemungutan tarif <i>off-board</i> . | 8 |
| | Pengaturan simpang. | 7 |
| | <i>Platform-level boarding</i> . | 7 |
| Perencanaan Layanan | Multi rute. | 4 |
| | Layanan ekspres, <i>limited-stop</i> , dan layanan lokal. | 3 |
| | Pusat kendali. | 3 |
| | Berlokasi di sepuluh koridor terbaik. | 2 |
| | Profil permintaan. | 3 |
| | Jam operasional. | 2 |
| | Jaringan multi koridor. | 2 |
| Infrastruktur | Jalur menyusul pada halte. | 3 |
| | Meminimalisasi emisi armada bus. | 3 |
| | Jarak halte dari persimpangan. | 3 |
| | Halte median. | 2 |
| | Kualitas perkerasan jalan. | 2 |
| Halte | Jarak antara halte. | 2 |
| | Halte aman dan nyaman. | 3 |
| | Jumlah pintu pada bus. | 3 |
| | <i>Docking bays</i> dan <i>substop</i> . | 1 |
| | Pintu geser pada halte. | 1 |
| Komunikasi | <i>Branding</i> . | 3 |
| | Informasi penumpang. | 2 |
| Akses dan Integrasi | Akses umum. | 3 |
| | Integrasi dengan moda transportasi lain. | 3 |
| | Akses dan keselamatan pejalan kaki. | 4 |
| | Keamanan parkir. | 2 |
| | Jalur sepeda. | 2 |
| | Integrasi <i>bike-sharing</i> . | 1 |

Lanjutan Tabel 3.44 Penilaian *The BRT Standard 2016*

| Elemen | Kategori | Nilai Maksimal |
|-------------------------------|---|----------------|
| Pengurangan Nilai Operasional | Kecepatan komersial. | -10 |
| | Penumpang per jam per arah pada jam sibuk. | -5 |
| | Jalur bus yang kurang steril. | -5 |
| | Celah yang signifikan antara lantai bus dan <i>platform</i> . | -5 |
| | <i>Overcrowding</i> . | -5 |

| | | |
|--|---|-----|
| | Buruknya perawatan infrastruktur. | -14 |
| | Frekuensi rendah pada jam sibuk. | -3 |
| | Frekuensi rendah di luar jam sibuk. | -2 |
| | Mengizinkan penggunaan sepeda yang tidak aman. | -2 |
| | Kurangnya data keselamatan lalu lintas. | -2 |
| | Terdapat rute non-BRT paralel dengan koridor BRT. | -2 |
| | Bus <i>bunching</i> . | -6 |

(Sumber: *The BRT Standard 2016*)

Dalam penelitian ini di evaluasi sistem BRT yang beroperasi di Kabupaten Banyumas dengan mempertimbangkan aspek-aspek umum yang dimiliki oleh BRT kelas internasional seperti yang tertera pada *The BRT Standard 2016*. Menurut standar ini, sistem BRT harus dievaluasi dalam enam aspek utama, yaitu *BRT basics*, perencanaan layanan, infrastruktur, halte, komunikasi, serta akses dan integrasi. Untuk kategori *BRT basics* ini digunakan untuk menilai komponen-komponen dasar yang harus ada dalam sistem BRT. Kategori ini memiliki nilai tertinggi, yaitu delapan.

Dalam *The BRT Standard 2016* juga terdapat kategori pengurangan nilai yang memberikan pengurangan nilai terbesar dalam hal buruknya perawatan infrastruktur, yaitu -14. Buruknya perawatan infrastruktur mampu menghambat dan mempengaruhi kinerja serta pelayanan bus.

Selain itu, *The BRT Standard 2016* juga menyediakan peringkat untuk memudahkan penilaian akhir suatu sistem transportasi. Setelah semua penilaian dilakukan, semua nilai tersebut dijumlahkan dan ditempatkan dalam beberapa kategori atau peringkat. Terdapat tiga peringkat yaitu *Gold*, *Silver*, dan *Bronze*. Berikut adalah penjelasan dari ketiga peringkat tersebut:

1. *Gold Standard BRT*

Sistem yang masuk dalam kategori *Gold Standard BRT* memiliki nilai 85 ke atas. Peringkat ini selalu konsisten dalam hampir semua aspeknya, sejajar dengan aplikasi di tingkat internasional. Selain itu, sistem transportasi ini dapat menginspirasi warga dan kota-kota lain.

2. *Silver Standard BRT*

Sistem yang masuk dalam kategori *Silver Standard BRT* memiliki nilai antara 70 hingga 84,9. Beberapa aspek yang diaplikasikan di lapangan setara dengan standar internasional, namun dengan biaya produksi yang lebih hemat dan fasilitas yang tidak lebih baik dari *Gold Standard BRT*.

3. *Bronze Standard BRT*

Sistem yang masuk dalam kategori *Bronze Standard BRT* memiliki nilai antara 55 hingga 69,9. Peringkat ini memiliki ciri yang berlainan dari *BRT Basic* dengan mencapai tingkat efisiensi operasional dan pelayanan yang lebih tinggi.

BAB IV METODE PENELITIAN

4.1 Metode Penelitian

Menurut Sugiyono (2014) metode penelitian adalah suatu pendekatan ilmiah dalam memperoleh data dengan tujuan dan manfaat yang spesifik. Dengan mempertimbangkan hal tersebut, terdapat empat faktor penting yang perlu diperhatikan, yaitu data, pendekatan ilmiah, tujuan, dan manfaat.

Dalam penelitian ini, penulis menggunakan metode evaluasi kinerja operasional dengan mengacu pada SK Dirjen Perhubungan Darat No. 687 Tahun 2002, Permenhub No. 10 Tahun 2012, dan Perhenhub No. 98 Tahun 2013, serta evaluasi Bus *Rapid Transit* berdasarkan *The BRT Standard* 2016 dengan menggunakan perhitungan dan penilaian kondisi eksisting, kemudian dilakukan validasi kepada PT. Banyumas Raya Transportasi dan Dinas Perhubungan Kabupaten Banyumas selaku operator sekaligus pengelola, serta memberikan usulan solusi alternatif untuk meningkatkan indikator-indikator kinerja yang belum memenuhi ketentuan.

4.2 Pengumpulan Data

Pada penelitian BRT Trans Banyumas ini, terdapat dua jenis data yang diperlukan yaitu data primer dan data sekunder yang dijelaskan sebagai berikut.

4.2.1 Data Primer

Data primer adalah data yang didapatkan secara langsung dengan melakukan survei pada lokasi penelitian. Berikut adalah penjelasan mengenai data primer yang dibutuhkan.

1. Survei dinamis atau *on bus* yang dilakukan untuk memperoleh data sebagai berikut:
 - a. Jumlah penumpang naik dan turun pada setiap halte atau TPB.
 - b. Waktu tiba dan berangkat bus di setiap halte atau TPB.
2. Survei statis yang dilakukan untuk memperoleh data sebagai berikut:
 - a. Waktu sirkulasi.

- b. Waktu tunggu.
 - c. Waktu antara.
3. Survei kondisi eksisting BRT Trans Banyumas
- Survei ini dilakukan untuk mengetahui kondisi eksisting BRT Trans Banyumas meliputi fasilitas pendukung, operasional, pengelolaan, dan pelayanan yang.

4.2.2 Data Sekunder

Data sekunder adalah data yang tidak berhubungan langsung dengan objek penelitian. Data sekunder diperoleh dari instansi-instansi yang bersangkutan. Berikut adalah data sekunder yang digunakan pada penelitian ini.

1. Tempat Perhentian Bus (TPB) atau halte yang dilewati
- BRT Trans Banyumas koridor Pasar Pon-Terminal Ajibarang dalam perjalanan operasionalnya melewati 34 tempat perhentian atau halte. Berikut adalah daftar nama tempat perhentian bus (TPB) atau halte tercantum pada Tabel 4.1.

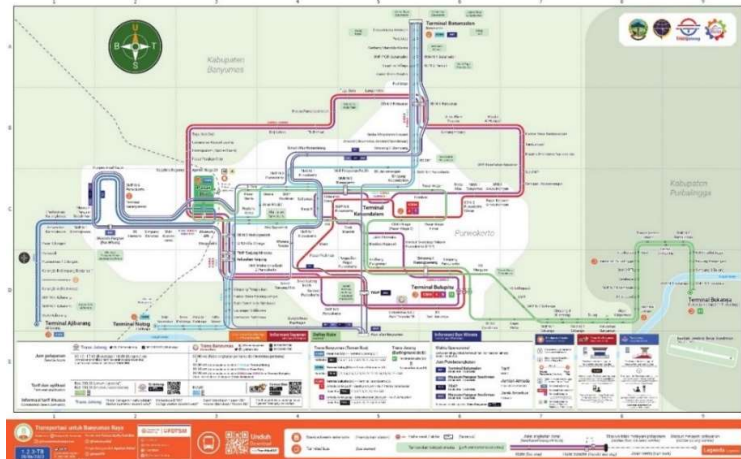
Tabel 4.1 Tempat Perhentian Bus Trans Banyumas Koridor Pasar Pon-Terminal Ajibarang

| No. | Nama TPB atau Halte | No. | Nama TPB atau Halte |
|-----|--------------------------|-----|--------------------------|
| 1. | Pasar Pon (A) | 18. | RSUD Ajibarang (B) |
| 2. | SMK Wirotomo (A) | 19. | SMPN 1 Ajibarang (B) |
| 3. | Simpang Banaran (A) | 20. | SMPN 3 Ajibarang (B) |
| 4. | RS Hermina (A) | 21. | Karanglo (B) |
| 5. | Terminal Karanglewas | 22. | Puskesmas 1 Cilongok (B) |
| 6. | Ponpes Ainul Yaqin (A) | 23. | Pernasidi (B) |
| 7. | Pangsar Sudirman (A) | 24. | Pasar Cilongok (B) |
| 8. | SMPN 1 Karanglewas (A) | 25. | Puskesmas Karanglewas |
| 9. | Kecamatan Karanglewas | 26. | SMPN 1 Karanglewas (B) |
| 10. | Pasar Cilongok (A) | 27. | Pangsar Sudirman (B) |
| 11. | Pernasidi (A) | 28. | Ponpes Ainul Yaqin (B) |
| 12. | Puskesmas 1 Cilongok (A) | 29. | SMPN 4 Purwokerto |
| 13. | Karanglo (A) | 30. | Terminal Karanglewas |
| 14. | SMPN 3 Ajibarang (A) | 31. | RS Hermina (B) |
| 15. | SMPN 1 Ajibarang (A) | 32. | Simpang Banaran (B) |
| 16. | RSUD Ajibarang (A) | 33. | SMK Wirotomo (B) |
| 17. | Terminal Ajibarang | 34. | Pasar Pon (B) |

Sumber: Dinas Perhubungan Kabupaten Banyumas (2023)

2. Peta jaringan koridor BRT Trans Banyumas

Berikut merupakan peta jaringan koridor BRT Trans Banyumas yang dapat dilihat pada Gambar 4.1.



Gambar 4.1 Peta Jaringan Koridor BRT Trans Banyumas
(Sumber: Dinas Perhubungan Kabupaten Banyumas, 2023)

3. Peta jaringan koridor Pasar Pon-Terminal Ajibarang.

Peta jaringan koridor BRT Trans Banyumas koridor Pasar Pon-Terminal Ajibarang menghubungkan daerah kota Purwokerto dengan daerah kota Ajibarang yang padat dilihat pada Gambar 4.2 berikut.



Gambar 4.2 Peta Jaringan Koridor Pasar Pon-Terminal Ajibarang
(Sumber: Dinas Perhubungan Kabupaten Banyumas, 2023)

4. Jumlah Armada

Jumlah armada BRT Trans Banyumas untuk koridor Pasar Pon-Terminal Ajibarang sebanyak 15 bus. Informasi tersebut diperoleh dari PT. Banyumas Raya Transportasi.

5. Kapasitas Bus

BRT Trans Banyumas berkapasitas 40 penumpang. Informasi tersebut diperoleh dari PT. Banyumas Raya Transportasi.

4.2.3 Metode Pengambilan Data

Untuk metode pengambilan data sekunder dengan meminta data melalui instansi terkait seperti Dinas Perhubungan Kabupaten Banyumas dan PT. Banyumas Raya Transportasi. Sedangkan untuk metode pengambilan data primer dengan melakukan survei di lokasi penelitian yang setidaknya membutuhkan empat orang membantu peneliti. Berikut merupakan metode survei yang dilakukan.

1. Survei Dinamis

Survei yang dilakukan di dalam bus dengan mencatat jumlah penumpang yang naik dan turun serta mencatat waktu kedatangan dan keberangkatan bus di setiap halte, menggunakan formulir survei. Survei ini dilakukan pada lima bus berurutan dengan satu peneliti pada setiap bus, peneliti duduk di belakang pengemudi sehingga tidak mengganggu penumpang bus.

2. Survei Statis

Survei yang dilakukan di titik perhentian bus yang menjadi rute BRT Trans Banyumas dengan mengamati dan menghitung waktu sirkulasi, waktu tunggu dan waktu antara bus.

3. Survei kondisi eksisting BRT Trans Banyumas

Pelaksanaan survei ini dilakukan dengan cara melakukan wawancara terlebih dahulu kepada Dinas Kab. Banyumas dan PT. Banyumas Raya Transportasi terkait indikator penilaian *The BRT Standard 2016* menggunakan formulir survei. Selanjutnya, membuktikan data tersebut dengan mendokumentasi dan melakukan penilaian sesuai kondisi eksisting BRT Trans Banyumas.

4.3 Waktu Penelitian

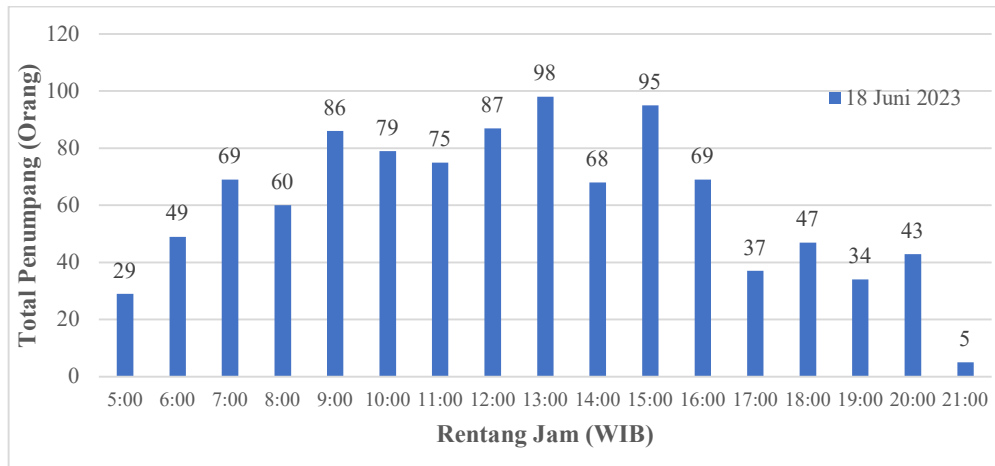
Pengambilan data dalam penelitian ini terbagi menjadi dua jenis, yaitu pengambilan data kinerja operasional (survei di dalam bus) dan dokumentasi indikator penilaian *The BRT Standard 2016*. Pengambilan data kinerja dilakukan di dalam bus menggunakan lima bus selama dua hari, yaitu hari libur dan hari kerja. Untuk hari kerja dalam penelitian ini yaitu mulai dari hari Senin hingga hari Sabtu, karena masih terdapat beberapa sekolah yang tidak libur di hari Sabtu. Penentuan hari survei didasarkan pada data jumlah penumpang tertinggi selama satu pekan. Berdasarkan data jumlah penumpang yang diperoleh dari Dinas Perhubungan Kabupaten Banyumas mulai tanggal 18 Juni hingga 24 Juni 2023, data jumlah penumpang tertinggi pada hari kerja adalah hari Selasa dan hari libur adalah hari Minggu. Data jumlah penumpang yang digunakan sebagai acuan penentuan hari survei dapat dilihat pada Tabel 4.2. Dokumentasi penilaian dilaksanakan setiap hari selama satu pekan di sepanjang koridor Pasar Pon - Terminal Ajibarang. Penelitian dilakukan dari awal bus beroperasi, yaitu pada pukul 05.00 WIB hingga selesai pada pukul 21.00 WIB. Jumlah penumpang dan jadwal BRT Trans Banyumas koridor Pasar Pon - Terminal Ajibarang dapat dilihat pada Tabel 4.2 berikut ini.

Tabel 4.2 Data Jumlah Penumpang BRT Trans Banyumas Koridor Pasar Pon-Terminal Ajibarang

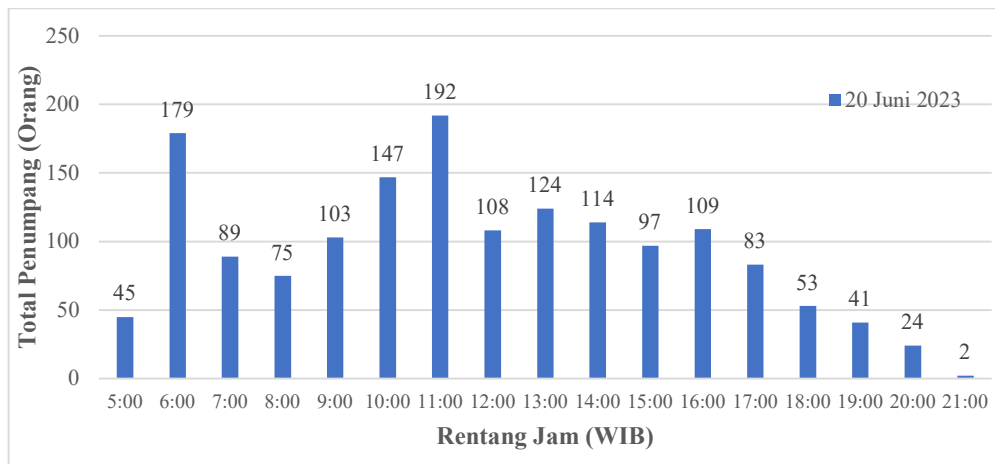
| Data Penumpang Bulan Juni 2023 | | | | | | | |
|--------------------------------|-----------------|----------------|-----------------|---------------|----------------|-----------------|----------------|
| Hari, tanggal | Minggu, 18 Juni | Senin, 19 Juni | Selasa, 20 Juni | Rabu, 21 Juni | Kamis, 22 Juni | Jum'at, 23 Juni | Sabtu, 24 Juni |
| Jumlah Penumpang (orang/hari) | 1030 | 1538 | 1585 | 1485 | 1510 | 1354 | 1085 |

Sumber: Dinas Perhubungan Kabupaten Banyumas (2023)

Adapun pemilihan waktu puncak ditentukan berdasarkan data jumlah penumpang pada hari Minggu, 18 Juni 2023 dan Selasa, 20 Juni 2023 dapat dilihat pada Gambar 4.3 dan Gambar 4.4 berikut ini.



Gambar 4.3 Jumlah Penumpang pada Hari Minggu, 18 Juni 2023
(Sumber: Dinas Perhubungan Kabupaten Banyumas, 2023)



Gambar 4.4 Jumlah Penumpang pada Hari Selasa, 20 Juni 2023
(Sumber: Dinas Perhubungan Kabupaten Banyumas, 2023)

Adapun waktu pengambilan data *on bus* yang dilakukan sesuai dengan *timetable* BRT Trans Banyumas yang dapat dilihat pada Tabel 4.3 berikut.

Tabel 4.3 *Timetable* BRT Trans Banyumas Koridor Pasar Pon-Terminal Ajibarang

| Bus | Nomor Lambung Bus | Ritase | | | | |
|-----|-------------------|--------|-------|-------|-------|-------|
| | | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 10 | TBI – 10 | 06:22 | 09:03 | 12:23 | 15:37 | 18:03 |
| 11 | TBI – 11 | 06:32 | 09:18 | 12:38 | 15:50 | 18:21 |
| 12 | TBI – 12 | 06:42 | 09:33 | 12:51 | 16:03 | 18:39 |

Lanjutan Tabel 4.4 *Timetable* BRT Trans Banyumas Koridor Pasar Pon-Terminal Ajibarang

| Bus | Nomor Lambung Bus | Ritase | | | | |
|-----|-------------------|--------|-------|-------|-------|-------|
| | | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 13 | TBI – 13 | 06:52 | 09:48 | 13:04 | 16:13 | 18:57 |
| 14 | TBI – 14 | 07:02 | 10:03 | 13:17 | 16:23 | 19:15 |

Sumber: Dinas Perhubungan Kabupaten Banyumas (2023)

4.4 Alat yang Digunakan

Dalam melakukan penelitian ini diperlukan beberapa alat yang dapat membantu memudahkan penelitian. Alat-alat tersebut yaitu:

1. Alat tulis.
2. Formulir survei kinerja operasional.
3. Formulir survei penilaian *The BRT Standard* 2016.
4. *Handphone*.

4.5 Analisis Data

Setelah data primer dan data sekunder diperoleh, selanjutnya dilakukan analisis untuk mengetahui kinerja operasional kinerja BRT Trans Banyumas koridor Pasar Pon - Terminal Ajibarang dan kinerja berdasarkan *The BRT Standard* 2016, sebagai berikut.

4.5.1 Analisis Kinerja Operasional

Parameter penilaian yang dilakukan dapat dilihat pada Tabel 3.1 untuk kinerja operasional berdasarkan peraturan dalam negeri. Berikut adalah penjelasan analisis data yang dimaksud.

1. Analisis faktor muat

Faktor muat diperoleh dari data penumpang naik dan turun di setiap halte per bus. Nilai faktor muat dihitung berdasarkan perbandingan jumlah penumpang yang diangkut dengan kapasitas bus dalam persentase (%). Penghitungan dilakukan per segmen atau dari satu halte ke halte berikutnya. Hasilnya di rata-rata setiap putaran bus dan secara keseluruhan. Selanjutnya, nilai faktor muatan dibandingkan dengan standar SK Dirjen No. 687 Tahun 2002.

2. Analisis waktu antara

Nilai waktu antara diperoleh dari data waktu tiba dan waktu berangkat bus di setiap halte. Kemudian, nilai waktu antara dihitung sebagai selisih waktu tiba antar bus secara berurutan pada setiap halte. Selanjutnya, nilai *headway* ini di rata-ratakan pada semua segmen dan dibandingkan dengan standar yang tercantum dalam SK Dirjen No. 687 Tahun 2002 dan Permenhub No. 98 Tahun 2013.

3. Analisis waktu tunggu

Nilai waktu tunggu diperoleh dari data waktu antara yang telah dianalisis sebelumnya. Nilai waktu antara dihitung dengan menggunakan waktu antara dikalikan dengan setengah dan hasilnya dibandingkan dengan standar yang tercantum dalam SK Dirjen No. 687 Tahun 2002 dan Permenhub No. 10 Tahun 2012.

4. Analisis kecepatan perjalanan

Kecepatan perjalanan didapatkan dengan menghitung jarak tempuh dibagi waktu yang digunakan dalam satuan kilometer per jam. Selanjutnya, kecepatan perjalanan tersebut dibandingkan dengan standar yang tercantum dalam Permenhub No. 10 Tahun 2012.

5. Analisis waktu sirkulasi

Nilai waktu sirkulasi didapatkan dari durasi perjalanan bus dari titik awal ke titik tujuan dan kembali ke titik awal. Setelah itu, dilakukan perbandingan nilai dengan standar yang ditetapkan dalam SK Dirjen No. 687 Tahun 2002.

6. Analisis ketersediaan angkutan

Nilai ketersediaan angkutan didapatkan dengan membandingkan jumlah bus yang beroperasi dengan jumlah bus yang tersedia dalam satu hari kerja, yang diukur dalam persentase (%). Setelah memperoleh nilai ketersediaan angkutan, kemudian dilakukan perbandingan nilai tersebut dengan standar yang terdapat dalam Permenhub No. 98 Tahun 2013.

4.5.2 Analisis Kinerja Berdasarkan *The BRT Standard 2016*

Adapun beberapa indikator yang memerlukan analisis untuk mengetahui bobot nilai kinerja BRT Trans Banyumas berdasarkan *The BRT Standard 2016*.

Parameter yang dilakukan dapat dilihat pada Tabel 3.44. Berikut adalah penjelasan analisis bobot penilaian yang dimaksud.

1. Jalur Khusus Bus

Bobot penilaian dijumlahkan dengan menggunakan persentase koridor yang bersesuaian dengan masing-masing tipe pengkhususan jalur bus dalam layanan BRT, kemudian dikalikan dengan nilai yang terkait dengan tipe pengkhususan tersebut dan selanjutnya diakumulasikan. Segmen koridor yang memungkinkan masuknya taksi, sepeda motor, kendaraan bermuatan tinggi, dan kendaraan non-darurat lain ke dalam jalurnya tidak dianggap memiliki pengkhususan jalur.

2. Penempatan Jalur Bus

Penilaian dilakukan dengan mengalikan persentase koridor dengan poin yang terkait pada setiap konfigurasi, lalu hasilnya dijumlahkan.

3. Pemungutan Tarif *Off Board*

Untuk sistem *barrier controlled* menggunakan persentase halte dalam koridor dan untuk sistem *proof of payment* serta validasi tarif *on board* menggunakan persentase rute, dikalikan dengan poin yang sesuai dengan sistem penilaian dan kemudian dijumlahkan. Penilaian dilaksanakan di salah satu halte pada koridor yang menggunakan sistem pembayaran tersebut. Nilai maksimal yang dapat diperoleh adalah 8.

4. Pengaturan Simpang

Penilaian berasal dari persentase persimpangan dengan sinyal prioritas di sepanjang koridor atau larangan berbelok. Pada *grade separated* koridor, persimpangan yang dilalui oleh jalur bus terhitung memiliki larangan untuk semua pergerakan berbelok. Jumlah total nilai diperoleh dari poin penghentian belok dan sinyal prioritas. Meskipun metode ini memungkinkan mendapatkan lebih dari 7 poin, nilai maksimal yang dapat diperoleh adalah 7 poin.

5. *Platform level Boarding*

Bus dengan memiliki celah vertikal antara lantai bus dengan *platform* halte rata-rata lebih dari 4 cm, tidak terqualifikasi sebagai *platform level*. Begitu juga dengan bus yang memiliki anak tangga di dalamnya. Nilai dihasilkan melalui

persentase bus yang terqualifikasi sebagai *platform-level* dan persentase halte yang menggunakan suatu metode pengurangan celah horizontal. Nilai maksimal yang dapat diperoleh adalah 7 poin.

6. Halte Aman dan Nyaman

Penilaian dihitung dengan mengalikan persentase kualitas halte dengan jumlah faktor keamanan dan kenyamanan yang ada di halte tersebut. Nilai maksimal yang dapat diperoleh adalah 3 poin.

7. Jumlah Pintu pada Bus

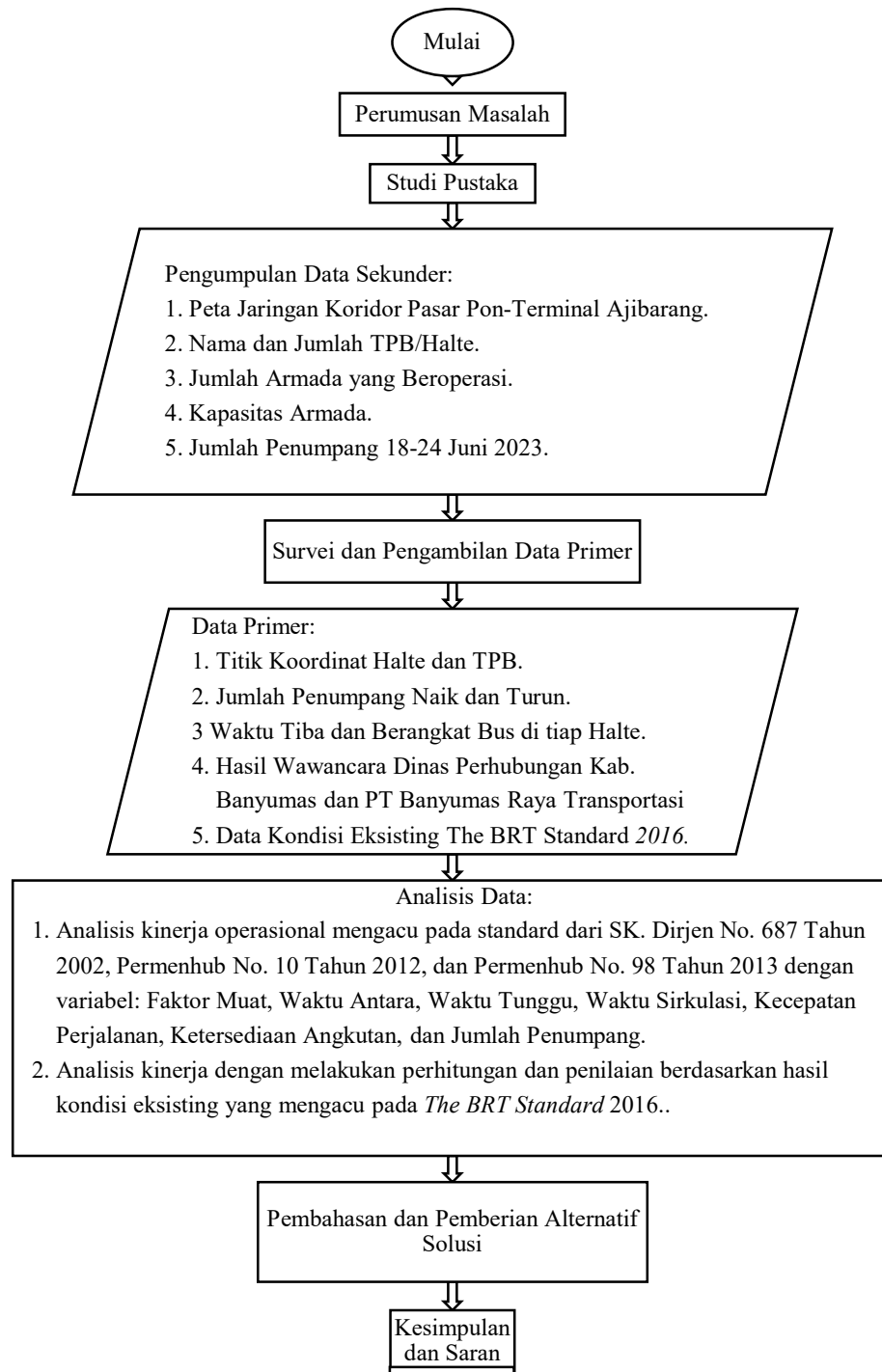
Untuk bus biasa memerlukan dua pintu yang lebar pada sisi yang menghadap ke halte. Naik dan turun dari bus harus bisa dilakukan di semua pintu tersebut agar bisa mendapatkan penilaian. Penilaian diberikan dengan menggunakan pembobotan berdasarkan persentase bus yang memanfaatkan infrastruktur koridor, dengan nilai maksimal yang dapat diperoleh adalah 3 poin.

8. Celah yang Signifikan antara Lantai Bus dan *Platform* Halte

Celah horizontal digolongkan sebagai “minor” jika memiliki jarak sekitar 15–20 cm, sementara disebut sebagai “major” jika melebihi 20 cm yang berhenti di halte harus dihitung untuk menentukan nilai. Persentase kerapatan berdasarkan jenis celah harus dikalikan dengan pengurangan nilai yang diperoleh dan kemudian dihitung. Pengurangan maksimal yang memungkinkan adalah -5. Apabila koridor tidak mempunyai rancangan *platform level boarding*, tidak ada pengurangan nilai yang dikenakan. Pengurangan nilai untuk celah yang signifikan tidak boleh melampaui jumlah nilai yang diberikan untuk *platform level boarding*

4.6 Tahapan Penelitian

Tahapan penelitian merupakan proses atau langkah yang dilakukan untuk memperoleh rumusan masalah, melakukan analisis, serta dapat menyimpulkan hasil penelitian. Bagan aliran atau aliran tahapan penelitian dapat dilihat pada Gambar 4.3 berikut.



Gambar 4.5 Bagan Alir Tahapan Penelitian

BAB V DATA, ANALISIS, DAN PEMBAHASAN

5.1 Pengumpulan Data

5.1.1 Data Sekunder

Data sekunder merupakan data yang diperoleh dari instansi terkait untuk mendukung data dari hasil pengumpulan data lapangan pada koridor Pasar Pon-Terminal Ajibarang, dalam hal ini data sekunder diperoleh dari Dinas Perhubungan Kabupaten Banyumas dan PT. Banyumas Raya Transportasi. Berikut adalah data sekunder yang diperlukan.

1. Tempat Perhentian Bus (TPB) atau halte yang dilewati (Tabel 4.1).
2. Peta jaringan koridor BRT Trans Banyumas (Gambar 4.1).
3. Peta jaringan koridor Pasar Pon-Terminal Ajibarang (Gambar 4.2).
4. Jumlah penumpang BRT Trans Banyumas selama 1 pekan (Tabel 4.2).
5. *Timetable* BRT Trans Banyumas (Tabel 4.3).
6. Jumlah armada BRT Trans Banyumas koridor Pasar Pon-Terminal Ajibarang.
BRT Trans Banyumas pada koridor ini memiliki jumlah armada sebanyak 15 bus dengan 1 bus sebagai cadangan yang dapat dilihat pada Tabel 5.1 berikut.

Tabel 5.1 Daftar Armada BRT Trans Banyumas Koridor Pasar Pon-Terminal
Ajibarang

| No. | Nama Perusahaan | Nomer Kendaraan | Kode Kendaraan |
|-----|--------------------------------|-----------------|----------------|
| 1. | PT. Banyumas Raya Transportasi | R 7260 OA | TB-I-01 |
| 2. | PT. Banyumas Raya Transportasi | R 7259 OA | TB-I-02 |
| 3. | PT. Banyumas Raya Transportasi | R 7258 OA | TB-I-03 |
| 4. | PT. Banyumas Raya Transportasi | R 7281 OA | TB-I-04 |
| 5. | PT. Banyumas Raya Transportasi | R 7308 OA | TB-I-05 |
| 6. | PT. Banyumas Raya Transportasi | R 7314 OA | TB-I-06 |
| 7. | PT. Banyumas Raya Transportasi | R 7297 OA | TB-I-07 |
| 8. | PT. Banyumas Raya Transportasi | R 7291 OA | TB-I-08 |
| 9. | PT. Banyumas Raya Transportasi | R 7313 OA | TB-I-09 |
| 10. | PT. Banyumas Raya Transportasi | R 7285 OA | TB-I-10 |
| 11. | PT. Banyumas Raya Transportasi | R 7283 OA | TB-I-11 |

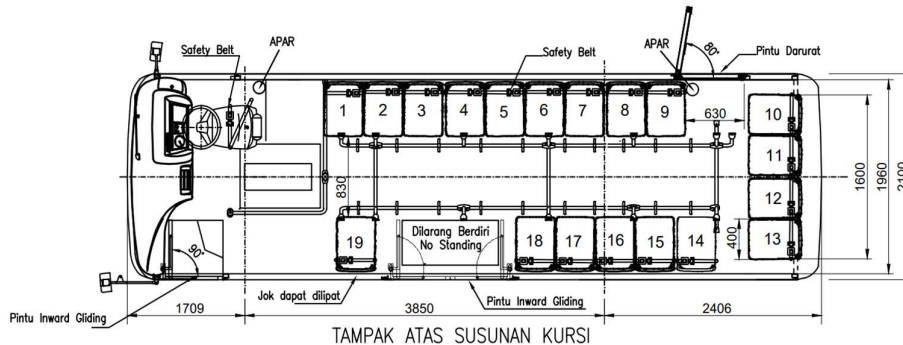
Lanjutan Tabel 5.1 Daftar Armada BRT Trans Banyumas Koridor Pasar Pon-Terminal Ajibarang

| No. | Nama Perusahaan | Nomer Kendaraan | Kode Kendaraan |
|-----|--------------------------------|-----------------|----------------|
| 12. | PT. Banyumas Raya Transportasi | R 7288 OA | TB-I-12 |
| 13. | PT. Banyumas Raya Transportasi | R 7309 OA | TB-I-13 |
| 14. | PT. Banyumas Raya Transportasi | R 7312 OA | TB-I-14 |
| 15. | PT. Banyumas Raya Transportasi | R 7301 OA | CAD-01 |

(Sumber:PT. Banyumas Raya Transportasi, 2023)

7. Kapasitas bus.

Bus sedang yang digunakan BRT Trans Banyumas memiliki kapasitas angkut sebanyak 39 penumpang dapat dilihat pada Gambar 5.1 berikut.



Gambar 5.1 Standar Mobil Bus Sedang (Bus Perkotaan)

(Sumber:PT. Banyumas Raya Transportasi, 2023)

5.1.2 Data Primer

Data primer merupakan data yang didapat dari survei yang dilakukan di lapangan. Pada penelitian ini diperoleh data berupa jumlah penumpang bus, waktu kedatangan dan keberangkatan bus, kondisi eksisting BRT Trans Banyumas, titik koordinat tiap TPB atau halte, dan jarak antar halte. Penentuan waktu survei berdasarkan data jumlah penumpang yang paling banyak selama 1 minggu pada tanggal 18-24 Juni 2023. Survei dilakukan pada 1 hari libur yaitu Minggu, 13 Agustus 2023 dan 1 hari kerja yaitu Selasa, 15 Agustus 2023. Bus yang digunakan sebagai sampel penelitian yaitu bus 10, 11, 12, 13, dan 14. Berikut data primer yang didapatkan yaitu sebagai berikut.

1. Jumlah penumpang BRT Trans Banyumas koridor Pasar Pon-Terminal Ajibarang (Lampiran 4 dan Lampiran 5).

2. Waktu kedatangan dan keberangkatan bus di setiap halte (Lampiran 4 dan Lampiran 5).
3. Kondisi eksisting BRT Trans Banyumas (Lampiran 7).
4. Koordinat Tempat Perhentian Bus (TPB) atau halte.

Letak koordinat menunjukkan lokasi tempat perhentian bus BRT Trans Banyumas koridor Pasar Pon-Terminal Ajibarang yang diperoleh melalui survei dengan mengaplikasikan perangkat lunak penanda GPS pada ponsel. Titik koordinat untuk masing-masing tempat perhentian bus dapat dilihat pada Tabel 5.2 berikut.

Tabel 5.2 Titik Koordinat Tempat Perhentian Bus BRT Trans Banyumas Koridor Pasar Pon-Terminal Ajibarang

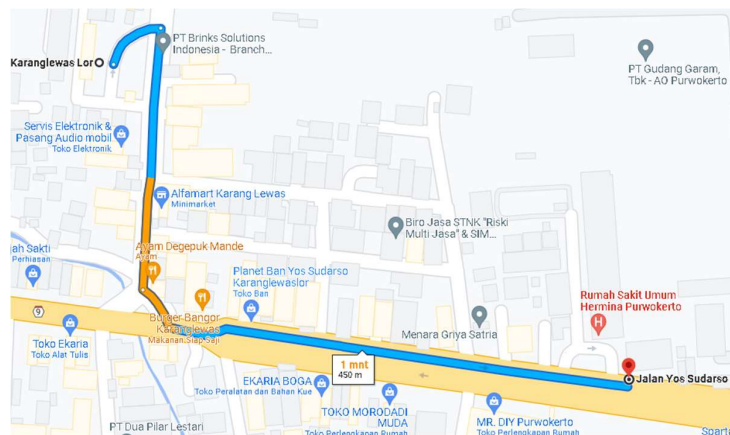
| No. | Nama TPB atau Halte | Koordinat |
|-----|--------------------------|------------------------|
| 1. | Pasar Pon (A) | -7.4235421,109.2209904 |
| 2. | SMK Wirotomo (A) | -7.4221008,109.2111340 |
| 3. | Simpang Banaran (A) | -7.4214974,109.2064733 |
| 4. | RS Hermina (A) | -7.4209299,109.2028570 |
| 5. | Terminal Karanglewas | -7.419214,109.200134 |
| 6. | Ponpes Ainul Yaqin (A) | -7.4151542,109.1991049 |
| 7. | Pangsar Sudirman (A) | -7.4193041,109.1960620 |
| 8. | SMPN 1 Karanglewas (A) | -7.4188440,109.1881216 |
| 9. | Kecamatan Karanglewas | -7.4172920,109.1841768 |
| 10. | Pasar Cilongok (A) | -7.4042261,109.1394332 |
| 11. | Pernasidi (A) | -7.4007759,109.1306369 |
| 12. | Puskesmas 1 Cilongok (A) | -7.3992106,109.1235441 |
| 13. | Karanglo (A) | -7.3993858,109.1119328 |
| 14. | SMPN 3 Ajibarang (A) | -7.4039305,109.0937280 |
| 15. | SMPN 1 Ajibarang (A) | -7.4089250,109.0809100 |
| 16. | RSUD Ajibarang (A) | -7.4126022,109.0796223 |
| 17. | Terminal Ajibarang | -7.416201,109.077612 |
| 18. | RSUD Ajibarang (B) | -7.4131401,109.0794412 |
| 19. | SMPN 1 Ajibarang (B) | -7.4089512,109.0813811 |
| 20. | SMPN 3 Ajibarang (B) | -7.4038736,109.0934796 |
| 21. | Karanglo (B) | -7.3987431,109.1145255 |
| 22. | Puskesmas 1 Cilongok (B) | -7.3990656,109.1232973 |
| 23. | Pernasidi (B) | -7.4006213,109.1298805 |
| 24. | Pasar Cilongok (B) | -7.4043574,109.1398650 |
| 25. | Puskesmas Karanglewas | -7.4170024,109.1838009 |
| 26. | SMPN 1 Karanglewas (B) | -7.4187556,109.1880133 |
| 27. | Pangsar Sudirman (B) | -7.4191731,109.1959869 |

Lanjutan Tabel 5.2 Titik Koordinat Tempat Perhentian Bus BRT Trans Banyumas Koridor Pasar Pon-Terminal Ajibarang

| No. | Nama TPB atau Halte | Koordinat |
|-----|------------------------|------------------------|
| 28. | Ponpes Ainul Yaqin (B) | -7.4150242,109.1989226 |
| 29. | SMPN 4 Purwokerto | -7.4156948,109.2008366 |
| 30. | Terminal Karanglewas | -7.419214,109.200134 |
| 31. | RS Hermina (B) | -7.4207863,109.2027926 |
| 32. | Simpang Banaran (B) | -7.4213279,109.2063962 |
| 33. | SMK Wirotomo (B) | -7.4220417,109.2115558 |
| 34. | Pasar Pon (B) | -7.4236747,109.2209881 |

5. Jarak antar Tempat Perhentian Bus (TPB) atau halte.

Jarak antar tempat perhentian bus merupakan panjang rute yang ditempuh oleh bus per segmen. Pengukuran jarak dilaksanakan dengan metode mengukur jarak antar tempat perhentian bus melalui titik koordinat pada *Google Maps*. Pastikan bahwa koordinat geografis tersebut terletak dengan tepat pada lokasi halte yang sedang diukur. Ilustrasi pengukuran jarak dapat dilihat pada Gambar 5.2 di bawah ini.



Gambar 5.2 Jarak Halte Terminal Karanglewas-RS Hermina (B)
(Sumber: *Google Maps*, 2023)

Berdasarkan Gambar 5.2 di atas, diketahui bahwa jarak halte Terminal Karanglewas-RS Hermina (B) adalah 0,45 km. Adapun hasil rekapitulasi jarak halte pada BRT Trans Banyumas koridor Pasar Pon-Terminal Ajibarang tiap segmen yang dapat dilihat pada Tabel 5.3 berikut.

Tabel 5.3 Jarak Antar Halte BRT Trans Banyumas Koridor Pasar Pon-Terminal Ajibarang

| No. Segmen | TPB atau Halte | | Jarak (km) |
|------------|--------------------------|--------------------------|------------|
| | Asal | Tujuan | |
| 1. | Pasar Pon (A) | SMK Wirotomo (A) | 1,1 |
| 2. | SMK Wirotomo (A) | Simpang Banaran (A) | 0,5 |
| 3. | Simpang Banaran (A) | RS Hermina (A) | 0,4 |
| 4. | RS Hermina (A) | Terminal Karanglewas | 0,45 |
| 5. | Terminal Karanglewas | Ponpes Ainul Yaqin (A) | 0,65 |
| 6. | Ponpes Ainul Yaqin (A) | Pangsar Sudirman (A) | 0,75 |
| 7. | Pangsar Sudirman (A) | SMPN 1 Karanglewas (A) | 1 |
| 8. | SMPN 1 Karanglewas (A) | Kecamatan Karanglewas | 0,45 |
| 9. | Kecamatan Karanglewas | Pasar Cilongok (A) | 5,2 |
| 10. | Pasar Cilongok (A) | Pernasidi (A) | 1 |
| 11. | Pernasidi (A) | Puskesmas 1 Cilongok (A) | 0,8 |
| 12. | Puskesmas 1 Cilongok (A) | Karanglo (A) | 1,3 |
| 13. | Karanglo (A) | SMPN 3 Ajibarang (A) | 2,1 |
| 14. | SMPN 3 Ajibarang (A) | SMPN 1 Ajibarang (A) | 1,6 |
| 15. | SMPN 1 Ajibarang (A) | RSUD Ajibarang (A) | 0,5 |
| 16. | RSUD Ajibarang (A) | Terminal Ajibarang | 0,55 |
| 17. | Terminal Ajibarang | RSUD Ajibarang (B) | 0,65 |
| 18. | RSUD Ajibarang (B) | SMPN 1 Ajibarang (B) | 0,65 |
| 19. | SMPN 1 Ajibarang (B) | SMPN 3 Ajibarang (B) | 1,5 |
| 20. | SMPN 3 Ajibarang (B) | Karanglo (B) | 2,4 |
| 21. | Karanglo (B) | Puskesmas 1 Cilongok (B) | 1 |
| 22. | Puskesmas 1 Cilongok (B) | Pernasidi (B) | 0,75 |
| 23. | Pernasidi (B) | Pasar Cilongok (B) | 1,2 |
| 24. | Pasar Cilongok (B) | Puskesmas Karanglewas | 5,1 |
| 25. | Puskesmas Karanglewas | SMPN 1 Karanglewas (B) | 0,5 |
| 26. | SMPN 1 Karanglewas (B) | Pangsar Sudirman (B) | 1 |
| 27. | Pangsar Sudirman (B) | Ponpes Ainul Yaqin (B) | 0,7 |
| 28. | Ponpes Ainul Yaqin (B) | SMPN 4 Purwokerto | 0,26 |
| 29. | SMPN 4 Purwokerto | Terminal Karanglewas | 0,45 |
| 30. | Terminal Karanglewas | RS Hermina (B) | 0,45 |
| 31. | RS Hermina (B) | Simpang Banaran (B) | 0,4 |
| 32. | Simpang Banaran (B) | SMK Wirotomo (B) | 0,6 |
| 33. | SMK Wirotomo (B) | Pasar Pon (B) | 1,1 |

5.2 Analisis Data dan Pembahasan

5.2.1 Analisis Kinerja Operasional pada Hari Libur dan Hari Kerja

1. Faktor muat

Menentukan nilai faktor muat dilakukan dengan menghitung data jumlah penumpang yang diperoleh dari hasil penelitian penumpang naik dan turun pada setiap pemberhentian. Perhitungan dilakukan dengan membandingkan antara jumlah penumpang di dalam bus dan kapasitas bus yang dinyatakan dalam bentuk persentase (%). Kapasitas bus BRT Trans Banyumas pada koridor Pasar Pon-Terminal Ajibarang adalah 39 penumpang. Faktor muat dihitung untuk setiap segmen perjalanan antara dua halte. Untuk menghitung faktor muat digunakan Persamaan 3.1. Sebagai contoh, pada Lampiran 4 terdapat bus 10 pada putaran 1 dengan segmen SMPN 4 Purwokerto-Terminal Karanglewas. Terdapat 6 penumpang di dalam bus sehingga nilai faktor muat dapat dihitung sebagai berikut.

$$Lf = \frac{Jp}{C} \times 100\%$$

$$\begin{aligned} Lf &= \frac{6}{39} \times 100\% \\ &= 15\% \end{aligned}$$

Nilai faktor muat tersebut kemudian dirata-ratakan dari hasil faktor muat bus 10, 11, 12, 13, dan 14. Hasil faktor muat bus 10 pada segmen SMPN 4 Purwokerto-Terminal Karanglewas mendapatkan nilai 15% pada rit pertama. Pada segmen dan putaran yang sama, bus 11, 12, 13, dan 14 berurutan mendapatkan nilai faktor muat sebesar 3%, 13%, 3% dan 8%. Kemudian nilai faktor muat tiap bus dirata-ratakan sehingga mendapatkan hasil sebesar 8%. Hasil rata-rata faktor muat untuk masing-masing bus pada hari libur dapat dilihat pada Lampiran 4. Rekapitulasi rata-rata hasil faktor muat pada hari Minggu, 13 Agustus 2023 untuk seluruh rit di setiap segmen dengan menggunakan lima bus sampel yaitu bus 10, 11, 12, 13, dan 14 dapat dilihat pada Tabel 5.4 berikut.

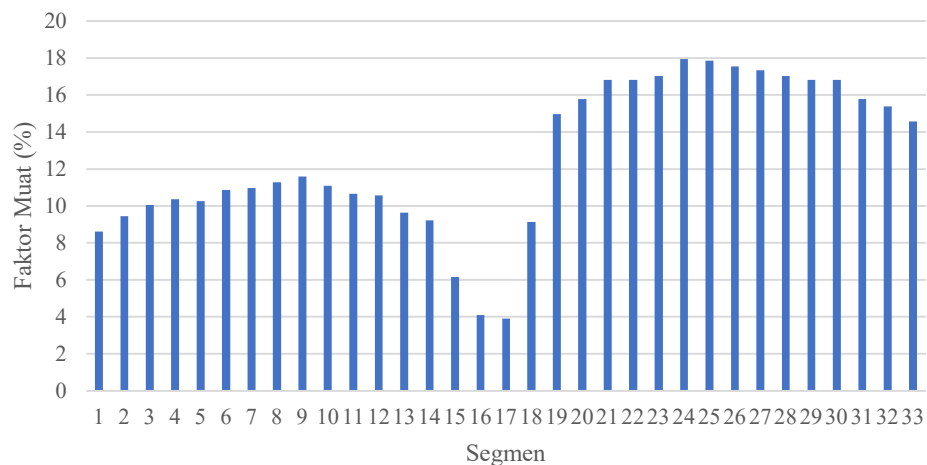
Tabel 5.4 Rekapitulasi Rata-rata Faktor Muat per Segmen Koridor Pasar Pon-Terminal Ajibarang pada hari Minggu, 13 Agustus 2023

| No. Segmen | Rute | Rit 1 (%) | Rit 2 (%) | Rit 3 (%) | Rit 4 (%) | Rit 5 (%) | Rata-rata (%) |
|------------|--|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|---------------|
| 1. | Pasar Pon (A) – SMK Wirotomo (A) | 4 | 13 | 8 | 13 | 6 | 9 |
| 2. | SMK Wirotomo (A) - Simpang Banaran (A) | 5 | 12 | 8 | 13 | 9 | 9 |
| 3. | Simpang Banaran (A) - RS Hermina (A) | 6 | 13 | 9 | 13 | 9 | 10 |
| 4. | RS Hermina (A) - Terminal Karanglewas | 6 | 13 | 10 | 14 | 9 | 10 |
| 5. | Terminal Karanglewas - Ponpes Ainul Yaqin (A) | 4 | 13 | 11 | 13 | 9 | 10 |
| 6. | Ponpes Ainul Yaqin (A) - Pangsar Sudirman (A) | 4 | 13 | 12 | 16 | 9 | 11 |
| 7. | Pangsar Sudirman (A) - SMPN 1 Karanglewas (A) | 4 | 13 | 12 | 16 | 10 | 11 |
| 8. | SMPN 1 Karanglewas (A) - Kecamatan Karanglewas | 4 | 13 | 12 | 16 | 11 | 11 |
| 9. | Kecamatan Karanglewas - Pasar Cilongok (A) | 5 | 13 | 12 | 16 | 11 | 12 |
| 10. | Pasar Cilongok (A) - Pernasidi (A) | 6 | 10 | 11 | 17 | 11 | 11 |
| 11. | Pernasidi (A) - Puskesmas 1 Cilongok (A) | 6 | 10 | 11 | 15 | 11 | 11 |
| 12. | Puskesmas 1 Cilongok (A) - Karanglo (A) | 6 | 10 | 11 | 15 | 10 | 11 |
| 13. | Karanglo (A) - SMPN 3 Ajibarang (A) | 5 | 9 | 10 | 14 | 10 | 10 |
| 14. | SMPN 3 Ajibarang (A) - SMPN 1 Ajibarang (A) | 5 | 8 | 10 | 14 | 9 | 9 |
| 15. | SMPN 1 Ajibarang (A) - RSUD Ajibarang (A) | 5 | 5 | 6 | 10 | 6 | 6 |
| 16. | RSUD Ajibarang (A) - Terminal Ajibarang | 4 | 4 | 6 | 4 | 3 | 4 |
| 17. | Terminal Ajibarang - RSUD Ajibarang (B) | 1 | 5 | 4 | 8 | 3 | 4 |
| 18. | RSUD Ajibarang (B) - SMPN 1 Ajibarang (B) | 3 | 10 | 13 | 14 | 5 | 9 |
| 19. | SMPN 1 Ajibarang (B) - SMPN 3 Ajibarang (B) | 7 | 16 | 18 | 26 | 7 | 15 |
| 20. | SMPN 3 Ajibarang (B) - Karanglo (B) | 6 | 18 | 20 | 27 | 9 | 16 |
| 21. | Karanglo (B) - Puskesmas 1 Cilongok (B) | 7 | 18 | 22 | 28 | 10 | 17 |
| 22. | Puskesmas 1 Cilongok (B) - Pernasidi (B) | 7 | 18 | 22 | 28 | 10 | 17 |

Lanjutan Tabel 5.4 Rekapitulasi Rata-rata Faktor Muat per Segmen Koridor Pasar Pon-Terminal Ajibarang pada hari Minggu, 13 Agustus 2023

| No. Segmen | Rute | Rit 1 (%) | Rit 2 (%) | Rit 3 (%) | Rit 4 (%) | Rit 5 (%) | Rata-rata (%) |
|------------|--|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|---------------|
| 23. | Pernasidi (B) - Pasar Cilongok (B) | 7 | 21 | 22 | 27 | 10 | 17 |
| 24. | Pasar Cilongok (B) - Puskesmas Karanglewas | 7 | 23 | 24 | 28 | 8 | 18 |
| 25. | Puskesmas Karanglewas - SMPN 1 Karanglewas (B) | 7 | 23 | 24 | 28 | 8 | 18 |
| 26. | SMPN 1 Karanglewas (B) - Pangsar Sudirman (B) | 7 | 22 | 24 | 28 | 7 | 18 |
| 27. | Pangsar Sudirman (B) - Ponpes Ainul Yaqin (B) | 7 | 22 | 24 | 27 | 7 | 17 |
| 28. | Ponpes Ainul Yaqin (B) - SMPN 4 Purwokerto | 8 | 21 | 23 | 27 | 7 | 17 |
| 29. | SMPN 4 Purwokerto - Terminal Karanglewas | 7 | 21 | 23 | 27 | 6 | 17 |
| 30. | Terminal Karanglewas - RS Hermina (B) | 8 | 21 | 23 | 26 | 6 | 17 |
| 31. | RS Hermina (B) - Simpang Banaran (B) | 8 | 18 | 22 | 26 | 6 | 16 |
| 32. | Simpang Banaran (B) - SMK Wirotomo (B) | 8 | 18 | 20 | 25 | 6 | 15 |
| 33. | SMK Wirotomo (B) - Pasar Pon (B) | 8 | 17 | 21 | 23 | 5 | 15 |
| Rata-rata | | | | | | | 13 |

Adapun bentuk grafik berdasarkan data Tabel 5.4 di atas yang dapat dilihat pada Gambar 5.3 berikut.



Gambar 5.3 Rekapitulasi Rata-rata Faktor Muat per Segmen Koridor Pasar Pon-Terminal Ajibarang pada hari Minggu

Berdasarkan grafik pada Gambar 5.3 di atas, diketahui bahwa nilai faktor muat rata-rata tertinggi terjadi pada segmen Pasar Cilongok (B)-Puskesmas Karanglewas hingga SMPN 1 Karanglewas (B)-Pangsar Sudirman (B) dengan nilai faktor muat sebesar 18% dan terendah pada segmen RSUD Ajibarang (A)-Terminal Ajibarang sebesar 4%. Berdasarkan grafik di atas, terlihat peningkatan faktor muat yang signifikan pada segmen Terminal Ajibarang-RSUD Ajibarang (B) hingga segmen SMPN 1 Ajibarang (B)-SMPN 3 Ajibarang (B). Peningkatan ini terjadi karena di sekitar halte-halte tersebut terdapat berbagai fasilitas seperti taman kota, rumah sakit, pasar, terminal, dan banyak pertokoan, membuat kawasan ini menjadi pusat aktifitas masyarakat yang dinamis. Kemudian, penurunan faktor muat terjadi setelah bus melintasi segmen SMPN 3 Ajibarang (A)-SMPN 1 Ajibarang (A), hal ini dapat disebabkan oleh banyaknya penumpang yang turun di Halte SMPN 1 Ajibarang (A), RSUD Ajibarang (A), dan Terminal Ajibarang, sebagaimana dapat dilihat pada Lampiran 4.

Berdasarkan hasil rata-rata faktor muat bus BRT Trans Banyumas koridor Pasar Pon-Terminal Ajibarang pada hari Minggu sebesar 13%. Berdasarkan SK Dirjen Perhubungan Darat No. 687 Tahun 2002 menyebutkan bahwa standar ketentuan faktor muat adalah 70%. Oleh karena itu, dapat disimpulkan bahwa kinerja faktor muat bus BRT Trans Banyumas di koridor Pasar Pon-Terminal Ajibarang pada hari Minggu belum memenuhi standar yang ditetapkan.

Adapun hasil rata-rata faktor muat tiap bus pada hari kerja yaitu Selasa, 15 Agustus 2023 dapat dilihat pada Lampiran 5. Hasil rekapitulasi rata-rata faktor muat untuk seluruh rit di setiap segmen dengan menggunakan lima bus sampel yaitu bus 10, 11, 12, 13, dan 14 dapat dilihat pada Tabel 5.5 berikut.

Tabel 5.5 Rekapitulasi Rata-rata Faktor Muat per Segmen Koridor Pasar Pon-Terminal Ajibarang pada hari Selasa, 15 Agustus 2023

| No. Segmen | Rute | Rit 1 (%) | Rit 2 (%) | Rit 3 (%) | Rit 4 (%) | Rit 5 (%) | Rata-rata (%) |
|------------|--|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|---------------|
| 1. | Pasar Pon (A) – SMK Wirotomo (A) | 13 | 13 | 7 | 11 | 3 | 9 |
| 2. | SMK Wirotomo (A) - Simpang Banaran (A) | 18 | 14 | 9 | 14 | 4 | 12 |

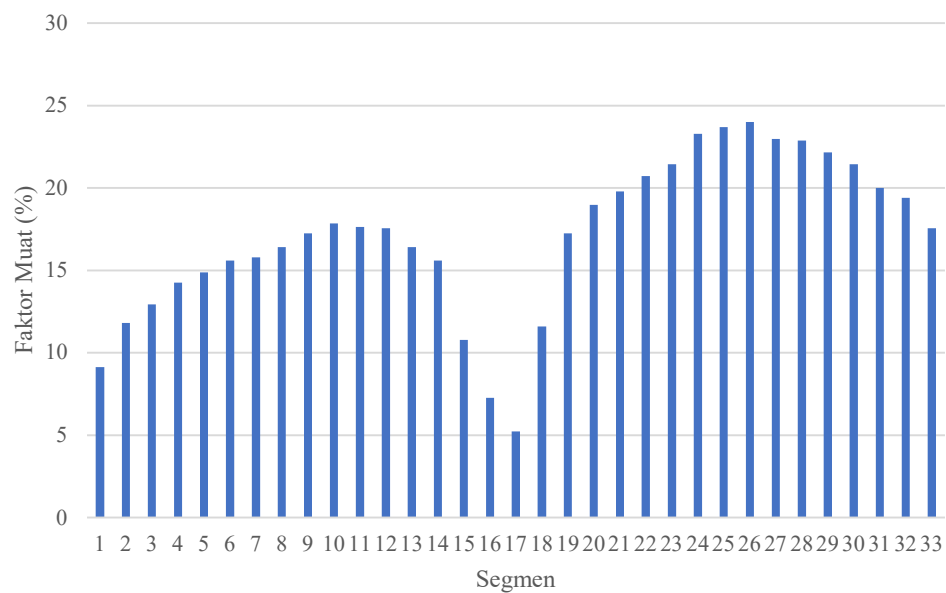
Lanjutan Tabel 5.5 Rekapitulasi Rata-rata Faktor Muat per Segmen Koridor
Pasar Pon-Terminal Ajibarang pada hari Selasa, 15 Agustus 2023

| No. Segmen | Rute | Rit 1 (%) | Rit 2 (%) | Rit 3 (%) | Rit 4 (%) | Rit 5 (%) | Rata-rata (%) |
|------------|--|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|---------------|
| 3. | Simpang Banaran (A) - RS Hermina (A) | 18 | 14 | 11 | 16 | 5 | 13 |
| 4. | RS Hermina (A) - Terminal Karanglewas | 18 | 17 | 13 | 18 | 6 | 14 |
| 5. | Terminal Karanglewas - Ponpes Ainul Yaqin (A) | 20 | 17 | 13 | 19 | 6 | 15 |
| 6. | Ponpes Ainul Yaqin (A) - Pangsar Sudirman (A) | 21 | 17 | 13 | 21 | 6 | 16 |
| 7. | Pangsar Sudirman (A) - SMPN 1 Karanglewas (A) | 21 | 17 | 13 | 22 | 6 | 16 |
| 8. | SMPN 1 Karanglewas (A) - Kecamatan Karanglewas | 21 | 18 | 15 | 23 | 6 | 16 |
| 9. | Kecamatan Karanglewas - Pasar Cilongok (A) | 22 | 18 | 15 | 24 | 7 | 17 |
| 10. | Pasar Cilongok (A) - Pernasidi (A) | 22 | 18 | 17 | 25 | 7 | 18 |
| 11. | Pernasidi (A) - Puskesmas 1 Cilongok (A) | 22 | 18 | 17 | 24 | 7 | 18 |
| 12. | Puskesmas 1 Cilongok (A) - Karanglo (A) | 22 | 17 | 18 | 23 | 7 | 18 |
| 13. | Karanglo (A) - SMPN 3 Ajibarang (A) | 22 | 15 | 16 | 22 | 6 | 16 |
| 14. | SMPN 3 Ajibarang (A) - SMPN 1 Ajibarang (A) | 22 | 17 | 13 | 20 | 6 | 16 |
| 15. | SMPN 1 Ajibarang (A) - RSUD Ajibarang (A) | 17 | 12 | 10 | 11 | 4 | 11 |
| 16. | RSUD Ajibarang (A) - Terminal Ajibarang | 9 | 9 | 7 | 8 | 4 | 7 |
| 17. | Terminal Ajibarang - RSUD Ajibarang (B) | 4 | 11 | 6 | 5 | 1 | 5 |
| 18. | RSUD Ajibarang (B) - SMPN 1 Ajibarang (B) | 10 | 19 | 16 | 11 | 3 | 12 |
| 19. | SMPN 1 Ajibarang (B) - SMPN 3 Ajibarang (B) | 16 | 27 | 24 | 16 | 4 | 17 |
| 20. | SMPN 3 Ajibarang (B) - Karanglo (B) | 17 | 30 | 25 | 19 | 4 | 19 |
| 21. | Karanglo (B) - Puskesmas 1 Cilongok (B) | 18 | 30 | 27 | 19 | 5 | 20 |
| 22. | Puskesmas 1 Cilongok (B) - Pernasidi (B) | 18 | 30 | 31 | 19 | 5 | 21 |
| 23. | Pernasidi (B) - Pasar Cilongok (B) | 18 | 33 | 30 | 21 | 5 | 21 |
| 24. | Pasar Cilongok (B) - Puskesmas Karanglewas | 21 | 33 | 34 | 23 | 5 | 23 |

Lanjutan Tabel 5.5 Rekapitulasi Rata-rata Faktor Muat per Segmen Koridor Pasar Pon-Terminal Ajibarang pada hari Selasa, 15 Agustus 2023

| No. Segmen | Rute | Rit 1 (%) | Rit 2 (%) | Rit 3 (%) | Rit 4 (%) | Rit 5 (%) | Rata-rata (%) |
|------------|--|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|---------------|
| 25. | Puskesmas Karanglewas - SMPN 1 Karanglewas (B) | 21 | 34 | 34 | 24 | 5 | 24 |
| 26. | SMPN 1 Karanglewas (B) - Pangsar Sudirman (B) | 21 | 35 | 34 | 24 | 5 | 24 |
| 27. | Pangsar Sudirman (B) - Ponpes Ainul Yaqin (B) | 20 | 32 | 34 | 24 | 5 | 23 |
| 28. | Ponpes Ainul Yaqin (B) - SMPN 4 Purwokerto | 19 | 32 | 34 | 24 | 5 | 23 |
| 29. | SMPN 4 Purwokerto - Terminal Karanglewas | 18 | 32 | 33 | 23 | 5 | 22 |
| 30. | Terminal Karanglewas - RS Hermina (B) | 18 | 31 | 33 | 21 | 5 | 21 |
| 31. | RS Hermina (B) - Simpang Banaran (B) | 16 | 30 | 29 | 20 | 4 | 20 |
| 32. | Simpang Banaran (B) - SMK Wirotomo (B) | 16 | 29 | 30 | 19 | 4 | 19 |
| 33. | SMK Wirotomo (B) - Pasar Pon (B) | 16 | 26 | 25 | 18 | 3 | 18 |
| Rata-rata | | | | | | | 17 |

Adapun bentuk grafik berdasarkan data Tabel 5.5 di atas yang dapat dilihat pada Gambar 5.4 berikut.



Gambar 5.4 Rekapitulasi Rata-rata Faktor Muat per Segmen Koridor Pasar Pon-Terminal Ajibarang pada hari Selasa

Berdasarkan grafik pada Gambar 5.4 di atas, diketahui bahwa nilai faktor muat tertinggi terjadi pada segmen Puskesmas Karanglewas-SMPN 1 Karanglewas (B) dan SMPN 1 Karanglewas (B)-Pangsar Sudirman (B) dengan nilai faktor muat rata-rata sebesar 24% dan terendah pada segmen Terminal Ajibarang-RSUD Ajibarang (B) sebesar 5%. Berdasarkan grafik di atas, terlihat peningkatan faktor muat yang signifikan pada segmen RSUD Ajibarang (B)-SMPN 1 Ajibarang hingga segmen SMPN 1 Ajibarang (B)-SMPN 3 Ajibarang (B). Kemudian, penurunan faktor muat terjadi setelah bus melintasi segmen Karanglo (A)-SMPN 3 Ajibarang (A), hal ini dapat disebabkan oleh banyaknya penumpang yang turun di Halte SMPN 3 Ajibarang (A), SMPN 1 Ajibarang (A), RSUD Ajibarang (A), dan Terminal Ajibarang, sebagaimana dapat dilihat pada Lampiran 5.

Berdasarkan hasil rata - rata faktor muat bus BRT Trans Banyumas koridor Pasar Pon-Terminal Ajibarang pada hari Selasa sebesar 17%. Berdasarkan SK Dirjen Perhubungan Darat No. SK.687/AJ.206/DRJD/2002 menyebutkan bahwa standar ketentuan faktor muat adalah 70%. Oleh karena itu, dapat disimpulkan bahwa kinerja faktor muat bus BRT Trans Banyumas di koridor Pasar Pon-Terminal Ajibarang pada hari Selasa belum memenuhi standar yang ditetapkan.

2. Waktu antara

Waktu antara adalah interval waktu antara dua moda angkutan berturut-turut saat melewati sebuah titik perhentian. Nilai waktu antara diperoleh dengan mencatat waktu kedatangan bus satu dengan bus berikutnya di setiap halte, mulai dari perhentian awal hingga akhir. Nilai waktu antara ini diperoleh melalui survei yang dilakukan selama dua hari, yaitu pada hari libur dan hari kerja. Data waktu antara ini kemudian dihitung menggunakan Persamaan 3.2.

Contoh perhitungan waktu antara yang digunakan berdasarkan data yang terdapat pada Lampiran 4 pada rit pertama, bus 10 tiba di Halte SMPN 1 Ajibarang (B) pukul 06.59.26, sementara bus 11 tiba pukul 07.07.04, bus 12 tiba pukul 07.17.16, bus 13 tiba pukul 7.27.36, dan bus 14 tiba pukul 07.38.13. Kemudian selisih kedatangan lima bus tersebut pada Halte SMPN 1 Ajibarang

(B) dihitung, dan ditemukan bahwa selisih waktu antara bus 10 dan 11 adalah 7 menit 38 detik, selisih bus 11 dan 12 adalah 10 menit 12 detik, selisih bus 12 dan 13 adalah 10 menit 20 detik, dan selisih bus 13 dan 14 adalah 10 menit 37 detik. Setelah mendapatkan selisih waktu antar bus, nilai-nilai tersebut dirata-ratakan. Hasilnya, waktu antara rit pertama pada Halte SMPN 1 Ajibarang (B) adalah 9 menit 42 detik. Hasil waktu antara untuk masing-masing bus pada hari libur dapat dilihat pada Lampiran 4. Waktu antara dibagi menjadi dua kondisi yaitu kondisi non puncak dan puncak. Kondisi non puncak pada hari libur dianalisis dalam rit 1 dan 5. Adapun rata-rata waktu antara kondisi non puncak untuk seluruh segmen dapat dilihat pada Tabel 5.6 berikut.

Tabel 5.6 Rata-rata Waktu Antara Kondisi Non Puncak per Halte Koridor Pasar Pon-Terminal Ajibarang pada hari Minggu, 13 Agustus 2023

| Nama TPB atau Halte | Kondisi Non Puncak | |
|--------------------------|------------------------|------------------------|
| | Rit 1 (menit:detik) | Rit 5 (menit:detik) |
| Pasar Pon (A) | 09:05 | 11:31 |
| SMK Wirotomo (A) | 09:13 | 11:38 |
| Simpang Banaran (A) | 09:10 | 11:53 |
| RS Hermina (A) | 09:12 | 11:54 |
| Terminal Karanglewas | 09:20 | 12:09 |
| Ponpes Ainul Yaqin (A) | 09:18 | 12:13 |
| Pangsar Sudirman (A) | 09:16 | 12:13 |
| SMPN 1 Karanglewas (A) | 09:18 | 12:30 |
| Kecamatan Karanglewas | 09:15 | 12:32 |
| Pasar Cilongok (A) | 09:10 | 12:33 |
| Pernasidi (A) | 09:23 | 12:29 |
| Puskesmas 1 Cilongok (A) | 09:23 | 12:30 |
| Karanglo (A) | 09:21 | 12:26 |
| SMPN 3 Ajibarang (A) | 09:23 | 12:26 |
| SMPN 1 Ajibarang (A) | 09:23 | 12:24 |
| RSUD Ajibarang (A) | 09:24 | 12:27 |
| Terminal Ajibarang | 09:26 | 12:33 |
| RSUD Ajibarang (B) | 09:33 | 12:25 |
| SMPN 1 Ajibarang (B) | 09:42 | 12:40 |
| SMPN 3 Ajibarang (B) | 09:35 | 13:02 |
| Karanglo (B) | 09:27 | 13:03 |
| Puskesmas 1 Cilongok (B) | 09:27 | 12:59 |

Lanjutan Tabel 5.6 Rata-rata Waktu Antara Kondisi Non Puncak per Halte Koridor Pasar Pon-Terminal Ajibarang pada hari Minggu, 13 Agustus 2023

| Nama TPB atau Halte | Kondisi Non Puncak | |
|---|------------------------|------------------------|
| | Rit 1 (menit:detik) | Rit 5 (menit:detik) |
| Pernasidi (B) | 09:27 | 12:59 |
| Pasar Cilongok (B) | 09:28 | 12:54 |
| Puskesmas Karanglewas | 09:36 | 12:55 |
| SMPN 1 Karanglewas (B) | 09:34 | 12:56 |
| Pangsar Sudirman (B) | 09:38 | 12:57 |
| Ponpes Ainul Yaqin (B) | 09:41 | 12:56 |
| SMPN 4 Purwokerto | 09:39 | 12:54 |
| Terminal Karanglewas | 09:42 | 12:52 |
| RS Hermina (B) | 09:42 | 12:39 |
| Simpang Banaran (B) | 09:43 | 12:38 |
| SMK Wirotomo (B) | 09:44 | 12:37 |
| Pasar Pon (B) | 09:47 | 12:30 |
| Rata-rata | 09:27 | 12:32 |
| Rata-rata Waktu Antara Kondisi Non Puncak | | 11:00 |

Sedangkan waktu antara kondisi puncak pada hari libur dianalisis dalam rit 2, 3, dan 4. Kondisi puncak pada waktu antara ini ditentukan berdasarkan jumlah penumpang tertinggi (puncak). Adapun rata-rata waktu antara kondisi puncak untuk seluruh segmen dapat dilihat pada Tabel 5.7 berikut.

Tabel 5.7 Rata-rata Waktu Antara Kondisi Puncak per Halte Koridor Pasar Pon-Terminal Ajibarang pada hari Minggu, 13 Agustus 2023

| Nama TPB atau Halte | Kondisi Puncak | | |
|--------------------------|------------------------|------------------------|------------------------|
| | Rit 2 (menit:detik) | Rit 3 (menit:detik) | Rit 4 (menit:detik) |
| Pasar Pon (A) | 13:36 | 12:58 | 11:52 |
| SMK Wirotomo (A) | 13:20 | 13:21 | 12:01 |
| Simpang Banaran (A) | 13:21 | 13:24 | 12:04 |
| RS Hermina (A) | 13:31 | 13:29 | 12:06 |
| Terminal Karanglewas | 13:52 | 13:39 | 12:09 |
| Ponpes Ainul Yaqin (A) | 13:52 | 13:59 | 12:12 |
| Pangsar Sudirman (A) | 13:51 | 14:04 | 12:13 |
| SMPN 1 Karanglewas (A) | 13:58 | 14:07 | 12:15 |
| Kecamatan Karanglewas | 14:00 | 14:08 | 12:16 |
| Pasar Cilongok (A) | 13:49 | 14:14 | 13:47 |
| Pernasidi (A) | 13:46 | 14:14 | 13:46 |
| Puskesmas 1 Cilongok (A) | 13:53 | 14:17 | 13:46 |

Lanjutan Tabel 5.7 Rata-rata Waktu Antara Kondisi Puncak per Halte Koridor Pasar Pon-Terminal Ajibarang pada hari Minggu, 13 Agustus 2023

| Nama TPB atau Halte | Kondisi Puncak | | |
|---------------------------------------|------------------------|------------------------|------------------------|
| | Rit 2 (menit:detik) | Rit 3 (menit:detik) | Rit 4 (menit:detik) |
| Karanglo (A) | 14:11 | 14:21 | 13:46 |
| SMPN 3 Ajibarang (A) | 14:18 | 14:28 | 13:49 |
| SMPN 1 Ajibarang (A) | 14:22 | 14:35 | 13:45 |
| RSUD Ajibarang (A) | 14:28 | 14:37 | 13:43 |
| Terminal Ajibarang | 14:31 | 14:41 | 13:40 |
| RSUD Ajibarang (B) | 14:01 | 14:38 | 12:50 |
| SMPN 1 Ajibarang (B) | 14:12 | 14:38 | 12:48 |
| SMPN 3 Ajibarang (B) | 14:18 | 14:46 | 12:41 |
| Karanglo (B) | 14:41 | 14:42 | 12:58 |
| Puskesmas 1 Cilongok (B) | 14:44 | 14:36 | 12:56 |
| Pernasidi (B) | 14:52 | 14:36 | 12:56 |
| Pasar Cilongok (B) | 15:04 | 14:36 | 12:54 |
| Puskesmas Karanglewas | 14:59 | 14:38 | 12:56 |
| SMPN 1 Karanglewas (B) | 15:03 | 14:38 | 12:55 |
| Pangsar Sudirman (B) | 15:11 | 14:44 | 12:51 |
| Ponpes Ainul Yaqin (B) | 15:10 | 14:43 | 12:49 |
| SMPN 4 Purwokerto | 15:12 | 14:47 | 12:40 |
| Terminal Karanglewas | 15:11 | 14:48 | 12:39 |
| RS Hermina (B) | 14:57 | 14:48 | 12:43 |
| Simpang Banaran (B) | 14:56 | 14:49 | 12:42 |
| SMK Wirotomo (B) | 14:57 | 14:50 | 12:41 |
| Pasar Pon (B) | 15:05 | 14:43 | 12:53 |
| Rata-rata | 14:23 | 14:22 | 12:51 |
| Rata-rata Waktu Antara Kondisi Puncak | | | 13:52 |

Berdasarkan Tabel 5.6 di atas, disebutkan bahwa waktu antara pada Hari Minggu, 13 Agustus 2023, dalam kondisi non puncak adalah 11 menit. Sesuai dengan SK Dirjen Perhubungan Darat No. 687 Tahun 2002, standar ketentuan untuk waktu antara adalah antara 5 hingga 10 menit. Sehingga hasil tersebut belum memenuhi standar yang ditetapkan. Namun, menurut Peraturan Menteri No. 98 Tahun 2013, waktu antara dalam kondisi seperti ini masih mematuhi standar, karena standar yang berlaku memperbolehkan waktu antara maksimal 30 menit. Sementara itu, berdasarkan Tabel 5.7 di atas, disebutkan bahwa waktu antara pada hari libur dalam kondisi puncak adalah 13 menit 52 detik. Hasil ini juga belum memenuhi ketentuan SK Dirjen Perhubungan Darat No. 687 Tahun 2002 yang menetapkan waktu antara dalam kondisi puncak antara 2-5 menit. Namun, berdasarkan Peraturan Menteri No. 98 Tahun 2013, waktu antara dalam

kondisi seperti ini tetap sesuai dengan standar, karena ketentuan yang berlaku memperbolehkan waktu antara maksimal 15 menit.

Waktu antara pada kondisi non puncak di hari kerja dalam analisis ini dilakukan pada rit 1 dan 5. Adapun hasil waktu antara pada hari kerja yaitu hari Selasa, 15 Agustus 2023 untuk seluruh rit di setiap segmen dengan menggunakan lima bus sampel yaitu bus 10, 11, 12, 13, dan 14 dapat dilihat pada Tabel 5.8 berikut.

Tabel 5.8 Rata-rata Waktu Antara Kondisi Non Puncak per Halte Koridor Pasar Pon-Terminal Ajibarang pada hari Selasa, 15 Agustus 2023

| Nama TPB atau Halte | Kondisi Non Puncak | |
|--------------------------|------------------------|------------------------|
| | Rit 1 (menit:detik) | Rit 5 (menit:detik) |
| Pasar Pon (A) | 10:11 | 12:41 |
| SMK Wirotomo (A) | 10:30 | 12:51 |
| Simpang Banaran (A) | 10:24 | 12:54 |
| RS Hermina (A) | 10:24 | 12:54 |
| Terminal Karanglewas | 10:33 | 12:45 |
| Ponpes Ainul Yaqin (A) | 10:34 | 12:49 |
| Pangsar Sudirman (A) | 10:32 | 12:50 |
| SMPN 1 Karanglewas (A) | 10:30 | 12:49 |
| Kecamatan Karanglewas | 10:27 | 12:48 |
| Pasar Cilongok (A) | 11:15 | 13:15 |
| Pernasidi (A) | 11:11 | 13:24 |
| Puskesmas 1 Cilongok (A) | 11:12 | 13:33 |
| Karanglo (A) | 11:09 | 13:37 |
| SMPN 3 Ajibarang (A) | 11:10 | 13:40 |
| SMPN 1 Ajibarang (A) | 11:09 | 13:40 |
| RSUD Ajibarang (A) | 11:10 | 13:42 |
| Terminal Ajibarang | 11:09 | 13:47 |
| RSUD Ajibarang (B) | 11:11 | 13:43 |
| SMPN 1 Ajibarang (B) | 11:17 | 13:40 |
| SMPN 3 Ajibarang (B) | 11:13 | 13:43 |
| Karanglo (B) | 11:05 | 13:25 |
| Puskesmas 1 Cilongok (B) | 11:06 | 13:15 |
| Pernasidi (B) | 11:07 | 13:15 |
| Pasar Cilongok (B) | 11:21 | 13:15 |
| Puskesmas Karanglewas | 11:17 | 13:22 |

Lanjutan Tabel 5.8 Rata-rata Waktu Antara Kondisi Non Puncak per Halte Koridor Pasar Pon-Terminal Ajibarang pada hari Selasa, 15 Agustus 2023

| | Kondisi Non Puncak |
|--|--------------------|
|--|--------------------|

| Nama TPB atau Halte | Rit 1 (menit:detik) | Rit 5 (menit:detik) |
|---|------------------------|------------------------|
| SMPN 1 Karanglewas (B) | 11:15 | 13:23 |
| Pangsar Sudirman (B) | 10:59 | 13:17 |
| Ponpes Ainul Yaqin (B) | 10:56 | 13:16 |
| SMPN 4 Purwokerto | 10:54 | 13:13 |
| Terminal Karanglewas | 10:48 | 13:15 |
| RS Hermina (B) | 10:46 | 13:19 |
| Simpang Banaran (B) | 10:48 | 13:21 |
| SMK Wirotomo (B) | 10:48 | 13:22 |
| Pasar Pon (B) | 10:46 | 13:17 |
| Rata-rata | 10:55 | 13:16 |
| Rata-rata Waktu Antara Kondisi Non Puncak | | 12:06 |

Sedangkan waktu antara kondisi puncak pada hari kerja dianalisis dalam rit 2, 3, dan 4. Kondisi puncak pada waktu antara ini ditentukan berdasarkan jumlah penumpang tertinggi (puncak). Adapun rata-rata waktu antara kondisi puncak untuk seluruh segmen dapat dilihat pada Tabel 5.9 berikut.

Tabel 5.9 Rata-rata Waktu Antara Kondisi Puncak per Halte Koridor Pasar Pon-Terminal Ajibarang pada hari Selasa, 15 Agustus 2023

| Nama TPB atau Halte | Kondisi Puncak | | |
|--------------------------|------------------------|------------------------|------------------------|
| | Rit 2 (menit:detik) | Rit 3 (menit:detik) | Rit 4 (menit:detik) |
| Pasar Pon (A) | 15:00 | 15:08 | 19:45 |
| SMK Wirotomo (A) | 15:31 | 15:51 | 19:30 |
| Simpang Banaran (A) | 15:33 | 15:54 | 19:24 |
| RS Hermina (A) | 15:37 | 15:57 | 19:26 |
| Terminal Karanglewas | 15:36 | 16:11 | 19:38 |
| Ponpes Ainul Yaqin (A) | 15:40 | 16:16 | 19:57 |
| Pangsar Sudirman (A) | 15:44 | 16:08 | 19:54 |
| SMPN 1 Karanglewas (A) | 15:51 | 16:01 | 19:45 |
| Kecamatan Karanglewas | 15:56 | 16:00 | 19:48 |
| Pasar Cilongok (A) | 15:54 | 15:58 | 20:21 |
| Pernasidi (A) | 15:59 | 16:12 | 20:26 |
| Puskesmas 1 Cilongok (A) | 16:03 | 16:15 | 20:27 |
| Karanglo (A) | 16:13 | 16:25 | 20:26 |
| SMPN 3 Ajibarang (A) | 16:21 | 16:29 | 20:31 |
| SMPN 1 Ajibarang (A) | 16:22 | 16:23 | 20:29 |

Lanjutan Tabel 5.9 Rata-rata Waktu Antara Kondisi Puncak per Halte Koridor Pasar Pon-Terminal Ajibarang pada hari Selasa, 15 Agustus 2023

| | Kondisi Puncak |
|--|----------------|
|--|----------------|

| Nama TPB atau Halte | Rit 2 (menit:detik) | Rit 3 (menit:detik) | Rit 4 (menit:detik) |
|---------------------------------------|------------------------|------------------------|------------------------|
| RSUD Ajibarang (A) | 16:28 | 16:22 | 20:34 |
| Terminal Ajibarang | 16:24 | 16:15 | 20:33 |
| RSUD Ajibarang (B) | 14:10 | 16:43 | 17:42 |
| SMPN 1 Ajibarang (B) | 13:32 | 17:08 | 17:42 |
| SMPN 3 Ajibarang (B) | 13:22 | 17:24 | 17:32 |
| Karanglo (B) | 13:40 | 17:34 | 16:55 |
| Puskesmas 1 Cilongok (B) | 14:00 | 17:35 | 16:27 |
| Pernasidi (B) | 14:10 | 17:35 | 16:13 |
| Pasar Cilongok (B) | 14:12 | 17:38 | 16:03 |
| Puskesmas Karanglewas | 14:26 | 18:10 | 15:38 |
| SMPN 1 Karanglewas (B) | 14:24 | 18:13 | 15:44 |
| Pangsar Sudirman (B) | 14:24 | 18:21 | 15:48 |
| Ponpes Ainul Yaqin (B) | 14:24 | 18:20 | 15:54 |
| SMPN 4 Purwokerto | 14:24 | 18:23 | 15:43 |
| Terminal Karanglewas | 14:23 | 18:23 | 15:46 |
| RS Hermina (B) | 14:16 | 18:15 | 15:44 |
| Simpang Banaran (B) | 14:14 | 18:14 | 15:41 |
| SMK Wirotomo (B) | 14:08 | 18:15 | 15:42 |
| Pasar Pon (B) | 13:56 | 18:22 | 15:21 |
| Rata-rata | 15:01 | 17:01 | 18:08 |
| Rata-rata Waktu Antara Kondisi Puncak | | | 16:43 |

Berdasarkan Tabel 5.8 di atas, disebutkan bahwa waktu antara pada Hari Selasa, 15 Agustus 2023, dalam kondisi non puncak adalah 12 menit 6 detik. Sesuai dengan SK Dirjen Perhubungan Darat No. 687 Tahun 2002, standar ketentuan untuk waktu antara adalah antara 5 hingga 10 menit. Sehingga hasil tersebut belum memenuhi standar yang ditetapkan. Namun, menurut Peraturan Menteri No. 98 Tahun 2013, waktu antara dalam kondisi seperti ini masih mematuhi standar, karena standar yang berlaku memperbolehkan waktu antara maksimal 30 menit. Sementara itu, berdasarkan Tabel 5.9 di atas, disebutkan bahwa waktu antara pada hari kerja dalam kondisi puncak adalah 16 menit 43 detik. Hasil ini belum memenuhi ketentuan SK Dirjen Perhubungan Darat No. 687 Tahun 2002 yang menetapkan waktu antara dalam kondisi puncak antara 2-5 menit. Berdasarkan Peraturan Menteri No. 98 Tahun 2013, waktu antara dalam kondisi seperti ini juga belum memenuhi dengan ketentuan standar, karena

ketentuan yang berlaku hanya memperbolehkan waktu antara maksimal 15 menit.

3. Waktu tunggu

Waktu tunggu adalah waktu yang dibutuhkan calon penumpang untuk menunggu kedatangan moda angkutan pada suatu rute. Untuk menghitung waktu tunggu digunakan Persamaan 3.3. Sebagai contoh, pada Lampiran 4 pada rit pertama, waktu antara bus 10 dengan bus 11 di Halte Pasar Pon (A) sebesar 6 menit 51 detik, sementara bus 11 dengan bus 12 sebesar 10 menit 21 detik, bus 12 dengan bus 13 sebesar 10 menit 25 detik, dan bus 13 dengan bus 14 sebesar 8 menit 42 detik. Sehingga nilai waktu tunggu bus secara berurutan sebesar 3 menit 25 detik, 5 menit 11 detik, 5 menit 12 detik, dan 4 menit 21 detik. Kemudian nilai waktu tunggu tiap bus dirata-ratakan dan mendapatkan hasil sebesar 4 menit 32 detik. Hasil waktu tunggu untuk masing-masing bus pada hari Minggu, 13 Agustus 2023 dapat dilihat pada Lampiran 4. Rata-rata hasil waktu tunggu pada hari libur untuk seluruh rit di setiap segmen dengan menggunakan lima bus sampel yaitu bus 10, 11, 12, 13, dan 14 dapat dilihat pada Tabel 5.10 berikut.

Tabel 5.10 Rata-rata Waktu Tunggu Kondisi Non Puncak per Halte Koridor Pasar Pon-Terminal Ajibarang pada hari Minggu, 13 Agustus 2023

| Nama TPB atau Halte | Kondisi Non Puncak | |
|--------------------------|------------------------|------------------------|
| | Rit 1 (menit:detik) | Rit 5 (menit:detik) |
| Pasar Pon (A) | 04:32 | 05:45 |
| SMK Wirotomo (A) | 04:36 | 05:49 |
| Simpang Banaran (A) | 04:35 | 05:57 |
| RS Hermina (A) | 04:36 | 05:57 |
| Terminal Karanglewas | 04:40 | 06:04 |
| Ponpes Ainul Yaqin (A) | 04:39 | 06:07 |
| Pangsar Sudirman (A) | 04:38 | 06:07 |
| SMPN 1 Karanglewas (A) | 04:39 | 06:15 |
| Kecamatan Karanglewas | 04:38 | 06:16 |
| Pasar Cilongok (A) | 04:35 | 06:17 |
| Pernasidi (A) | 04:41 | 06:14 |
| Puskesmas 1 Cilongok (A) | 04:41 | 06:15 |

Lanjutan Tabel 5.10 Rata-rata Waktu Tunggu Kondisi Non Puncak per Halte Koridor Pasar Pon-Terminal Ajibarang pada hari Minggu, 13 Agustus 2023

| Nama TPB atau Halte | Kondisi Non Puncak | |
|---|------------------------|------------------------|
| | Rit 1 (menit:detik) | Rit 5 (menit:detik) |
| Karanglo (A) | 04:40 | 06:13 |
| SMPN 3 Ajibarang (A) | 04:42 | 06:13 |
| SMPN 1 Ajibarang (A) | 04:42 | 06:12 |
| RSUD Ajibarang (A) | 04:42 | 06:14 |
| Terminal Ajibarang | 04:43 | 06:16 |
| RSUD Ajibarang (B) | 04:46 | 06:13 |
| SMPN 1 Ajibarang (B) | 04:51 | 06:20 |
| SMPN 3 Ajibarang (B) | 04:48 | 06:31 |
| Karanglo (B) | 04:44 | 06:31 |
| Puskesmas 1 Cilongok (B) | 04:44 | 06:30 |
| Pernasidi (B) | 04:44 | 06:30 |
| Pasar Cilongok (B) | 04:44 | 06:27 |
| Puskesmas Karanglewas | 04:48 | 06:28 |
| SMPN 1 Karanglewas (B) | 04:47 | 06:28 |
| Pangsar Sudirman (B) | 04:49 | 06:28 |
| Ponpes Ainul Yaqin (B) | 04:51 | 06:28 |
| SMPN 4 Purwokerto | 04:50 | 06:27 |
| Terminal Karanglewas | 04:51 | 06:26 |
| RS Hermina (B) | 04:51 | 06:19 |
| Simpang Banaran (B) | 04:51 | 06:19 |
| SMK Wirotomo (B) | 04:52 | 06:18 |
| Pasar Pon (B) | 04:54 | 06:15 |
| Rata-rata | 04:44 | 06:16 |
| Rata-rata Waktu Tunggu Kondisi Non Puncak | | 05:30 |

Sedangkan waktu tunggu kondisi puncak pada hari libur dianalisis dalam rit 2, 3, dan 4. Kondisi puncak pada waktu tunggu ini ditentukan berdasarkan jumlah penumpang tertinggi (puncak). Adapun rata-rata waktu tunggu kondisi puncak untuk seluruh segmen dapat dilihat pada Tabel 5.11 berikut.

Tabel 5.11 Rata-rata Waktu Tunggu Kondisi Puncak per Halte Koridor Pasar Pon-Terminal Ajibarang pada hari Minggu, 13 Agustus 2023

| Nama TPB atau Halte | Kondisi Puncak | | |
|---------------------|------------------------|------------------------|------------------------|
| | Rit 2 (menit:detik) | Rit 3 (menit:detik) | Rit 4 (menit:detik) |
| Pasar Pon (A) | 06:48 | 06:29 | 05:56 |
| SMK Wirotomo (A) | 06:40 | 06:41 | 06:00 |

Tabel 5.12 Rata-rata Waktu Tunggu Kondisi Puncak per Halte Koridor Pasar Pon-Terminal Ajibarang pada hari Minggu, 13 Agustus 2023

| Nama TPB atau Halte | Kondisi Puncak | | |
|---------------------------------------|------------------------|------------------------|------------------------|
| | Rit 2 (menit:detik) | Rit 3 (menit:detik) | Rit 4 (menit:detik) |
| Pasar Pon (A) | 06:48 | 06:29 | 05:56 |
| SMK Wirotomo (A) | 06:40 | 06:41 | 06:00 |
| Simpang Banaran (A) | 06:41 | 06:42 | 06:02 |
| RS Hermina (A) | 06:46 | 06:45 | 06:03 |
| Terminal Karanglewas | 06:56 | 06:49 | 06:05 |
| Ponpes Ainul Yaqin (A) | 06:56 | 07:00 | 06:06 |
| Pangsar Sudirman (A) | 06:55 | 07:02 | 06:06 |
| SMPN 1 Karanglewas (A) | 06:59 | 07:03 | 06:07 |
| Kecamatan Karanglewas | 07:00 | 07:04 | 06:08 |
| Pasar Cilongok (A) | 06:54 | 07:07 | 06:54 |
| Pernasidi (A) | 06:53 | 07:07 | 06:53 |
| Puskesmas 1 Cilongok (A) | 06:57 | 07:09 | 06:53 |
| Karanglo (A) | 07:06 | 07:11 | 06:53 |
| SMPN 3 Ajibarang (A) | 07:09 | 07:14 | 06:55 |
| SMPN 1 Ajibarang (A) | 07:11 | 07:17 | 06:53 |
| RSUD Ajibarang (A) | 07:14 | 07:19 | 06:52 |
| Terminal Ajibarang | 07:15 | 07:21 | 06:50 |
| RSUD Ajibarang (B) | 07:00 | 07:19 | 06:25 |
| SMPN 1 Ajibarang (B) | 07:06 | 07:19 | 06:24 |
| SMPN 3 Ajibarang (B) | 07:09 | 07:23 | 06:20 |
| Karanglo (B) | 07:21 | 07:21 | 06:29 |
| Puskesmas 1 Cilongok (B) | 07:22 | 07:18 | 06:28 |
| Pernasidi (B) | 07:26 | 07:18 | 06:28 |
| Pasar Cilongok (B) | 07:32 | 07:18 | 06:27 |
| Puskesmas Karanglewas | 07:29 | 07:19 | 06:28 |
| SMPN 1 Karanglewas (B) | 07:32 | 07:19 | 06:28 |
| Pangsar Sudirman (B) | 07:36 | 07:22 | 06:26 |
| Ponpes Ainul Yaqin (B) | 07:35 | 07:22 | 06:24 |
| SMPN 4 Purwokerto | 07:36 | 07:24 | 06:20 |
| Terminal Karanglewas | 07:36 | 07:24 | 06:20 |
| RS Hermina (B) | 07:29 | 07:24 | 06:21 |
| Simpang Banaran (B) | 07:28 | 07:24 | 06:21 |
| SMK Wirotomo (B) | 07:29 | 07:25 | 06:21 |
| Pasar Pon (B) | 07:32 | 07:22 | 06:26 |
| Rata-rata | 07:12 | 07:11 | 06:26 |
| Rata-rata Waktu Tunggu Kondisi Puncak | | | 06:56 |

Berdasarkan Tabel 5.10 di atas, disebutkan bahwa waktu tunggu pada Hari Minggu, 13 Agustus 2023, dalam kondisi non puncak adalah 5 menit 30 detik. Sesuai dengan SK Dirjen Perhubungan Darat No. 687 Tahun 2002, standar ketentuan untuk waktu tunggu adalah antara 10 hingga 20 menit. Sehingga hasil tersebut belum memenuhi standar yang ditetapkan. Namun, menurut Peraturan Menteri No. 10 Tahun 2012, waktu tunggu dalam kondisi seperti ini masih mematuhi standar, karena standar yang berlaku memperbolehkan waktu tunggu maksimal 15 menit. Sementara itu, berdasarkan Tabel 5.11 di atas, disebutkan bahwa waktu tunggu pada hari libur dalam kondisi puncak adalah 6 menit 56 detik. Hasil ini sudah memenuhi ketentuan SK Dirjen Perhubungan Darat No. 687 Tahun 2002 yang menetapkan waktu tunggu dalam kondisi puncak antara 5-10 menit. Berdasarkan Peraturan Menteri No. 10 Tahun 2012, waktu tunggu dalam kondisi seperti ini juga sudah memenuhi dengan ketentuan standar, karena ketentuan yang berlaku memperbolehkan waktu tunggu maksimal 15 menit.

Waktu tunggu pada kondisi non puncak di hari kerja dalam analisis ini dilakukan pada rit 1 dan 5. Adapun hasil waktu tunggu pada hari kerja yaitu hari Selasa, 15 Agustus 2023 untuk seluruh rit di setiap segmen dengan menggunakan lima bus sampel yaitu bus 10, 11, 12, 13, dan 14 dapat dilihat pada Tabel 5.12 berikut.

Tabel 5.13 Rata-rata Waktu Tunggu Kondisi Non Puncak per Halte Koridor Pasar Pon-Terminal Ajibarang pada hari Selasa, 15 Agustus 2023

| Nama TPB atau Halte | Kondisi Non Puncak | |
|------------------------|------------------------|------------------------|
| | Rit 1 (menit:detik) | Rit 5 (menit:detik) |
| Pasar Pon (A) | 05:05 | 06:20 |
| SMK Wirotomo (A) | 05:15 | 06:25 |
| Simpang Banaran (A) | 05:12 | 06:27 |
| RS Hermina (A) | 05:12 | 06:27 |
| Terminal Karanglewas | 05:17 | 06:22 |
| Ponpes Ainul Yaqin (A) | 05:17 | 06:24 |
| Pangsar Sudirman (A) | 05:16 | 06:25 |
| SMPN 1 Karanglewas (A) | 05:15 | 06:24 |
| Kecamatan Karanglewas | 05:14 | 06:24 |

Lanjutan Tabel 5.12 Rata-rata Waktu Tunggu Kondisi Non Puncak per Halte Koridor Pasar Pon-Terminal Ajibarang pada hari Selasa, 15 Agustus 2023

| Nama TPB atau Halte | Kondisi Non Puncak | |
|---|------------------------|------------------------|
| | Rit 1 (menit:detik) | Rit 5 (menit:detik) |
| Pasar Cilongok (A) | 05:38 | 06:37 |
| Pernasidi (A) | 05:36 | 06:42 |
| Puskesmas 1 Cilongok (A) | 05:36 | 06:46 |
| Karanglo (A) | 05:35 | 06:48 |
| SMPN 3 Ajibarang (A) | 05:35 | 06:50 |
| SMPN 1 Ajibarang (A) | 05:34 | 06:50 |
| RSUD Ajibarang (A) | 05:35 | 06:51 |
| Terminal Ajibarang | 05:35 | 06:54 |
| RSUD Ajibarang (B) | 05:36 | 06:51 |
| SMPN 1 Ajibarang (B) | 05:39 | 06:50 |
| SMPN 3 Ajibarang (B) | 05:37 | 06:51 |
| Karanglo (B) | 05:32 | 06:43 |
| Puskesmas 1 Cilongok (B) | 05:33 | 06:38 |
| Pernasidi (B) | 05:33 | 06:38 |
| Pasar Cilongok (B) | 05:40 | 06:37 |
| Puskesmas Karanglewas | 05:38 | 06:41 |
| SMPN 1 Karanglewas (B) | 05:37 | 06:41 |
| Pangsar Sudirman (B) | 05:30 | 06:39 |
| Ponpes Ainul Yaqin (B) | 05:28 | 06:38 |
| SMPN 4 Purwokerto | 05:27 | 06:37 |
| Terminal Karanglewas | 05:24 | 06:38 |
| RS Hermina (B) | 05:23 | 06:40 |
| Simpang Banaran (B) | 05:24 | 06:40 |
| SMK Wirotomo (B) | 05:24 | 06:41 |
| Pasar Pon (B) | 05:23 | 06:39 |
| Rata-rata | 05:27 | 06:38 |
| Rata-rata Waktu Tunggu Kondisi Non Puncak | | 06:03 |

Sedangkan waktu tunggu kondisi puncak pada hari kerja dianalisis dalam rit 2, 3, dan 4. Kondisi puncak pada waktu tunggu ini ditentukan berdasarkan jumlah penumpang tertinggi (puncak). Adapun rata-rata waktu tunggu kondisi puncak untuk seluruh segmen dapat dilihat pada Tabel 5.13 berikut.

Tabel 5.14 Rata-rata Waktu Tunggu Kondisi Puncak per Halte Koridor Pasar Pon-Terminal Ajibarang pada hari Selasa, 15 Agustus 2023

| Nama TPB atau Halte | Kondisi Puncak | | |
|---------------------------------------|------------------------|------------------------|------------------------|
| | Rit 2 (menit:detik) | Rit 3 (menit:detik) | Rit 4 (menit:detik) |
| Pasar Pon (A) | 07:30 | 07:34 | 09:53 |
| SMK Wirotomo (A) | 07:46 | 07:56 | 09:45 |
| Simpang Banaran (A) | 07:47 | 07:57 | 09:42 |
| RS Hermina (A) | 07:48 | 07:58 | 09:43 |
| Terminal Karanglewas | 07:48 | 08:05 | 09:49 |
| Ponpes Ainul Yaqin (A) | 07:50 | 08:08 | 09:58 |
| Pangsar Sudirman (A) | 07:52 | 08:04 | 09:57 |
| SMPN 1 Karanglewas (A) | 07:55 | 08:00 | 09:53 |
| Kecamatan Karanglewas | 07:58 | 08:00 | 09:54 |
| Pasar Cilongok (A) | 07:57 | 07:59 | 10:11 |
| Pernasidi (A) | 07:59 | 08:06 | 10:13 |
| Puskesmas 1 Cilongok (A) | 08:01 | 08:08 | 10:14 |
| Karanglo (A) | 08:06 | 08:12 | 10:13 |
| SMPN 3 Ajibarang (A) | 08:11 | 08:15 | 10:16 |
| SMPN 1 Ajibarang (A) | 08:11 | 08:11 | 10:15 |
| RSUD Ajibarang (A) | 08:14 | 08:11 | 10:17 |
| Terminal Ajibarang | 08:12 | 08:08 | 10:17 |
| RSUD Ajibarang (B) | 07:05 | 08:22 | 08:51 |
| SMPN 1 Ajibarang (B) | 06:46 | 08:34 | 08:51 |
| SMPN 3 Ajibarang (B) | 06:41 | 08:42 | 08:46 |
| Karanglo (B) | 06:50 | 08:47 | 08:27 |
| Puskesmas 1 Cilongok (B) | 07:00 | 08:48 | 08:13 |
| Pernasidi (B) | 07:05 | 08:48 | 08:07 |
| Pasar Cilongok (B) | 07:06 | 08:49 | 08:01 |
| Puskesmas Karanglewas | 07:13 | 09:05 | 07:49 |
| SMPN 1 Karanglewas (B) | 07:12 | 09:07 | 07:52 |
| Pangsar Sudirman (B) | 07:12 | 09:11 | 07:54 |
| Ponpes Ainul Yaqin (B) | 07:12 | 09:10 | 07:57 |
| SMPN 4 Purwokerto | 07:12 | 09:11 | 07:52 |
| Terminal Karanglewas | 07:12 | 09:12 | 07:53 |
| RS Hermina (B) | 07:08 | 09:08 | 07:52 |
| Simpang Banaran (B) | 07:07 | 09:07 | 07:51 |
| SMK Wirotomo (B) | 07:04 | 09:08 | 07:51 |
| Pasar Pon (B) | 06:58 | 09:11 | 07:41 |
| Rata-rata | 07:30 | 08:30 | 09:04 |
| Rata-rata Waktu Tunggu Kondisi Puncak | | | 08:22 |

Berdasarkan Tabel 5.12 di atas, disebutkan bahwa waktu tunggu pada Hari Selasa, 15 Agustus 2023, dalam kondisi non puncak adalah 6 menit 3 detik.

Sesuai dengan SK Dirjen Perhubungan Darat No. 687 Tahun 2002, standar ketentuan untuk waktu tunggu adalah antara 10 hingga 20 menit. Sehingga hasil tersebut belum memenuhi standar yang ditetapkan. Namun, menurut Peraturan Menteri No. 10 Tahun 2012, waktu tunggu dalam kondisi seperti ini masih mematuhi standar, karena standar yang berlaku memperbolehkan waktu tunggu maksimal 15 menit. Sementara itu, berdasarkan Tabel 5.13 di atas, disebutkan bahwa waktu tunggu pada hari kerja dalam kondisi puncak adalah 8 menit 22 detik. Hasil ini belum memenuhi ketentuan SK Dirjen Perhubungan Darat No. 687 Tahun 2002 yang menetapkan waktu tunggu dalam kondisi puncak antara 2-5 menit. Berdasarkan Peraturan Menteri No. 10 Tahun 2012, waktu tunggu dalam kondisi seperti ini juga belum memenuhi dengan ketentuan standar, karena ketentuan yang berlaku hanya memperbolehkan waktu tunggu maksimal 7 menit.

4. Waktu sirkulasi

Waktu sirkulasi dihitung menggunakan selisih waktu tempuh bus dari titik asal ke titik tujuan dan kembali ke titik asal. Sebagai contoh, berdasarkan data di Lampiran 4, bus 12 dalam rit pertama berangkat dari titik awal pada pukul 6.38.55 dan tiba pukul 7.52.10, sehingga total waktu sirkulasi dalam satu rit adalah 1 jam 13 menit 15 detik. Berikut adalah hasil perhitungan waktu sirkulasi untuk BRT Trans Banyumas koridor Pasar Pon-Terminal Ajibarang pada hari Minggu, 13 Agustus 2023 dapat dilihat pada Tabel 5.14.

Tabel 5.15 Waktu Sirkulasi BRT Trans Banyumas Koridor Pasar Pon-Terminal Ajibarang pada hari Minggu, 13 Agustus 2023

| Rit | Bus | Waktu Berangkat (jam:menit:detik) | Waktu Tiba (jam:menit:detik) | Waktu Sirkulasi (jam:menit:detik) |
|-----|-----|--------------------------------------|---------------------------------|--------------------------------------|
| 1 | 10 | 6:20:46 | 7:31:20 | 1:10:34 |
| 2 | 10 | 9:01:26 | 10:27:45 | 1:26:19 |
| 3 | 10 | 12:10:27 | 13:37:57 | 1:27:30 |
| 4 | 10 | 15:30:34 | 16:59:52 | 1:29:18 |
| 5 | 10 | 18:01:50 | 19:15:51 | 1:14:01 |
| 1 | 11 | 6:26:57 | 7:39:44 | 1:12:47 |
| 2 | 11 | 9:08:17 | 10:47:36 | 1:39:19 |
| 3 | 11 | 12:24:53 | 13:53:37 | 1:28:44 |

Lanjutan Tabel 5.14 Waktu Sirkulasi BRT Trans Banyumas Koridor Pasar Pon-Terminal Ajibarang pada hari Minggu, 13 Agustus 2023

| Rit | Bus | Waktu Berangkat (jam:menit:detik) | Waktu Tiba (jam:menit:detik) | Waktu Sirkulasi (jam:menit:detik) |
|-----------|-----|--------------------------------------|---------------------------------|--------------------------------------|
| 4 | 11 | 15:45:19 | 17:23:34 | 1:38:15 |
| 5 | 11 | 18:10:14 | 19:25:37 | 1:15:23 |
| 1 | 12 | 6:38:55 | 7:52:10 | 1:13:15 |
| 2 | 12 | 9:27:25 | 10:58:24 | 1:30:59 |
| 3 | 12 | 12:40:48 | 14:08:56 | 1:28:08 |
| 4 | 12 | 15:58:26 | 17:37:27 | 1:39:01 |
| 5 | 12 | 18:21:42 | 19:39:18 | 1:17:36 |
| 1 | 13 | 6:48:48 | 8:00:45 | 1:11:57 |
| 2 | 13 | 9:42:46 | 11:11:12 | 1:28:26 |
| 3 | 13 | 12:47:26 | 14:18:35 | 1:31:09 |
| 4 | 13 | 16:05:43 | 17:44:35 | 1:38:52 |
| 5 | 13 | 18:31:46 | 20:03:10 | 1:31:24 |
| 1 | 14 | 6:56:33 | 8:10:28 | 1:13:55 |
| 2 | 14 | 9:54:38 | 11:28:04 | 1:33:26 |
| 3 | 14 | 13:03:46 | 14:36:51 | 1:33:05 |
| 4 | 14 | 16:18:30 | 17:51:22 | 1:32:52 |
| 5 | 14 | 18:48:44 | 20:05:51 | 1:17:07 |
| Rata-rata | | | | 1:25:44 |

Berdasarkan dari Tabel 5.14 dapat diketahui bahwa waktu sirkulasi pada hari Minggu, 13 Agustus 2023 tertinggi terdapat pada bus 11 pada rit 2 yaitu 1 jam 39 menit 19 detik, dan waktu sirkulasi dengan nilai paling rendah terdapat pada bus 10 pada rit 1 yaitu 1 jam 10 menit 34 detik. Waktu sirkulasi dengan nilai tinggi dipengaruhi oleh arus lalu lintas yang lengang, sehingga memungkinkan bus melaju dengan cepat dalam melakukan sirkulasi. Waktu sirkulasi dengan nilai rendah dipengaruhi oleh arus lalu lintas yang padat, sehingga memungkinkan bus melaju dengan lambat dalam melakukan sirkulasi. Berdasarkan dari standar ketentuan SK Dirjen Perhubungan Darat No. 687 Tahun 2002, standar maksimum waktu sirkulasi adalah 2-3 jam. Artinya waktu sirkulasi pada hari libur sudah memenuhi syarat ketentuan, dengan rata-rata waktu sirkulasi sebesar 1 jam 25 menit 44 detik.

Selanjutnya data waktu sirkulasi pada hari kerja dengan bus nomor 10, 11, 12, 13, dan 14 dapat dilihat pada Tabel 5.15 berikut.

Tabel 5.16 Waktu Sirkulasi BRT Trans Banyumas Koridor Pasar Pon-Terminal Ajibarang pada hari Selasa, 15 Agustus 2023

| Rit | Bus | Waktu Berangkat (jam:menit:detik) | Waktu Tiba (jam:menit:detik) | Waktu Sirkulasi (jam:menit:detik) |
|-----------|-----|--------------------------------------|---------------------------------|--------------------------------------|
| 1 | 10 | 6:22:28 | 7:40:49 | 1:18:21 |
| 2 | 10 | 8:57:43 | 10:32:56 | 1:35:13 |
| 3 | 10 | 12:12:48 | 13:43:05 | 1:30:17 |
| 4 | 10 | 15:32:34 | 17:10:34 | 1:38:00 |
| 5 | 10 | 18:01:35 | 19:15:19 | 1:13:44 |
| 1 | 11 | 6:29:00 | 7:46:36 | 1:17:36 |
| 2 | 11 | 9:12:37 | 10:42:32 | 1:29:55 |
| 3 | 11 | 12:25:39 | 14:02:42 | 1:37:03 |
| 4 | 11 | 15:44:12 | 17:35:33 | 1:51:21 |
| 5 | 11 | 18:13:20 | 19:36:07 | 1:22:47 |
| 1 | 12 | 6:37:55 | 7:59:03 | 1:21:08 |
| 2 | 12 | 9:28:11 | 11:03:50 | 1:35:39 |
| 3 | 12 | 12:40:02 | 14:15:35 | 1:35:33 |
| 4 | 12 | 16:02:53 | 17:35:57 | 1:33:04 |
| 5 | 12 | 18:30:58 | 19:44:19 | 1:13:21 |
| 1 | 13 | 6:53:33 | 8:14:47 | 1:21:14 |
| 2 | 13 | 9:48:02 | 11:17:47 | 1:29:45 |
| 3 | 13 | 12:58:33 | 14:36:38 | 1:38:05 |
| 4 | 13 | 16:10:31 | 17:54:10 | 1:43:39 |
| 5 | 13 | 18:40:59 | 20:07:01 | 1:26:02 |
| 1 | 14 | 7:02:37 | 8:23:51 | 1:21:14 |
| 2 | 14 | 9:58:35 | 11:28:39 | 1:30:04 |
| 3 | 14 | 13:15:41 | 14:56:32 | 1:40:51 |
| 4 | 14 | 16:48:41 | 18:12:00 | 1:23:19 |
| 5 | 14 | 18:52:21 | 20:08:28 | 1:16:07 |
| Rata-rata | | | | 1:28:56 |

Berdasarkan dari Tabel 5.15 di atas, dapat ketahui bahwa waktu sirkulasi pada hari Selasa, 15 Agustus 2023 tertinggi terdapat pada bus 11 pada rit 4 yaitu 1 jam 51 menit 21 detik, dan waktu sirkulasi terendah terdapat pada bus 12 pada rit 5 yaitu 1 jam 13 menit 21 detik. Berdasarkan dari standar ketentuan SK Dirjen

Perhubungan Darat No. 687 Tahun 2002, standar maksimum waktu sirkulasi adalah 2-3 jam. Artinya waktu sirkulasi pada hari libur sudah memenuhi syarat ketentuan, dengan rata-rata waktu sirkulasi sebesar 1 jam 28 menit 56 detik. Hal ini dapat dipengaruhi oleh arus lalu lintas yang cukup lengang pada sebagian besar segmen.

5. Kecepatan perjalanan

Kecepatan perjalanan dihitung dengan menggunakan Persamaan 3.4. Sebagai contoh, pada Lampiran 4 terdapat bus 10 pada rit pertama berangkat dari Halte Pasar Pon pukul 6:20:46 dan tiba di Halte Pasar Pon pukul 7:31:20, sehingga waktu tempuh yang didapat sebesar 1 jam 10 menit 34 detik atau 1,176 jam. Sedangkan untuk jarak tempuh dari halte Pasar Pon menuju Halte Terminal Ajibarang dan kembali lagi ke halte Pasar Pon adalah 37,06 km. Sehingga nilai kecepatan perjalanan dapat dihitung sebagai berikut.

$$V = \frac{S}{T}$$

$$= \frac{37,06}{1,176} = 31,511 \text{ km/jam}$$

Kecepatan perjalanan dibagi menjadi dua kondisi yaitu kondisi non puncak dan puncak. Kondisi non puncak pada hari libur dianalisis dalam rit 1 dan 5. Adapun kecepatan perjalanan seluruh rit pada kondisi non puncak dapat dilihat pada Tabel 5.16 berikut.

Tabel 5.17 Kecepatan Perjalanan Kondisi Non Puncak BRT Trans Banyumas Koridor Pasar Pon-Terminal Ajibarang pada hari Minggu, 13 Agustus 2023

| Rit | Bus | Jarak Tempuh (km) | Waktu Tempuh (jam:menit:detik) | Kecepatan (km/jam) |
|-----|-----|-------------------|--------------------------------|--------------------|
| 1 | 10 | 37,06 | 1:10:34 | 31,511 |
| 5 | 10 | 37,06 | 1:14:01 | 30,042 |
| 1 | 11 | 37,06 | 1:12:47 | 30,551 |
| 5 | 11 | 37,06 | 1:15:23 | 29,497 |
| 1 | 12 | 37,06 | 1:13:15 | 30,356 |
| 5 | 12 | 37,06 | 1:17:36 | 28,655 |
| 1 | 13 | 37,06 | 1:11:57 | 30,905 |
| 5 | 13 | 37,06 | 1:31:24 | 24,328 |

Lanjutan Tabel 5.16 Kecepatan Perjalanan Kondisi Non Puncak BRT Trans Banyumas Koridor Pasar Pon-Terminal Ajibarang pada hari Minggu, 13 Agustus 2023

| Rit | Bus | Jarak Tempuh (km) | Waktu Tempuh (jam:menit:detik) | Kecepatan (km/jam) |
|-----------|-----|-------------------|--------------------------------|--------------------|
| 1 | 14 | 37,06 | 1:13:55 | 30,083 |
| 5 | 14 | 37,06 | 1:17:07 | 28,834 |
| Rata-rata | | | | 29,476 |

Sedangkan kecepatan perjalanan kondisi puncak pada hari libur dianalisis dalam rit 2, 3, dan 4. Kondisi puncak pada kecepatan kendaraan ini ditentukan berdasarkan jumlah penumpang tertinggi (puncak). Adapun kecepatan perjalanan seluruh rit pada kondisi puncak dapat dilihat pada Tabel 5.17 berikut.

Tabel 5.18 Kecepatan Perjalanan Kondisi Puncak BRT Trans Banyumas Koridor Pasar Pon-Terminal Ajibarang pada hari Minggu, 13 Agustus 2023

| Rit | Bus | Jarak Tempuh (km) | Waktu Tempuh (jam:menit:detik) | Kecepatan (km/jam) |
|-----------|-----|-------------------|--------------------------------|--------------------|
| 2 | 10 | 37,06 | 1:26:19 | 25,761 |
| 3 | 10 | 37,06 | 1:27:30 | 25,413 |
| 4 | 10 | 37,06 | 1:29:18 | 24,900 |
| 2 | 11 | 37,06 | 1:39:19 | 22,389 |
| 3 | 11 | 37,06 | 1:28:44 | 25,059 |
| 4 | 11 | 37,06 | 1:38:15 | 22,632 |
| 2 | 12 | 37,06 | 1:30:59 | 24,440 |
| 3 | 12 | 37,06 | 1:28:08 | 25,230 |
| 4 | 12 | 37,06 | 1:39:01 | 22,457 |
| 2 | 13 | 37,06 | 1:28:26 | 25,144 |
| 3 | 13 | 37,06 | 1:31:09 | 24,395 |
| 4 | 13 | 37,06 | 1:38:52 | 22,491 |
| 2 | 14 | 37,06 | 1:33:26 | 23,799 |
| 3 | 14 | 37,06 | 1:33:05 | 23,888 |
| 4 | 14 | 37,06 | 1:32:52 | 23,944 |
| Rata-rata | | | | 24,129 |

Berdasarkan Tabel 5.16 di atas, disebutkan bahwa kecepatan perjalanan pada hari Minggu, 13 Agustus 2023, dalam kondisi non puncak adalah 29,476

km/jam. Berdasarkan Peraturan Menteri No. 10 Tahun 2012, kecepatan perjalanan dalam kondisi seperti ini, sudah memenuhi dengan ketentuan standar, karena ketentuan yang berlaku memperbolehkan kecepatan perjalanan maksimal 50 km/jam. Sementara itu, berdasarkan Tabel 5.17 di atas, disebutkan bahwa kecepatan perjalanan pada hari libur dalam kondisi puncak adalah 24,129 km/jam. Hasil ini juga sudah memenuhi standar ketentuan Peraturan Menteri No. 10 Tahun 2012 yang menetapkan kecepatan perjalanan dalam kondisi puncak maksimal 30 km/jam.

Kecepatan perjalanan pada kondisi non puncak di hari kerja dalam analisis ini dilakukan pada rit 1 dan 5. Adapun kecepatan perjalanan antara pada hari kerja yaitu hari Selasa, 15 Agustus 2023 untuk seluruh rit dengan menggunakan lima bus sampel yaitu bus 10, 11, 12, 13, dan 14 dapat dilihat pada Tabel 5.18 berikut.

Tabel 5.19 Kecepatan Perjalanan Kondisi Non Puncak BRT Trans Banyumas Koridor Pasar Pon-Terminal Ajibarang pada hari Selasa, 15 Agustus 2023

| Rit | Bus | Jarak Tempuh (km) | Waktu Tempuh (jam:menit:detik) | Kecepatan (km/jam) |
|-----------|-----|-------------------|--------------------------------|--------------------|
| 1 | 10 | 37,06 | 1:18:21 | 28,380 |
| 5 | 10 | 37,06 | 1:13:44 | 30,157 |
| 1 | 11 | 37,06 | 1:17:36 | 28,655 |
| 5 | 11 | 37,06 | 1:22:47 | 26,860 |
| 1 | 12 | 37,06 | 1:21:08 | 27,407 |
| 5 | 12 | 37,06 | 1:13:21 | 30,315 |
| 1 | 13 | 37,06 | 1:21:14 | 27,373 |
| 5 | 13 | 37,06 | 1:26:02 | 25,846 |
| 1 | 14 | 37,06 | 1:21:14 | 27,373 |
| 5 | 14 | 37,06 | 1:16:07 | 29,213 |
| Rata-rata | | | | 28,158 |

Sedangkan kecepatan perjalanan kondisi puncak pada hari kerja dianalisis dalam rit 2, 3, dan 4. Adapun kecepatan perjalanan seluruh rit pada kondisi puncak dapat dilihat pada Tabel 5.18 berikut.

Tabel 5.20 Kecepatan Perjalanan Kondisi Puncak BRT Trans Banyumas Koridor Pasar Pon-Terminal Ajibarang pada hari Selasa, 15 Agustus 2023

| Rit | Bus | Jarak Tempuh (km) | Waktu Tempuh (jam:menit:detik) | Kecepatan (km/jam) |
|-----------|-----|-------------------|--------------------------------|--------------------|
| 2 | 10 | 37,06 | 1:35:13 | 23,353 |
| 3 | 10 | 37,06 | 1:30:17 | 24,629 |
| 4 | 10 | 37,06 | 1:38:00 | 22,690 |
| 2 | 11 | 37,06 | 1:29:55 | 24,730 |
| 3 | 11 | 37,06 | 1:37:03 | 22,912 |
| 4 | 11 | 37,06 | 1:51:21 | 19,969 |
| 2 | 12 | 37,06 | 1:35:39 | 23,247 |
| 3 | 12 | 37,06 | 1:35:33 | 23,272 |
| 4 | 12 | 37,06 | 1:33:04 | 23,893 |
| 2 | 13 | 37,06 | 1:29:45 | 24,775 |
| 3 | 13 | 37,06 | 1:38:05 | 22,671 |
| 4 | 13 | 37,06 | 1:43:39 | 21,453 |
| 2 | 14 | 37,06 | 1:30:04 | 24,688 |
| 3 | 14 | 37,06 | 1:40:51 | 22,049 |
| 4 | 14 | 37,06 | 1:23:19 | 26,689 |
| Rata-rata | | | | 23,401 |

Berdasarkan Tabel 5.18 di atas, disebutkan bahwa kecepatan perjalanan pada hari Selasa, 18 Agustus 2023, dalam kondisi non puncak adalah 28,158 km/jam. Berdasarkan Peraturan Menteri No. 10 Tahun 2012, standar ketentuan untuk kecepatan perjalanan dalam kondisi seperti ini maksimal 50 km/jam, sehingga tersebut sudah memenuhi standar yang ditetapkan. Sementara itu, berdasarkan Tabel 5.19 di atas, disebutkan bahwa kecepatan perjalanan pada hari libur dalam kondisi puncak adalah 23,401 km/jam. Hasil ini juga sudah memenuhi standar ketentuan Peraturan Menteri No. 10 Tahun 2012 yang menetapkan kecepatan perjalanan dalam kondisi puncak maksimal 30 km/jam.

6. Ketersediaan angkutan

Ketersediaan angkutan dihitung dengan Persamaan 3.5. Pada penelitian yang dilakukan pada hari Minggu, 13 Agustus 2023 diketahui bahwa jumlah angkutan pada BRT Trans Banyumas yaitu sebanyak 15 bus dengan 15 bus yang digunakan untuk beroperasi. Sehingga nilai ketersediaan angkutan dapat dihitung sebagai berikut.

$$\begin{aligned}\text{Ketersediaan angkutan} &= \frac{14}{15} \times 100\% \\ &= 93,33\%\end{aligned}$$

Berdasarkan perhitungan di atas, dapat disimpulkan bahwa nilai ketersediaan angkutan memenuhi ketentuan dari Permenhub No. 98 Tahun 2013 yang menetapkan ketersediaan angkutan paling sedikit 90% yang beroperasi dari seluruh jumlah armada.

7. Jumlah penumpang

Jumlah Penumpang dihitung dengan menggunakan jumlah keseluruhan penumpang per bus dalam 5 rit selama proses penelitian. Seperti contoh pada lampiran 4 pada bus 10, jumlah penumpang di hari Minggu, 13 Agustus 2023 pada rit 1 adalah 34, di bus yang sama pada rit 2, rit 3, rit 4, dan rit 5 secara berurutan diperoleh jumlah penumpang sebanyak 17, 16, 38, dan 11. Sehingga jumlah penumpang bus 10 dalam satu hari sebanyak 74 orang Adapun jumlah penumpang per bus per hari dapat dilihat pada Tabel 5.20

Tabel 5.21 Jumlah Penumpang Per Bus Per Hari pada hari Minggu, 13 Agustus 2023

| Bus | Jumlah tiap Bus (orang/bus/hari) |
|-----|-------------------------------------|
| 10 | 74 |
| 11 | 69 |
| 12 | 60 |
| 13 | 55 |
| 14 | 67 |

Berdasarkan Tabel 5.20 di atas, dapat disimpulkan bahwa jumlah penumpang di hari Minggu, 13 Agustus 2023 pada bus 10, 11, 12, 13, dan 14 tidak memenuhi standar ketentuan dari SK Dirjen Perhubungan Darat No. 687 Tahun 2002 yang menetapkan jumlah penumpang sebanyak 500 orang per bus per hari untuk kategori bus sedang. Adapun jumlah penumpang pada hari kerja dalam analisis ini yaitu hari Selasa dengan menggunakan lima bus sampel dengan nomor 10, 11, 12, 13, dan 14 dapat dilihat pada Tabel 5.21 berikut.

Tabel 5.22 Jumlah Penumpang Per Bus Per Hari pada hari Selasa, 15 Agustus 2023

| Bus | Jumlah tiap Bus (orang/bus/hari) |
|-----|-------------------------------------|
| 10 | 116 |
| 11 | 69 |
| 12 | 93 |
| 13 | 95 |
| 14 | 111 |

Berdasarkan Tabel 5.21 di atas, diketahui bahwa jumlah penumpang pada bus 10, 11, 12, 13, dan 14 tidak memenuhi ketentuan dari SK Dirjen Perhubungan Darat No. 687 Tahun 2002 yang menetapkan jumlah penumpang untuk kategori bus sedang adalah 500 orang per bus per hari.

5.2.2 Pembahasan Kinerja Operasional

Indikator kinerja operasional mengacu pada 3 standar ketentuan yang berbeda yaitu SK Dirjen No. 687 Tahun 2002 menjelaskan tentang satu cara penyelenggaraan angkutan untuk memindahkan orang dari satu tempat ke tempat yang lain dengan menggunakan mobil bus umum atau mobil bus penumpang yang terikat dalam trayek tetap dan teratur dengan dipungut bayaran, Permenhub No. 10 Tahun 2012 menjelaskan tentang persyaratan penyelenggaraan angkutan massal berbasis jalan mengenai jenis dan mutu pelayanan yang berhak diperoleh setiap pengguna jasa angkutan massal berbasis jalan secara minimal, dan Permenhub No. 98 Tahun 2012 menjelaskan tentang persyaratan penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek mengenai jenis dan mutu pelayanan yang berhak diperoleh setiap pengguna jasa angkutan. Hasil rekapitulasi hasil analisis kinerja BRT Trans Banyumas koridor Pasar Pon-Terminal Ajibarang pada hari libur (Minggu, 13 Agustus 2023) dan hari kerja (Selasa, 15 Agustus 2023) yang dapat dilihat pada Tabel 5.22 berikut.

Tabel 5.23 Rekapitulasi Hasil Kinerja Operasional BRT Trans Banyumas Koridor Pasar Pon-Terminal Ajibarang pada Hari Libur dan Hari Kerja

| Indikator | Keterangan Standar | Hasil | Standar Indikator | | | | | |
|------------------------------------|--------------------|--------|------------------------------|-------|-----------------------------|-----|-----------------------------|-----|
| | | | SK Dirjen No. 687 Tahun 2002 | | Permenhub No. 10 Tahun 2012 | | Permenhub No. 98 Tahun 2013 | |
| Hari Libur | | | | | | | | |
| Faktor Muat (%) | - | 13% | Tidak Memenuhi | ≥70% | - | - | - | - |
| Waktu Antara (menit) | kondisi puncak | 13,872 | Tidak Memenuhi | 2-5 | - | - | Memenuhi | ≤15 |
| | kondisi non puncak | 10,994 | Tidak Memenuhi | 5-10 | - | - | Memenuhi | ≤30 |
| Waktu Tunggu (menit) | kondisi puncak | 6,936 | Memenuhi | 5-10 | Memenuhi | ≤7 | - | - |
| | kondisi non puncak | 5,497 | Memenuhi | 5-10 | Memenuhi | ≤15 | - | - |
| Waktu Sirkulasi (jam) | Rata-rata | 1,429 | Memenuhi | 1-1,5 | - | - | - | - |
| | maksimum | 1,655 | Memenuhi | ≤2-3 | - | - | - | - |
| Kecepatan Perjalanan (km/jam) | kondisi puncak | 24,129 | - | - | Memenuhi | ≤30 | - | - |
| | kondisi non puncak | 29,476 | - | - | Memenuhi | ≤50 | - | - |
| Ketersediaan Angkutan (%) | - | 93,33% | - | - | - | - | Memenuhi | ≥90 |
| Jumlah Penumpang (orang/ bus/hari) | bus sedang | 74 | Tidak Memenuhi | ≥500 | - | - | - | - |
| Hari Kerja | | | | | | | | |
| Faktor Muat (%) | - | 17% | Tidak Memenuhi | ≥70% | - | - | - | - |
| Waktu Antara (menit) | kondisi puncak | 16,717 | Tidak Memenuhi | 2-5 | - | - | Tidak Memenuhi | ≤15 |
| | kondisi non puncak | 12,095 | Tidak Memenuhi | 5-10 | - | - | Memenuhi | ≤30 |
| Waktu Tunggu (menit) | kondisi puncak | 8,359 | Memenuhi | 5-10 | Tidak Memenuhi | ≤7 | - | - |
| | kondisi non puncak | 6,047 | Memenuhi | 5-10 | Memenuhi | ≤15 | - | - |

Lanjutan Tabel 5.23 Rekapitulasi Hasil Kinerja Operasional BRT Trans Banyumas Koridor Pasar Pon-Terminal Ajibarang pada Hari Libur dan Hari Kerja

| Indikator | Keterangan Standar | Hasil | Standar Indikator | | | | | |
|-----------------------------------|--------------------|--------|------------------------------|-------|-----------------------------|-----|-----------------------------|-----|
| | | | SK Dirjen No. 687 Tahun 2002 | | Permenhub No. 10 Tahun 2012 | | Permenhub No. 98 Tahun 2013 | |
| Waktu Sirkulasi (jam) | Rata-rata | 1,482 | Memenuhi | 1-1,5 | - | - | - | - |
| | maksimum | 1,856 | Memenuhi | ≤2-3 | - | - | - | - |
| Kecepatan Perjalanan (km/jam) | kondisi puncak | 23,401 | - | - | Memenuhi | ≤30 | - | - |
| | kondisi non puncak | 28,158 | - | - | Memenuhi | ≤50 | - | - |
| Ketersediaan Angkutan (%) | - | 93,33% | - | - | - | - | Memenuhi | ≥90 |
| Jumlah Penumpang (orang/bus/hari) | bus sedang | 116 | Tidak Memenuhi | ≥500 | - | - | - | - |

Adapun penjelasan hasil kinerja operasional BRT Trans Banyumas koridor Pasar Pon-Terminal Ajibarang pada hari libur dan hari kerja berdasarkan Tabel 5.22 di atas yaitu sebagai berikut.

1. Faktor Muat

Hasil rata-rata faktor muat BRT Trans Banyumas koridor Pasar Pon-Terminal Ajibarang pada hari libur sebesar 13% dan hari kerja sebesar 17%. Hasil tersebut masih jauh dari standar berdasarkan SK Dirjen Perhubungan Darat No. 687 Tahun 2002 yang menetapkan standar ketentuan sebesar 70%. Hal tersebut dikarenakan hanya terdapat beberapa halte dengan jumlah penumpang naik yang banyak, halte tersebut yaitu Pasar Pon (A), Terminal Ajibarang, RSUD Ajibarang (B) dan SMPN 1 Ajibarang (B) serta titik perhentian lain pada koridor ini memiliki jumlah penumpang naik yang sedikit sebagaimana dapat dilihat pada Lampiran 4 dan Lampiran 5. Pada penelitian Sari (2020) menyebutkan bahwa nilai faktor muat dapat disebabkan oleh lokasi halte yang kurang sesuai, waktu antara yang tidak konsisten, dan penumpukan jumlah penumpang di satu waktu.

2. Waktu Antara

Nilai waktu antara dalam kondisi puncak pada hari libur adalah 13 menit 52 detik dan hari kerja adalah 16 menit 43 detik. Dapat disimpulkan bahwa hasil ini belum memenuhi standar ketentuan SK Dirjen Perhubungan Darat No. 687 Tahun 2002 yang menetapkan standar waktu antara dalam kondisi puncak antara 2-5 menit. Berdasarkan Peraturan Menteri No. 98 Tahun 2013, waktu antara pada hari libur sudah sesuai dengan ketentuan standar, sedangkan untuk hari kerja belum memenuhi standar karena ketentuan yang berlaku memperbolehkan waktu antara maksimal 15 menit. Sementara itu, hasil nilai waktu antara dalam kondisi non puncak pada hari libur adalah 11 menit dan pada hari kerja adalah 12 menit 6 detik. Dari data tersebut dapat diartikan bahwa hasil ini belum juga memenuhi standar ketentuan SK Dirjen Perhubungan Darat No. 687 Tahun 2002. Namun, berdasarkan standar dari Peraturan Menteri No. 98 Tahun 2013 sudah sesuai dengan standar ketentuan yaitu maksimal 30 menit. Hasil waktu antara belum memenuhi standar SK Dirjen Perhubungan Darat No. 687 Tahun 2002 dikarenakan belum adanya jalur khusus bus, jauhnya rute koridor, dan terdapat beberapa titik dengan kepadatan kendaraan yang cukup padat terutama pada saat kondisi puncak.

3. Waktu Tunggu

Nilai waktu tunggu dalam kondisi puncak pada hari libur adalah 6 menit 56 detik dan hari kerja adalah 8 menit 22 detik. Dapat disimpulkan bahwa hasil ini sudah memenuhi standar ketentuan SK Dirjen Perhubungan Darat No. 687 Tahun 2002 yang menetapkan standar waktu tunggu antara 5-10 menit atau maksimum 10-20 menit. Berdasarkan Peraturan Menteri No. 10 Tahun 2012, waktu tunggu pada hari libur sudah sesuai dengan ketentuan standar, sedangkan untuk hari kerja belum memenuhi standar karena ketentuan yang berlaku memperbolehkan waktu antara maksimal 7 menit. Sementara itu, hasil nilai waktu tunggu dalam kondisi non puncak pada hari libur adalah 5 menit 30 detik dan pada hari kerja adalah 6 menit 3 detik. Dari data tersebut dapat diartikan bahwa hasil ini sudah memenuhi standar ketentuan SK Dirjen Perhubungan Darat No. 687 Tahun 2002 yang menetapkan standar waktu tunggu menetapkan standar waktu tunggu

antara 5-10 menit atau maksimum 10-20 menit. dan Peraturan Menteri No. 10 Tahun 2013 yang menetapkan waktu tunggu dalam kondisi non puncak maksimal 15 menit. Hasil tersebut sudah memenuhi standar dikarenakan jumlah armada yang cukup banyak.

4. Waktu Sirkulasi

Nilai rata-rata waktu sirkulasi pada hari Minggu adalah 1 jam 25 menit 44 detik dan pada hari Selasa adalah 1 jam 28 menit 56 detik, sehingga dapat dikatakan bahwa waktu sirkulasi sudah memenuhi standar yang berlaku. Berdasarkan standar ketentuan dari SK Dirjen Perhubungan Darat No. 687 Tahun 2002, standar waktu sirkulasi rata-rata sekitar 1-1,5 jam atau maksimal 2-3 jam. Hal ini dikarenakan arus lalu lintas yang cukup lengang pada halte-halte yang memiliki jarak lebih dari 1 km.

5. Kecepatan Perjalanan

Nilai rata-rata kecepatan perjalanan dalam kondisi puncak pada hari libur sebesar 24,129 km/jam dan pada hari kerja sebesar 23,401 km/jam. Berdasarkan Peraturan Menteri No. 10 Tahun 2012, kecepatan perjalanan dalam kondisi puncak maksimal 30 km/jam. Sehingga dapat dikatakan sudah memenuhi standar yang berlaku. Sedangkan hasil rata-rata kecepatan perjalanan pada kondisi non puncak untuk hari libur sebesar 29,476 km/jam dan hari kerja sebesar 28,158 km/jam. Hasil ini juga sudah memenuhi standar ketentuan Peraturan Menteri No. 10 Tahun 2012 yang memperbolehkan kecepatan perjalanan maksimal 50 km/jam.

6. Ketersediaan Angkutan

Berdasarkan Permenhub No. 98 Tahun 2013, nilai ketersediaan angkutan minimal 90%. Hasil analisis untuk ketersediaan angkutan pada BRT Trans Banyumas koridor Pasar Pon-Terminal Ajibarang adalah 93,33%, yang artinya sudah memenuhi standar. Hal ini dikarenakan pada koridor Pasar Pon-Terminal Ajibarang memiliki armada sebanyak 15 bus dengan 1 bus dijadikan sebagai bus cadangan.

7. Jumlah Penumpang

Jumlah penumpang per bus per hari tertinggi yang diperoleh pada hari libur sebanyak 74 penumpang dan hari kerja sebanyak 116 penumpang, yang artinya jumlah penumpang BRT Trans Banyumas koridor Pasar Pon-Terminal Ajibarang pada hari libur maupun pada hari kerja tidak memenuhi standar ketentuan dari SK Dirjen Perhubungan Darat No. 687 Tahun 2002 yang menetapkan jumlah penumpang sebanyak 500 orang per bus per hari untuk kategori bus sedang. Hal ini dikarenakan oleh jarak antar halte yang relatif masih jauh sehingga kurang fleksibel, banyak orang yang memilih menggunakan kendaraan pribadi karena sebagian besar segmen pada koridor yang relatif masih lengang, nilai waktu antara yang melebihi standar terutama pada kondisi puncak juga menjadi salah satu faktor kurangnya minat masyarakat dalam memilih menggunakan bus, dan masih banyak calon penumpang yang belum memiliki kartu *e-money* sehingga terpaksa tidak bisa menaiki bus.

5.2.3 Analisis Kinerja Berdasarkan *The BRT Standard 2016*

Metode penilaian *The BRT Standard* didasarkan pada karakteristik rancangan dan operasi yang mudah terlihat. Penilaian dilakukan dengan menghitung atribut yang terkait dengan koridor BRT yang memiliki kinerja tinggi, bukan dengan mengukur langsung variabel kinerja. Saat ini, metode ini dianggap sebagai mekanisme yang paling dapat diandalkan dan adil untuk mengukur kualitas suatu koridor. Dalam evaluasi kinerja menggunakan *The BRT Standard 2016* dilakukan pengamatan langsung di lapangan dan wawancara dengan beberapa orang yang mengelola BRT Trans Banyumas. Berikut ini adalah hasil penilaian dari *The BRT Standard 2016* yang dibagi menjadi 6 kategori dan 1 kategori pengurangan nilai.

1. Dasar-dasar BRT

Dasar-dasar BRT adalah serangkaian unsur yang dianggap vital untuk menggambarkan koridor BRT oleh *Technical Committee*. Kelima unsur ini memiliki peran besar dalam mengurangi gangguan yang sering terjadi yaitu konflik antara kendaraan, kemacetan, dan proses naik-turun penumpang yang dapat meningkatkan efisiensi dan mengurangi biaya operasional. Kelima unsur ini merupakan elemen paling penting dalam membedakan layanan BRT dengan

bus lainnya. Adapun penjelasan kelima unsur inti BRT berdasarkan hasil penelitian sebagai berikut.

a. Jalur Khusus Bus

Penilaian jalur khusus bus ditentukan oleh jenis pemisah antara jalur bus dan jalur lalu lintas umum. Ada beberapa cara untuk melakukan pemisahan ini, seperti penggunaan marka jalan, pemberian warna pada jalur bus, atau penggunaan pemisah fisik seperti separator, pagar, dan *curb*. Namun, pemisah fisik dengan menggunakan separator dianggap sebagai cara yang paling efektif untuk pemisahan jalur. Adapun indikator penilaian yang dapat dilihat pada Tabel 3.2.

Menurut hasil pengamatan langsung pada saat penelitian BRT Trans koridor Pasar Pon-Terminal Ajibarang. Berdasarkan ruas-ruas jalan yang dilalui yaitu ruas Jl. Jend. Sudirman, ruas Jl. Yos Sudarso, ruas Jl. Kertawibawa, ruas Jl. Syekh Maqдум Wali, ruas Jl. Nasional 9, ruas Jl. Raya Pancasan, ruas Jl. Lkr. Ajibarang tidak terdapat jalur khusus bus yang dapat dilihat pada Gambar 5.5, Gambar 5.6, Gambar 5.7, Gambar 5.8, Gambar 5.9, Gambar 5.10, dan Gambar 5.11 berikut.



Gambar 5.5 Kondisi Jalur BRT Trans Banyumas pada Ruas Jl. Jend. Sudirman



Gambar 5.6 Kondisi Jalur BRT Trans Banyumas pada Ruas Jl. Yos Sudarso



Gambar 5.7 Kondisi Jalur BRT Trans Banyumas pada Ruas Jl. Kertawibawa



Gambar 5.8 Kondisi Jalur BRT Trans Banyumas pada Ruas Jl. Syekh
Maqдум Wali



Gambar 5.9 Kondisi Jalur BRT Trans Banyumas pada Ruas Jl. Nasional 9



Gambar 5.10 Kondisi Jalur BRT Trans Banyumas pada Ruas Jl. Raya Pancasan



Gambar 5.11 Kondisi Jalur BRT Trans Banyumas pada Ruas Jl. Lkr. Ajibarang

Oleh karena itu, nilai yang diperoleh BRT Trans Banyumas koridor Pasar Pon-Terminal Ajibarang adalah 0 (nol). Adapun penilaian BRT Trans Banyumas pada variabel jalur khusus bus dapat dilihat pada Tabel 5.24 berikut.

Tabel 5.24 Penilaian Jalur Khusus BRT Trans Banyumas

| Tipe Pengkhususan Jalur Bus | Nilai | Bobot Nilai |
|-----------------------------|-------|---|
| Tidak ada jalur khusus | 0 | 0% koridor dengan tipe pengkhususan jalur bus |

b. Penempatan Jalur Bus

Berdasarkan hasil pengamatan pada ruas-ruas jalan yang dilalui BRT Trans Banyumas tidak terdapat tipe penempatan jalur bus. Sehingga penempatan jalur BRT Trans Banyumas seperti kendaraan pada umumnya dan berbagi jalan dengan kendaraan lain yang terlihat pada Gambar 5.12 berikut



Gambar 5.12 Penempatan Jalur BRT Trans Banyumas Bersamaan dengan Kendaraan Lain

Oleh karena itu, nilai yang didapatkan BRT Trans Banyumas koridor Pasar Pon-Terminal Ajibarang adalah 0 (nol). Adapun penilaian BRT Trans Banyumas pada variabel penempatan jalur bus dapat dilihat pada Tabel 5.25 berikut.

Tabel 5.25 Penilaian Penempatan Jalur Bus BRT Trans Banyumas

| Tipe Penempatan Jalur Bus | Nilai | Bobot Nilai |
|-------------------------------------|-------|---|
| Tidak ada tipe penempatan jalur bus | 0 | 0% koridor dengan tipe penempatan jalur bus |

c. Pemungutan Tarif *Off Board*

Pemungutan tarif pada BRT Trans Banyumas berdasarkan hasil pengamatan yaitu menggunakan validasi tarif *on board* pada semua pintu masuk dengan cara melakukan pembayaran melalui QRIS atau menggunakan kartu *e-money* yang terlihat pada Gambar 13 dan Gambar 14 berikut.



Gambar 5.13 Pembayaran Menggunakan QRIS pada BRT Trans Banyumas



Gambar 5.14 Pembayaran Menggunakan E-Money pada BRT Trans Banyumas

Oleh karena itu, nilai yang diperoleh BRT Trans Banyumas koridor Pasar Pon-Terminal Ajibarang adalah 4 (empat). Adapun penilaian BRT Trans

Banyumas pada variabel sistem pemungutan tarif dapat dilihat pada Tabel 5.26 berikut.

Tabel 5.26 Penilaian Sistem Pemungutan Tarif BRT Trans Banyumas

| Sistem Pemungutan Tarif | Nilai | Bobot Nilai |
|---|-------|------------------------------------|
| Validasi tarif <i>on board</i> pada semua pintu masuk | 4 | 100% rute yang menggunakan koridor |

d. Pengaturan Simpang

Koridor BRT Trans Banyumas beroperasi di jalur lalu lintas umum tanpa jalur khusus untuk bus. Hal ini menunjukkan bahwa koridor BRT Trans Banyumas tidak terdapat larangan berbelok menyeberangi jalur bus. Selain itu, berdasarkan hasil pengamatan juga menunjukkan bahwa persimpangan yang dilalui oleh BRT Trans Banyumas tidak dilengkapi dengan lampu lalu lintas khusus untuk memberikan prioritas kepada BRT dan hanya lampu lalu lintas untuk kendaraan umum seperti pada Gambar 5.15 berikut.



Gambar 5.15 Kondisi Persimpangan Karanglewas BRT Trans Banyumas

Oleh karena itu, nilai yang diperoleh BRT Trans Banyumas koridor Pasar Pon-Terminal Ajibarang adalah 0 (nol). Adapun penilaian BRT Trans

Banyumas pada variabel pengaturan simpang dapat dilihat pada Tabel 5.27 berikut.

Tabel 5.27 Penilaian Pengaturan Simpang BRT Trans Banyumas

| Pengaturan Simpang | Nilai | Bobot Nilai |
|------------------------------|-------|--|
| Tidak ada pengaturan simpang | 0 | 0% belokan yang menyeberangi jalur bus |
| | | 0% persimpangan pada koridor |

e. *Platform Level Boarding*

Berdasarkan hasil pengamatan selama penelitian diperoleh bahwa BRT Trans Banyumas menggunakan anak tangga di dalamnya untuk akses naik dan turun bus sehingga tidak terqualifikasi sebagai *platform level boarding* seperti yang dapat dilihat pada Gambar 5.16



Gambar 5.16 BRT Trans Banyumas Menggunakan Anak Tangga untuk Akses Naik dan Turun Bus

Oleh karena itu, nilai yang diperoleh BRT Trans Banyumas koridor Pasar Pon-Terminal Ajibarang adalah 0 (nol). Adapun penilaian BRT Trans Banyumas pada variabel *platform level boarding* dapat dilihat pada Tabel 5.28 berikut.

Tabel 5.28 Penilaian *Platform Level Boarding* BRT Trans Banyumas

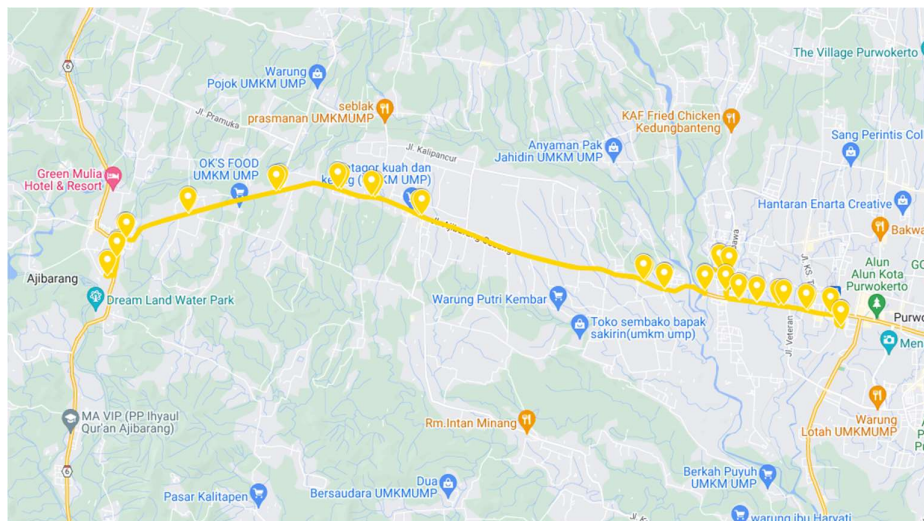
| <i>Platform Level Boarding</i> | Nilai | Bobot Nilai |
|--------------------------------|-------|-------------|
|--------------------------------|-------|-------------|

| | | |
|---------------------------------|---|--------------------------------------|
| Tidak ada <i>platform level</i> | 0 | 0% bus yang beroperasi dalam koridor |
| | | 0% halte pada koridor |

2. Perencanaan Layanan

a. Multi Rute

BRT Trans Banyumas melayani rute berangkat dan kembali. Namun pada koridor Pasar-Pon Terminal Ajibarang, rute yang dilalui untuk berangkat dan kembali menggunakan satu rute yang sama yang dapat dilihat pada Gambar 5.17 berikut.



Gambar 5.17 Rute yang Dilalui BRT Trans Banyumas Koridor Pasar Pon-Terminal Ajibarang

(Sumber: PT. Banyumas Raya Transportasi, 2023)

Oleh karena itu, nilai yang diperoleh BRT Trans Banyumas koridor Pasar Pon-Terminal Ajibarang adalah 0 (nol). Adapun penilaian BRT Trans Banyumas pada variabel multi rute dapat dilihat pada Tabel 5.29 berikut.

Tabel 5.29 Penilaian Multi Rute BRT Trans Banyumas

| Multi Rute | Nilai |
|-----------------------------------|-------|
| Tidak ada multi rute pada koridor | 0 |

b. Layanan Ekspres, *Limited Stop*, dan Layanan Lokal

BRT Trans Banyumas tidak memiliki layanan ekspres maupun *limited stop*. Dalam beroperasi BRT Trans Banyumas hanya menyediakan layanan lokal dengan berhenti di setiap halte dari awal ritase hingga ritase terakhir. Sehingga nilai yang diperoleh BRT Trans Banyumas koridor Pasar Pon-Terminal Ajibarang adalah 0 (nol). Adapun penilaian BRT Trans Banyumas pada variabel jenis layanan dapat dilihat pada Tabel 5.30 berikut.

Tabel 5.30 Penilaian Jenis Layanan BRT Trans Banyumas

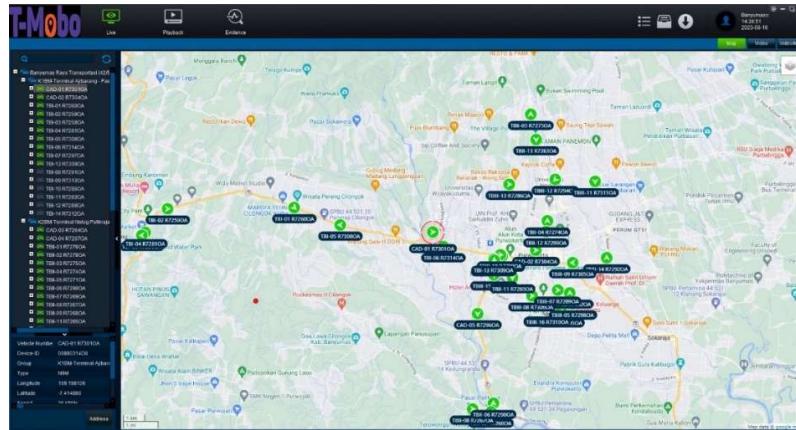
| Jenis Layanan | Nilai |
|---|-------|
| Tidak ada layanan <i>limited stop</i> ataupun layanan ekspres | 0 |

c. Pusat Kendali

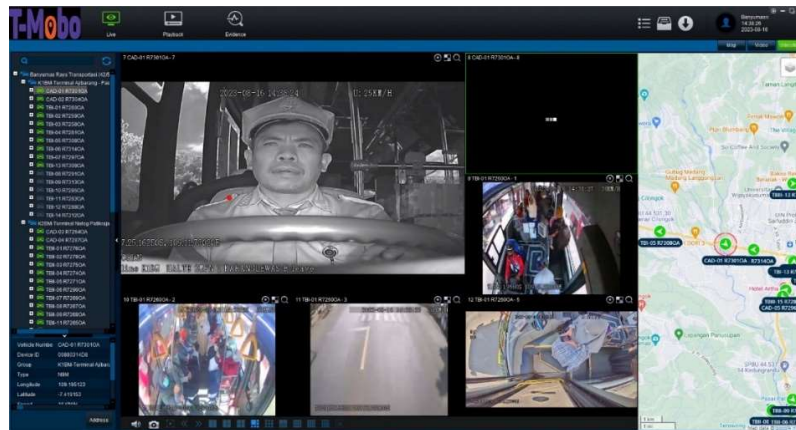
Kantor BRT Trans Banyumas yaitu PT. Banyumas Raya Banyumas yang menjadi pusat kendali seluruh operasional BRT Trans Banyumas. Pusat kendali tersebut dapat terhubung serta berkomunikasi dengan semua bus, sehingga dapat menangani masalah secara *real time*, mengendalikan jarak bus, menentukan dan menangani status pemeliharaan bus, mengetahui jika terdapat sopir yang mengantuk, serta melacak dan memantau kinerja bus yang dapat dilihat pada Gambar 5.18, Gambar 5.19, Gambar 5.20, dan Gambar 5.21 berikut.



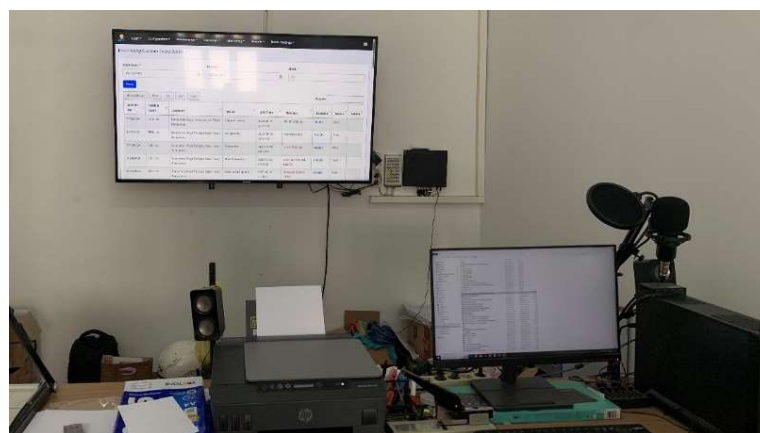
Gambar 5.18 Ruangans Pusat Kendali BRT Trans Banyumas



Gambar 5.19 Peta Lokasi Bus BRT Trans Banyumas
(Sumber: PT. Banyumas Raya Transportasi, 2023)



Gambar 5.20 Monitoring Bus BRT Trans Banyumas
(Sumber: PT. Banyumas Raya Transportasi, 2023)



Gambar 5.21 Media Informasi dan Komunikasi untuk Seluruh Bus BRT
Trans Banyumas

Oleh karena itu, nilai yang diperoleh BRT Trans Banyumas koridor Pasar Pon-Terminal Ajibarang adalah 3 (tiga). Adapun penilaian BRT Trans Banyumas pada variabel pusat kendali dapat dilihat pada Tabel 5.31 berikut.

Tabel 5.31 Penilaian Pusat Kendali BRT Trans Banyumas

| Pusat Kendali | Nilai |
|---|-------|
| Pelayanan penuh pada pusat kendali dengan tiga fitur tersedia | 3 |

d. Berlokasi di Sepuluh Koridor Terbaik

Untuk saat ini, koridor terbaik di Indonesia hanya ada di Transjakarta dengan 6 koridor yang dianggap sesuai standar internasional yaitu koridor Blok M-Kota (Bronze BRT), PuloGadung-Harmoni (Bronze BRT), Kalideres-Harmoni (Bronze BRT), Ancol-Kampung Melayu (Bronze BRT), Ragunan-Dukuh Atas (Bronze BRT), dan Pinang Ranti-Pluit (Bronze BRT) (Rudi, 2015). Oleh karena itu, BRT Trans Banyumas tidak termasuk dalam sepuluh koridor terbaik, sehingga nilai yang diperoleh adalah 0 (nol). Adapun penilaian BRT Trans Banyumas pada variabel lokasi koridor dapat dilihat pada Tabel 5.32 berikut.

Tabel 5.32 Penilaian Lokasi Koridor BRT Trans Banyumas

| Lokasi Koridor | Nilai |
|--|-------|
| Tidak berlokasi di salah satu dari sepuluh koridor terbaik | 0 |

e. Profil Permintaan

BRT Trans Banyumas memiliki cukup banyak profil permintaan di sebagian halte. Namun belum memiliki infrastruktur khusus seperti Penempatan Jalur Bus *Tier 1 Trunk Corridor*, *Tier 2 Trunk Corridor*, maupun *Tier 3 Trunk Corridor* untuk ruas jalan dengan profil permintaan tertinggi tersebut. Sehingga nilai yang diperoleh BRT Trans Banyumas koridor Pasar Pon-Terminal Ajibarang adalah 0 (nol). Adapun penilaian BRT Trans Banyumas pada variabel profil permintaan dapat dilihat pada Tabel 5.33 berikut.

Tabel 5.33 Penilaian Profil Permintaan BRT Trans Banyumas

| | |
|--|-------|
| Profil Permintaan | Nilai |
| Tidak ada konfigurasi tier atau penempatan jalur bus | 0 |

f. Jam Operasional

BRT Trans Banyumas beroperasi mulai dari pukul 05.00 WIB sampai dengan pukul 21.00 WIB. Jam operasional tersebut berlaku untuk hari kerja maupun akhir pekan. Sehingga BRT Trans Banyumas hanya melayani *weekend service* dan tidak untuk *late night service*, karena untuk *late night service* merujuk pada layanan hingga tengah malam. Adapun jam operasional BRT Trans Banyumas yang dapat dilihat pada Gambar 5.22 berikut

| JADWAL KORIDOR 1 (JULI 2023) | | | | | | | | | | | | | |
|---|-------------------|----------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|----------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| TERMINAL PASAR PON - TERMINAL AJIBARANG | | | | | | | | | | | | | |
| BUS | NOMOR LAMBUNG BUS | JAM BERANGKAT DRIVER | RITASE 1 | | RITASE 2 | | RITASE 3 | | JAM BERANGKAT DRIVER | RITASE 4 | | RITASE 5 | |
| | | | Jam Keberangkatan | Jam Tiba Pos Awal | Jam Keberangkatan | Jam Tiba Pos Awal | Jam Keberangkatan | Jam Tiba Pos Awal | | Jam Keberangkatan | Jam Tiba Pos Awal | Jam Keberangkatan | Jam Tiba Pos Awal |
| 1 | TB I-01 | 4.00 | 5.00 | 6.30 | 7.12 | 8.47 | 10.16 | 11.56 | 12.30 | 13.30 | 15.10 | 16.33 | 18.08 |
| 2 | TB I-02 | 4.08 | 5.08 | 6.38 | 7.22 | 8.57 | 10.29 | 12.09 | 12.43 | 13.43 | 15.23 | 16.43 | 18.18 |
| 3 | TB I-03 | 4.16 | 5.16 | 6.46 | 7.32 | 9.07 | 10.42 | 12.22 | 12.58 | 13.58 | 15.38 | 16.53 | 18.28 |
| 4 | TB I-04 | 4.24 | 5.24 | 6.54 | 7.45 | 9.20 | 10.55 | 12.35 | 13.13 | 14.13 | 15.53 | 17.03 | 18.38 |
| 5 | TB I-05 | 4.32 | 5.32 | 7.02 | 7.58 | 9.33 | 11.08 | 12.48 | 13.28 | 14.28 | 16.08 | 17.13 | 18.48 |
| 6 | TB I-06 | 4.42 | 5.42 | 7.12 | 8.11 | 9.46 | 11.23 | 13.03 | 13.43 | 14.43 | 16.23 | 17.23 | 18.58 |
| 7 | TB I-07 | 4.52 | 5.52 | 7.22 | 8.24 | 9.59 | 11.38 | 13.18 | 13.58 | 14.58 | 16.38 | 17.33 | 19.08 |
| 8 | TB I-08 | 5.02 | 6.02 | 7.32 | 8.37 | 10.12 | 11.53 | 13.33 | 14.11 | 15.11 | 16.51 | 17.43 | 19.18 |
| 9 | TB I-09 | 5.12 | 6.12 | 7.42 | 8.50 | 10.25 | 12.08 | 13.48 | 14.24 | 15.24 | 17.04 | 17.53 | 19.28 |
| 10 | TB I-10 | 5.22 | 6.22 | 7.52 | 9.03 | 10.38 | 12.23 | 14.03 | 14.37 | 15.37 | 17.17 | 18.03 | 19.38 |
| 11 | TB I-11 | 5.32 | 6.32 | 8.02 | 9.18 | 10.53 | 12.38 | 14.18 | 14.50 | 15.50 | 17.30 | 18.21 | 19.56 |
| 12 | TB I-12 | 5.42 | 6.42 | 8.12 | 9.33 | 11.08 | 12.51 | 14.31 | 15.03 | 16.03 | 17.43 | 18.39 | 20.14 |
| 13 | TB I-13 | 5.52 | 6.52 | 8.22 | 9.48 | 11.23 | 13.04 | 14.44 | 15.13 | 16.13 | 17.53 | 18.57 | 20.32 |
| 14 | TB I-14 | 6.02 | 7.02 | 8.32 | 10.03 | 11.38 | 13.17 | 14.57 | 15.23 | 16.23 | 18.03 | 19.15 | 21.00 |
| KETERANGAN | | | | | | | | | | | | | |

Gambar 5.22 Jam Operasional BRT Trans Banyumas
(Sumber: PT. Banyumas Raya Transportasi, 2023)

Oleh karena itu, nilai yang diperoleh BRT Trans Banyumas koridor Pasar Pon-Terminal Ajibarang adalah 1 (dua). Adapun penilaian BRT Trans Banyumas pada variabel jam operasional dapat dilihat pada Tabel 5.34 berikut.

Tabel 5.34 Penilaian Jam Operasional BRT Trans Banyumas

| | |
|---------------------------------|-------|
| Jam Operasional | Nilai |
| Terdapat <i>weekend service</i> | 1 |

g. Jaringan Multi Koridor

BRT Trans Banyumas memiliki rute layanan di 3 koridor yaitu koridor Pasar Pon-Terminal Ajibarang, koridor Terminal Notog-Terminal Baturraden, dan koridor Terminal Bulupitu Purwokerto-Terminal Kebondalem yang dapat dilihat pada Gambar 4.1. Oleh karena itu, nilai yang diperoleh BRT Trans Banyumas koridor Pasar Pon-Terminal Ajibarang adalah 2 (dua). Adapun penilaian BRT Trans Banyumas pada variabel jaringan multi koridor dapat dilihat pada Tabel 5.35 berikut.

Tabel 5.35 Penilaian Jaringan Multi Koridor BRT Trans Banyumas

| | |
|--|-------|
| Jaringan Multi Koridor | Nilai |
| Koridor BRT terhubung dengan koridor BRT yang ada saat ini | 2 |

3. Infrastruktur

a. Jalur Menyusul pada Halte

Berdasarkan hasil pengamatan selama penelitian, di setiap halte BRT Trans Banyumas tidak ada jalur untuk mendahului bus lain karena bus berangkat secara berurutan sesuai dengan jam keberangkatan yang sudah ditetapkan. Oleh karena itu, nilai yang diperoleh BRT Trans Banyumas koridor Pasar Pon-Terminal Ajibarang adalah 0 (nol). Adapun penilaian BRT Trans Banyumas pada variabel jalur menyusul pada halte dapat dilihat pada Tabel 5.36 berikut.

Tabel 5.36 Penilaian Jalur Menyusul pada Halte BRT Trans Banyumas

| | |
|-------------------------------------|-------|
| Jalur Menyusul | Nilai |
| Bus tidak dapat mendahului bus lain | 0 |

b. Meminimalisasi Emisi Armada Bus

BRT Trans Banyumas dalam beroperasi menggunakan *Bus Medium Chassis Hino Karoseri Laksana seri Nucleus* dengan tipe rangka Hino FB2WGLZ dan *Bus Medium Chassis Isuzu Karoseri New Armada seri*

Citouro dengan tipe rangka Isuzu NQR 71 EC E2-1. Berdasarkan spesifikasi, kedua bus tersebut masih menggunakan standar emisi gas buang *Euro II* dapat dilihat pada Gambar 5.23 dan Gambar 5.24 berikut.

| | |
|-----------------------|---|
| Tipe Rangka Lendesaan | <u>FB2WGLZ-EN (4x2) M/T</u> |
| GVW | 8000kg |
| Motor Penggerak | Mesin Depan, penggerak belakang |
| Kapasitas Tangki BBM | 100 L |
| Daya Mesin | 130/2500 (ps/rpm) |
| Type Engine | Mesin Diesel 4 langkah segaris, Turbo Charge Intercooler |
| Emisi Gas Buang | <u>Euro 2</u> |
| Transmisi | Manual, 5 Percepatan maju dan 1 Mundur |
| Jarak Sumbu Rode | 3780 mm |
| Konfigurasi Sumbu | 1.2 |
| Lebar Jejak Depan | 1655 mm |
| Sistem Suspensi | Depan : Rigid Axle dengan Leaf Spring Semi Elliptical dilengkapi Single Acting Shock Absorber |
| Sistem Alat Kemudi | Integral Power Steering |
| Sistem Rem | Vacuum Servo Hydraulic |
| Kapasitas Baterai | 12V - 65Ah x 2 |

Gambar 5.23 Spesifikasi Bus Hino Tipe Rangka FB2WGLZ
(Sumber: e-katalog.lkpp.go.id, 2023)

| | |
|-----------------------|---|
| Tipe Rangka Lendesaan | <u>NQR 71EC E2-1 (001) (4X2) M/T</u> |
| GVW | 8.000 KG |
| Motor Penggerak | Mesin Depan, Penggerak Belakang dengan Tipe Mesin Di,4 inline,OHC,Turbo, Kapasitas 4.570 cc |
| Kapasitas Tangki BBM | 100 Liter |
| Daya Mesin | 121 / 2.850 (PS/rpm) |
| Type Engine | 4HG1-T |
| Emisi Gas Buang | <u>Euro 2</u> |
| Transmisi | Manual, 5 percepatan maju dan 1 mundur |
| Jarak Sumbu Rode | 4.175 mm |
| Konfigurasi Sumbu | 1.2 |
| Lebar Jejak Depan | 1.670 mm |
| Sistem Suspensi | Soft spring with stabilizer |
| Sistem Alat Kemudi | Power Steering |
| Sistem Rem | Service Brake: Hydraulic Brake Booster, Parking Brake: Mekanisme expanding di transmisi belakang, Exhaust Brake |
| Kapasitas Baterai | 12-60x2 VAH |

Gambar 5.24 Spesifikasi Bus Isuzu Tipe Rangka NQR 71 EC E2-1
(Sumber: e-katalog.lkpp.go.id, 2023)

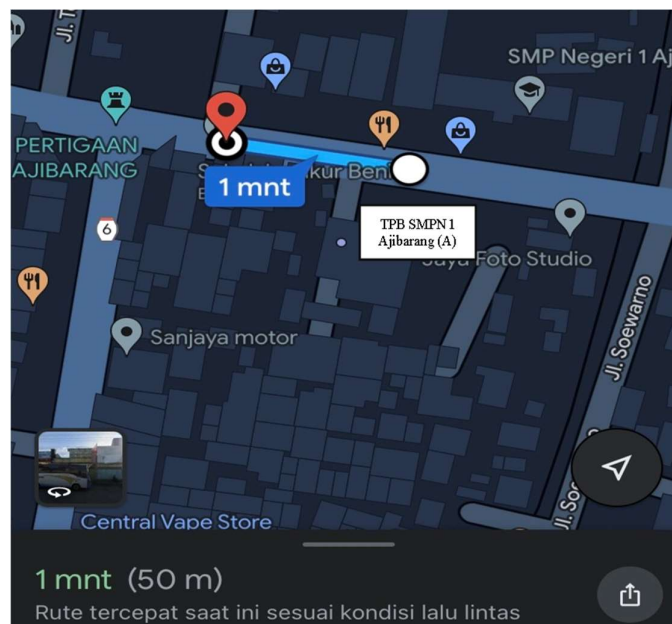
Oleh karena itu, nilai yang diperoleh BRT Trans Banyumas adalah 0 (nol). Adapun penilaian BRT Trans Banyumas pada variabel standar emisi bus dapat dilihat pada Tabel 5.37 berikut.

Tabel 5.37 Penilaian Standar Emisi BRT Trans Banyumas

| Standar Emisi | Nilai |
|---|-------|
| Lebih rendah dari standar yang disebutkan di atas | 0 |

c. Jarak Halte dari Persimpangan

Untuk jarak halte dari persimpangan dihitung dari *stop-line* persimpangan sampai ujung depan bus yang berhenti pada halte. Berdasarkan hasil observasi, jarak seluruh halte BRT Trans Banyumas terletak lebih dari 40 meter dari persimpangan dapat dilihat pada Lampiran 6. Sebagai contoh, jarak pada TPB SMPN 1 Ajibarang (A) dengan Simpang Tiga Ajibarang adalah 50 meter yang dapat dilihat pada Gambar 5.25 berikut.



Gambar 5.25 Jarak TPB SMPN 1 Ajibarang (A) dengan Simpang Tiga Ajibarang BRT Trans Banyumas
(Sumber: Google Maps, 2023)

Oleh karena itu, nilai yang diperoleh BRT Trans Banyumas koridor Pasar Pon-Terminal Ajibarang adalah 3 (tiga). Adapun penilaian BRT Trans Banyumas pada variabel jarak halte dari persimpangan dapat dilihat pada Tabel 5.38 berikut.

Tabel 5.38 Penilaian Jarak Halte dari Persimpangan BRT Trans Banyumas

| Lokasi Halte | Nilai |
|--|-------|
| 75% dari semua halte di koridor terletak setidaknya 40 meter dari persimpangan | 3 |

d. Halte Median

Berdasarkan hasil pengamatan selama penelitian, BRT Trans Banyumas tidak memiliki halte median. Semua halte berada di sisi trotoar jalan, seperti Halte Simpang Banaran (A) yang dapat dilihat pada Gambar 5.26 berikut.



Gambar 5.26 Halte Simpang Banaran (A) BRT Trans Banyumas

Oleh karena itu, nilai yang diperoleh BRT Trans Banyumas koridor Pasar Pon-Terminal Ajibarang adalah 0 (nol). Adapun penilaian BRT Trans Banyumas pada variabel halte median dapat dilihat pada Tabel 5.39 berikut.

Tabel 5.39 Penilaian Halte Median BRT Trans Banyumas

| Halte Median | Nilai |
|------------------------|-------|
| Tidak ada halte median | 0 |

e. Kualitas Perkerasan Jalan

Sepanjang jalur yang dilewati BRT Trans Banyumas koridor Pasar Pon-Terminal Ajibarang memiliki perencanaan jalan dengan umur rencana 10 tahun dengan perkerasan lentur. Sehingga nilai yang diperoleh BRT Trans Banyumas koridor Pasar Pon-Terminal Ajibarang adalah 0 (nol). Adapun penilaian BRT Trans Banyumas pada variabel kualitas perkerasan jalan dapat dilihat pada Tabel 5.40 berikut.

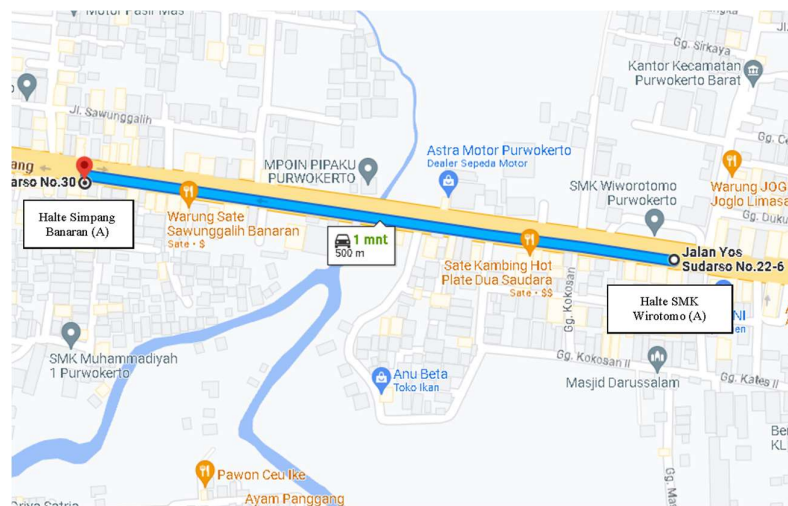
Tabel 5.40 Penilaian Kualitas Perkerasan Jalan BRT Trans Banyumas

| Material Jalan | Nilai |
|---|-------|
| Perkerasan jalan dirancang untuk masa guna kurang dari 30 tahun | 0 |

4. Halte

a. Jarak Antar Halte

Berdasarkan hasil observasi, rata-rata jarak antar halte BRT Trans Banyumas berada di antara 0,2-0,8 km dapat dilihat pada Lampiran 6. Sebagai contoh, jarak pada Halte SMK Wirotomo (A)-Halte Simpang Banaran (A) adalah 0,5 km yang dapat dilihat pada Gambar 5.27 berikut.



Gambar 5.27 Jarak Halte SMK Wirotomo (A) dengan Halte Simpang Banaran (A) BRT Trans Banyumas
(Sumber: Google Maps, 2023)

Oleh karena itu, nilai yang diperoleh BRT Trans Banyumas koridor Pasar Pon-Terminal Ajibarang adalah 2 (dua). Adapun penilaian BRT Trans Banyumas pada variabel jarak antar halte dapat dilihat pada Tabel 5.41 berikut.

Tabel 5.41 Penilaian Jarak Antar Halte BRT Trans Banyumas

| Jarak Antar Halte | Nilai |
|--|-------|
| >50% jarak antar halte berada di antara 0,2 – 0,8 km | 2 |

b. Halte Aman dan Nyaman

Berdasarkan hasil pengamatan selama penelitian, BRT Trans Banyumas koridor Pasar Pon-Terminal Ajibarang memiliki 6 halte dengan 3 faktor penilaian (lebar, terlindung dari cuaca, dan aman), 5 halte dengan 2 faktor penilaian (lebar dan terlindung dari cuaca), dan 23 Tempat Perhentian Bus yang tidak mendapatkan nilai. Halte dengan 3 faktor dan 2 faktor dapat dilihat pada Gambar 5.28 dan Gambar 5.29 berikut.



Gambar 5.28 Halte Pasar Pon dengan 3 Faktor Penilaian



Gambar 5.29 Halte SMPN 3 Ajibarang (B) dengan 2 Faktor Penilaian

Oleh karena itu, nilai yang diperoleh BRT Trans Banyumas koridor Pasar Pon-Terminal Ajibarang adalah 0,5 (setengah). Adapun penilaian BRT Trans Banyumas pada variabel halte aman dan nyaman dapat dilihat pada Tabel 5.42 berikut.

Tabel 5.42 Penilaian Halte Aman dan Nyaman BRT Trans Banyumas

| Halte Aman dan Nyaman | Nilai | Bobot Nilai |
|-------------------------|-------|-------------|
| Halte memiliki 3 faktor | 0,353 | 18% halte |
| Halte memiliki 2 faktor | 0,147 | 15% halte |
| Halte memiliki 0 faktor | 0 | 68% halte |
| Jumlah Nilai | 0,5 | 100% halte |

c. Jumlah Pintu pada Bus

Bus pada BRT Trans Banyumas memiliki 2 pintu yang digunakan sebagai akses naik dan turun penumpang dapat dilihat pada Gambar 5.30 berikut.



Gambar 5.30 Jumlah Pintu pada Bus BRT Trans Banyumas

Oleh karena itu, nilai yang diperoleh BRT Trans Banyumas koridor Pasar Pon-Terminal Ajibarang adalah 3 (tiga). Adapun penilaian BRT Trans Banyumas pada variabel jumlah pintu pada bus dapat dilihat pada Tabel 5.43 berikut.

Tabel 5.43 Penilaian Jumlah Pintu pada Bus BRT Trans Banyumas

| Jumlah Pintu pada Bus | Nilai | Bobot Nilai |
|--|-------|-------------|
| Bus memiliki dua pintu lebar pada sisi menghadap halte | 3 | 100% bus |

d. *Docking Bays* dan *Substop*

Berdasarkan pengamatan selama penelitian bahwa pada koridor ini terdapat halte yang memiliki 2 *docking bays* yaitu halte Pasar Pon. *Docking bays* yang pertama untuk BRT Trans Banyumas dan yang kedua untuk Trans Jateng. Sehingga nilai yang diperoleh adalah 1 (satu). Adapun penilaian BRT Trans Banyumas pada variabel *docking bays* dan *substop* dapat dilihat pada Tabel 5.44 berikut.

Tabel 5.44 Penilaian *Docking Bays* dan *Substop* BRT Trans Banyumas

| <i>Docking Bays</i> dan <i>Substop</i> | Nilai |
|--|-------|
| Setidaknya terdapat dua <i>substop</i> atau <i>docking bay</i> pada halte dengan tingkat permintaan tinggi | 1 |

e. Pintu Geser pada Halte

Berdasarkan pengamatan selama penelitian, BRT Trans Banyumas tidak memiliki pembatas atau pintu geser pada halte. Sehingga nilai yang diperoleh BRT Trans Banyumas koridor Pasar Pon-Terminal Ajibarang adalah 0 (nol). Adapun penilaian BRT Trans Banyumas pada variabel pintu geser pada halte dapat dilihat pada Tabel 5.45 berikut.

Tabel 5.45 Penilaian Pintu Geser pada Halte BRT Trans Banyumas

| Pintu Geser | Nilai |
|--|-------|
| Tidak semua halte memiliki pintu geser | 0 |

5. Komunikasi

a. *Branding*

Berdasarkan hasil pengamatan selama penelitian, *brand* yang digunakan BRT Trans Banyumas adalah Teman Bus. *Brand* tersebut tertera di seluruh bus dan di papan informasi setiap halte seperti yang dapat dilihat pada Gambar 5.31 dan Gambar 5.32



Gambar 5.31 *Branding* Teman Bus pada Bus BRT Trans Banyumas



Gambar 5.32 *Branding* Teman Bus pada Papan Informasi Halte BRT Trans Banyumas

Oleh karena itu, nilai yang diperoleh BRT Trans Banyumas koridor Pasar Pon-Terminal Ajibarang adalah 3 (tiga). Adapun penilaian BRT Trans Banyumas pada variabel *branding* dapat dilihat pada Tabel 5.46 berikut.

Tabel 5.46 Penilaian *Branding* BRT Trans Banyumas

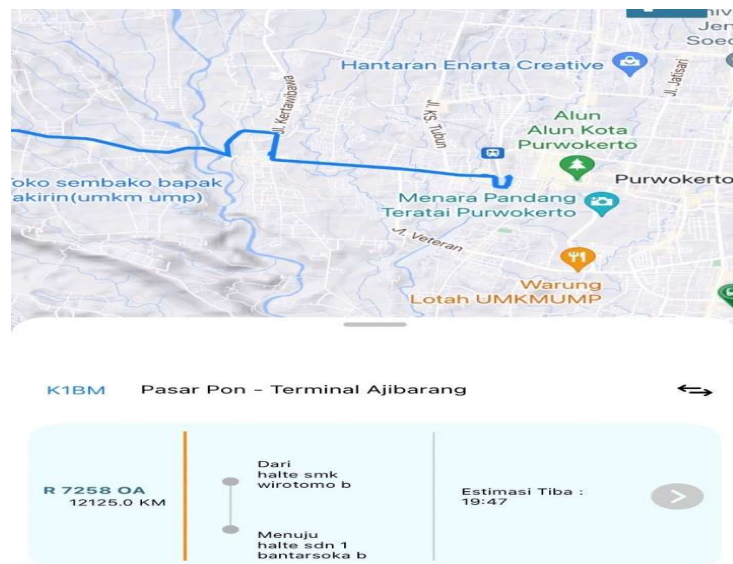
| <i>Branding</i> | Nilai |
|---|-------|
| <i>Brand</i> yang selaras pada seluruh sistem BRT | 3 |

b. Informasi Penumpang

BRT Trans Banyumas sudah menyediakan informasi *real-time* untuk penumpang berdasarkan data di GPS yang berupa panel elektronik dan pesan suara digital (“telah tiba” dan “pemberhentian berikutnya”) di dalam bus, sedangkan untuk di luar bus atau di halte dapat mengakses aplikasi Teman Bus pada perangkat genggam. Dalam aplikasi tersebut tersedia peta jaringan, peta rute, dan informasi *real-time*. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada Gambar 5.33 dan Gambar 5.34 berikut.



Gambar 5.33 Panel Elektronik pada Bus BRT Trans Banyumas



Gambar 5.34 Informasi *Real-Time* pada Aplikasi Teman Bus BRT Trans Banyumas
(Sumber: Teman Bus, 2023)

Oleh karena itu, nilai yang diperoleh BRT Trans Banyumas koridor Pasar Pon-Terminal Ajibarang adalah 2 (dua). Adapun penilaian BRT Trans Banyumas pada variabel informasi penumpang dapat dilihat pada Tabel 5.47 berikut.

Tabel 5.47 Penilaian Informasi Penumpang BRT Trans Banyumas

| Informasi Penumpang | Nilai |
|---|-------|
| Informasi di koridor berfungsi secara <i>real-time</i> dan <i>up-to-date</i> bagi penumpang | 2 |

6. Akses dan Integrasi

a. Akses Umum

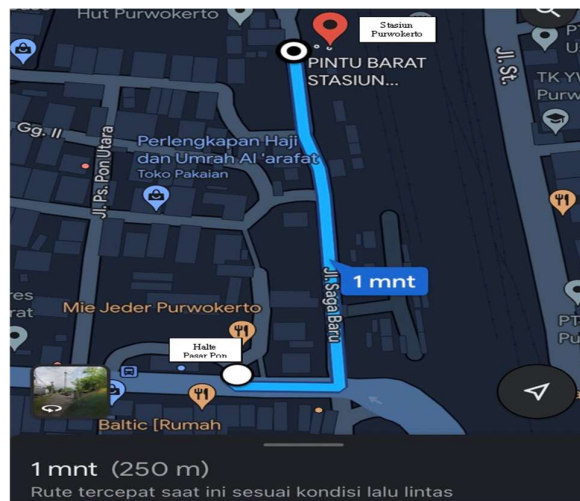
Setiap penumpang dapat mengakses BRT Trans Banyumas. Di dalam bus tersedia bangku prioritas untuk orang tua, ibu hamil, difabel audiovisual maupun fisik yang menggunakan kursi roda. Oleh karena itu, nilai yang diperoleh BRT Trans Banyumas koridor Pasar Pon-Terminal Ajibarang adalah 3 (tiga). Adapun penilaian BRT Trans Banyumas pada variabel akses umum dapat dilihat pada Tabel 5.48 berikut.

Tabel 5.48 Penilaian Akses Umum BRT Trans Banyumas

| Akses Umum | Nilai |
|--|-------|
| Tersedia aksesibilitas yang menyeluruh | 3 |

b. Integrasi dengan Moda Transportasi Umum Lain

BRT sudah terintegrasi dengan moda transportasi umum lain baik dari segi pembayaran tarif maupun rancangan fisik. Untuk pembayaran tarif dapat menggunakan kartu *e-money* sehingga bisa digunakan untuk KRL (Kereta Rel Listrik) atau transportasi umum lain yang pembayarannya juga menggunakan kartu *e-money*. Untuk rancangan fisik, halte Pasar Pon terintegrasi dengan Stasiun Purwokerto yang memiliki jarak 250 meter yang dapat dilihat pada Gambar 5.35 berikut



Gambar 5.35 Terintegrasi Rancangan Fisik BRT Trans Banyumas
(Sumber: Google Maps, 2023)

Oleh karena itu, nilai yang diperoleh BRT Trans Banyumas koridor Pasar Pon-Terminal Ajibarang adalah 3 (tiga). Adapun penilaian BRT Trans Banyumas pada variabel integrasi dengan transportasi umum lain dapat dilihat pada Tabel 5. 49 berikut.

Tabel 5.49 Penilaian Integrasi dengan Transportasi Umum Lain BRT Trans Banyumas

| Integrasi dengan Transportasi Umum Lain | Nilai |
|--|-------|
| Integrasi rancangan fisik dan pembayaran tarif | 3 |

c. Akses dan Keselamatan Pejalan Kaki

Berdasarkan hasil pengamatan pada koridor Pasar Pon-Terminal Ajibarang bahwa lebih banyak TPB (Tempat Perhentian Bus) dibanding dengan halte, sehingga sebagian TPB tidak memiliki akses pejalan kaki dapat dilihat pada Gambar 5.36 dan Gambar 5.37 berikut.



Gambar 5.36 TPB Ponpes Ainul Yaqin (A) Tanpa Akses Pejalan Kaki



Gambar 5.37 Halte SMPN 1 Ajibarang (B) Memiliki Akses Pejalan Kaki

Oleh karena itu, nilai yang diperoleh BRT Trans Banyumas koridor Pasar Pon-Terminal Ajibarang adalah 1 (satu). Adapun penilaian BRT Trans Banyumas pada variabel akses dan keselamatan pejalan kaki dapat dilihat pada Tabel 5.50 berikut.

Tabel 5.50 Penilaian Akses dan Keselamatan Pejalan Kaki BRT Trans Banyumas

| Akses Pejalan Kaki | Nilai |
|--|-------|
| Akses pejalan kaki yang baik dan aman di sebagian besar halte namun tidak ada perbaikan di sepanjang koridor | 1 |

d. Keamanan Parkir

Berdasarkan hasil pengamatan pada koridor Pasar Pon-Terminal Ajibarang bahwa pada koridor ini memiliki tempat parkir untuk pengguna kendaraan pribadi yang dijaga oleh petugas selama bus beroperasi. Lokasi tempat parkir tersebut berada di Halte Pasar Pon dan Halte Terminal Ajibarang karena pada halte tersebut memiliki aktivitas penumpang naik dan turun yang tinggi yang dapat dilihat pada Gambar 5.38 berikut.



Gambar 5.38 Tempat Parkir pada Halte dengan Permintaan Tertinggi

Oleh karena itu, nilai yang diperoleh BRT Trans Banyumas adalah 2 (dua). Adapun penilaian BRT Trans Banyumas pada variabel keamanan parkir dapat dilihat pada Tabel 5.51 berikut.

Tabel 5.51 Penilaian Keamanan Parkir BRT Trans Banyumas

| Parkir | Nilai |
|---|-------|
| Parkir yang aman setidaknya di halte dengan permintaan tinggi | 2 |

e. Jalur Sepeda

Pada koridor Pasar Pon-Terminal Ajibarang, tidak ditemukan adanya jalur sepeda di sepanjang koridor. Sehingga nilai yang diperoleh BRT Trans Banyumas adalah 0 (nol). Adapun penilaian BRT Trans Banyumas pada variabel jalur sepeda jalur sepeda dapat dilihat pada Tabel 5.52 berikut.

Tabel 5.52 Penilaian BRT Jalur Sepeda Trans Banyumas

| Jalur Sepeda | Nilai |
|---------------------|-------|
| Lajur sepeda berada | 0 |

f. Integrasi *Bike Sharing*

BRT Trans Banyumas belum terintegrasi dengan *bike sharing* karena di Kabupaten Banyumas belum terdapat fasilitas *bike sharing*. Oleh karena itu, nilai yang diperoleh BRT Trans Banyumas koridor Pasar Pon-Terminal

Ajibarang adalah 0 (nol). Adapun penilaian BRT Trans Banyumas pada variabel integrasi *bike sharing* dapat dilihat pada Tabel 5.53 berikut.

Tabel 5.53 Penilaian Integrasi *Bike Sharing* BRT Trans Banyumas

| Integrasi <i>Bike Sharing</i> | Nilai |
|---|-------|
| Tidak ada integrasi <i>bike sharing</i> | 0 |

7. Pengurangan Nilai Operasional

a. Kecepatan Komersial

Berdasarkan hasil analisis rata-rata kecepatan bus pada hari libur dan hari kerja, BRT Trans Banyumas mendapat rata-rata kecepatan sebesar 25,786 km/jam yang dapat dilihat pada Tabel 5.54 berikut.

Tabel 5.54 Rata-rata Kecepatan Bus BRT Trans Banyumas

| Rata-rata Kecepatan pada Hari Libur (km/jam) | Rata-rata Kecepatan pada Hari Kerja (km/jam) | Rata-rata Kecepatan (km/jam) |
|--|--|------------------------------|
| 26,268 | 25,304 | 25,786 |

Oleh karena itu, pengurangan nilai yang diperoleh BRT Trans Banyumas koridor Pasar Pon-Terminal Ajibarang adalah 0 (nol). Adapun pengurangan nilai BRT Trans Banyumas pada variabel kecepatan komersial dapat dilihat pada Tabel 5.55 berikut.

Tabel 5.55 Pengurangan Nilai Kecepatan Komersial BRT Trans Banyumas

| Kecepatan Komersial | Nilai |
|---|-------|
| Rata-rata kecepatan komersial minimal mencapai 20 km per jam atau lebih | 0 |

b. Penumpang per Jam per Arah pada Jam Sibuk di bawah 1000

Berdasarkan hasil analisis jumlah penumpang. Jumlah penumpang tertinggi periode puncak yaitu pada hari Selasa, 15 Agustus 2023 pukul 13.00 WIB sebanyak 78 penumpang dapat dilihat pada Lampiran 5. Hasil tersebut masih jauh dari ketentuan *The BRT Standard* 2016, sehingga pengurangan nilai yang diperoleh BRT Trans Banyumas koridor Pasar Pon-Terminal Ajibarang adalah -5 (minus lima). Adapun pengurangan nilai BRT Trans

Banyumas pada variabel penumpang per jam per arah pada jam sibuk dapat dilihat pada Tabel 5.56 berikut.

Tabel 5.56 Pengurangan Nilai Penumpang per Jam per Arah pada Jam Sibuk BRT Trans Banyumas

| Penumpang per Jam per Arah pada Periode Puncak | Nilai |
|--|-------|
| Kurang dari 1000 | -5 |

c. Jalur Bus yang Kurang Steril

BRT Trans Banyumas tidak memiliki jalur khusus bus, sehingga jalur operasional bus menjadi kurang steril. Mendapat gangguan dari kendaraan lain karena penempatan jalur bus bersamaan dengan kendaraan umum lainnya dapat dilihat pada Gambar 5.39 berikut.



Gambar 5.39 Kondisi Jalur Bus yang Kurang Steril

Oleh karena itu, pengurangan nilai yang diperoleh BRT Trans Banyumas koridor Pasar Pon-Terminal Ajibarang adalah -5 (minus lima). Adapun pengurangan nilai BRT Trans Banyumas pada variabel jalur bus yang kurang steril dapat dilihat pada Tabel 5.57 berikut.

Tabel 5.57 Pengurangan Nilai Jalur Bus yang Kurang Steril BRT Trans Banyumas

| Gangguan dari Kendaraan Lain | Nilai |
|--|-------|
| Banyak gangguan dari kendaraan lain pada jalur bus | -5 |

d. Celah yang Signifikan antara Lantai Bus dan *Platform Halte*

Seluruh bus BRT Trans Banyumas tidak memiliki *platform level boarding*. Sehingga pengurangan nilai yang diperoleh BRT Trans Banyumas koridor Pasar Pon-Terminal Ajibarang adalah 0 (nol). Adapun Pengurangan nilai BRT Trans Banyumas pada variabel celah yang signifikan antara lantai bus dan *platform halte* dapat dilihat pada Tabel 5.58 berikut.

Tabel 5.58 Pengurangan Nilai Celah Lantai Bus dan *Platform Halte* BRT Trans Banyumas

| Celah saat Pintu Merapat | Nilai | Bobot Nilai |
|--|-------|-------------------------------|
| Tidak ada <i>platform level boarding</i> | 0 | 100% dari sample yang diamati |

e. *Overcrowding*

Berdasarkan hasil analisis faktor muat pada hari libur dan hari kerja. Tidak ditemukan nilai faktor muat yang melebihi 70%, sehingga BRT Trans Banyumas tidak mengalami penumpukan penumpang dapat dilihat pada Lampiran 4 dan Lampiran 5. Oleh karena itu, pengurangan nilai yang diperoleh BRT Trans Banyumas koridor Pasar Pon-Terminal Ajibarang adalah 0 (nol). Adapun pengurangan nilai *overcrowding* BRT Trans Banyumas pada variabel dapat dilihat pada Tabel 5.59 berikut.

Tabel 5.59 Pengurangan Nilai *Overcrowding* BRT Trans Banyumas

| <i>Overcrowding</i> | Nilai |
|---|-------|
| Tidak ada penumpukan penumpang pada bus | 0 |

f. Buruknya Perawatan Jalur Bus, Armada, Halte, dan Sistem Teknologi

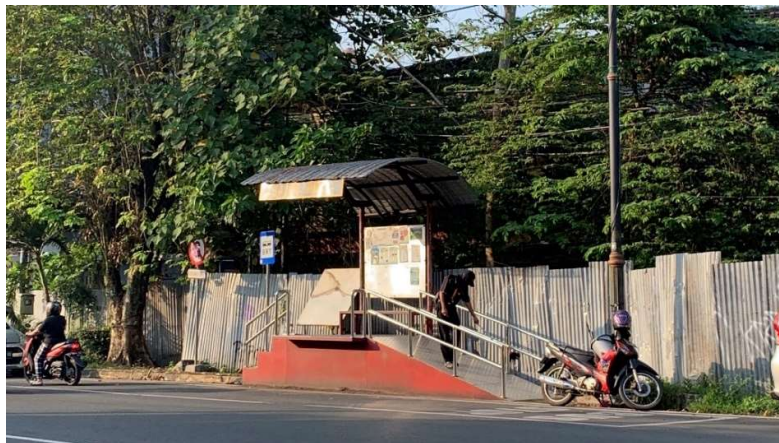
BRT Trans Banyumas sangat menjaga infrastruktur yang dimilikinya. Hal tersebut juga berdampak pada kenyamanan penumpang, mulai dari perawatan bus, perawatan sistem teknologi, maupun perawatan halte dapat dilihat pada Gambar 5.40, Gambar 5.41, dan Gambar 5.42 berikut.



Gambar 5.40 BRT Trans Banyumas Memiliki Bengkel untuk Perawatan Rutin



Gambar 5.41 Perawatan Bus Secara Rutin



Gambar 5.42 Perawatan Halte BRT Trans Banyumas

Oleh karena itu, pengurangan nilai yang diperoleh BRT Trans Banyumas koridor Pasar Pon-Terminal Ajibarang adalah 0 (nol). Adapun pengurangan nilai BRT Trans Banyumas pada variabel buruknya perawatan infrastruktur dapat dilihat pada Tabel 5.60 berikut.

Tabel 5.60 Pengurangan Nilai Buruknya Perawatan Infrastruktur BRT Trans Banyumas

| Perawatan Infrastruktur | Nilai |
|-----------------------------------|-------|
| Infrastruktur terawat dengan baik | 0 |

g. Frekuensi Rendah pada Jam Sibuk

BRT Trans Banyumas koridor Pasar Pon-Terminal Ajibarang memiliki 14 bus yang beroperasi. Pada kondisi jam sibuk setidaknya terdapat 8 bus per jam yang beroperasi dilihat pada Gambar 5.21. Sehingga pengurangan nilai yang diperoleh adalah 0 (nol) dapat dilihat pada Tabel 5.61 berikut.

Tabel 5.61 Pengurangan Nilai Frekuensi Rendah pada Jam Sibuk BRT Trans Banyumas

| % Rute dengan Frekuensi Setidaknya 8 Bus per Jam | Nilai |
|--|-------|
| 100% rute memiliki setidaknya 8 bus per jam | 0 |

h. Frekuensi Rendah di Luar Jam Sibuk

BRT Trans Banyumas koridor Pasar Pon-Terminal Ajibarang memiliki 15 bus dengan 1 sebagai cadangan. Pada kondisi di luar jam sibuk setidaknya terdapat 10 bus per jam yang beroperasi dilihat pada Gambar 5.21. Oleh karena itu, pengurangan nilai yang diperoleh BRT Trans Banyumas koridor Pasar Pon-Terminal Ajibarang adalah 0 (nol). Adapun pengurangan nilai BRT Trans Banyumas pada variabel frekuensi rendah di luar jam sibuk dapat dilihat pada Tabel 5.62 berikut.

Tabel 5.62 Pengurangan Nilai Frekuensi Rendah di Luar Jam Sibuk BRT Trans Banyumas

| % Rute dengan Frekuensi Setidaknya 4 Bus per Jam | Nilai |
|--|-------|
| 100% rute memiliki setidaknya 4 bus per jam | 0 |

i. Mengizinkan Penggunaan Sepeda yang Tidak Aman

BRT Trans Banyumas tidak mengizinkan penggunaan sepeda yang tidak aman. Sehingga di seluruh bus terdapat fasilitas untuk mengangkut sepeda yang dapat dilihat pada Gambar 5.43 berikut.



Gambar 5.43 Fasilitas Bus BRT Trans Banyumas

Oleh karena itu, pengurangan nilai yang diperoleh BRT Trans Banyumas koridor Pasar Pon-Terminal Ajibarang adalah 0 (nol). Adapun pengurangan nilai BRT Trans Banyumas pada variabel mengizinkan penggunaan sepeda secara tidak aman dapat dilihat pada Tabel 5.63 berikut.

Tabel 5.63 Pengurangan Nilai Mengizinkan Penggunaan Sepeda secara Tidak Aman BRT Trans Banyumas

| Mengizinkan Penggunaan Sepeda secara Tidak Aman | Nilai |
|--|-------|
| Tidak memperbolehkan penggunaan sepeda yang tidak aman | 0 |

j. Kurangnya Data Keselamatan Lalu Lintas

BRT Trans Banyumas selalu menyimpan dan merekap data kecelakaan pada bus untuk digunakan sebagai evaluasi setiap bulannya untuk meningkatkan keselamatan yang dapat dilihat pada Gambar 5.44 berikut.

JATA (D:) > PLAYBACK ALL BUS > 2023 > LAKA

| Name | Date modified | Type | Size |
|--|------------------|-------------|-----------|
| TBI-14 R7312OA00-230626-073802-073900-01p013000000 | 26/06/2023 9:42 | MP4 File | 26.578 KB |
| TB -III-5 DI SENGGOLO MOBIL DI KEBON DALEM | 15/08/2023 13:07 | File folder | |
| TB-III-6 DITABRAK MOTOR DARI BELAKANG, HALTE SMP 5 | 09/08/2023 18:26 | File folder | |
| CAD-5 PENDENG DI SRUDUK GRANDMAX | 22/07/2023 8:38 | File folder | |
| TB-I-3 DISRUDEK MOTOR DARI BELAKANG | 21/07/2023 14:31 | File folder | |
| TB-III-1 nampak tabakan ngarep pool | 21/07/2023 10:48 | File folder | |
| TB 1-1 nyenggol plang pintu masuk terminal karanglewas | 02/07/2023 17:25 | File folder | |
| TB-III-3 DI SREMPET MOBIL DI PASAR PATIKRAJA | 24/06/2023 10:49 | File folder | |
| CAD-3 MEMEN DAOP 5 | 23/06/2023 19:38 | File folder | |
| 3-16 sremped | 04/06/2023 13:09 | File folder | |
| TB-II-13 PEREMPATAN ASTON | 31/05/2023 9:50 | File folder | |
| TB-I-1 MENYEREMPET TRUK | 30/05/2023 14:18 | File folder | |
| TB-I-9 SREMPET TREK CILONGOK | 30/05/2023 8:03 | File folder | |
| TB-III-7 SPION TERSEMPET MOBIL | 29/05/2023 19:40 | File folder | |
| TB-3-2 DI TABRAK MOTOR KOMBAS | 29/05/2023 8:44 | File folder | |
| TB 2-4 DI TABRAK MOTOR GLEMPANG | 21/05/2023 10:59 | File folder | |
| TB-III-8 TMP | 14/04/2023 17:22 | File folder | |
| TB-III-15 PASAR TAMBAKSOGRA | 10/04/2023 12:36 | File folder | |
| TB-II-6 TEGUH S MENGANTUK | 08/04/2023 8:22 | File folder | |

Gambar 5.44 Data Kecelakaan BRT Trans Banyumas
(Sumber: PT. Banyumas Raya Transportasi, 2023)

Oleh karena itu, pengurangan nilai yang diperoleh BRT Trans Banyumas koridor Pasar Pon-Terminal Ajibarang adalah 0 (nol). Adapun pengurangan nilai BRT Trans Banyumas pada variabel data keselamatan lalu lintas dapat dilihat pada Tabel 5.64 berikut.

Tabel 5.64 Pengurangan Nilai Data Keselamatan Lalu Lintas BRT Trans Banyumas

| Data Keselamatan Lalu Lintas | Nilai |
|--|-------|
| Data kecelakaan dan keselamatan lalu lintas selalu di simpan dengan baik | 0 |

k. Terdapat Rute Bus non-BRT Paralel dengan Koridor BRT

Berdasarkan pengamatan selama penelitian, tidak terdapat bus umum lain di rute koridor BRT Trans Banyumas. Sehingga pengurangan nilai yang diperoleh adalah 0 (nol). Adapun pengurangan nilai BRT Trans Banyumas pada variabel terdapat rute bus non-BRT paralel dengan koridor BRT dapat dilihat pada Tabel 5.65 berikut.

Tabel 5.65 Pengurangan Nilai Bus yang Paralel Terhadap Koridor BRT Trans Banyumas

| | |
|---------------------------------------|-------|
| Bus yang Paralel Terhadap Koridor BRT | Nilai |
| Tidak ada bus umum pada koridor BRT | 0 |

1. Bus *Bunching*

Dalam perencanaannya, BRT Trans Banyumas sudah menetapkan jadwal pemberangkatan untuk masing-masing bus. Namun berdasarkan hasil analisis, ditemukan adanya jarak antar bus yang terlalu dekat atau terlalu jauh. Hal tersebut dibuktikan dengan hasil analisis waktu antara yang waktunya terlalu singkat atau terlalu lama yang dapat dilihat pada Lampiran 5 dan Lampiran 4. Oleh karena itu, pengurangan nilai yang diperoleh BRT Trans Banyumas koridor Pasar Pon-Terminal Ajibarang adalah -2 (minus dua). Adapun pengurangan nilai BRT Trans Banyumas pada variabel bus *bunching* dapat dilihat pada Tabel 5.66 berikut.

Tabel 5.66 Pengurangan Nilai Bus *Bunching* BRT Trans Banyumas

| | |
|-------------------------------|-------|
| Bus <i>Bunching</i> | Nilai |
| Tidak ada bus <i>bunching</i> | 0 |

5.2.4 Pembahasan Kinerja Berdasarkan *The BRT Standard 2016*

Adapun rekapitulasi hasil analisis kinerja BRT Trans Banyumas koridor Pasar Pon-Terminal Ajibarang berdasarkan *The BRT Standard 2016* dapat dilihat pada Tabel 5.67 berikut.

Tabel 5.67 Hasil Rekapitulasi Analisis Kinerja BRT Trans Banyumas Koridor Pasar Pon-Terminal Ajibarang Berdasarkan *The BRT Standard 2016*

| Elemen | Kategori | Nilai Maksimal | Nilai |
|---------------------|--|----------------|-------|
| Dasar-dasar BRT | Jalur khusus bus | 8 | 0 |
| | Penempatan jalur bus | 8 | 0 |
| | Pemungutan tarif <i>off-board</i> | 8 | 4 |
| | Pengaturan simpang | 7 | 0 |
| | <i>Platform-level boarding</i> | 7 | 0 |
| Perencanaan Layanan | Multi rute | 4 | 0 |
| | Layanan ekspres, <i>limited-stop</i> , dan layanan lokal | 3 | 0 |

Lanjutan Tabel 5.67 Hasil Rekapitulasi Analisis Kinerja BRT Trans Banyumas Koridor Pasar Pon-Terminal Ajibarang Berdasarkan *The BRT Standard* 2016

| Elemen | Kategori | Nilai Maksimal | Nilai |
|---|---|----------------|-------|
| Dasar-dasar BRT | Jalur khusus bus | 8 | 0 |
| | Penempatan jalur bus | 8 | 0 |
| | Pemungutan tarif <i>off-board</i> | 8 | 4 |
| | Pengaturan simpang | 7 | 0 |
| | <i>Platform-level boarding</i> | 7 | 0 |
| Perencanaan Layanan | Pusat kendali | 3 | 3 |
| | Berlokasi di sepuluh koridor terbaik | 2 | 0 |
| | Profil permintaan | 3 | 0 |
| | Jam operasional | 2 | 1 |
| | Jaringan multi koridor | 2 | 2 |
| Infrastruktur | Jalur menyusul pada halte | 3 | 0 |
| | Meminimalisasi emisi armada bus | 3 | 0 |
| | Jarak halte dari persimpangan | 3 | 3 |
| | Halte median | 2 | 0 |
| | Kualitas perkerasan jalan | 2 | 0 |
| Halte | Jarak antara halte | 2 | 2 |
| | Halte aman dan nyaman | 3 | 0,5 |
| | Jumlah pintu pada bus | 3 | 3 |
| | <i>Docking bays</i> dan <i>substop</i> | 1 | 1 |
| | Pintu geser pada halte | 1 | 0 |
| Komunikasi | <i>Branding</i> | 3 | 3 |
| | Informasi penumpang | 2 | 2 |
| Akses dan Integrasi | Akses umum | 3 | 3 |
| | Integrasi dengan moda transportasi lain | 3 | 3 |
| | Akses dan keselamatan pejalan kaki | 4 | 1 |
| | Keamanan Parkir | 2 | 2 |
| | Jalur sepeda | 2 | 0 |
| | Integrasi <i>bike-sharing</i> | 1 | 0 |
| Pengurangan Nilai Operasional | Kecepatan komersial | -10 | 0 |
| | Penumpang per jam per arah pada jam sibuk | -5 | -5 |
| | Jalur bus yang kurang steril | -5 | -5 |
| | Celah yang signifikan antara lantai bus dan <i>platform</i> | -5 | 0 |
| | <i>Overcrowding</i> | -5 | 0 |
| | Buruknya perawatan infrastruktur | -14 | 0 |
| | Frekuensi rendah pada jam sibuk | -3 | 0 |
| | Frekuensi rendah di luar jam sibuk | -2 | 0 |
| Mengizinkan penggunaan sepeda yang tidak aman | -2 | 0 | |

Lanjutan Tabel 5.67 Hasil Rekapitulasi Analisis Kinerja BRT Trans Banyumas Koridor Pasar Pon-Terminal Ajibarang Berdasarkan *The BRT Standard* 2016

| Elemen | Kategori | Nilai Maksimal | Nilai |
|-------------------------------|--|----------------|-------|
| Pengurangan Nilai Operasional | Kurangnya data keselamatan lalu lintas | -2 | 0 |
| | Terdapat rute non-BRT paralel dengan koridor BRT | -2 | 0 |
| | Bus <i>bunching</i> | -6 | -2 |
| Total Nilai | | | 21,5 |

Berdasarkan Tabel 5.67 di atas dapat diketahui bahwa BRT Trans Banyumas tidak memenuhi untuk peringkat terendah dari *The BRT Standard* 2016 yaitu *Bronze-standard BRT* dengan nilai minimal 55, sedangkan total nilai yang berhasil diperoleh BRT Trans Banyumas adalah 21,5. Berdasarkan ketentuan dari *The BRT Standard* 2016, BRT Trans Banyumas juga belum terqualifikasi sebagai BRT (*Bus Rapid Transit*) karena tidak memenuhi persyaratan minimal yaitu memiliki jalur khusus minimal 3 kilometer, memperoleh nilai 4 atau lebih pada kategori jalur khusus bus, memperoleh nilai 4 atau lebih pada kategori penempatan jalur bus, dan memperoleh nilai 20 atau lebih pada total kelima kategori dasar-dasar BRT.

Berdasarkan penelitian yang sudah dilakukan sebelumnya yaitu penelitian Alkharisma (2019), Effendi (2021), dan Purnomo (2021) dengan metode yang sama, banyak layanan BRT yang tidak memenuhi standar dari *The BRT Standard*. Sehingga perlu dilakukan perbaikan pada variabel-variabel yang belum memenuhi dan memastikan agar nilai tersebut dapat maksimal pada setiap kriteria penilaian *The BRT Standard* 2016.

5.3 Solusi Alternatif Peningkatan Kinerja BRT Trans Banyumas Koridor Pasar Pon-Terminal Ajibarang

5.3.1 Solusi Peningkatan Kinerja Operasional

Berdasarkan hasil analisis kinerja operasional menunjukkan perlu adanya peningkatan kinerja operasional pada indikator yang belum memenuhi ketentuan dari SK Dirjen No. 687 Tahun 2002, Permenhub No. 10 Tahun 2012, dan Permenhub No. 98 Tahun 2013. Adapun indikator kinerja operasional yang belum memenuhi ketentuan dapat dilihat pada Tabel 5.68 berikut.

Tabel 5.68 Indikator Kinerja Operasional yang Belum Memenuhi Ketentuan

| Indikator | Keterangan Standar | Hasil | Standar Indikator | | | | | |
|-----------------------------------|--------------------|--------|------------------------------|-----------------------------|-----------------------------|----------|----------|-----------|
| | | | SK Dirjen No. 687 Tahun 2002 | Permenhub No. 10 Tahun 2012 | Permenhub No. 98 Tahun 2013 | | | |
| Hari libur | | | | | | | | |
| Faktor Muat (%) | - | 13% | Tidak Memenuhi | $\geq 70\%$ | - | - | - | - |
| Waktu Antara (menit) | kondisi puncak | 13,872 | Tidak Memenuhi | 2-5 | - | - | Memenuhi | ≤ 15 |
| | kondisi non puncak | 10,994 | Tidak Memenuhi | 5-10 | - | - | Memenuhi | ≤ 30 |
| Jumlah Penumpang (orang/bus/hari) | bus sedang | 74 | Tidak Memenuhi | ≥ 500 | - | - | - | - |
| Hari kerja | | | | | | | | |
| Faktor Muat (%) | - | 17% | Tidak Memenuhi | $\geq 70\%$ | - | - | - | - |
| Waktu Antara (menit) | kondisi puncak | 16,717 | Tidak Memenuhi | 2-5 | - | - | Memenuhi | ≤ 15 |
| | kondisi non puncak | 12,095 | Tidak Memenuhi | 5-10 | - | - | Memenuhi | ≤ 30 |
| Waktu Tunggu (menit) | kondisi puncak | 8,359 | Memenuhi | 5-10 | Memenuhi | ≤ 7 | - | - |
| Jumlah Penumpang (orang/bus/hari) | bus sedang | 116 | Tidak Memenuhi | ≥ 500 | - | - | - | - |

1. Peningkatan faktor muat dan jumlah penumpang

Terdapat berbagai cara untuk meningkatkan faktor muat dan jumlah penumpang. Pertama, melakukan kembali evaluasi rute asal tujuan dan melakukan evaluasi terhadap lokasi TPB atau halte bus. Hal ini karena penumpang hanya naik di beberapa halte, yaitu Pasar Pon (A), Terminal Ajibarang, RSUD Ajibarang (B), dan SMPN 1 Ajibarang (B), sementara halte lainnya jarang digunakan. Setelah dilakukan evaluasi, tindakan seperti perbaikan atau penambahan rute, serta pemindahan, pengurangan, atau penambahan TPB atau halte bus sepanjang koridor dapat dilakukan. Selanjutnya, perbaikan pada waktu antara perlu dilakukan karena waktu antara pada koridor ini masih melebihi ketentuan yang

ditetapkan. Dengan mempersingkat waktu antara, maka waktu tunggu calon penumpang juga berkurang. Selain itu, sosialisasi kepada masyarakat secara berkala, khususnya BRT Trans Banyumas koridor Pasar Pon-Terminal Ajibarang dan sistem pembayaran tarifnya, hal ini perlu dilakukan sebagai bagian dari upaya peningkatan.

2. Peningkatan waktu antara dan waktu tunggu

Upaya untuk meningkatkan waktu antara dan waktu tunggu pada BRT Trans Banyumas koridor Pasar Pon-Terminal Ajibarang dapat dilaksanakan dengan merencanakan pengaturan jam operasional pada kondisi puncak dengan waktu antara sekitar 10 menit, yaitu pada rit kedua, rit ketiga dan rit keempat . Sementara itu, pada kondisi non puncak, waktu antara direncanakan sekitar 15 menit. Rencana peningkatan waktu antara dalam penelitian ini dapat ditemukan dalam Tabel 5.69 berikut ini.

Tabel 5.69 Perencanaan Jam Operasional Bus

| Nomor Lambung Bus | Rit | | | | |
|-------------------|------|-------|-------|-------|-------|
| | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| TB-1-1 | 5:00 | 8:25 | 10:45 | 13:05 | 15:30 |
| TB-1-2 | 5:15 | 8:35 | 10:55 | 13:15 | 15:45 |
| TB-1-3 | 5:30 | 8:45 | 11:05 | 13:25 | 16:00 |
| TB-1-4 | 5:45 | 8:55 | 11:15 | 13:35 | 16:15 |
| TB-1-5 | 6:00 | 9:05 | 11:25 | 13:45 | 16:30 |
| TB-1-6 | 6:15 | 9:15 | 11:35 | 13:55 | 16:45 |
| TB-1-7 | 6:30 | 9:25 | 11:45 | 14:05 | 17:00 |
| TB-1-8 | 6:45 | 9:35 | 11:55 | 14:15 | 17:15 |
| TB-1-9 | 7:00 | 9:45 | 12:05 | 14:25 | 17:30 |
| TB-1-10 | 7:15 | 9:55 | 12:15 | 14:35 | 17:45 |
| TB-1-11 | 7:30 | 10:05 | 12:25 | 14:45 | 18:00 |
| TB-1-12 | 7:45 | 10:15 | 12:35 | 14:55 | 18:15 |
| TB-1-13 | 8:00 | 10:25 | 12:45 | 15:05 | 18:30 |
| TB-1-14 | 8:15 | 10:35 | 12:55 | 15:15 | 18:45 |

Berdasarkan Tabel 5.68 di atas, dengan mempersingkat waktu antara dapat membuat waktu tunggu juga menjadi singkat dan memenuhi ketentuan dari Permenhub No. 10 Tahun 2012. Ketentuan tersebut yaitu memperbolehkan

waktu tunggu pada kondisi puncak maksimal 7 menit dan maksimal 15 pada kondisi non puncak.

5.3.2 Solusi Peningkatan Kinerja Berdasarkan *The BRT Standard 2016*

Berdasarkan hasil evaluasi, perlu adanya perbaikan pada variabel-variabel yang belum memenuhi kriteria penilaian *The BRT Standard 2016*. Perbaikan dilakukan dengan harapan BRT Trans Banyumas mampu memperoleh nilai maksimal pada setiap variabel tersebut dan variabel yang telah mencapai nilai yang memenuhi standar untuk BRT Trans Banyumas harus tetap dipertahankan. Adapun variabel-variabel yang belum memenuhi ketentuan dan belum maksimal dapat dilihat pada Tabel 5.70 berikut

Tabel 5.70 Variabel-variabel Penilaian *The BRT Standard 2016* yang Belum Memperoleh Nilai Maksimal

| Elemen | Kategori | Nilai Maksimal | Nilai |
|-------------------------------|--|----------------|-------|
| Dasar-dasar BRT | Jalur khusus bus | 8 | 0 |
| | Penempatan jalur bus | 8 | 0 |
| | Pemungutan tarif <i>off-board</i> | 8 | 4 |
| | Pengaturan simpang | 7 | 0 |
| | <i>Platform-level boarding</i> | 7 | 0 |
| Perencanaan Layanan | Multi rute | 4 | 0 |
| | Layanan ekspres, <i>limited-stop</i> , dan layanan lokal | 3 | 0 |
| | Berlokasi di sepuluh koridor terbaik | 2 | 0 |
| | Profil permintaan | 3 | 0 |
| | Jam operasional | 2 | 1 |
| Infrastruktur | Jalur menyusul pada halte | 3 | 0 |
| | Meminimalisasi emisi armada bus | 3 | 0 |
| | Halte median | 2 | 0 |
| | Kualitas perkerasan jalan | 2 | 0 |
| Halte | Halte aman dan nyaman | 3 | 0,5 |
| | Pintu geser pada halte | 1 | 0 |
| Akses dan Integrasi | Akses dan keselamatan pejalan kaki | 4 | 1 |
| | Jalur sepeda | 2 | 0 |
| | Integrasi <i>bike-sharing</i> | 1 | 0 |
| Pengurangan Nilai Operasional | Penumpang per jam per arah pada jam sibuk | -5 | -5 |
| | Jalur bus yang kurang steril | -5 | -5 |
| | Bus <i>bunching</i> | -6 | -2 |

Adapun beberapa solusi alternatif berdasarkan Tabel 5.70 di atas, untuk memenuhi ketentuan dari *The BRT Standard 2016* yaitu sebagai berikut.

1. Peningkatan elemen dasar-dasar BRT

Upaya yang dilakukan untuk meningkatkan elemen dasar-dasar BRT pada BRT Trans Banyumas koridor Pasar Pon-Terminal Ajibarang adalah dengan menyediakan jalur khusus bus menggunakan marka jalan pada jalan yang berpotensi seperti Jl. Raya Pancasan dan Jl. Jend. Sudirman dengan total panjang 3,5 km, menempatkan jalur khusus bus dekat dengan sisi trotoar jalan karena semua TPB dan halte pada BRT Trans Banyumas berada di sisi trotoar, melakukan pengaturan simpang, pemungutan tarif menggunakan *barrier-controlled* pada halte dengan aktivitas penumpang naik dan turun yang tinggi, dan menyediakan halte dengan tinggi lantai halte yang setara lantai bus atau dengan pemasangan *curb* yang tingginya setara dengan lantai bus pada tempat perhentian bus (TPB), hal tersebut juga didukung dengan bus yang merapat dengan tepat pada halte atau *curb*.

2. Peningkatan elemen perencanaan layanan

Upaya peningkatan elemen perencanaan layanan dapat dilakukan dengan menyediakan rute berangkat dan kembali sehingga dapat mengurangi waktu perjalanan serta menyediakan *late night service*, dengan layanan *limited stop* (tidak berhenti pada TPB atau halte dengan frekuensi rendah) pada ritase akhir. Adapun perencanaan jam operasional untuk *late night service* dapat dilihat pada Tabel 5.71 berikut.

Tabel 5.71 Perencanaan Jam Operasional untuk *Late Night Service*

| No Lambung Bus | RIT | | | | | |
|-------------------|------|------|-------|-------|-------|-------|
| | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| TB-1-1 | 5:00 | 8:25 | 10:45 | 13:05 | 15:30 | 18:45 |
| TB-1-2 | 5:15 | 8:35 | 10:55 | 13:15 | 15:45 | 19:00 |
| TB-1-3 | 5:30 | 8:45 | 11:05 | 13:25 | 16:00 | 19:15 |
| TB-1-4 | 5:45 | 8:55 | 11:15 | 13:35 | 16:15 | 19:30 |
| TB-1-5 | 6:00 | 9:05 | 11:25 | 13:45 | 16:30 | 19:45 |
| TB-1-6 | 6:15 | 9:15 | 11:35 | 13:55 | 16:45 | 20:00 |
| TB-1-7 | 6:30 | 9:25 | 11:45 | 14:05 | 17:00 | 20:15 |

Lanjutan Tabel 5.71 Perencanaan Jam Operasional untuk *Late Night Service*

| No Lambung Bus | RIT | | | | | |
|-------------------|------|-------|-------|-------|-------|-------|
| | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| TB-1-8 | 6:45 | 9:35 | 11:55 | 14:15 | 17:15 | 20:30 |
| TB-1-9 | 7:00 | 9:45 | 12:05 | 14:25 | 17:30 | 20:45 |
| TB-1-10 | 7:15 | 9:55 | 12:15 | 14:35 | 17:45 | 21:00 |
| TB-1-11 | 7:30 | 10:05 | 12:25 | 14:45 | 18:00 | 21:15 |
| TB-1-12 | 7:45 | 10:15 | 12:35 | 14:55 | 18:15 | 21:30 |
| TB-1-13 | 8:00 | 10:25 | 12:45 | 15:05 | 18:30 | 21:45 |
| TB-1-14 | 8:15 | 10:35 | 12:55 | 15:15 | 18:45 | 22:00 |

3. Peningkatan elemen infrastruktur

Upaya peningkatan elemen infrastruktur dapat dilakukan dengan merencanakan perkerasan jalan untuk masa guna 30 tahun, hal ini dilakukan agar meminimalisir kebutuhan perawatan.

4. Peningkatan elemen halte

Upaya peningkatan elemen halte dapat dilakukan dengan menyediakan halte dengan 4 faktor penting yaitu lebar, terlindung dari cuaca, aman, dan atraktif. Hal ini dilakukan untuk menciptakan lingkungan halte yang aman, nyaman, serta memiliki daya tarik dengan mendukung nilai-nilai kebudayaan dan kebanggaan lokal.

5. Peningkatan elemen akses dan integrasi

Upaya peningkatan elemen akses dan integrasi dapat dilakukan dengan menyediakan akses pejalan kaki yang baik dan aman dengan perbaikan rutin di sepanjang koridor dan menyediakan fasilitas *bike sharing* pada halte Pasar Pon sebagai konektivitas ke Stasiun Purwokerto.

6. Peningkatan elemen deduksi operasi

Upaya peningkatan elemen deduksi operasi terutama untuk *bus bunching* dapat dilakukan dengan mengadakan pelatihan atau evaluasi rutin untuk sopir bus, agar masing-masing sopir dapat menyamakan kecepatan bus sehingga tidak terjadi *bus bunching* atau jarak antar bus yang terlalu dekat dan terlalu jauh.

Berdasarkan solusi di atas bahwa hasil penilaian yang didapat setelah dilakukan perbaikan sesuai dengan kondisi di koridor Pasar Pon-Terminal Ajibarang dapat dilihat pada Tabel 5.72 berikut.

Tabel 5.72 Rekapitulasi Hasil Penilaian BRT Trans Banyumas Koridor Pasar Pon-Terminal Ajibarang Berdasarkan *The BRT Standard* 2016 Setelah Dilakukan Perbaikan

| Elemen | Kategori | Nilai Maksimal | Nilai |
|---------------------|--|----------------|-------|
| Dasar-dasar BRT | Jalur khusus bus | 8 | 4 |
| | Penempatan jalur bus | 8 | 4 |
| | Pemungutan tarif <i>off-board</i> | 8 | 8 |
| | Pengaturan simpang | 7 | 2 |
| | <i>Platform-level boarding</i> | 7 | 0 |
| Perencanaan Layanan | Multi rute | 4 | 4 |
| | Layanan ekspres, <i>limited-stop</i> , dan layanan lokal | 3 | 2 |
| | Pusat kendali | 3 | 3 |
| | Berlokasi di sepuluh koridor terbaik | 2 | 0 |
| | Profil permintaan | 3 | 2 |
| | Jam operasional | 2 | 1 |
| | Jaringan multi koridor | 2 | 2 |
| Infrastruktur | Jalur menyusul pada halte | 3 | 0 |
| | Meminimalisasi emisi armada bus | 3 | 2 |
| | Jarak halte dari persimpangan | 3 | 3 |
| | Halte median | 2 | 0 |
| | Kualitas perkerasan jalan | 2 | 2 |
| Halte | Jarak antara halte | 2 | 2 |
| | Halte aman dan nyaman | 3 | 2 |
| | Jumlah pintu pada bus | 3 | 3 |
| | <i>Docking bays</i> dan <i>substop</i> | 1 | 1 |
| | Pintu geser pada halte | 1 | 1 |
| Komunikasi | <i>Branding</i> | 3 | 3 |
| | Informasi penumpang | 2 | 2 |
| Akses dan Integrasi | Akses umum | 3 | 3 |
| | Integrasi dengan moda transportasi lain | 3 | 3 |
| | Akses dan keselamatan pejalan kaki | 4 | 4 |
| | Keamanan Parkir | 2 | 2 |
| | Jalur sepeda | 2 | 2 |
| | Integrasi <i>bike-sharing</i> | 1 | 1 |

Lanjutan Tabel 5.72 Rekapitulasi Hasil Penilaian BRT Trans Banyumas Koridor Pasar Pon-Terminal Ajibarang Berdasarkan *The BRT Standard* 2016 Setelah Dilakukan Perbaikan

| Elemen | Kategori | Nilai Maksimal | Nilai |
|-------------------------------|---|----------------|-------|
| Pengurangan Nilai Operasional | Kecepatan komersial | -10 | 0 |
| | Penumpang per jam per arah pada jam sibuk | -5 | -5 |
| | Jalur bus yang kurang steril | -5 | -3 |
| | Celah yang signifikan antara lantai bus dan <i>platform</i> | -5 | 0 |
| | <i>Overcrowding</i> | -5 | 0 |
| | Buruknya perawatan infrastruktur | -14 | 0 |
| | Frekuensi rendah pada jam sibuk | -3 | 0 |
| | Frekuensi rendah di luar jam sibuk | -2 | 0 |
| | Mengizinkan penggunaan sepeda yang tidak aman | -2 | 0 |
| | Kurangnya data keselamatan lalu lintas | -2 | 0 |
| | Terdapat rute non-BRT paralel dengan koridor BRT | -2 | 0 |
| | Bus <i>bunching</i> | -6 | 0 |
| | Total Nilai | | |

Berdasarkan Tabel 5.72 di atas dapat diketahui bahwa setelah dilakukan perbaikan pada variabel-variabel yang belum memenuhi, BRT Trans Banyumas mendapatkan total nilai sebesar 60 dan memenuhi untuk peringkat terendah dari *The BRT Standard* 2016 yaitu *Bronze-standard BRT* dengan total nilai minimal 55.

BAB VI

KESIMPULAN DAN SARAN

6.1 Kesimpulan

Kesimpulan yang diperoleh dari hasil analisis dan pembahasan mengenai kinerja operasional dalam penelitian ini yaitu sebagai berikut.

1. Hasil analisis kinerja operasional BRT Trans Banyumas koridor Pasar Pon-Terminal Ajibarang pada hari libur maupun pada hari kerja yang telah memenuhi ketentuan dari SK Dirjen No. 687 Tahun 2002, Permenhub No. 10 Tahun 2012, dan Permenhub No. 98 Tahun 2013 adalah waktu tunggu, waktu sirkulasi, dan kecepatan perjalanan. Sedangkan hasil analisis kinerja operasional pada hari libur dan hari kerja yang belum memenuhi standar ketentuan dari SK Dirjen No. 687 Tahun 2002, Permenhub No. 10 Tahun 2012, dan Permenhub No. 98 Tahun 2013 adalah faktor muat, waktu antara, dan jumlah penumpang.
2. Hasil analisis kinerja berdasarkan The BRT Standard 2016, BRT Trans Banyumas dapat memenuhi 14 dari 30 kriteria penilaian. Kriteria tersebut yaitu pemungutan tarif *off board*, jam operasional, jaringan multi koridor, jarak halte dari persimpangan, jarak antar halte, jumlah pintu pada bus, *branding*, informasi penumpang, akses umum, integrasi dengan moda transportasi lain, akses dan keselamatan pejalan kaki, serta keamanan parkir. BRT Trans Banyumas juga mendapatkan pengurangan nilai sebesar 12 poin dikarenakan jumlah penumpang yang sedikit pada kondisi puncak, jalur bus yang kurang steril, dan bus *bunching*. Sehingga total nilai yang diperoleh BRT Trans Banyumas sebesar 21,5. Berdasarkan ketentuan dari The BRT Standard 2016, BRT Trans Banyumas belum terqualifikasi sebagai BRT (Bus Rapid Transit) karena tidak memenuhi persyaratan minimal.
3. Solusi alternatif yang bisa diterapkan untuk meningkatkan kinerja operasional adalah melakukan evaluasi rute asal tujuan dan mengevaluasi lokasi titik perhentian bus serta melakukan penyesuaian, pengurangan, dan/atau penambahan titik perhentian bus sepanjang koridor, melakukan pembaruan

jadwal keberangkatan bus dengan mempersingkat waktu antara sesuai standar ketentuan yang berlaku, melakukan sosialisasi secara berkala kepada masyarakat mengenai penggunaan angkutan umum, khususnya BRT Trans Banyumas koridor Pasar Pon-Terminal Ajibarang dan sistem pembayaran tarifnya. Untuk meningkatkan kinerja sesuai dengan *The BRT Standard 2016*, perlu dilakukan peningkatan pada beberapa aspek-aspek dasar BRT, perencanaan layanan, infrastruktur, halte, akses dan integrasi, serta deduksi operasi.

6.2 Saran

Adapun saran yang dapat diberikan kepada pihak terkait dan penelitian selanjutnya yaitu sebagai berikut.

1. Bagi Dinas Perhubungan Kabupaten Banyumas dan PT. Banyumas Raya Transportasi selaku operator dapat menjadikan penelitian ini sebagai evaluasi dan bahan pertimbangan untuk meningkatkan kinerja operasional BRT Trans Banyumas yang belum memenuhi standar dan evaluasi kinerja yang belum maksimal.
2. Mengembangkan penelitian ini lebih lanjut dengan menggunakan variabel yang lebih lengkap, seperti waktu henti, pergantian armada, penyebab keterlambatan, tingkat konsumsi bahan bakar, dan melakukan analisis biaya operasional.
3. Mengembangkan analisis yang lebih mendalam mengenai strategi peningkatan jumlah penumpang dan faktor muat.

DAFTAR PUSTAKA

- Abubakar, dan Iskandar. (1995). *Menuju Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang Tertib*. Jakarta: Direktorat Jenderal Perhubungan Darat.
- Alkharisma, Pratiwi, N. N., dan Suyono, R. S. (2019). Evaluasi Operasional Bus Rapid Transit (BRT) Kota Pontianak Berdasarkan BRT Standard 2016. *JeLAST*, 6(2).
- Andriyani, A., Dermawan, W. B., Israndi, M., dan Rifai, A. I. (2021). Operational Performance Analysis of Rapid Transit Bus. *World Journal of Civil Engineering*, 2(2), 71-81.
- Anggraini, D. A., Asrizal, dan Sejati, D. V. (2023). Evaluasi Kinerja Operasional dan Kinerja Kepengusahaan Angkutan Perkotaan di Kabupaten Tulang Bawang. *PTDI - STTD Digilib*, 1(1), 1-21.
- Badan Pusat Statistik Kabupaten Banyumas. (2023). *Kabupaten Banyumas Dalam Angka 2023*. Banyumas.
- Direktur Jenderal Perhubungan Darat. (1996). *Pedoman Teknis Perekayasaan Tempat Perhentian Kendaraan Penumpang Umum, No. 271/HK.105/DRJD/1996*. Jakarta: Direktorat Jenderal Perhubungan Darat.
- Direktur Jenderal Perhubungan Darat. (2002). *Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum di Wilayah Perkotaan dalam Trayek Tetap dan Teratur, No.687/AJ.206/DRJD/2002*. Jakarta: Direktorat Jenderal Perhubungan Darat.
- Effendi, E. A., Adhiatna, T., dan P, R. R. (2021). Evaluasi Kinerja Pelayanan Bus Rapid Transit (BRT) Trans Batam di Kota Batam. *PTDI - STTD Digilib*, 1(1), 1-10.
- Faisal, N. Y., Herijanto, W., dan Kartika, A. A. (2020). Analisis Kinerja Transportasi BRT Damri Pemandu Moda Kota Makassar Terhadap Segi Kepuasan Penumpang. *Jurnal Teknik ITS*, 9(2), 199-204.
- Halil, M. N., Utomo, D. M., dan Agustin, I. W. (2019). Evaluasi Kinerja Operasional Bus Rapid Transit di Kota Batam (Rute Tanjung Piayu-Batam Centre). *PURE Journal*, 8(3), 341-348.
- Indonesia. (2014). *Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan*. Jakarta.
- Institute for Transportation dan Development Policy (ITDP). (2016). *The BRT Standard - 2016 Edition*. New York.
- Khisty, C. J., dan Lall, B. K. (2005). *Dasar-dasar Rekayasa Transportasi Jilid 1*. Jakarta: Erlangga.
- Nguyen, H. N., Tu, S. S., dan Nguyen, M. H. (2020). Evaluating The Maiden BRT Corridor in Vietnam. *Transport and Communications Science Journal*, 71(4), 336-346.
- Purnomo, M. T., dan Herijanto, W. (2021). Evaluasi Kinerja Bus Rapid Transit (BRT) Trans Jateng Rute Semarang-Kendal. *Jurnal Teknik ITS*, 10(2), 141-148.

- Putri, W. A., Khotimah, K., dan Imanuel, S. D. (2022). Evaluasi Kinerja Bus Rapid Transit (BRT) di Kabupaten Belitung. *PTDI - STTD Digilib*, 1(1), 1-10.
- Republik Indonesia. (2012). *Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No. 10 Tahun 2012 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Massal Berbasis Jalan*. Jakarta: Kementerian Perhubungan.
- Republik Indonesia. (2013). *Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No. 98 Tahun 2013 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam Trayek*. Jakarta: Kementerian Perhubungan.
- Republik Indonesia. (2019). *Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No. 15 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek*. Jakarta: Kementerian Perhubungan.
- Rudi, A. (2015, Desember 22). *ITDP: Enam Koridor Transjakarta Sudah Berstandar Internasional*. Retrieved from Kompas.com: <https://megapolitan.kompas.com/read/2015/12/22/22432521/ITDP.Enam.Koridor.Tra nsjakarta.Sudah.Berstandar.Internasional>
- Sari, C. A., dan Afriandini, B. (2020). Evaluasi Kinerja Bus Rapid Transit Trans Jateng Pada Koridor Purwokerto-Purbalingga. *SAINTEKS*, 53-60.
- Subarto, Istianto, B., dan Anwar, A. (2015). *Manajemen Angkutan Umum Transportasi Jalan di Indonesia*. Jakarta: Mitra Wacana Media.
- Subarto, Istianto, B., dan Suharti, E. (2015). *Karakteristik Angkutan Umum Transportasi Jalan di Indonesia*. Jakarta: Mitra Wacana Media.
- Sugianto, Kurniawan, A., dan Taryono. (2023). Penilaian Kinerja BRT Trans Banyumas Koridor Pasar Pon-Terminal Ajibarang Berdasarkan The BRT Standard 2016. (R. Panuntun, Interviewer)
- Sugiono. (2014). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R dan D*. Bandung: Alfabeta.
- Susanto, B. A., Firdausiyah, N., dan Ari, I. R. (2021). Evaluasi Kinerja Operasional dan Pelayanan BRT Trans Pakuan Koridor 3 pada Masa Pandemi Covid-19. *PURE Journal*, 1(1), 147-158.
- Thevadass, H., Hoe, G. B., Cheong, W. K., Yenn, T. F., May, C. C., Wah, Y. C., dan Hwa, Y. E. (2021). A Review on BRT Scoring System for Malaysia Practice. *Horizon Research Publishing Corporation*, 9(2), 410-419.
- Wardana, R. Y. (2021, Desember 6). *Bus BTS Trans Banyumas Sudah Resmi Dioperasikan, Ini Rute-rute yang Dilayani*. Diambil kembali dari GridOto: <https://www.gridoto.com/read/223030454/bus-bts-trans-banyumas-sudah-resmi-dioperasikan-ini-rute-rute-yang-dilayani?page=all>
- Zain, F. M. (2022, Januari 6). *Sempat Dihentikan Lebih dari 2 Pekan, Bus BTS Trans Banyumas Kembali Beroperasi*. Retrieved from Kompas.com: <https://regional.kompas.com/read/2022/01/16/092754878/semnat-dihentikan-lebih-dari-2-pekan-bus-bts-trans-banyumas-kembali>

LAMPIRAN

Lampiran 1 Contoh Formulir Survei Kinerja Operasional Koridor Pasar Pon-Terminal Ajibarang

**Formulir Survei BRT Trans Banyumas Koridor Pasar Pon-Terminal
Ajibarang**

Hari/Tanggal :
 Driver :
 Nomor Kendaraan :
 Kode Kendaraan :
 Durasi :
 Waktu :
 Putaran ke :

| No | TPB dan Halte | Waktu Tiba | Waktu Berangkat | Penumpang Naik | Penumpang Turun | Penumpang Dalam Bus |
|-----|--------------------------|------------|-----------------|----------------|-----------------|---------------------|
| 1. | Pasar Pon (A) | | | | | |
| 2. | SMK Wirotomo (A) | | | | | |
| 3. | Simpang Banaran (A) | | | | | |
| 4. | RS Hermina (A) | | | | | |
| 5. | Terminal Karanglewas | | | | | |
| 6. | Ponpes Ainul Yaqin (A) | | | | | |
| 7. | Pangsar Sudirman (A) | | | | | |
| 8. | SMPN 1 Karanglewas (A) | | | | | |
| 9. | Kecamatan Karanglewas | | | | | |
| 10. | Pasar Cilongok (A) | | | | | |
| 11. | Pernasidi (A) | | | | | |
| 12. | Puskesmas 1 Cilongok (A) | | | | | |
| 13. | Karanglo (A) | | | | | |
| 14. | SMPN 3 Ajibarang (A) | | | | | |
| 15. | SMPN 1 Ajibarang (A) | | | | | |

| | | | | | | |
|-----|--------------------------|--|--|--|--|--|
| 16. | RSUD Ajibarang (A) | | | | | |
| 17. | Terminal Ajibarang | | | | | |
| 18. | RSUD Ajibarang (B) | | | | | |
| 19. | SMPN 1 Ajibarang (B) | | | | | |
| 20. | SMPN 3 Ajibarang (B) | | | | | |
| 21. | Karanglo (B) | | | | | |
| 22. | Puskesmas 1 Cilongok (B) | | | | | |
| 23. | Pernasidi (B) | | | | | |
| 24. | Pasar Cilongok (B) | | | | | |
| 25. | Puskesmas Karanglewas | | | | | |
| 26. | SMPN 1 Karanglewas (B) | | | | | |
| 27. | Pangsar Sudirman (B) | | | | | |
| 28. | Ponpes Ainul Yaqin (B) | | | | | |
| 29. | SMPN 4 Purwokerto | | | | | |
| 30. | Terminal Karanglewas | | | | | |
| 31. | RS Hermina (B) | | | | | |
| 32. | Simpang Banaran (B) | | | | | |
| 33. | SMK Wirotomo (B) | | | | | |
| 34. | Pasar Pon (B) | | | | | |

Lampiran 2 Contoh Formulir Survei Penilaian Kinerja Berdasarkan *The BRT Standard 2016*

Formulir Survei Penilaian BRT Trans Banyumas Berdasarkan *The BRT Standard 2016*

Dasar-Dasar BRT

| No. | Kategori | Penilaian | Nilai | Keterangan |
|-----|----------------------|---|-------|------------|
| 1. | Jalur khusus bus | <ul style="list-style-type: none"> ○ Jalur khusus terpisah secara fisik. ○ Jalur khusus yang dibedakan dengan warna, tanpa pemisah fisik. ○ Jalur khusus yang dipisahkan dengan marka jalan. ○ Tidak ada jalur khusus. | | |
| 2. | Penempatan jalur bus | <p>Konfigurasi <i>Tier 1</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Penempatan jalur bus dua arah pada median. ○ Penempatan jalur bus pada koridor khusus yang eksklusif tanpa ada lajur lalu lintas umum yang paralel. ○ Penempatan jalur bus di sisi perairan, taman, atau kondisi lain yang meminimalisir adanya persimpangan dan konflik. ○ Penempatan jalur bus dua arah pada sisi jalan satu arah. <p>Konfigurasi <i>Tier 2</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Jalur bus yang terbagi pada sepasang jalan satu arah dengan masing-masing jalur bus ditempatkan di tengah jalan. ○ Penempatan jalur bus pada sisi luar <i>central roadway</i> pada jalan yang memiliki <i>central roadway</i> dan <i>service road</i> yang sejajar. ○ Jalur bus yang terbagi pada sepasang jalan satu arah dengan masing-masing jalur bus ditempatkan di pinggir jalan. | | |

| | | | | |
|----|-----------------------------------|---|--|--|
| | | <p>Konfigurasi <i>Tier 3</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Jalur bus virtual dua arah pada satu jalur tengah (median) yang digunakan secara bergantian oleh kedua arah. <p>Konfigurasi Non-Poin</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Jalur bus pada sisi trotoar jalan dua arah. | | |
| 3. | Pemungutan tarif <i>off-board</i> | <ul style="list-style-type: none"> ○ <i>Barrier-controlled</i>. ○ <i>Proof-of-payment</i>. ○ Validasi tarif <i>on board</i> pada semua pintu. | | |
| 4. | Pengaturan simpang | <ul style="list-style-type: none"> ○ Larangan berbelok menyeberangi bus. ○ Sinyal prioritas pada persimpangan. | | |
| 5. | <i>Platform-level boarding</i> | <ul style="list-style-type: none"> ○ Tinggi lantai bus setara dengan lantai halte dengan celah vertikal 4 cm atau kurang. ○ Halte pada koridor memiliki fitur untuk mengurangi celah horizontal. | | |

Perencanaan Layanan

| No. | Kategori | Penilaian | Nilai | Keterangan |
|-----|--|--|-------|------------|
| 1. | Multi rute | <ul style="list-style-type: none"> ○ Terdapat dua rute atau lebih di koridor, melayani setidaknya dua halte. ○ Tidak ada multi rute pada koridor. | | |
| 2. | Layanan ekspres, <i>limited-stop</i> , dan layanan lokal | <ul style="list-style-type: none"> ○ Layanan lokal dan beberapa jenis layanan <i>limited-stop</i> dan/atau ekspres. ○ Setidaknya ada satu pilihan layanan lokal dan satu layanan <i>limited-stop</i> atau ekspres. ○ Tidak ada layanan <i>limited-stop</i> ataupun layanan ekspres. | | |
| 3. | Pusat kendali | <ul style="list-style-type: none"> ○ Pelayanan penuh pada pusat kendali dengan tiga fitur tersedia. | | |

| | | | | |
|----|--------------------------------------|---|--|--|
| | | <ul style="list-style-type: none"> ○ Pusat kendali dengan dua dari tiga fitur tersedia. ○ Tidak ada pusat kendali atau pusat dengan fungsi terbatas. ○ Tidak ada pusat kendali atau pusat dengan fungsi terbatas. | | |
| 4. | Berlokasi di sepuluh koridor terbaik | <ul style="list-style-type: none"> ○ Koridor merupakan salah satu dari sepuluh koridor dengan permintaan tinggi. ○ Koridor bukan merupakan salah satu dari sepuluh koridor dengan permintaan tinggi. | | |
| 5. | Profil permintaan | <ul style="list-style-type: none"> ○ Koridor pada segmen dengan permintaan tertinggi memiliki <i>Tier 1 Trunk Corridor</i>. ○ Koridor pada segmen dengan permintaan tertinggi memiliki <i>Tier 2 Trunk Corridor</i>. ○ Koridor pada segmen dengan permintaan tertinggi memiliki <i>Tier 3 Trunk Corridor</i>. ○ Koridor tidak termasuk dalam ruas permintaan tertinggi. | | |
| 6. | Jam operasional | <ul style="list-style-type: none"> ○ Terdapat <i>late-night</i> dan <i>weekend service</i>. ○ Terdapat <i>late-night service</i>, tidak ada <i>weekend service</i> atau sebaliknya. ○ Tidak ada <i>late-night</i> ataupun <i>weekend service</i>. | | |
| 7. | Jaringan multi koridor | <ul style="list-style-type: none"> ○ Koridor BRT terhubung dengan koridor BRT yang ada saat ini atau jaringan yang direncanakan berikutnya. ○ Koridor BRT terhubung dengan jaringan koridor yang akan direncanakan. ○ Tidak terhubung dengan jaringan yang akan direncanakan. | | |

Infrastruktur

| No. | Kategori | Penilaian | Nilai | Keterangan |
|-----|----------|-----------|-------|------------|
|-----|----------|-----------|-------|------------|

| | | | | |
|----|---------------------------------|---|--|--|
| 1. | Jalur menyusul pada halte | <ul style="list-style-type: none"> ○ Terdapat jalur khusus untuk mendahului. ○ Bus dapat mendahului bus lain di jalur bus apabila keadaan aman. ○ Bus dapat mendahului bus lain melalui jalur lalu lintas umum apabila keadaan aman. ○ Bus tidak dapat mendahului bus lain. | | |
| 2. | Meminimalisasi emisi armada bus | <ul style="list-style-type: none"> ○ Euro VI atau US 2010. ○ Euro V dengan saringan PM, Euro IV dengan saringan PM, atau US 2007. ○ Euro V, Euro IV, Euro III CNG, atau Euro III dengan saringan PM retrofit terverifikasi. ○ Lebih rendah dari standar yang disebutkan di atas. | | |
| 3. | Jarak halte dari persimpangan | <ul style="list-style-type: none"> ○ 75% dari semua halte di koridor terletak setidaknya 40 meter (130 kaki) dari persimpangan atau memenuhi kriteria pengecualian di atas. ○ 75% dari semua halte di koridor terletak setidaknya 26 meter (85 kaki) dari persimpangan atau memenuhi kriteria pengecualian di atas. ○ 25% dari semua halte di koridor terletak setidaknya 26 meter (85 kaki) dari persimpangan atau memenuhi kriteria pengecualian di atas. ○ <25% dari semua halte di koridor terletak setidaknya 26 meter (85 kaki) dari persimpangan atau memenuhi kriteria pengecualian di atas. | | |
| 4. | Halte median | <ul style="list-style-type: none"> ○ > 80% dari semua halte memiliki <i>platform</i> sentral yang melayani kedua arah. | | |

| | | | | |
|----|---------------------------|--|--|--|
| | | <ul style="list-style-type: none"> ○ > 50% dari semua halte memiliki <i>platform</i> sentral yang melayani kedua arah. ○ > 80% dari semua halte memiliki <i>platform</i> sentral yang hanya melayani salah satu arah. | | |
| 5. | Kualitas perkerasan jalan | <ul style="list-style-type: none"> ○ Perkerasan jalan dirancang untuk masa guna 30 tahun di seluruh koridor. ○ Perkerasan jalan dirancang untuk masa guna 30 tahun hanya di halte dan persimpangan. ○ Perkerasan jalan dirancang untuk masa guna 30 tahun, kecuali di halte dan persimpangan. ○ Perkerasan jalan dirancang untuk masa guna kurang dari 30 tahun. | | |

Halte

| No. | Kategori | Penilaian | Nilai | Keterangan |
|-----|-----------------------|---|-------|------------|
| 1. | Jarak antara halte | <ul style="list-style-type: none"> ○ Perkerasan jalan dirancang untuk masa guna kurang dari 30 tahun. | | |
| 2. | Halte aman dan nyaman | <ul style="list-style-type: none"> ○ Halte memiliki keempat faktor. ○ Halte memiliki 3 faktor. ○ Halte memiliki 2 faktor. ○ Halte memiliki 1 faktor. | | |
| 3. | Jumlah pintu pada bus | <ul style="list-style-type: none"> ○ Bus memiliki setidaknya tiga pintu (<i>articulated bus</i>) atau dua pintu lebar (<i>non-articulated bus</i>) pada sisi menghadap halte. Semua pintu dapat digunakan untuk naik dan turun bus.. | | |

| | | | | |
|----|--|---|--|--|
| 4. | <i>Docking bays</i> dan <i>substop</i> | <ul style="list-style-type: none"> ○ Setidaknya terdapat dua <i>substop</i> atau <i>docking bay</i> pada halte-halte dengan tingkat permintaan tertinggi. ○ Kurang dari dua <i>substop</i> atau <i>docking bay</i> pada halte-halte | | |
|----|--|---|--|--|

| | | | | |
|----|------------------------|--|--|--|
| | | dengan tingkat permintaan tertinggi. | | |
| 5. | Pintu geser pada halte | <ul style="list-style-type: none"> ○ Semua halte memiliki pintu geser. ○ Tidak semua halte memiliki pintu geser. | | |

Komunikasi

| No. | Kategori | Penilaian | Nilai | Keterangan |
|-----|---------------------|---|-------|------------|
| 1. | <i>Branding</i> | <ul style="list-style-type: none"> ○ Semua bus, rute, dan halte di koridor mengikuti <i>brand</i> yang selaras pada seluruh sistem BRT. ○ Semua bus, rute, dan halte di koridor mengikuti <i>brand</i> yang selaras, tetapi berbeda dari seluruh sistem. ○ Beberapa bus, rute, dan halte di koridor mengikuti <i>brand</i> yang selaras, tapi tidak seluruh sistem. ○ Tidak ada <i>brand</i> koridor. | | |
| 2. | Informasi penumpang | <ul style="list-style-type: none"> ○ Informasi di koridor berfungsi secara <i>real-time</i> dan <i>up-to-date</i> bagi penumpang. ○ Informasi statis yang <i>up-to-date</i> bagi penumpang. | | |

Akses dan Integrasi

| No. | Kategori | Penilaian | Nilai | Keterangan |
|-----|---|---|-------|------------|
| 1. | Akses umum | <ul style="list-style-type: none"> ○ Tersedia aksesibilitas yang menyeluruh. ○ Tersedia aksesibilitas fisik. ○ Tersedia aksesibilitas <i>audiovisual</i>. | | |
| 2. | Integrasi dengan moda transportasi lain | <ul style="list-style-type: none"> ○ Integrasi rancangan fisik dan pembayaran tarif. ○ Integrasi rancangan fisik atau pembayaran tarif saja. ○ Tidak terintegrasi. | | |
| 3. | Akses dan keselamatan pejalan kaki | <ul style="list-style-type: none"> ○ Akses pejalan kaki yang baik dan aman di setiap halte dengan banyak perbaikan di sepanjang koridor. | | |

| | | | | |
|----|-------------------------------|---|--|--|
| | | <ul style="list-style-type: none"> ○ Akses pejalan kaki yang baik dan aman di setiap halte dengan perbaikan sederhana di sepanjang koridor. ○ Akses pejalan kaki yang baik dan aman di setiap halte namun tidak ada perbaikan di sepanjang koridor. ○ Akses pejalan kaki yang baik dan aman di sebagian besar halte namun tidak ada perbaikan di sepanjang koridor. ○ Halte kurang baik, akses pejalan kaki baik dan aman | | |
| 4. | Keamanan parkir sepeda | <ul style="list-style-type: none"> ○ Halte kurang baik, akses pejalan kaki baik dan aman. ○ Rak sepeda standar terdapat di sebagian besar halte. ○ Sedikit atau tidak ada tepat parkir sepeda. | | |
| 5. | Jalur sepeda | <ul style="list-style-type: none"> ○ Jalur sepeda berada atau sejajar dengan sepanjang koridor. ○ Jalur sepeda tidak menjangkau seluruh koridor. ○ Dirancang dengan kurang baik atau tidak ada infrastruktur bagi sepeda. | | |
| 6. | Integrasi <i>bike-sharing</i> | <ul style="list-style-type: none"> ○ Terdapat fasilitas <i>bike-sharing</i> minimal 50% halte di koridor. ○ Terdapat fasilitas <i>bike-sharing</i> < 50% halte di koridor. | | |


Deduksi Operasi

| No. | Kategori | Penilaian | Nilai | Keterangan |
|-----|---------------------|--|-------|------------|
| 1. | Kecepatan komersial | <ul style="list-style-type: none"> ○ Rata-rata kecepatan komersial minimal mencapai 20 km per jam (12 mil per jam) atau lebih. ○ Rata-rata kecepatan komersial minimal berada antara 16-19 km per jam (10-12 mil per jam) atau lebih. ○ Rata-rata kecepatan komersial minimal berada antara 13-16 km per jam (8-10 mil per jam) atau lebih. | | |

| | | | | |
|----|---|--|--|--|
| | | <ul style="list-style-type: none"> ○ Rata-rata kecepatan komersial minimal lebih rendah dari 13 km per jam (8 mil per jam). | | |
| 2. | Penumpang per jam per arah pada jam sibuk | <ul style="list-style-type: none"> ○ Kurang dari 1000. | | |
| 3. | Jalur bus yang kurang steril | <ul style="list-style-type: none"> ○ Banyak gangguan dari kendaraan lain pada jalur khusus bus. ○ Beberapa gangguan dari kendaraan lain pada jalur khusus bus. ○ Sedikit gangguan dari kendaraan lain pada jalur khusus bus. | | |
| 4. | Celah yang signifikan antara lantai bus dan <i>platform</i> | <ul style="list-style-type: none"> ○ Celah horizontal “major”. ○ Celah horizontal “minor”. | | |
| 5. | <i>Overcrowding</i> | <ul style="list-style-type: none"> ○ Kepadatan penumpang pada jam sibuk di lebih dari 25% bus pada segmen penting lebih dari 5 penumpang per m². ○ Penumpang tidak dapat naik ke dalam bus atau masuk ke dalam halte. | | |
| 6. | Buruknya perawatan infrastruktur | <ul style="list-style-type: none"> ○ Pada jalur bus terdapat kerusakan signifikan, termasuk lubang jalan, lengkungan, atau puing seperti sampah atau salju. ○ Pada armada bus terdapat <i>graffiti</i>, sampah, kursi yang rusak, mekanisme bus (misalnya pintu) tidak berfungsi dengan baik. ○ Pada halte terdapat <i>graffiti</i>, sampah, ditempati gelandangan ataupun penjual, atau terdapat kerusakan struktural. ○ Sistem teknologi, termasuk teknologi penarikan tarif, tidak berfungsi dengan baik, tidak | | |

| | | | | |
|-----|--|--|--|--|
| | | <p><i>up-to date</i>, dan/atau tidak akurat.</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Trotoar rusak. ○ Lajur sepeda rusak. | | |
| 7. | Frekuensi rendah pada jam sibuk | <ul style="list-style-type: none"> ○ 100% rute memiliki setidaknya 8 bus per jam. ○ 75% rute memiliki setidaknya 8 bus per jam. ○ 50% rute memiliki setidaknya 8 bus per jam. ○ < 50% rute memiliki setidaknya 8 bus per jam. | | |
| 8. | Frekuensi rendah di luar jam sibuk | <ul style="list-style-type: none"> ○ 100% rute memiliki setidaknya 4 bus per jam. ○ 60% rute memiliki setidaknya 4 bus per jam. ○ < 60% rute memiliki setidaknya 4 bus per jam. | | |
| 9. | Mengizinkan penggunaan sepeda yang tidak aman | <ul style="list-style-type: none"> ○ Memperbolehkan penggunaan sepeda pada lajur bus | | |
| 10. | Kurangnya data keselamatan lalu lintas | <ul style="list-style-type: none"> ○ Data keselamatan lalu lintas tidak dikoleksi. | | |
| 11. | Terdapat rute non-BRT paralel dengan koridor BRT | <ul style="list-style-type: none"> ○ < 60% bus beroperasi di dalam lajur khusus bus. ○ < 40% bus beroperasi di dalam lajur khusus bus. ○ < 20% bus beroperasi di dalam lajur khusus bus. | | |
| 12. | <i>Bus bunching</i> | <ul style="list-style-type: none"> ○ Terdapat <i>bus bunching</i> dalam koridor. ○ Terdapat beberapa <i>bus bunching</i> dalam koridor pada jangka waktu satu jam. | | |

Lampiran 3 Surat Izin Penelitian dari PT. Banyumas Raya Transportasi



UNIVERSITAS
ISLAM
INDONESIA

**FAKULTAS
TEKNIK SIPIL
& PERENCANAAN**

Gedung KH. Moh. Natsir
Kampus Terpadu Universitas Islam Indonesia
Jl. Kaliurang Km 14,5 Yogyakarta 55584
T. (0274) 898444 ext. 3200, 3201
F. (0274) 895330
E. dokanat.ftsp@uii.ac.id
W. ftsp@uii.ac.id

Nomor : 153/Ka. Prodi/20/FTSP/VIII/2023
Hal : Permohonan Izin Penelitian dan Pengambilan Data Tugas Akhir

Kepada Yth:
KEPALA PENGELOLA PT. BANYUMAS RAYA TRANSPORTASI
JL. SULTAN AGUNG, NO. 11, KARANGKLESEM, PURWOKERTO SELATAN,
KABUPATEN BANYUMAS, JAWA TENGAH 53144

Assalamu'alaikum Wr.Wb.

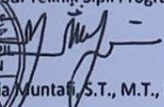
Dalam rangka mempersiapkan mahasiswa untuk menempuh ujian Tugas akhir/Skripsi maka setiap mahasiswa diwajibkan untuk menyusun Tugas Akhir/skripsi. Sehubungan dengan hal tersebut diatas maka diperlukan data-data, baik dari instansi Pemerintah BUMN, ataupun dari perusahaan swasta/Proyek.


Berdasarkan alasan-alasan tersebut diatas, maka dengan ini kami mohon bantuannya untuk dapat memberikan bantuan untuk dapat memberikan izin Penelitian dan Pengambilan Data yang akan digunakan untuk keperluan penyusunan Tugas Akhir bagi mahasiswa Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan Universitas Islam Indonesia Yogyakarta. Adapun nama mahasiswa tersebut adalah:

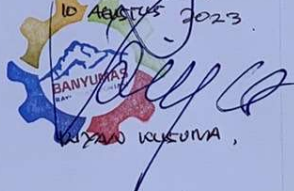
NAMA : RONGGO PANUNTUN
NIM : 18511082
JUDUL TUGAS AKHIR : EVALUASI KINERJA OPERASIONAL BUS RAPID TRANSIT (BRT) TRANS BANYUMAS KORIDOR TERMINAL AJIBARANG - PASAR PON
DOSEN PEMBIMBING : PRAYOGO AFANG PRAYITNO, S.T., M. SC


Demikian permohonan ini kami sampaikan, atas bantuan dan kerjasamanya kami ucapkan banyak terima kasih.

Wassalamu'alaikum Wr. Wb.

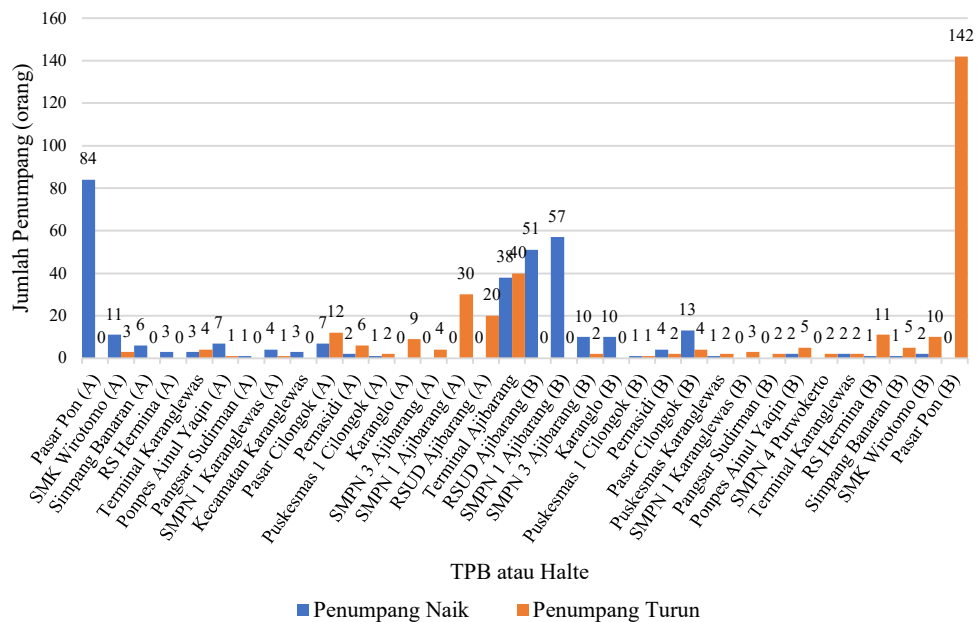
Yogyakarta, 9 Agustus 2023
 Ketua Prodi Teknik Sipil Program Sarjana,

 Lia Muntari, S.T., M.T., M. Sc



MOHON DIBANTU
 MAHASISWA PENELITIAN
 DI KEDUDUKAN I
 10 AGUSTUS 2023

 RONGGO PANUNTUN



Lampiran 4 Data Hasil Survei Hari Minggu, 13 Agustus 2023



Gambar L-4. 1 Grafik Penumpang Naik dan/atau Turun Koridor Pasar Pon-Terminal Ajiabarang Hari Minggu, 13 Agustus 2023

Tabel L-4.1 Jumlah Penumpang Berdasarkan Waktu

| Jam | Jumlah Penumpang | Jam | Jumlah Penumpang |
|-------|------------------|--------|------------------|
| 6:00 | 14 | 14:00 | 14 |
| 7:00 | 21 | 15:00 | 22 |
| 8:00 | 0 | 16:00 | 39 |
| 9:00 | 35 | 17:00 | 32 |
| 10:00 | 37 | 18:00 | 34 |
| 11:00 | 4 | 19:00 | 12 |
| 12:00 | 15 | 20:00 | 0 |
| 13:00 | 46 | Jumlah | 325 |

Tabel L-4.2 Jumlah Penumpang per Bus per Rit

| Bus | Jumlah Penumpang (orang/bus) | | | | |
|-----|------------------------------|-------|-------|-------|-------|
| | Rit 1 | Rit 2 | Rit 3 | Rit 4 | Rit 5 |
| 10 | 10 | 17 | 10 | 20 | 17 |
| 11 | 2 | 22 | 19 | 23 | 3 |
| 12 | 12 | 8 | 12 | 17 | 11 |
| 13 | 3 | 11 | 11 | 20 | 10 |
| 14 | 8 | 18 | 23 | 13 | 5 |

Tabel L-4.3 Faktor Muat Bus 10 pada Hari Minggu, 13 Agustus 2023

| Bus 10 | | | | | | | | | | | | | |
|-----------|--------------------------|--------------------------|-----------|-------|----|-------|----|-------|-----|-------|----|-------|-----|
| No Segmen | Asal | Tujuan | Kapasitas | Rit 1 | | Rit 2 | | Rit 3 | | Rit 4 | | Rit 5 | |
| | | | | PNP | LF | PNP | LF | PNP | LF | PNP | LF | PNP | LF |
| 1 | Pasar Pon (A) | SMK Wirotomo (A) | 39 | 3 | 8% | 0 | 0% | 4 | 10% | 1 | 3% | 0 | 0% |
| 2 | SMK Wirotomo (A) | Simpang Banaran (A) | 39 | 3 | 8% | 0 | 0% | 5 | 13% | 2 | 5% | 0 | 0% |
| 3 | Simpang Banaran (A) | RS Hermina (A) | 39 | 3 | 8% | 0 | 0% | 5 | 13% | 2 | 5% | 1 | 3% |
| 4 | RS Hermina (A) | Terminal Karanglewas | 39 | 3 | 8% | 0 | 0% | 5 | 13% | 2 | 5% | 1 | 3% |
| 5 | Terminal Karanglewas | Ponpes Ainul Yaqin (A) | 39 | 3 | 8% | 0 | 0% | 2 | 5% | 2 | 5% | 1 | 3% |
| 6 | Ponpes Ainul Yaqin (A) | Pangsar Sudirman (A) | 39 | 3 | 8% | 0 | 0% | 2 | 5% | 2 | 5% | 1 | 3% |
| 7 | Pangsar Sudirman (A) | SMPN 1 Karanglewas (A) | 39 | 3 | 8% | 0 | 0% | 2 | 5% | 2 | 5% | 1 | 3% |
| 8 | SMPN 1 Karanglewas (A) | Kecamatan Karanglewas | 39 | 3 | 8% | 0 | 0% | 2 | 5% | 2 | 5% | 1 | 3% |
| 9 | Kecamatan Karanglewas | Pasar Cilongok (A) | 39 | 3 | 8% | 1 | 3% | 2 | 5% | 2 | 5% | 2 | 5% |
| 10 | Pasar Cilongok (A) | Pernasidi (A) | 39 | 3 | 8% | 1 | 3% | 1 | 3% | 2 | 5% | 4 | 10% |
| 11 | Pernasidi (A) | Puskesmas 1 Cilongok (A) | 39 | 3 | 8% | 1 | 3% | 1 | 3% | 2 | 5% | 4 | 10% |
| 12 | Puskesmas 1 Cilongok (A) | Karanglo (A) | 39 | 3 | 8% | 1 | 3% | 1 | 3% | 2 | 5% | 4 | 10% |
| 13 | Karanglo (A) | SMPN 3 Ajibarang (A) | 39 | 3 | 8% | 1 | 3% | 1 | 3% | 2 | 5% | 3 | 8% |
| 14 | SMPN 3 Ajibarang (A) | SMPN 1 Ajibarang (A) | 39 | 3 | 8% | 1 | 3% | 1 | 3% | 2 | 5% | 3 | 8% |
| 15 | SMPN 1 Ajibarang (A) | RSUD Ajibarang (A) | 39 | 3 | 8% | 1 | 3% | 1 | 3% | 1 | 3% | 3 | 8% |
| 16 | RSUD Ajibarang (A) | Terminal Ajibarang | 39 | 3 | 8% | 1 | 3% | 0 | 0% | 0 | 0% | 3 | 8% |
| 17 | Terminal Ajibarang | RSUD Ajibarang (B) | 39 | 1 | 3% | 0 | 0% | 0 | 0% | 0 | 0% | 0 | 0% |
| 18 | RSUD Ajibarang (B) | SMPN 1 Ajibarang (B) | 39 | 3 | 8% | 0 | 0% | 0 | 0% | 1 | 3% | 2 | 5% |

Lanjutan Tabel L-4.3 Faktor Muat Bus 10 pada Hari Minggu, 13 Agustus 2023

| Bus 10 | | | | | | | | | | | | | |
|-----------|--------------------------|--------------------------|-----------|-------|-----|-------|----|-------|-----|-------|----|-------|-----|
| No Segmen | Asal | Tujuan | Kapasitas | Rit 1 | | Rit 2 | | Rit 3 | | Rit 4 | | Rit 5 | |
| | | | | PNP | LF | PNP | LF | PNP | LF | PNP | LF | PNP | LF |
| 19 | SMPN 1 Ajibarang (B) | SMPN 3 Ajibarang (B) | 39 | 5 | 13% | 0 | 0% | 5 | 13% | 1 | 3% | 2 | 5% |
| 20 | SMPN 3 Ajibarang (B) | Karanglo (B) | 39 | 5 | 13% | 0 | 0% | 3 | 8% | 1 | 3% | 2 | 5% |
| 21 | Karanglo (B) | Puskesmas 1 Cilongok (B) | 39 | 5 | 13% | 1 | 3% | 3 | 8% | 1 | 3% | 3 | 8% |
| 22 | Puskesmas 1 Cilongok (B) | Pernasidi (B) | 39 | 5 | 13% | 1 | 3% | 3 | 8% | 1 | 3% | 3 | 8% |
| 23 | Pernasidi (B) | Pasar Cilongok (B) | 39 | 5 | 13% | 1 | 3% | 3 | 8% | 1 | 3% | 3 | 8% |
| 24 | Pasar Cilongok (B) | Puskesmas Karanglewas | 39 | 5 | 13% | 1 | 3% | 3 | 8% | 1 | 3% | 4 | 10% |
| 25 | Puskesmas Karanglewas | SMPN 1 Karanglewas (B) | 39 | 4 | 10% | 1 | 3% | 3 | 8% | 1 | 3% | 4 | 10% |
| 26 | SMPN 1 Karanglewas (B) | Pangsar Sudirman (B) | 39 | 4 | 10% | 1 | 3% | 3 | 8% | 1 | 3% | 4 | 10% |
| 27 | Pangsar Sudirman (B) | Ponpes Ainul Yaqin (B) | 39 | 4 | 10% | 1 | 3% | 3 | 8% | 1 | 3% | 4 | 10% |
| 28 | Ponpes Ainul Yaqin (B) | SMPN 4 Purwokerto | 39 | 6 | 15% | 1 | 3% | 3 | 8% | 1 | 3% | 4 | 10% |
| 29 | SMPN 4 Purwokerto | Terminal Karanglewas | 39 | 6 | 15% | 1 | 3% | 3 | 8% | 1 | 3% | 3 | 8% |
| 30 | Terminal Karanglewas | RS Hermina (B) | 39 | 6 | 15% | 1 | 3% | 5 | 13% | 1 | 3% | 3 | 8% |
| 31 | RS Hermina (B) | Simpang Banaran (B) | 39 | 6 | 15% | 1 | 3% | 5 | 13% | 1 | 3% | 3 | 8% |
| 32 | Simpang Banaran (B) | SMK Wirotomo (B) | 39 | 6 | 15% | 1 | 3% | 5 | 13% | 1 | 3% | 2 | 5% |
| 33 | SMK Wirotomo (B) | Pasar Pon (B) | 39 | 6 | 15% | 1 | 3% | 5 | 13% | 1 | 3% | 2 | 5% |

Tabel L-4.4 Faktor Muat Bus 11 pada Hari Minggu, 13 Agustus 2023

| Bus 11 | | | | | | | | | | | | | |
|-----------|--------------------------|--------------------------|-----------|-------|-----|-------|-----|-------|-----|-------|-----|-------|-----|
| No Segmen | Asal | Tujuan | Kapasitas | Rit 1 | | Rit 2 | | Rit 3 | | Rit 4 | | Rit 5 | |
| | | | | PNP | LF | PNP | LF | PNP | LF | PNP | LF | PNP | LF |
| 1 | Pasar Pon (A) | SMK Wirotomo (A) | 39 | 7 | 18% | 5 | 13% | 6 | 15% | 5 | 13% | 2 | 5% |
| 2 | SMK Wirotomo (A) | Simpang Banaran (A) | 39 | 4 | 10% | 5 | 13% | 7 | 18% | 5 | 13% | 2 | 5% |
| 3 | Simpang Banaran (A) | RS Hermina (A) | 39 | 4 | 10% | 5 | 13% | 7 | 18% | 5 | 13% | 5 | 13% |
| 4 | RS Hermina (A) | Terminal Karanglewas | 39 | 4 | 10% | 5 | 13% | 7 | 18% | 5 | 13% | 5 | 13% |
| 5 | Terminal Karanglewas | Ponpes Ainul Yaqin (A) | 39 | 4 | 10% | 5 | 13% | 7 | 18% | 5 | 13% | 5 | 13% |
| 6 | Ponpes Ainul Yaqin (A) | Pangsar Sudirman (A) | 39 | 4 | 10% | 5 | 13% | 7 | 18% | 5 | 13% | 5 | 13% |
| 7 | Pangsar Sudirman (A) | SMPN 1 Karanglewas (A) | 39 | 4 | 10% | 5 | 13% | 7 | 18% | 5 | 13% | 5 | 13% |
| 8 | SMPN 1 Karanglewas (A) | Kecamatan Karanglewas | 39 | 4 | 10% | 5 | 13% | 6 | 15% | 5 | 13% | 5 | 13% |
| 9 | Kecamatan Karanglewas | Pasar Cilongok (A) | 39 | 4 | 10% | 5 | 13% | 6 | 15% | 5 | 13% | 5 | 13% |
| 10 | Pasar Cilongok (A) | Pernasidi (A) | 39 | 1 | 3% | 3 | 8% | 6 | 15% | 5 | 13% | 5 | 13% |
| 11 | Pernasidi (A) | Puskesmas 1 Cilongok (A) | 39 | 1 | 3% | 3 | 8% | 5 | 13% | 5 | 13% | 6 | 15% |
| 12 | Puskesmas 1 Cilongok (A) | Karanglo (A) | 39 | 1 | 3% | 3 | 8% | 5 | 13% | 5 | 13% | 6 | 15% |
| 13 | Karanglo (A) | SMPN 3 Ajibarang (A) | 39 | 1 | 3% | 3 | 8% | 4 | 10% | 5 | 13% | 4 | 10% |
| 14 | SMPN 3 Ajibarang (A) | SMPN 1 Ajibarang (A) | 39 | 1 | 3% | 3 | 8% | 3 | 8% | 5 | 13% | 4 | 10% |
| 15 | SMPN 1 Ajibarang (A) | RSUD Ajibarang (A) | 39 | 1 | 3% | 3 | 8% | 3 | 8% | 0 | 0% | 2 | 5% |
| 16 | RSUD Ajibarang (A) | Terminal Ajibarang | 39 | 1 | 3% | 3 | 8% | 3 | 8% | 0 | 0% | 1 | 3% |
| 17 | Terminal Ajibarang | RSUD Ajibarang (B) | 39 | 6 | 15% | 1 | 3% | 0 | 0% | 1 | 3% | 1 | 3% |
| 18 | RSUD Ajibarang (B) | SMPN 1 Ajibarang (B) | 39 | 6 | 15% | 7 | 18% | 0 | 0% | 5 | 13% | 2 | 5% |

Lanjutan Tabel L-4.4 Faktor Muat Bus 11 pada Hari Minggu, 13 Agustus 2023

| Bus 11 | | | | | | | | | | | | | |
|-----------|--------------------------|--------------------------|-----------|-------|-----|-------|-----|-------|----|-------|-----|-------|-----|
| No Segmen | Asal | Tujuan | Kapasitas | Rit 1 | | Rit 2 | | Rit 3 | | Rit 4 | | Rit 5 | |
| | | | | PNP | LF | PNP | LF | PNP | LF | PNP | LF | PNP | LF |
| 19 | SMPN 1 Ajibarang (B) | SMPN 3 Ajibarang (B) | 39 | 6 | 15% | 15 | 38% | 0 | 0% | 5 | 13% | 6 | 15% |
| 20 | SMPN 3 Ajibarang (B) | Karanglo (B) | 39 | 6 | 15% | 16 | 41% | 0 | 0% | 5 | 13% | 8 | 21% |
| 21 | Karanglo (B) | Puskesmas 1 Cilongok (B) | 39 | 6 | 15% | 16 | 41% | 0 | 0% | 5 | 13% | 9 | 23% |
| 22 | Puskesmas 1 Cilongok (B) | Pernasidi (B) | 39 | 6 | 15% | 16 | 41% | 0 | 0% | 5 | 13% | 9 | 23% |
| 23 | Pernasidi (B) | Pasar Cilongok (B) | 39 | 7 | 18% | 16 | 41% | 1 | 3% | 6 | 15% | 10 | 26% |
| 24 | Pasar Cilongok (B) | Puskesmas Karanglewas | 39 | 10 | 26% | 16 | 41% | 1 | 3% | 6 | 15% | 11 | 28% |
| 25 | Puskesmas Karanglewas | SMPN 1 Karanglewas (B) | 39 | 10 | 26% | 16 | 41% | 1 | 3% | 6 | 15% | 12 | 31% |
| 26 | SMPN 1 Karanglewas (B) | Pangsar Sudirman (B) | 39 | 10 | 26% | 16 | 41% | 1 | 3% | 6 | 15% | 10 | 26% |
| 27 | Pangsar Sudirman (B) | Ponpes Ainul Yaqin (B) | 39 | 10 | 26% | 16 | 41% | 1 | 3% | 6 | 15% | 10 | 26% |
| 28 | Ponpes Ainul Yaqin (B) | SMPN 4 Purwokerto | 39 | 10 | 26% | 16 | 41% | 1 | 3% | 4 | 10% | 10 | 26% |
| 29 | SMPN 4 Purwokerto | Terminal Karanglewas | 39 | 10 | 26% | 16 | 41% | 1 | 3% | 4 | 10% | 10 | 26% |
| 30 | Terminal Karanglewas | RS Hermina (B) | 39 | 10 | 26% | 16 | 41% | 1 | 3% | 4 | 10% | 10 | 26% |
| 31 | RS Hermina (B) | Simpang Banaran (B) | 39 | 8 | 21% | 12 | 31% | 1 | 3% | 4 | 10% | 10 | 26% |
| 32 | Simpang Banaran (B) | SMK Wirotomo (B) | 39 | 8 | 21% | 13 | 33% | 1 | 3% | 4 | 10% | 10 | 26% |
| 33 | SMK Wirotomo (B) | Pasar Pon (B) | 39 | 8 | 21% | 12 | 31% | 1 | 3% | 4 | 10% | 8 | 21% |

Tabel L-4.5 Faktor Muat Bus 12 pada Hari Minggu, 13 Agustus 2023

| Bus 12 | | | | | | | | | | | | | |
|-----------|--------------------------|--------------------------|-----------|-------|-----|-------|-----|-------|-----|-------|-----|-------|-----|
| No Segmen | Asal | Tujuan | Kapasitas | Rit 1 | | Rit 2 | | Rit 3 | | Rit 4 | | Rit 5 | |
| | | | | PNP | LF | PNP | LF | PNP | LF | PNP | LF | PNP | LF |
| 1 | Pasar Pon (A) | SMK Wirotomo (A) | 39 | 2 | 5% | 5 | 13% | 5 | 13% | 1 | 3% | 2 | 5% |
| 2 | SMK Wirotomo (A) | Simpang Banaran (A) | 39 | 2 | 5% | 5 | 13% | 5 | 13% | 2 | 5% | 2 | 5% |
| 3 | Simpang Banaran (A) | RS Hermina (A) | 39 | 2 | 5% | 5 | 13% | 5 | 13% | 2 | 5% | 4 | 10% |
| 4 | RS Hermina (A) | Terminal Karanglewas | 39 | 2 | 5% | 5 | 13% | 5 | 13% | 2 | 5% | 5 | 13% |
| 5 | Terminal Karanglewas | Ponpes Ainul Yaqin (A) | 39 | 2 | 5% | 5 | 13% | 5 | 13% | 2 | 5% | 8 | 21% |
| 6 | Ponpes Ainul Yaqin (A) | Pangsar Sudirman (A) | 39 | 2 | 5% | 5 | 13% | 5 | 13% | 2 | 5% | 9 | 23% |
| 7 | Pangsar Sudirman (A) | SMPN 1 Karanglewas (A) | 39 | 2 | 5% | 5 | 13% | 5 | 13% | 2 | 5% | 9 | 23% |
| 8 | SMPN 1 Karanglewas (A) | Kecamatan Karanglewas | 39 | 2 | 5% | 5 | 13% | 5 | 13% | 2 | 5% | 10 | 26% |
| 9 | Kecamatan Karanglewas | Pasar Cilongok (A) | 39 | 2 | 5% | 5 | 13% | 5 | 13% | 2 | 5% | 10 | 26% |
| 10 | Pasar Cilongok (A) | Pernasidi (A) | 39 | 2 | 5% | 5 | 13% | 4 | 10% | 2 | 5% | 9 | 23% |
| 11 | Pernasidi (A) | Puskesmas 1 Cilongok (A) | 39 | 2 | 5% | 6 | 15% | 3 | 8% | 2 | 5% | 9 | 23% |
| 12 | Puskesmas 1 Cilongok (A) | Karanglo (A) | 39 | 2 | 5% | 6 | 15% | 3 | 8% | 2 | 5% | 9 | 23% |
| 13 | Karanglo (A) | SMPN 3 Ajibarang (A) | 39 | 2 | 5% | 6 | 15% | 3 | 8% | 2 | 5% | 7 | 18% |
| 14 | SMPN 3 Ajibarang (A) | SMPN 1 Ajibarang (A) | 39 | 2 | 5% | 6 | 15% | 3 | 8% | 2 | 5% | 6 | 15% |
| 15 | SMPN 1 Ajibarang (A) | RSUD Ajibarang (A) | 39 | 0 | 0% | 4 | 10% | 2 | 5% | 2 | 5% | 4 | 10% |
| 16 | RSUD Ajibarang (A) | Terminal Ajibarang | 39 | 0 | 0% | 4 | 10% | 2 | 5% | 2 | 5% | 3 | 8% |
| 17 | Terminal Ajibarang | RSUD Ajibarang (B) | 39 | 2 | 5% | 2 | 5% | 1 | 3% | 1 | 3% | 1 | 3% |
| 18 | RSUD Ajibarang (B) | SMPN 1 Ajibarang (B) | 39 | 4 | 10% | 6 | 15% | 3 | 8% | 7 | 18% | 6 | 15% |

Lanjutan Tabel L-4.5 Faktor Muat Bus 12 pada Hari Minggu, 13 Agustus 2023

| Bus 12 | | | | | | | | | | | | | |
|-----------|--------------------------|--------------------------|-----------|-------|-----|-------|-----|-------|-----|-------|-----|-------|-----|
| No Segmen | Asal | Tujuan | Kapasitas | Rit 1 | | Rit 2 | | Rit 3 | | Rit 4 | | Rit 5 | |
| | | | | PNP | LF | PNP | LF | PNP | LF | PNP | LF | PNP | LF |
| 19 | SMPN 1 Ajibarang (B) | SMPN 3 Ajibarang (B) | 39 | 4 | 10% | 12 | 31% | 3 | 8% | 8 | 21% | 9 | 23% |
| 20 | SMPN 3 Ajibarang (B) | Karanglo (B) | 39 | 5 | 13% | 12 | 31% | 3 | 8% | 8 | 21% | 11 | 28% |
| 21 | Karanglo (B) | Puskesmas 1 Cilongok (B) | 39 | 8 | 21% | 12 | 31% | 3 | 8% | 8 | 21% | 11 | 28% |
| 22 | Puskesmas 1 Cilongok (B) | Pernasidi (B) | 39 | 8 | 21% | 12 | 31% | 3 | 8% | 8 | 21% | 11 | 28% |
| 23 | Pernasidi (B) | Pasar Cilongok (B) | 39 | 8 | 21% | 12 | 31% | 3 | 8% | 8 | 21% | 11 | 28% |
| 24 | Pasar Cilongok (B) | Puskesmas Karanglewas | 39 | 8 | 21% | 12 | 31% | 5 | 13% | 9 | 23% | 13 | 33% |
| 25 | Puskesmas Karanglewas | SMPN 1 Karanglewas (B) | 39 | 8 | 21% | 12 | 31% | 5 | 13% | 9 | 23% | 13 | 33% |
| 26 | SMPN 1 Karanglewas (B) | Pangsar Sudirman (B) | 39 | 8 | 21% | 12 | 31% | 5 | 13% | 9 | 23% | 13 | 33% |
| 27 | Pangsar Sudirman (B) | Ponpes Ainul Yaqin (B) | 39 | 8 | 21% | 11 | 28% | 5 | 13% | 9 | 23% | 13 | 33% |
| 28 | Ponpes Ainul Yaqin (B) | SMPN 4 Purwokerto | 39 | 8 | 21% | 11 | 28% | 5 | 13% | 9 | 23% | 11 | 28% |
| 29 | SMPN 4 Purwokerto | Terminal Karanglewas | 39 | 8 | 21% | 11 | 28% | 5 | 13% | 9 | 23% | 11 | 28% |
| 30 | Terminal Karanglewas | RS Hermina (B) | 39 | 8 | 21% | 11 | 28% | 5 | 13% | 9 | 23% | 11 | 28% |
| 31 | RS Hermina (B) | Simpang Banaran (B) | 39 | 7 | 18% | 12 | 31% | 3 | 8% | 9 | 23% | 11 | 28% |
| 32 | Simpang Banaran (B) | SMK Wirotomo (B) | 39 | 7 | 18% | 12 | 31% | 3 | 8% | 6 | 15% | 11 | 28% |
| 33 | SMK Wirotomo (B) | Pasar Pon (B) | 39 | 7 | 18% | 12 | 31% | 5 | 13% | 6 | 15% | 11 | 28% |

Tabel L-4.6 Faktor Muat Bus 13 pada Hari Minggu, 13 Agustus 2023

| Bus 13 | | | | | | | | | | | | | |
|-----------|--------------------------|--------------------------|-----------|-------|-----|-------|-----|-------|-----|-------|-----|-------|-----|
| No Segmen | Asal | Tujuan | Kapasitas | Rit 1 | | Rit 2 | | Rit 3 | | Rit 4 | | Rit 5 | |
| | | | | PNP | LF | PNP | LF | PNP | LF | PNP | LF | PNP | LF |
| 1 | Pasar Pon (A) | SMK Wirotomo (A) | 39 | 6 | 15% | 10 | 26% | 5 | 13% | 1 | 3% | 3 | 8% |
| 2 | SMK Wirotomo (A) | Simpang Banaran (A) | 39 | 6 | 15% | 10 | 26% | 5 | 13% | 1 | 3% | 4 | 10% |
| 3 | Simpang Banaran (A) | RS Hermina (A) | 39 | 6 | 15% | 10 | 26% | 5 | 13% | 1 | 3% | 4 | 10% |
| 4 | RS Hermina (A) | Terminal Karanglewas | 39 | 7 | 18% | 10 | 26% | 5 | 13% | 1 | 3% | 4 | 10% |
| 5 | Terminal Karanglewas | Ponpes Ainul Yaqin (A) | 39 | 7 | 18% | 10 | 26% | 4 | 10% | 1 | 3% | 4 | 10% |
| 6 | Ponpes Ainul Yaqin (A) | Pangsar Sudirman (A) | 39 | 7 | 18% | 10 | 26% | 4 | 10% | 7 | 18% | 3 | 8% |
| 7 | Pangsar Sudirman (A) | SMPN 1 Karanglewas (A) | 39 | 7 | 18% | 10 | 26% | 4 | 10% | 7 | 18% | 3 | 8% |
| 8 | SMPN 1 Karanglewas (A) | Kecamatan Karanglewas | 39 | 7 | 18% | 10 | 26% | 5 | 13% | 7 | 18% | 3 | 8% |
| 9 | Kecamatan Karanglewas | Pasar Cilongok (A) | 39 | 7 | 18% | 10 | 26% | 5 | 13% | 7 | 18% | 3 | 8% |
| 10 | Pasar Cilongok (A) | Pernasidi (A) | 39 | 6 | 15% | 10 | 26% | 6 | 15% | 7 | 18% | 4 | 10% |
| 11 | Pernasidi (A) | Puskesmas 1 Cilongok (A) | 39 | 5 | 13% | 9 | 23% | 5 | 13% | 7 | 18% | 4 | 10% |
| 12 | Puskesmas 1 Cilongok (A) | Karanglo (A) | 39 | 5 | 13% | 9 | 23% | 5 | 13% | 7 | 18% | 4 | 10% |
| 13 | Karanglo (A) | SMPN 3 Ajibarang (A) | 39 | 5 | 13% | 7 | 18% | 5 | 13% | 7 | 18% | 4 | 10% |
| 14 | SMPN 3 Ajibarang (A) | SMPN 1 Ajibarang (A) | 39 | 4 | 10% | 7 | 18% | 5 | 13% | 7 | 18% | 4 | 10% |
| 15 | SMPN 1 Ajibarang (A) | RSUD Ajibarang (A) | 39 | 3 | 8% | 4 | 10% | 2 | 5% | 6 | 15% | 4 | 10% |
| 16 | RSUD Ajibarang (A) | Terminal Ajibarang | 39 | 0 | 0% | 2 | 5% | 1 | 3% | 2 | 5% | 3 | 8% |
| 17 | Terminal Ajibarang | RSUD Ajibarang (B) | 39 | 5 | 13% | 4 | 10% | 2 | 5% | 4 | 10% | 1 | 3% |
| 18 | RSUD Ajibarang (B) | SMPN 1 Ajibarang (B) | 39 | 8 | 21% | 4 | 10% | 5 | 13% | 7 | 18% | 3 | 8% |

Lanjutan Tabel L-4.6 Faktor Muat Bus 13 pada Hari Minggu, 13 Agustus 2023

| Bus 13 | | | | | | | | | | | | | |
|-----------|--------------------------|--------------------------|-----------|-------|----|-------|----|-------|----|-------|----|-------|----|
| No Segmen | Asal | Tujuan | Kapasitas | Rit 1 | | Rit 2 | | Rit 3 | | Rit 4 | | Rit 5 | |
| | | | | PNP | LF | PNP | LF | PNP | LF | PNP | LF | PNP | LF |
| 19 | SMPN 1 Ajibarang (B) | SMPN 3 Ajibarang (B) | 40 | 39 | 13 | 33% | 11 | 28% | 10 | 26% | 11 | 28% | 6 |
| 20 | SMPN 3 Ajibarang (B) | Karanglo (B) | 40 | 39 | 13 | 33% | 12 | 31% | 10 | 26% | 11 | 28% | 6 |
| 21 | Karanglo (B) | Puskesmas 1 Cilongok (B) | 40 | 39 | 13 | 33% | 12 | 31% | 10 | 26% | 11 | 28% | 8 |
| 22 | Puskesmas 1 Cilongok (B) | Pernasidi (B) | 40 | 39 | 13 | 33% | 12 | 31% | 10 | 26% | 11 | 28% | 8 |
| 23 | Pernasidi (B) | Pasar Cilongok (B) | 40 | 39 | 11 | 28% | 12 | 31% | 10 | 26% | 11 | 28% | 8 |
| 24 | Pasar Cilongok (B) | Puskesmas Karanglewas | 40 | 39 | 11 | 28% | 13 | 33% | 9 | 23% | 13 | 33% | 8 |
| 25 | Puskesmas Karanglewas | SMPN 1 Karanglewas (B) | 40 | 39 | 11 | 28% | 13 | 33% | 9 | 23% | 13 | 33% | 8 |
| 26 | SMPN 1 Karanglewas (B) | Pangsar Sudirman (B) | 40 | 39 | 11 | 28% | 13 | 33% | 9 | 23% | 13 | 33% | 8 |
| 27 | Pangsar Sudirman (B) | Ponpes Ainul Yaqin (B) | 40 | 39 | 11 | 28% | 13 | 33% | 8 | 21% | 13 | 33% | 8 |
| 28 | Ponpes Ainul Yaqin (B) | SMPN 4 Purwokerto | 40 | 39 | 11 | 28% | 13 | 33% | 8 | 21% | 13 | 33% | 8 |
| 29 | SMPN 4 Purwokerto | Terminal Karanglewas | 40 | 39 | 11 | 28% | 13 | 33% | 8 | 21% | 13 | 33% | 8 |
| 30 | Terminal Karanglewas | RS Hermina (B) | 40 | 39 | 10 | 26% | 12 | 31% | 8 | 21% | 13 | 33% | 8 |
| 31 | RS Hermina (B) | Simpang Banaran (B) | 40 | 39 | 10 | 26% | 12 | 31% | 8 | 21% | 12 | 31% | 8 |
| 32 | Simpang Banaran (B) | SMK Wirotomo (B) | 40 | 39 | 10 | 26% | 11 | 28% | 8 | 21% | 12 | 31% | 8 |
| 33 | SMK Wirotomo (B) | Pasar Pon (B) | 40 | 39 | 10 | 26% | 10 | 26% | 6 | 15% | 10 | 26% | 8 |

Tabel L-4.7 Faktor Muat Bus 14 pada Hari Minggu, 13 Agustus 2023

| Bus 14 | | | | | | | | | | | | | |
|-----------|--------------------------|--------------------------|-----------|-------|-----|-------|----|-------|-----|-------|----|-------|-----|
| No Segmen | Asal | Tujuan | Kapasitas | Rit 1 | | Rit 2 | | Rit 3 | | Rit 4 | | Rit 5 | |
| | | | | PNP | LF | PNP | LF | PNP | LF | PNP | LF | PNP | LF |
| 1 | Pasar Pon (A) | SMK Wirotomo (A) | 39 | 7 | 18% | 1 | 3% | 2 | 5% | 0 | 0% | 1 | 3% |
| 2 | SMK Wirotomo (A) | Simpang Banaran (A) | 39 | 9 | 23% | 1 | 3% | 2 | 5% | 1 | 3% | 4 | 10% |
| 3 | Simpang Banaran (A) | RS Hermina (A) | 39 | 9 | 23% | 1 | 3% | 2 | 5% | 1 | 3% | 4 | 10% |
| 4 | RS Hermina (A) | Terminal Karanglewas | 39 | 9 | 23% | 1 | 3% | 3 | 8% | 1 | 3% | 4 | 10% |
| 5 | Terminal Karanglewas | Ponpes Ainul Yaqin (A) | 39 | 9 | 23% | 1 | 3% | 3 | 8% | 1 | 3% | 4 | 10% |
| 6 | Ponpes Ainul Yaqin (A) | Pangsar Sudirman (A) | 39 | 9 | 23% | 1 | 3% | 3 | 8% | 1 | 3% | 4 | 10% |
| 7 | Pangsar Sudirman (A) | SMPN 1 Karanglewas (A) | 39 | 9 | 23% | 1 | 3% | 4 | 10% | 1 | 3% | 4 | 10% |
| 8 | SMPN 1 Karanglewas (A) | Kecamatan Karanglewas | 39 | 9 | 23% | 1 | 3% | 5 | 13% | 2 | 5% | 4 | 10% |
| 9 | Kecamatan Karanglewas | Pasar Cilongok (A) | 39 | 9 | 23% | 1 | 3% | 5 | 13% | 3 | 8% | 4 | 10% |
| 10 | Pasar Cilongok (A) | Pernasidi (A) | 39 | 9 | 23% | 0 | 0% | 7 | 18% | 1 | 3% | 5 | 13% |
| 11 | Pernasidi (A) | Puskesmas 1 Cilongok (A) | 39 | 9 | 23% | 0 | 0% | 6 | 15% | 1 | 3% | 5 | 13% |
| 12 | Puskesmas 1 Cilongok (A) | Karanglo (A) | 39 | 9 | 23% | 0 | 0% | 6 | 15% | 1 | 3% | 4 | 10% |
| 13 | Karanglo (A) | SMPN 3 Ajibarang (A) | 39 | 9 | 23% | 0 | 0% | 5 | 13% | 1 | 3% | 4 | 10% |
| 14 | SMPN 3 Ajibarang (A) | SMPN 1 Ajibarang (A) | 39 | 9 | 23% | 0 | 0% | 4 | 10% | 1 | 3% | 4 | 10% |
| 15 | SMPN 1 Ajibarang (A) | RSUD Ajibarang (A) | 39 | 5 | 13% | 0 | 0% | 2 | 5% | 1 | 3% | 3 | 8% |
| 16 | RSUD Ajibarang (A) | Terminal Ajibarang | 39 | 2 | 5% | 0 | 0% | 2 | 5% | 1 | 3% | 1 | 3% |
| 17 | Terminal Ajibarang | RSUD Ajibarang (B) | 39 | 3 | 8% | 1 | 3% | 0 | 0% | 1 | 3% | 0 | 0% |
| 18 | RSUD Ajibarang (B) | SMPN 1 Ajibarang (B) | 39 | 7 | 18% | 1 | 3% | 1 | 3% | 1 | 3% | 0 | 0% |

Lanjutan Tabel L-4.7 Faktor Muat Bus 14 pada Hari Minggu, 13 Agustus 2023

| Bus 14 | | | | | | | | | | | | | |
|-----------|--------------------------|--------------------------|-----------|-------|-----|-------|----|-------|-----|-------|-----|-------|----|
| No Segmen | Asal | Tujuan | Kapasitas | Rit 1 | | Rit 2 | | Rit 3 | | Rit 4 | | Rit 5 | |
| | | | | PNP | LF | PNP | LF | PNP | LF | PNP | LF | PNP | LF |
| 19 | SMPN 1 Ajibarang (B) | SMPN 3 Ajibarang (B) | 39 | 8 | 21% | 1 | 3% | 3 | 8% | 2 | 5% | 0 | 0% |
| 20 | SMPN 3 Ajibarang (B) | Karanglo (B) | 39 | 8 | 21% | 2 | 5% | 3 | 8% | 4 | 10% | 0 | 0% |
| 21 | Karanglo (B) | Puskesmas 1 Cilongok (B) | 39 | 8 | 21% | 2 | 5% | 4 | 10% | 5 | 13% | 0 | 0% |
| 22 | Puskesmas 1 Cilongok (B) | Pernasidi (B) | 39 | 8 | 21% | 1 | 3% | 4 | 10% | 6 | 15% | 0 | 0% |
| 23 | Pernasidi (B) | Pasar Cilongok (B) | 39 | 8 | 21% | 1 | 3% | 4 | 10% | 6 | 15% | 0 | 0% |
| 24 | Pasar Cilongok (B) | Puskesmas Karanglewas | 39 | 8 | 21% | 1 | 3% | 3 | 8% | 4 | 10% | 0 | 0% |
| 25 | Puskesmas Karanglewas | SMPN 1 Karanglewas (B) | 39 | 8 | 21% | 1 | 3% | 3 | 8% | 3 | 8% | 0 | 0% |
| 26 | SMPN 1 Karanglewas (B) | Pangsar Sudirman (B) | 39 | 8 | 21% | 1 | 3% | 3 | 8% | 2 | 5% | 0 | 0% |
| 27 | Pangsar Sudirman (B) | Ponpes Ainul Yaqin (B) | 39 | 8 | 21% | 1 | 3% | 3 | 8% | 2 | 5% | 0 | 0% |
| 28 | Ponpes Ainul Yaqin (B) | SMPN 4 Purwokerto | 39 | 8 | 21% | 1 | 3% | 3 | 8% | 1 | 3% | 0 | 0% |
| 29 | SMPN 4 Purwokerto | Terminal Karanglewas | 39 | 8 | 21% | 1 | 3% | 2 | 5% | 1 | 3% | 0 | 0% |
| 30 | Terminal Karanglewas | RS Hermina (B) | 39 | 8 | 21% | 1 | 3% | 2 | 5% | 1 | 3% | 0 | 0% |
| 31 | RS Hermina (B) | Simpang Banaran (B) | 39 | 8 | 21% | 1 | 3% | 2 | 5% | 0 | 0% | 0 | 0% |
| 32 | Simpang Banaran (B) | SMK Wirotomo (B) | 39 | 8 | 21% | 1 | 3% | 2 | 5% | 0 | 0% | 0 | 0% |
| 33 | SMK Wirotomo (B) | Pasar Pon (B) | 39 | 6 | 15% | 1 | 3% | 2 | 5% | 0 | 0% | 0 | 0% |

Tabel L-4.8 Waktu Antara Rit 1 pada Hari Minggu, 13 Agustus 2023

| Nama Halte/TPB | Bus 10 | Headway (menit:detik) | Bus 11 | Headway (menit:detik) | Bus 12 | Headway (menit:detik) | Bus 13 | Headway (menit:detik) | Bus 14 |
|--------------------------|---------|-----------------------|---------|-----------------------|---------|-----------------------|---------|-----------------------|---------|
| Pasar Pon (A) | 6:19:47 | 06:51 | 6:26:38 | 10:21 | 6:36:59 | 10:25 | 6:47:24 | 08:42 | 6:56:06 |
| SMK Wirotomo (A) | 6:23:12 | 07:00 | 6:30:12 | 10:33 | 6:40:45 | 10:31 | 6:51:16 | 08:48 | 7:00:04 |
| Simpang Banaran (A) | 6:24:24 | 06:43 | 6:31:07 | 10:47 | 6:41:54 | 10:33 | 6:52:27 | 08:36 | 7:01:03 |
| RS Hermina (A) | 6:25:16 | 06:42 | 6:31:58 | 10:56 | 6:42:54 | 10:21 | 6:53:15 | 08:47 | 7:02:02 |
| Terminal Karanglewas | 6:26:52 | 06:22 | 6:33:14 | 11:52 | 6:45:06 | 10:35 | 6:55:41 | 08:30 | 7:04:11 |
| Ponpes Ainul Yaqin (A) | 6:28:43 | 06:14 | 6:34:57 | 12:05 | 6:47:02 | 10:16 | 6:57:18 | 08:38 | 7:05:56 |
| Pangsar Sudirman (A) | 6:30:06 | 06:09 | 6:36:15 | 12:10 | 6:48:25 | 10:16 | 6:58:41 | 08:30 | 7:07:11 |
| SMPN 1 Karanglewas (A) | 6:32:00 | 06:21 | 6:38:21 | 11:55 | 6:50:16 | 10:16 | 7:00:32 | 08:38 | 7:09:10 |
| Kecamatan Karanglewas | 6:33:07 | 06:41 | 6:39:48 | 11:37 | 6:51:25 | 10:08 | 7:01:33 | 08:35 | 7:10:08 |
| Pasar Cilongok (A) | 6:41:17 | 07:31 | 6:48:48 | 10:26 | 6:59:14 | 09:54 | 7:09:08 | 08:51 | 7:17:59 |
| Pernasidi (A) | 6:43:06 | 07:45 | 6:50:51 | 10:34 | 7:01:25 | 09:33 | 7:10:58 | 09:40 | 7:20:38 |
| Puskesmas 1 Cilongok (A) | 6:44:33 | 07:44 | 6:52:17 | 10:38 | 7:02:55 | 09:42 | 7:12:37 | 09:27 | 7:22:04 |

Lanjutan Tabel L-4.8 Waktu Antara Rit 1 pada Hari Minggu, 13 Agustus 2023

| Nama Halte/TPB | Bus 10 | Headway (menit:detik) | Bus 11 | Headway (menit:detik) | Bus 12 | Headway (menit:detik) | Bus 13 | Headway (menit:detik) | Bus 14 |
|--------------------------|---------|-----------------------|---------|-----------------------|---------|-----------------------|---------|-----------------------|---------|
| Karanglo (A) | 6:46:42 | 07:50 | 6:54:32 | 10:35 | 7:05:07 | 09:37 | 7:14:44 | 09:21 | 7:24:05 |
| SMPN 3 Ajibarang (A) | 6:49:49 | 07:49 | 6:57:38 | 10:35 | 7:08:13 | 09:38 | 7:17:51 | 09:30 | 7:27:21 |
| SMPN 1 Ajibarang (A) | 6:52:20 | 07:49 | 7:00:09 | 10:41 | 7:10:50 | 09:32 | 7:20:22 | 09:30 | 7:29:52 |
| RSUD Ajibarang (A) | 6:53:25 | 08:04 | 7:01:29 | 10:38 | 7:12:07 | 09:21 | 7:21:28 | 09:32 | 7:31:00 |
| Terminal Ajibarang | 6:54:41 | 08:07 | 7:02:48 | 10:36 | 7:13:24 | 09:23 | 7:22:47 | 09:36 | 7:32:23 |
| RSUD Ajibarang (B) | 6:56:50 | 08:58 | 7:05:48 | 10:02 | 7:15:50 | 08:57 | 7:24:47 | 10:14 | 7:35:01 |
| SMPN 1 Ajibarang (B) | 6:59:26 | 07:38 | 7:07:04 | 10:12 | 7:17:16 | 10:20 | 7:27:36 | 10:37 | 7:38:13 |
| SMPN 3 Ajibarang (B) | 7:02:16 | 07:14 | 7:09:30 | 10:58 | 7:20:28 | 09:47 | 7:30:15 | 10:22 | 7:40:37 |
| Karanglo (B) | 7:07:02 | 06:41 | 7:13:43 | 11:13 | 7:24:56 | 09:46 | 7:34:42 | 10:08 | 7:44:50 |
| Puskesmas 1 Cilongok (B) | 7:08:49 | 07:04 | 7:15:53 | 11:23 | 7:27:16 | 09:02 | 7:36:18 | 10:21 | 7:46:39 |
| Pernasidi (B) | 7:10:09 | 07:11 | 7:17:20 | 11:14 | 7:28:34 | 09:06 | 7:37:40 | 10:17 | 7:47:57 |
| Pasar Cilongok (B) | 7:12:08 | 07:39 | 7:19:47 | 10:54 | 7:30:41 | 09:09 | 7:39:50 | 10:08 | 7:49:58 |
| Puskesmas Karanglewas | 7:19:14 | 08:01 | 7:27:15 | 11:04 | 7:38:19 | 09:44 | 7:48:03 | 09:35 | 7:57:38 |

Lanjutan Tabel L-4.8 Waktu Antara Rit 1 pada Hari Minggu, 13 Agustus 2023

| Nama Halte/TPB | Bus 10 | Headway (menit:detik) | Bus 11 | Headway (menit:detik) | Bus 12 | Headway (menit:detik) | Bus 13 | Headway (menit:detik) | Bus 14 |
|------------------------|---------|-----------------------|---------|-----------------------|---------|-----------------------|---------|-----------------------|---------|
| SMPN 1 Karanglewas (B) | 7:20:18 | 07:53 | 7:28:11 | 11:11 | 7:39:22 | 09:48 | 7:49:10 | 09:25 | 7:58:35 |
| Pangsar Sudirman (B) | 7:22:14 | 08:01 | 7:30:15 | 11:48 | 7:42:03 | 09:14 | 7:51:17 | 09:28 | 8:00:45 |
| Ponpes Ainul Yaqin (B) | 7:23:34 | 07:56 | 7:31:30 | 12:01 | 7:43:31 | 09:05 | 7:52:36 | 09:42 | 8:02:18 |
| SMPN 4 Purwokerto | 7:24:31 | 08:02 | 7:32:33 | 11:57 | 7:44:30 | 09:08 | 7:53:38 | 09:29 | 8:03:07 |
| Terminal Karanglewas | 7:25:49 | 07:57 | 7:33:46 | 11:58 | 7:45:44 | 09:26 | 7:55:10 | 09:25 | 8:04:35 |
| RS Hermina (B) | 7:27:05 | 08:28 | 7:35:33 | 12:06 | 7:47:39 | 09:04 | 7:56:43 | 09:08 | 8:05:51 |
| Simpang Banaran (B) | 7:27:55 | 08:29 | 7:36:24 | 12:05 | 7:48:29 | 09:04 | 7:57:33 | 09:13 | 8:06:46 |
| SMK Wirotomo (B) | 7:29:00 | 08:26 | 7:37:26 | 12:10 | 7:49:36 | 09:00 | 7:58:36 | 09:21 | 8:07:57 |
| Pasar Pon (B) | 7:31:20 | 08:24 | 7:39:44 | 12:26 | 7:52:10 | 08:35 | 8:00:45 | 09:43 | 8:10:28 |

Tabel L-4.9 Waktu Antara Rit 2 pada Hari Minggu, 13 Agustus 2023

| Nama Halte/TPB | Bus 10 | Headway (menit:detik) | Bus 11 | Headway (menit:detik) | Bus 12 | Headway (menit:detik) | Bus 13 | Headway (menit:detik) | Bus 14 |
|--------------------------|---------|-----------------------|---------|-----------------------|---------|-----------------------|----------|-----------------------|----------|
| Pasar Pon (A) | 8:58:49 | 07:26 | 9:06:15 | 20:58 | 9:27:13 | 12:48 | 9:40:01 | 13:11 | 9:53:12 |
| SMK Wirotomo (A) | 9:03:59 | 06:42 | 9:10:41 | 21:44 | 9:32:25 | 13:17 | 9:45:42 | 11:39 | 9:57:21 |
| Simpang Banaran (A) | 9:05:00 | 06:33 | 9:11:33 | 21:56 | 9:33:29 | 13:11 | 9:46:40 | 11:45 | 9:58:25 |
| RS Hermina (A) | 9:05:51 | 06:32 | 9:12:23 | 21:57 | 9:34:20 | 13:12 | 9:47:32 | 12:24 | 9:59:56 |
| Terminal Karanglewas | 9:07:12 | 07:02 | 9:14:14 | 21:35 | 9:35:49 | 13:33 | 9:49:22 | 13:19 | 10:02:41 |
| Ponpes Ainul Yaqin (A) | 9:08:54 | 07:02 | 9:15:56 | 21:33 | 9:37:29 | 13:37 | 9:51:06 | 13:14 | 10:04:20 |
| Pangsar Sudirman (A) | 9:10:13 | 06:58 | 9:17:11 | 21:39 | 9:38:50 | 13:41 | 9:52:31 | 13:05 | 10:05:36 |
| SMPN 1 Karanglewas (A) | 9:12:02 | 07:05 | 9:19:07 | 22:34 | 9:41:41 | 12:49 | 9:54:30 | 13:23 | 10:07:53 |
| Kecamatan Karanglewas | 9:13:04 | 07:00 | 9:20:04 | 22:49 | 9:42:53 | 12:40 | 9:55:33 | 13:32 | 10:09:05 |
| Pasar Cilongok (A) | 9:21:26 | 06:20 | 9:27:46 | 23:05 | 9:50:51 | 12:48 | 10:03:39 | 13:03 | 10:16:42 |
| Pernasidi (A) | 9:23:30 | 06:24 | 9:29:54 | 22:57 | 9:52:51 | 12:52 | 10:05:43 | 12:53 | 10:18:36 |
| Puskesmas 1 Cilongok (A) | 9:24:49 | 06:38 | 9:31:27 | 22:52 | 9:54:19 | 12:48 | 10:07:07 | 13:15 | 10:20:22 |

Lanjutan Tabel L-4.9 Waktu Antara Rit 2 pada Hari Minggu, 13 Agustus 2023

| Nama Halte/TPB | Bus 10 | Headway (menit:detik) | Bus 11 | Headway (menit:detik) | Bus 12 | Headway (menit:detik) | Bus 13 | Headway (menit:detik) | Bus 14 |
|--------------------------|----------|-----------------------|----------|-----------------------|----------|-----------------------|----------|-----------------------|----------|
| Karanglo (A) | 9:26:48 | 06:53 | 9:33:41 | 22:48 | 9:56:29 | 12:57 | 10:09:26 | 14:06 | 10:23:32 |
| SMPN 3 Ajibarang (A) | 9:29:47 | 07:05 | 9:36:52 | 22:55 | 9:59:47 | 13:05 | 10:12:52 | 14:08 | 10:27:00 |
| SMPN 1 Ajibarang (A) | 9:32:14 | 07:12 | 9:39:26 | 23:04 | 10:02:30 | 14:49 | 10:17:19 | 12:24 | 10:29:43 |
| RSUD Ajibarang (A) | 9:33:16 | 07:31 | 9:40:47 | 23:10 | 10:03:57 | 15:11 | 10:19:08 | 12:01 | 10:31:09 |
| Terminal Ajibarang | 9:34:33 | 07:39 | 9:42:12 | 23:16 | 10:05:28 | 15:21 | 10:20:49 | 11:47 | 10:32:36 |
| RSUD Ajibarang (B) | 9:52:16 | 16:24 | 10:08:40 | 15:31 | 10:24:11 | 10:48 | 10:34:59 | 13:20 | 10:48:19 |
| SMPN 1 Ajibarang (B) | 9:54:09 | 19:06 | 10:13:15 | 12:50 | 10:26:05 | 11:17 | 10:37:22 | 13:34 | 10:50:56 |
| SMPN 3 Ajibarang (B) | 9:56:59 | 20:02 | 10:17:01 | 11:55 | 10:28:56 | 11:37 | 10:40:33 | 13:36 | 10:54:09 |
| Karanglo (B) | 10:01:31 | 19:54 | 10:21:25 | 11:23 | 10:32:48 | 11:37 | 10:44:25 | 15:51 | 11:00:16 |
| Puskesmas 1 Cilongok (B) | 10:03:16 | 20:09 | 10:23:25 | 11:07 | 10:34:32 | 11:46 | 10:46:18 | 15:55 | 11:02:13 |
| Pernasidi (B) | 10:04:39 | 20:05 | 10:24:44 | 11:08 | 10:35:52 | 11:55 | 10:47:47 | 16:19 | 11:04:06 |
| Pasar Cilongok (B) | 10:06:50 | 20:05 | 10:26:55 | 11:21 | 10:38:16 | 11:47 | 10:50:03 | 17:04 | 11:07:07 |
| Puskesmas Karanglewas | 10:15:08 | 19:23 | 10:34:31 | 11:12 | 10:45:43 | 12:32 | 10:58:15 | 16:49 | 11:15:04 |

Lanjutan Tabel L-4.9 Waktu Antara Rit 2 pada Hari Minggu, 13 Agustus 2023

| Nama Halte/TPB | Bus 10 | Headway (menit:detik) | Bus 11 | Headway (menit:detik) | Bus 12 | Headway (menit:detik) | Bus 13 | Headway (menit:detik) | Bus 14 |
|------------------------|----------|-----------------------|----------|-----------------------|----------|-----------------------|----------|-----------------------|----------|
| SMPN 1 Karanglewas (B) | 10:16:04 | 19:33 | 10:35:37 | 11:10 | 10:46:47 | 12:34 | 10:59:21 | 16:55 | 11:16:16 |
| Pangsar Sudirman (B) | 10:17:56 | 20:11 | 10:38:07 | 10:35 | 10:48:42 | 12:42 | 11:01:24 | 17:17 | 11:18:41 |
| Ponpes Ainul Yaqin (B) | 10:19:23 | 20:10 | 10:39:33 | 10:32 | 10:50:05 | 13:10 | 11:03:15 | 16:46 | 11:20:01 |
| SMPN 4 Purwokerto | 10:20:20 | 20:19 | 10:40:39 | 10:24 | 10:51:03 | 13:27 | 11:04:30 | 16:38 | 11:21:08 |
| Terminal Karanglewas | 10:21:38 | 20:24 | 10:42:02 | 10:17 | 10:52:19 | 13:46 | 11:06:05 | 16:17 | 11:22:22 |
| RS Hermina (B) | 10:23:40 | 19:28 | 10:43:08 | 10:20 | 10:53:28 | 13:43 | 11:07:11 | 16:17 | 11:23:28 |
| Simpang Banaran (B) | 10:24:34 | 19:34 | 10:44:08 | 10:10 | 10:54:18 | 13:44 | 11:08:02 | 16:15 | 11:24:17 |
| SMK Wirotomo (B) | 10:25:39 | 19:44 | 10:45:23 | 10:07 | 10:55:30 | 13:38 | 11:09:08 | 16:21 | 11:25:29 |
| Pasar Pon (B) | 10:27:45 | 19:51 | 10:47:36 | 10:48 | 10:58:24 | 12:48 | 11:11:12 | 16:52 | 11:28:04 |

Tabel L-4.10 Waktu Antara Rit 3 pada Hari Minggu, 13 Agustus 2023

| Nama Halte/TPB | Bus 10 | Headway (menit:detik) | Bus 11 | Headway (menit:detik) | Bus 12 | Headway (menit:detik) | Bus 13 | Headway (menit:detik) | Bus 14 |
|--------------------------|----------|-----------------------|----------|-----------------------|----------|-----------------------|----------|-----------------------|----------|
| Pasar Pon (A) | 12:09:06 | 14:22 | 12:23:28 | 15:24 | 12:38:52 | 08:25 | 12:47:17 | 13:42 | 13:00:59 |
| SMK Wirotomo (A) | 12:12:37 | 14:53 | 12:27:30 | 16:39 | 12:44:09 | 06:42 | 12:50:51 | 15:11 | 13:06:02 |
| Simpang Banaran (A) | 12:13:31 | 14:57 | 12:28:28 | 16:36 | 12:45:04 | 06:51 | 12:51:55 | 15:13 | 13:07:08 |
| RS Hermina (A) | 12:14:19 | 14:58 | 12:29:17 | 16:38 | 12:45:55 | 06:52 | 12:52:47 | 15:30 | 13:08:17 |
| Terminal Karanglewas | 12:15:39 | 15:40 | 12:31:19 | 16:14 | 12:47:33 | 08:03 | 12:55:36 | 14:39 | 13:10:15 |
| Ponpes Ainul Yaqin (A) | 12:17:23 | 15:30 | 12:32:53 | 16:28 | 12:49:21 | 07:58 | 12:57:19 | 16:00 | 13:13:19 |
| Pangsar Sudirman (A) | 12:18:45 | 15:28 | 12:34:13 | 16:30 | 12:50:43 | 08:02 | 12:58:45 | 16:16 | 13:15:01 |
| SMPN 1 Karanglewas (A) | 12:20:41 | 15:39 | 12:36:20 | 16:35 | 12:52:55 | 08:01 | 13:00:56 | 16:11 | 13:17:07 |
| Kecamatan Karanglewas | 12:21:50 | 15:37 | 12:37:27 | 16:29 | 12:53:56 | 08:04 | 13:02:00 | 16:20 | 13:18:20 |
| Pasar Cilongok (A) | 12:29:31 | 15:31 | 12:45:02 | 16:33 | 13:01:35 | 08:18 | 13:09:53 | 16:34 | 13:26:27 |
| Pernasidi (A) | 12:31:43 | 15:18 | 12:47:01 | 16:48 | 13:03:49 | 08:00 | 13:11:49 | 16:49 | 13:28:38 |
| Puskesmas 1 Cilongok (A) | 12:33:01 | 15:37 | 12:48:38 | 16:39 | 13:05:17 | 08:01 | 13:13:18 | 16:51 | 13:30:09 |

Lanjutan Tabel L-4.10 Waktu Antara Rit 3 pada Hari Minggu, 13 Agustus 2023

| Nama Halte/TPB | Bus 10 | Headway (menit:detik) | Bus 11 | Headway (menit:detik) | Bus 12 | Headway (menit:detik) | Bus 13 | Headway (menit:detik) | Bus 14 |
|--------------------------|----------|-----------------------|----------|-----------------------|----------|-----------------------|----------|-----------------------|----------|
| Karanglo (A) | 12:35:06 | 15:44 | 12:50:50 | 16:36 | 13:07:26 | 08:04 | 13:15:30 | 17:01 | 13:32:31 |
| SMPN 3 Ajibarang (A) | 12:38:03 | 15:51 | 12:53:54 | 16:44 | 13:10:38 | 08:08 | 13:18:46 | 17:11 | 13:35:57 |
| SMPN 1 Ajibarang (A) | 12:40:28 | 16:10 | 12:56:38 | 17:02 | 13:13:40 | 08:31 | 13:22:11 | 16:35 | 13:38:46 |
| RSUD Ajibarang (A) | 12:41:40 | 16:26 | 12:58:06 | 16:56 | 13:15:02 | 09:34 | 13:24:36 | 15:34 | 13:40:10 |
| Terminal Ajibarang | 12:42:59 | 16:44 | 12:59:43 | 16:31 | 13:16:14 | 10:42 | 13:26:56 | 14:47 | 13:41:43 |
| RSUD Ajibarang (B) | 13:02:40 | 16:20 | 13:19:00 | 09:53 | 13:28:53 | 14:42 | 13:43:35 | 17:39 | 14:01:14 |
| SMPN 1 Ajibarang (B) | 13:04:48 | 16:28 | 13:21:16 | 10:43 | 13:31:59 | 14:33 | 13:46:32 | 16:48 | 14:03:20 |
| SMPN 3 Ajibarang (B) | 13:07:30 | 17:08 | 13:24:38 | 10:42 | 13:35:20 | 14:06 | 13:49:26 | 17:10 | 14:06:36 |
| Karanglo (B) | 13:12:05 | 16:29 | 13:28:34 | 11:20 | 13:39:54 | 13:16 | 13:53:10 | 17:43 | 14:10:53 |
| Puskesmas 1 Cilongok (B) | 13:14:17 | 16:03 | 13:30:20 | 11:33 | 13:41:53 | 13:02 | 13:54:55 | 17:45 | 14:12:40 |
| Pernasidi (B) | 13:15:37 | 16:07 | 13:31:44 | 11:30 | 13:43:14 | 13:02 | 13:56:16 | 17:44 | 14:14:00 |
| Pasar Cilongok (B) | 13:17:38 | 16:05 | 13:33:43 | 11:50 | 13:45:33 | 12:45 | 13:58:18 | 17:45 | 14:16:03 |
| Puskesmas Karanglewas | 13:25:01 | 15:56 | 13:40:57 | 13:15 | 13:54:12 | 11:42 | 14:05:54 | 17:37 | 14:23:31 |

Lanjutan Tabel L-4.10 Waktu Antara Rit 3 pada Hari Minggu, 13 Agustus 2023

| Nama Halte/TPB | Bus 10 | Headway (menit:detik) | Bus 11 | Headway (menit:detik) | Bus 12 | Headway (menit:detik) | Bus 13 | Headway (menit:detik) | Bus 14 |
|------------------------|----------|-----------------------|----------|-----------------------|----------|-----------------------|----------|-----------------------|----------|
| SMPN 1 Karanglewas (B) | 13:25:59 | 16:38 | 13:42:37 | 13:04 | 13:55:41 | 11:11 | 14:06:52 | 17:40 | 14:24:32 |
| Pangsar Sudirman (B) | 13:27:48 | 16:54 | 13:44:42 | 13:24 | 13:58:06 | 10:54 | 14:09:00 | 17:45 | 14:26:45 |
| Ponpes Ainul Yaqin (B) | 13:29:20 | 16:44 | 13:46:04 | 13:35 | 13:59:39 | 10:48 | 14:10:27 | 17:45 | 14:28:12 |
| SMPN 4 Purwokerto | 13:30:20 | 16:43 | 13:47:03 | 13:40 | 14:00:43 | 10:38 | 14:11:21 | 18:09 | 14:29:30 |
| Terminal Karanglewas | 13:31:42 | 16:32 | 13:48:14 | 13:46 | 14:02:00 | 10:35 | 14:12:35 | 18:19 | 14:30:54 |
| RS Hermina (B) | 13:33:01 | 16:27 | 13:49:28 | 13:41 | 14:03:09 | 10:38 | 14:13:47 | 18:24 | 14:32:11 |
| Simpang Banaran (B) | 13:33:51 | 16:23 | 13:50:14 | 13:56 | 14:04:10 | 10:26 | 14:14:36 | 18:29 | 14:33:05 |
| SMK Wirotomo (B) | 13:34:56 | 16:31 | 13:51:27 | 13:51 | 14:05:18 | 10:29 | 14:15:47 | 18:29 | 14:34:16 |
| Pasar Pon (B) | 13:37:57 | 15:40 | 13:53:37 | 15:19 | 14:08:56 | 09:39 | 14:18:35 | 18:16 | 14:36:51 |

Tabel L-4.11 Waktu Antara Rit 4 pada Hari Minggu, 13 Agustus 2023

| Nama Halte/TPB | Bus 10 | Headway (menit:detik) | Bus 11 | Headway (menit:detik) | Bus 12 | Headway (menit:detik) | Bus 13 | Headway (menit:detik) | Bus 14 |
|--------------------------|----------|-----------------------|----------|-----------------------|----------|-----------------------|----------|-----------------------|----------|
| Pasar Pon (A) | 15:28:29 | 14:08 | 15:42:37 | 13:01 | 15:55:38 | 07:43 | 16:03:21 | 12:35 | 16:15:56 |
| SMK Wirotomo (A) | 15:32:53 | 14:11 | 15:47:04 | 13:40 | 16:00:44 | 08:08 | 16:08:52 | 12:05 | 16:20:57 |
| Simpang Banaran (A) | 15:33:49 | 14:15 | 15:48:04 | 13:48 | 16:01:52 | 07:59 | 16:09:51 | 12:13 | 16:22:04 |
| RS Hermina (A) | 15:34:37 | 14:23 | 15:49:00 | 13:49 | 16:02:49 | 07:59 | 16:10:48 | 12:12 | 16:23:00 |
| Terminal Karanglewas | 15:35:56 | 14:43 | 15:50:39 | 14:37 | 16:05:16 | 06:41 | 16:11:57 | 12:37 | 16:24:34 |
| Ponpes Ainul Yaqin (A) | 15:37:32 | 14:49 | 15:52:21 | 14:55 | 16:07:16 | 06:14 | 16:13:30 | 12:51 | 16:26:21 |
| Pangsar Sudirman (A) | 15:38:45 | 14:55 | 15:53:40 | 15:07 | 16:08:47 | 05:59 | 16:14:46 | 12:49 | 16:27:35 |
| SMPN 1 Karanglewas (A) | 15:40:48 | 15:02 | 15:55:50 | 15:03 | 16:10:53 | 06:37 | 16:17:30 | 12:17 | 16:29:47 |
| Kecamatan Karanglewas | 15:41:48 | 15:08 | 15:56:56 | 15:25 | 16:12:21 | 06:17 | 16:18:38 | 12:16 | 16:30:54 |
| Pasar Cilongok (A) | 15:49:24 | 15:26 | 16:04:50 | 21:07 | 16:25:57 | 02:09 | 16:28:06 | 16:27 | 16:44:33 |
| Pernasidi (A) | 15:51:22 | 15:33 | 16:06:55 | 22:51 | 16:29:46 | 01:05 | 16:30:51 | 15:35 | 16:46:26 |
| Puskesmas 1 Cilongok (A) | 15:52:47 | 15:44 | 16:08:31 | 23:13 | 16:31:44 | 00:55 | 16:32:39 | 15:11 | 16:47:50 |

Lanjutan Tabel L-4.11 Waktu Antara Rit 4 pada Hari Minggu, 13 Agustus 2023

| Nama Halte/TPB | Bus 10 | Headway (menit:detik) | Bus 11 | Headway (menit:detik) | Bus 12 | Headway (menit:detik) | Bus 13 | Headway (menit:detik) | Bus 14 |
|--------------------------|----------|-----------------------|----------|-----------------------|----------|-----------------------|----------|-----------------------|----------|
| Karanglo (A) | 15:54:51 | 16:01 | 16:10:52 | 23:14 | 16:34:06 | 01:37 | 16:35:43 | 14:12 | 16:49:55 |
| SMPN 3 Ajibarang (A) | 15:57:50 | 16:29 | 16:14:19 | 22:48 | 16:37:07 | 02:33 | 16:39:40 | 13:26 | 16:53:06 |
| SMPN 1 Ajibarang (A) | 16:00:41 | 16:25 | 16:17:06 | 22:38 | 16:39:44 | 02:35 | 16:42:19 | 13:23 | 16:55:42 |
| RSUD Ajibarang (A) | 16:02:02 | 16:23 | 16:18:25 | 23:19 | 16:41:44 | 01:49 | 16:43:33 | 13:23 | 16:56:56 |
| Terminal Ajibarang | 16:03:30 | 16:19 | 16:19:49 | 23:19 | 16:43:08 | 01:37 | 16:44:45 | 13:27 | 16:58:12 |
| RSUD Ajibarang (B) | 16:23:09 | 23:07 | 16:46:16 | 15:20 | 17:01:36 | 06:29 | 17:08:05 | 06:23 | 17:14:28 |
| SMPN 1 Ajibarang (B) | 16:25:41 | 22:46 | 16:48:27 | 16:17 | 17:04:44 | 06:07 | 17:10:51 | 06:03 | 17:16:54 |
| SMPN 3 Ajibarang (B) | 16:29:00 | 23:12 | 16:52:12 | 15:41 | 17:07:53 | 05:45 | 17:13:38 | 06:05 | 17:19:43 |
| Karanglo (B) | 16:32:56 | 24:10 | 16:57:06 | 14:38 | 17:11:44 | 06:32 | 17:18:16 | 06:31 | 17:24:47 |
| Puskesmas 1 Cilongok (B) | 16:34:54 | 23:55 | 16:58:49 | 14:34 | 17:13:23 | 06:45 | 17:20:08 | 06:32 | 17:26:40 |
| Pernasidi (B) | 16:36:18 | 23:54 | 17:00:12 | 14:31 | 17:14:43 | 06:57 | 17:21:40 | 06:22 | 17:28:02 |
| Pasar Cilongok (B) | 16:38:46 | 23:37 | 17:02:23 | 14:16 | 17:16:39 | 07:25 | 17:24:04 | 06:18 | 17:30:22 |
| Puskesmas Karanglewas | 16:46:35 | 23:40 | 17:10:15 | 13:53 | 17:24:08 | 07:56 | 17:32:04 | 06:16 | 17:38:20 |

Lanjutan Tabel L-4.11 Waktu Antara Rit 4 pada Hari Minggu, 13 Agustus 2023

| Nama Halte/TPB | Bus 10 | Headway (menit:detik) | Bus 11 | Headway (menit:detik) | Bus 12 | Headway (menit:detik) | Bus 13 | Headway (menit:detik) | Bus 14 |
|------------------------|----------|-----------------------|----------|-----------------------|----------|-----------------------|----------|-----------------------|----------|
| SMPN 1 Karanglewas (B) | 16:47:37 | 23:45 | 17:11:22 | 13:45 | 17:25:07 | 08:01 | 17:33:08 | 06:11 | 17:39:19 |
| Pangsar Sudirman (B) | 16:50:09 | 23:21 | 17:13:30 | 13:57 | 17:27:27 | 07:57 | 17:35:24 | 06:09 | 17:41:33 |
| Ponpes Ainul Yaqin (B) | 16:51:34 | 23:20 | 17:14:54 | 14:01 | 17:28:55 | 07:51 | 17:36:46 | 06:04 | 17:42:50 |
| SMPN 4 Purwokerto | 16:52:59 | 23:14 | 17:16:13 | 13:43 | 17:29:56 | 07:47 | 17:37:43 | 05:57 | 17:43:40 |
| Terminal Karanglewas | 16:54:12 | 23:17 | 17:17:29 | 13:46 | 17:31:15 | 07:44 | 17:38:59 | 05:50 | 17:44:49 |
| RS Hermina (B) | 16:55:40 | 23:10 | 17:18:50 | 13:44 | 17:32:34 | 07:34 | 17:40:08 | 06:22 | 17:46:30 |
| Simpang Banaran (B) | 16:56:29 | 23:12 | 17:19:41 | 13:50 | 17:33:31 | 07:32 | 17:41:03 | 06:15 | 17:47:18 |
| SMK Wirotomo (B) | 16:57:35 | 23:17 | 17:20:52 | 13:44 | 17:34:36 | 07:37 | 17:42:13 | 06:07 | 17:48:20 |
| Pasar Pon (B) | 16:59:52 | 23:42 | 17:23:34 | 13:53 | 17:37:27 | 07:08 | 17:44:35 | 06:47 | 17:51:22 |

Tabel L-4.12 Waktu Antara Rit 5 pada Hari Minggu, 13 Agustus 2023

| Nama Halte/TPB | Bus 10 | Headway (menit:detik) | Bus 11 | Headway (menit:detik) | Bus 12 | Headway (menit:detik) | Bus 13 | Headway (menit:detik) | Bus 14 |
|--------------------------|----------|-----------------------|----------|-----------------------|----------|-----------------------|----------|-----------------------|----------|
| Pasar Pon (A) | 18:00:34 | 08:14 | 18:08:48 | 11:19 | 18:20:07 | 11:24 | 18:31:31 | 15:05 | 18:46:36 |
| SMK Wirotomo (A) | 18:04:42 | 07:54 | 18:12:36 | 12:06 | 18:24:42 | 12:02 | 18:36:44 | 14:30 | 18:51:14 |
| Simpang Banaran (A) | 18:05:39 | 07:57 | 18:13:36 | 12:07 | 18:25:43 | 12:08 | 18:37:51 | 15:21 | 18:53:12 |
| RS Hermina (A) | 18:06:30 | 07:57 | 18:14:27 | 12:10 | 18:26:37 | 12:09 | 18:38:46 | 15:19 | 18:54:05 |
| Terminal Karanglewas | 18:08:11 | 08:30 | 18:16:41 | 11:08 | 18:27:49 | 12:13 | 18:40:02 | 16:43 | 18:56:45 |
| Ponpes Ainul Yaqin (A) | 18:09:55 | 08:19 | 18:18:14 | 11:11 | 18:29:25 | 12:18 | 18:41:43 | 17:06 | 18:58:49 |
| Pangsar Sudirman (A) | 18:11:13 | 08:28 | 18:19:41 | 11:04 | 18:30:45 | 12:27 | 18:43:12 | 16:54 | 19:00:06 |
| SMPN 1 Karanglewas (A) | 18:13:16 | 08:35 | 18:21:51 | 11:14 | 18:33:05 | 13:01 | 18:46:06 | 17:10 | 19:03:16 |
| Kecamatan Karanglewas | 18:14:13 | 08:41 | 18:22:54 | 11:18 | 18:34:12 | 13:06 | 18:47:18 | 17:02 | 19:04:20 |
| Pasar Cilongok (A) | 18:22:11 | 08:45 | 18:30:56 | 13:16 | 18:44:12 | 11:48 | 18:56:00 | 16:24 | 19:12:24 |
| Pernasidi (A) | 18:24:25 | 08:53 | 18:33:18 | 13:13 | 18:46:31 | 11:45 | 18:58:16 | 16:05 | 19:14:21 |
| Puskesmas 1 Cilongok (A) | 18:25:54 | 08:55 | 18:34:49 | 13:15 | 18:48:04 | 11:41 | 18:59:45 | 16:07 | 19:15:52 |

Lanjutan Tabel L-4.12 Waktu Antara Rit 5 pada Hari Minggu, 13 Agustus 2023

| Nama Halte/TPB | Bus 10 | Headway (menit:detik) | Bus 11 | Headway (menit:detik) | Bus 12 | Headway (menit:detik) | Bus 13 | Headway (menit:detik) | Bus 14 |
|--------------------------|----------|-----------------------|----------|-----------------------|----------|-----------------------|----------|-----------------------|----------|
| Karanglo (A) | 18:28:25 | 09:04 | 18:37:29 | 12:58 | 18:50:27 | 12:00 | 19:02:27 | 15:44 | 19:18:11 |
| SMPN 3 Ajibarang (A) | 18:31:55 | 08:52 | 18:40:47 | 12:51 | 18:53:38 | 11:55 | 19:05:33 | 16:07 | 19:21:40 |
| SMPN 1 Ajibarang (A) | 18:35:27 | 08:13 | 18:43:40 | 13:07 | 18:56:47 | 11:41 | 19:08:28 | 16:34 | 19:25:02 |
| RSUD Ajibarang (A) | 18:36:34 | 08:19 | 18:44:53 | 13:21 | 18:58:14 | 11:23 | 19:09:37 | 16:46 | 19:26:23 |
| Terminal Ajibarang | 18:37:59 | 08:17 | 18:46:16 | 13:13 | 18:59:29 | 11:40 | 19:11:09 | 17:00 | 19:28:09 |
| RSUD Ajibarang (B) | 18:40:18 | 08:06 | 18:48:24 | 13:06 | 19:01:30 | 11:42 | 19:13:12 | 16:47 | 19:29:59 |
| SMPN 1 Ajibarang (B) | 18:41:35 | 08:37 | 18:50:12 | 13:36 | 19:03:48 | 11:32 | 19:15:20 | 16:54 | 19:32:14 |
| SMPN 3 Ajibarang (B) | 18:44:07 | 09:02 | 18:53:09 | 13:45 | 19:06:54 | 19:18 | 19:26:12 | 10:03 | 19:36:15 |
| Karanglo (B) | 18:47:59 | 10:08 | 18:58:07 | 12:55 | 19:11:02 | 20:48 | 19:31:50 | 08:20 | 19:40:10 |
| Puskesmas 1 Cilongok (B) | 18:49:55 | 10:02 | 18:59:57 | 13:15 | 19:13:12 | 20:58 | 19:34:10 | 07:43 | 19:41:53 |
| Pernasidi (B) | 18:51:19 | 10:11 | 19:01:30 | 13:21 | 19:14:51 | 21:10 | 19:36:01 | 07:15 | 19:43:16 |
| Pasar Cilongok (B) | 18:53:45 | 10:09 | 19:03:54 | 13:13 | 19:17:07 | 21:36 | 19:38:43 | 06:36 | 19:45:19 |
| Puskesmas Karanglewas | 19:02:00 | 10:15 | 19:12:15 | 14:04 | 19:26:19 | 21:45 | 19:48:04 | 05:37 | 19:53:41 |

Lanjutan Tabel L-4.12 Waktu Antara Rit 5 pada Hari Minggu, 13 Agustus 2023

| Nama Halte/TPB | Bus 10 | Headway (menit:detik) | Bus 11 | Headway (menit:detik) | Bus 12 | Headway (menit:detik) | Bus 13 | Headway (menit:detik) | Bus 14 |
|------------------------|----------|-----------------------|----------|-----------------------|----------|-----------------------|----------|-----------------------|----------|
| SMPN 1 Karanglewas (B) | 19:03:00 | 10:22 | 19:13:22 | 13:58 | 19:27:20 | 21:50 | 19:49:10 | 05:34 | 19:54:44 |
| Pangsar Sudirman (B) | 19:05:23 | 10:14 | 19:15:37 | 13:47 | 19:29:24 | 22:02 | 19:51:26 | 05:43 | 19:57:09 |
| Ponpes Ainul Yaqin (B) | 19:06:46 | 10:22 | 19:17:08 | 13:31 | 19:30:39 | 22:13 | 19:52:52 | 05:38 | 19:58:30 |
| SMPN 4 Purwokerto | 19:07:59 | 10:08 | 19:18:07 | 13:30 | 19:31:37 | 22:27 | 19:54:04 | 05:30 | 19:59:34 |
| Terminal Karanglewas | 19:09:14 | 10:10 | 19:19:24 | 13:49 | 19:33:13 | 22:07 | 19:55:20 | 05:23 | 20:00:43 |
| RS Hermina (B) | 19:11:21 | 09:25 | 19:20:46 | 13:40 | 19:34:26 | 23:23 | 19:57:49 | 04:06 | 20:01:55 |
| Simpang Banaran (B) | 19:12:13 | 09:28 | 19:21:41 | 13:36 | 19:35:17 | 23:40 | 19:58:57 | 03:48 | 20:02:45 |
| SMK Wirotomo (B) | 19:13:23 | 09:28 | 19:22:51 | 13:28 | 19:36:19 | 23:50 | 20:00:09 | 03:40 | 20:03:49 |
| Pasar Pon (B) | 19:15:51 | 09:46 | 19:25:37 | 13:41 | 19:39:18 | 23:52 | 20:03:10 | 02:41 | 20:05:51 |

Tabel L-4.13 Waktu Tunggu Rit 1 pada Hari Minggu, 13 Agustus 2023

| Nama Halte/TPB | Headway Bus 10-11 (menit:detik) | Waktu Tunggu (menit:detik) | Headway Bus 11-12 (menit:detik) | Waktu Tunggu (menit:detik) | Headway Bus 12-13 (menit:detik) | Waktu Tunggu (menit:detik) | Headway Bus 13-14 (menit:detik) | Waktu Tunggu (menit:detik) |
|--------------------------|---------------------------------|----------------------------|---------------------------------|----------------------------|---------------------------------|----------------------------|---------------------------------|----------------------------|
| Pasar Pon (A) | 06:51 | 03:25 | 10:21 | 05:11 | 10:25 | 05:12 | 08:42 | 04:21 |
| SMK Wirotomo (A) | 07:00 | 03:30 | 10:33 | 05:17 | 10:31 | 05:15 | 08:48 | 04:24 |
| Simpang Banaran (A) | 06:43 | 03:22 | 10:47 | 05:23 | 10:33 | 05:16 | 08:36 | 04:18 |
| RS Hermina (A) | 06:42 | 03:21 | 10:56 | 05:28 | 10:21 | 05:11 | 08:47 | 04:23 |
| Terminal Karanglewas | 06:22 | 03:11 | 11:52 | 05:56 | 10:35 | 05:18 | 08:30 | 04:15 |
| Ponpes Ainul Yaqin (A) | 06:14 | 03:07 | 12:05 | 06:03 | 10:16 | 05:08 | 08:38 | 04:19 |
| Pangsar Sudirman (A) | 06:09 | 03:05 | 12:10 | 06:05 | 10:16 | 05:08 | 08:30 | 04:15 |
| SMPN 1 Karanglewas (A) | 06:21 | 03:11 | 11:55 | 05:57 | 10:16 | 05:08 | 08:38 | 04:19 |
| Kecamatan Karanglewas | 06:41 | 03:20 | 11:37 | 05:49 | 10:08 | 05:04 | 08:35 | 04:18 |
| Pasar Cilongok (A) | 07:31 | 03:46 | 10:26 | 05:13 | 09:54 | 04:57 | 08:51 | 04:26 |
| Pernasidi (A) | 07:45 | 03:53 | 10:34 | 05:17 | 09:33 | 04:46 | 09:40 | 04:50 |
| Puskesmas 1 Cilongok (A) | 07:44 | 03:52 | 10:38 | 05:19 | 09:42 | 04:51 | 09:27 | 04:43 |

Lanjutan Tabel L-4.13 Waktu Tunggu Rit 1 pada Hari Minggu, 13 Agustus 2023

| Nama Halte/TPB | Headway Bus 10-11 (menit:detik) | Waktu Tunggu (menit:detik) | Headway Bus 11-12 (menit:detik) | Waktu Tunggu (menit:detik) | Headway Bus 12-13 (menit:detik) | Waktu Tunggu (menit:detik) | Headway Bus 13-14 (menit:detik) | Waktu Tunggu (menit:detik) |
|--------------------------|---------------------------------|----------------------------|---------------------------------|----------------------------|---------------------------------|----------------------------|---------------------------------|----------------------------|
| Karanglo (A) | 07:50 | 03:55 | 10:35 | 05:17 | 09:37 | 04:49 | 09:21 | 04:41 |
| SMPN 3 Ajibarang (A) | 07:49 | 03:55 | 10:35 | 05:17 | 09:38 | 04:49 | 09:30 | 04:45 |
| SMPN 1 Ajibarang (A) | 07:49 | 03:55 | 10:41 | 05:20 | 09:32 | 04:46 | 09:30 | 04:45 |
| RSUD Ajibarang (A) | 08:04 | 04:02 | 10:38 | 05:19 | 09:21 | 04:41 | 09:32 | 04:46 |
| Terminal Ajibarang | 08:07 | 04:04 | 10:36 | 05:18 | 09:23 | 04:41 | 09:36 | 04:48 |
| RSUD Ajibarang (B) | 08:58 | 04:29 | 10:02 | 05:01 | 08:57 | 04:28 | 10:14 | 05:07 |
| SMPN 1 Ajibarang (B) | 07:38 | 03:49 | 10:12 | 05:06 | 10:20 | 05:10 | 10:37 | 05:19 |
| SMPN 3 Ajibarang (B) | 07:14 | 03:37 | 10:58 | 05:29 | 09:47 | 04:53 | 10:22 | 05:11 |
| Karanglo (B) | 06:41 | 03:21 | 11:13 | 05:36 | 09:46 | 04:53 | 10:08 | 05:04 |
| Puskesmas 1 Cilongok (B) | 07:04 | 03:32 | 11:23 | 05:41 | 09:02 | 04:31 | 10:21 | 05:10 |
| Pernasidi (B) | 07:11 | 03:35 | 11:14 | 05:37 | 09:06 | 04:33 | 10:17 | 05:08 |
| Pasar Cilongok (B) | 07:39 | 03:49 | 10:54 | 05:27 | 09:09 | 04:34 | 10:08 | 05:04 |

Lanjutan Tabel L-4.13 Waktu Tunggu Rit 1 pada Hari Minggu, 13 Agustus 2023

| Nama Halte/TPB | Headway Bus 10-11 (menit:detik) | Waktu Tunggu (menit:detik) | Headway Bus 11-12 (menit:detik) | Waktu Tunggu (menit:detik) | Headway Bus 12-13 (menit:detik) | Waktu Tunggu (menit:detik) | Headway Bus 13-14 (menit:detik) | Waktu Tunggu (menit:detik) |
|------------------------|---------------------------------|----------------------------|---------------------------------|----------------------------|---------------------------------|----------------------------|---------------------------------|----------------------------|
| Puskesmas Karanglewas | 08:01 | 04:00 | 11:04 | 05:32 | 09:44 | 04:52 | 09:35 | 04:47 |
| SMPN 1 Karanglewas (B) | 07:53 | 03:57 | 11:11 | 05:35 | 09:48 | 04:54 | 09:25 | 04:42 |
| Pangsar Sudirman (B) | 08:01 | 04:00 | 11:48 | 05:54 | 09:14 | 04:37 | 09:28 | 04:44 |
| Ponpes Ainul Yaqin (B) | 07:56 | 03:58 | 12:01 | 06:00 | 09:05 | 04:33 | 09:42 | 04:51 |
| SMPN 4 Purwokerto | 08:02 | 04:01 | 11:57 | 05:59 | 09:08 | 04:34 | 09:29 | 04:45 |
| Terminal Karanglewas | 07:57 | 03:58 | 11:58 | 05:59 | 09:26 | 04:43 | 09:25 | 04:43 |
| RS Hermina (B) | 08:28 | 04:14 | 12:06 | 06:03 | 09:04 | 04:32 | 09:08 | 04:34 |
| Simpang Banaran (B) | 08:29 | 04:14 | 12:05 | 06:03 | 09:04 | 04:32 | 09:13 | 04:37 |
| SMK Wirotomo (B) | 08:26 | 04:13 | 12:10 | 06:05 | 09:00 | 04:30 | 09:21 | 04:41 |
| Pasar Pon (B) | 08:24 | 04:12 | 12:26 | 06:13 | 08:35 | 04:17 | 09:43 | 04:52 |

Tabel L-4.14 Waktu Tunggu Rit 2 pada Hari Minggu, 13 Agustus 2023

| Nama Halte/TPB | Headway Bus 10-11 (menit:detik) | Waktu Tunggu (menit:detik) | Headway Bus 11-12 (menit:detik) | Waktu Tunggu (menit:detik) | Headway Bus 12-13 (menit:detik) | Waktu Tunggu (menit:detik) | Headway Bus 13-14 (menit:detik) | Waktu Tunggu (menit:detik) |
|--------------------------|---------------------------------|----------------------------|---------------------------------|----------------------------|---------------------------------|----------------------------|---------------------------------|----------------------------|
| Pasar Pon (A) | 07:26 | 03:43 | 20:58 | 10:29 | 12:48 | 06:24 | 13:11 | 06:35 |
| SMK Wirotomo (A) | 06:42 | 03:21 | 21:44 | 10:52 | 13:17 | 06:39 | 11:39 | 05:49 |
| Simpang Banaran (A) | 06:33 | 03:16 | 21:56 | 10:58 | 13:11 | 06:36 | 11:45 | 05:52 |
| RS Hermina (A) | 06:32 | 03:16 | 21:57 | 10:59 | 13:12 | 06:36 | 12:24 | 06:12 |
| Terminal Karanglewas | 07:02 | 03:31 | 21:35 | 10:48 | 13:33 | 06:47 | 13:19 | 06:39 |
| Ponpes Ainul Yaqin (A) | 07:02 | 03:31 | 21:33 | 10:47 | 13:37 | 06:48 | 13:14 | 06:37 |
| Pangsar Sudirman (A) | 06:58 | 03:29 | 21:39 | 10:50 | 13:41 | 06:50 | 13:05 | 06:33 |
| SMPN 1 Karanglewas (A) | 07:05 | 03:33 | 22:34 | 11:17 | 12:49 | 06:25 | 13:23 | 06:42 |
| Kecamatan Karanglewas | 07:00 | 03:30 | 22:49 | 11:24 | 12:40 | 06:20 | 13:32 | 06:46 |
| Pasar Cilongok (A) | 06:20 | 03:10 | 23:05 | 11:33 | 12:48 | 06:24 | 13:03 | 06:31 |
| Pernasidi (A) | 06:24 | 03:12 | 22:57 | 11:29 | 12:52 | 06:26 | 12:53 | 06:27 |
| Puskesmas 1 Cilongok (A) | 06:38 | 03:19 | 22:52 | 11:26 | 12:48 | 06:24 | 13:15 | 06:37 |

Lanjutan Tabel L-4.14 Waktu Tunggu Rit 2 pada Hari Minggu, 13 Agustus 2023

| Nama Halte/TPB | Headway Bus 10-11 (menit:detik) | Waktu Tunggu (menit:detik) | Headway Bus 11-12 (menit:detik) | Waktu Tunggu (menit:detik) | Headway Bus 12-13 (menit:detik) | Waktu Tunggu (menit:detik) | Headway Bus 13-14 (menit:detik) | Waktu Tunggu (menit:detik) |
|--------------------------|---------------------------------|----------------------------|---------------------------------|----------------------------|---------------------------------|----------------------------|---------------------------------|----------------------------|
| Karanglo (A) | 06:53 | 03:26 | 22:48 | 11:24 | 12:57 | 06:28 | 14:06 | 07:03 |
| SMPN 3 Ajibarang (A) | 07:05 | 03:33 | 22:55 | 11:28 | 13:05 | 06:32 | 14:08 | 07:04 |
| SMPN 1 Ajibarang (A) | 07:12 | 03:36 | 23:04 | 11:32 | 14:49 | 07:25 | 12:24 | 06:12 |
| RSUD Ajibarang (A) | 07:31 | 03:46 | 23:10 | 11:35 | 15:11 | 07:36 | 12:01 | 06:00 |
| Terminal Ajibarang | 07:39 | 03:49 | 23:16 | 11:38 | 15:21 | 07:41 | 11:47 | 05:53 |
| RSUD Ajibarang (B) | 16:24 | 08:12 | 15:31 | 07:46 | 10:48 | 05:24 | 13:20 | 06:40 |
| SMPN 1 Ajibarang (B) | 19:06 | 09:33 | 12:50 | 06:25 | 11:17 | 05:38 | 13:34 | 06:47 |
| SMPN 3 Ajibarang (B) | 20:02 | 10:01 | 11:55 | 05:57 | 11:37 | 05:48 | 13:36 | 06:48 |
| Karanglo (B) | 19:54 | 09:57 | 11:23 | 05:42 | 11:37 | 05:48 | 15:51 | 07:56 |
| Puskesmas 1 Cilongok (B) | 20:09 | 10:04 | 11:07 | 05:34 | 11:46 | 05:53 | 15:55 | 07:57 |
| Pernasidi (B) | 20:05 | 10:02 | 11:08 | 05:34 | 11:55 | 05:57 | 16:19 | 08:10 |
| Pasar Cilongok (B) | 20:05 | 10:02 | 11:21 | 05:41 | 11:47 | 05:53 | 17:04 | 08:32 |

Lanjutan Tabel L-4.14 Waktu Tunggu Rit 2 pada Hari Minggu, 13 Agustus 2023

| Nama Halte/TPB | Headway Bus 10-11 (menit:detik) | Waktu Tunggu (menit:detik) | Headway Bus 11-12 (menit:detik) | Waktu Tunggu (menit:detik) | Headway Bus 12-13 (menit:detik) | Waktu Tunggu (menit:detik) | Headway Bus 13-14 (menit:detik) | Waktu Tunggu (menit:detik) |
|------------------------|---------------------------------|----------------------------|---------------------------------|----------------------------|---------------------------------|----------------------------|---------------------------------|----------------------------|
| Puskesmas Karanglewas | 19:23 | 09:41 | 11:12 | 05:36 | 12:32 | 06:16 | 16:49 | 08:25 |
| SMPN 1 Karanglewas (B) | 19:33 | 09:47 | 11:10 | 05:35 | 12:34 | 06:17 | 16:55 | 08:28 |
| Pangsar Sudirman (B) | 20:11 | 10:06 | 10:35 | 05:18 | 12:42 | 06:21 | 17:17 | 08:38 |
| Ponpes Ainul Yaqin (B) | 20:10 | 10:05 | 10:32 | 05:16 | 13:10 | 06:35 | 16:46 | 08:23 |
| SMPN 4 Purwokerto | 20:19 | 10:10 | 10:24 | 05:12 | 13:27 | 06:43 | 16:38 | 08:19 |
| Terminal Karanglewas | 20:24 | 10:12 | 10:17 | 05:09 | 13:46 | 06:53 | 16:17 | 08:08 |
| RS Hermina (B) | 19:28 | 09:44 | 10:20 | 05:10 | 13:43 | 06:52 | 16:17 | 08:09 |
| Simpang Banaran (B) | 19:34 | 09:47 | 10:10 | 05:05 | 13:44 | 06:52 | 16:15 | 08:07 |
| SMK Wirotomo (B) | 19:44 | 09:52 | 10:07 | 05:04 | 13:38 | 06:49 | 16:21 | 08:10 |
| Pasar Pon (B) | 19:51 | 09:55 | 10:48 | 05:24 | 12:48 | 06:24 | 16:52 | 08:26 |

Tabel L-4.15 Waktu Tunggu Rit 3 pada Hari Minggu, 13 Agustus 2023

| Nama Halte/TPB | Headway Bus 10-11 (menit:detik) | Waktu Tunggu (menit:detik) | Headway Bus 11-12 (menit:detik) | Waktu Tunggu (menit:detik) | Headway Bus 12-13 (menit:detik) | Waktu Tunggu (menit:detik) | Headway Bus 13-14 (menit:detik) | Waktu Tunggu (menit:detik) |
|--------------------------|---------------------------------|----------------------------|---------------------------------|----------------------------|---------------------------------|----------------------------|---------------------------------|----------------------------|
| Pasar Pon (A) | 14:22 | 07:11 | 15:24 | 07:42 | 08:25 | 04:12 | 13:42 | 06:51 |
| SMK Wirotomo (A) | 14:53 | 07:26 | 16:39 | 08:20 | 06:42 | 03:21 | 15:11 | 07:36 |
| Simpang Banaran (A) | 14:57 | 07:28 | 16:36 | 08:18 | 06:51 | 03:25 | 15:13 | 07:37 |
| RS Hermina (A) | 14:58 | 07:29 | 16:38 | 08:19 | 06:52 | 03:26 | 15:30 | 07:45 |
| Terminal Karanglewas | 15:40 | 07:50 | 16:14 | 08:07 | 08:03 | 04:01 | 14:39 | 07:20 |
| Ponpes Ainul Yaqin (A) | 15:30 | 07:45 | 16:28 | 08:14 | 07:58 | 03:59 | 16:00 | 08:00 |
| Pangsar Sudirman (A) | 15:28 | 07:44 | 16:30 | 08:15 | 08:02 | 04:01 | 16:16 | 08:08 |
| SMPN 1 Karanglewas (A) | 15:39 | 07:50 | 16:35 | 08:18 | 08:01 | 04:00 | 16:11 | 08:06 |
| Kecamatan Karanglewas | 15:37 | 07:49 | 16:29 | 08:14 | 08:04 | 04:02 | 16:20 | 08:10 |
| Pasar Cilongok (A) | 15:31 | 07:46 | 16:33 | 08:16 | 08:18 | 04:09 | 16:34 | 08:17 |
| Pernasidi (A) | 15:18 | 07:39 | 16:48 | 08:24 | 08:00 | 04:00 | 16:49 | 08:25 |
| Puskesmas 1 Cilongok (A) | 15:37 | 07:48 | 16:39 | 08:20 | 08:01 | 04:01 | 16:51 | 08:25 |

Lanjutan Tabel L-4.15 Waktu Tunggu Rit 3 pada Hari Minggu, 13 Agustus 2023

| Nama Halte/TPB | Headway Bus 10-11 (menit:detik) | Waktu Tunggu (menit:detik) | Headway Bus 11-12 (menit:detik) | Waktu Tunggu (menit:detik) | Headway Bus 12-13 (menit:detik) | Waktu Tunggu (menit:detik) | Headway Bus 13-14 (menit:detik) | Waktu Tunggu (menit:detik) |
|--------------------------|---------------------------------|----------------------------|---------------------------------|----------------------------|---------------------------------|----------------------------|---------------------------------|----------------------------|
| Karanglo (A) | 15:44 | 07:52 | 16:36 | 08:18 | 08:04 | 04:02 | 17:01 | 08:31 |
| SMPN 3 Ajibarang (A) | 15:51 | 07:55 | 16:44 | 08:22 | 08:08 | 04:04 | 17:11 | 08:36 |
| SMPN 1 Ajibarang (A) | 16:10 | 08:05 | 17:02 | 08:31 | 08:31 | 04:15 | 16:35 | 08:18 |
| RSUD Ajibarang (A) | 16:26 | 08:13 | 16:56 | 08:28 | 09:34 | 04:47 | 15:34 | 07:47 |
| Terminal Ajibarang | 16:44 | 08:22 | 16:31 | 08:15 | 10:42 | 05:21 | 14:47 | 07:24 |
| RSUD Ajibarang (B) | 16:20 | 08:10 | 09:53 | 04:57 | 14:42 | 07:21 | 17:39 | 08:49 |
| SMPN 1 Ajibarang (B) | 16:28 | 08:14 | 10:43 | 05:22 | 14:33 | 07:17 | 16:48 | 08:24 |
| SMPN 3 Ajibarang (B) | 17:08 | 08:34 | 10:42 | 05:21 | 14:06 | 07:03 | 17:10 | 08:35 |
| Karanglo (B) | 16:29 | 08:15 | 11:20 | 05:40 | 13:16 | 06:38 | 17:43 | 08:51 |
| Puskesmas 1 Cilongok (B) | 16:03 | 08:02 | 11:33 | 05:46 | 13:02 | 06:31 | 17:45 | 08:52 |
| Pernasidi (B) | 16:07 | 08:03 | 11:30 | 05:45 | 13:02 | 06:31 | 17:44 | 08:52 |
| Pasar Cilongok (B) | 16:05 | 08:03 | 11:50 | 05:55 | 12:45 | 06:22 | 17:45 | 08:53 |

Lanjutan Tabel L-4.15 Waktu Tunggu Rit 3 pada Hari Minggu, 13 Agustus 2023

| Nama Halte/TPB | Headway Bus 10-11 (menit:detik) | Waktu Tunggu (menit:detik) | Headway Bus 11-12 (menit:detik) | Waktu Tunggu (menit:detik) | Headway Bus 12-13 (menit:detik) | Waktu Tunggu (menit:detik) | Headway Bus 13-14 (menit:detik) | Waktu Tunggu (menit:detik) |
|------------------------|---------------------------------|----------------------------|---------------------------------|----------------------------|---------------------------------|----------------------------|---------------------------------|----------------------------|
| Puskesmas Karanglewas | 15:56 | 07:58 | 13:15 | 06:38 | 11:42 | 05:51 | 17:37 | 08:48 |
| SMPN 1 Karanglewas (B) | 16:38 | 08:19 | 13:04 | 06:32 | 11:11 | 05:35 | 17:40 | 08:50 |
| Pangsar Sudirman (B) | 16:54 | 08:27 | 13:24 | 06:42 | 10:54 | 05:27 | 17:45 | 08:52 |
| Ponpes Ainul Yaqin (B) | 16:44 | 08:22 | 13:35 | 06:48 | 10:48 | 05:24 | 17:45 | 08:53 |
| SMPN 4 Purwokerto | 16:43 | 08:21 | 13:40 | 06:50 | 10:38 | 05:19 | 18:09 | 09:04 |
| Terminal Karanglewas | 16:32 | 08:16 | 13:46 | 06:53 | 10:35 | 05:17 | 18:19 | 09:10 |
| RS Hermina (B) | 16:27 | 08:14 | 13:41 | 06:51 | 10:38 | 05:19 | 18:24 | 09:12 |
| Simpang Banaran (B) | 16:23 | 08:12 | 13:56 | 06:58 | 10:26 | 05:13 | 18:29 | 09:14 |
| SMK Wirotomo (B) | 16:31 | 08:15 | 13:51 | 06:55 | 10:29 | 05:15 | 18:29 | 09:15 |
| Pasar Pon (B) | 15:40 | 07:50 | 15:19 | 07:40 | 09:39 | 04:49 | 18:16 | 09:08 |

Tabel L-4.16 Waktu Tunggu Rit 4 pada Hari Minggu, 13 Agustus 2023

| Nama Halte/TPB | Headway Bus 10-11 (menit:detik) | Waktu Tunggu (menit:detik) | Headway Bus 11-12 (menit:detik) | Waktu Tunggu (menit:detik) | Headway Bus 12-13 (menit:detik) | Waktu Tunggu (menit:detik) | Headway Bus 13-14 (menit:detik) | Waktu Tunggu (menit:detik) |
|--------------------------|---------------------------------|----------------------------|---------------------------------|----------------------------|---------------------------------|----------------------------|---------------------------------|----------------------------|
| Pasar Pon (A) | 14:08 | 07:04 | 13:01 | 06:30 | 07:43 | 03:52 | 12:35 | 06:17 |
| SMK Wirotomo (A) | 14:11 | 07:06 | 13:40 | 06:50 | 08:08 | 04:04 | 12:05 | 06:03 |
| Simpang Banaran (A) | 14:15 | 07:08 | 13:48 | 06:54 | 07:59 | 04:00 | 12:13 | 06:06 |
| RS Hermina (A) | 14:23 | 07:11 | 13:49 | 06:55 | 07:59 | 04:00 | 12:12 | 06:06 |
| Terminal Karanglewas | 14:43 | 07:22 | 14:37 | 07:18 | 06:41 | 03:21 | 12:37 | 06:18 |
| Ponpes Ainul Yaqin (A) | 14:49 | 07:25 | 14:55 | 07:28 | 06:14 | 03:07 | 12:51 | 06:25 |
| Pangsar Sudirman (A) | 14:55 | 07:28 | 15:07 | 07:34 | 05:59 | 03:00 | 12:49 | 06:24 |
| SMPN 1 Karanglewas (A) | 15:02 | 07:31 | 15:03 | 07:32 | 06:37 | 03:19 | 12:17 | 06:08 |
| Kecamatan Karanglewas | 15:08 | 07:34 | 15:25 | 07:43 | 06:17 | 03:08 | 12:16 | 06:08 |
| Pasar Cilongok (A) | 15:26 | 07:43 | 21:07 | 10:34 | 02:09 | 01:05 | 16:27 | 08:14 |
| Pernasidi (A) | 15:33 | 07:47 | 22:51 | 11:26 | 01:05 | 00:33 | 15:35 | 07:47 |
| Puskesmas 1 Cilongok (A) | 15:44 | 07:52 | 23:13 | 11:37 | 00:55 | 00:27 | 15:11 | 07:36 |

Lanjutan Tabel L-4.16 Waktu Tunggu Rit 4 pada Hari Minggu, 13 Agustus 2023

| Nama Halte/TPB | Headway Bus 10-11 (menit:detik) | Waktu Tunggu (menit:detik) | Headway Bus 11-12 (menit:detik) | Waktu Tunggu (menit:detik) | Headway Bus 12-13 (menit:detik) | Waktu Tunggu (menit:detik) | Headway Bus 13-14 (menit:detik) | Waktu Tunggu (menit:detik) |
|--------------------------|---------------------------------|----------------------------|---------------------------------|----------------------------|---------------------------------|----------------------------|---------------------------------|----------------------------|
| Karanglo (A) | 16:01 | 08:01 | 23:14 | 11:37 | 01:37 | 00:48 | 14:12 | 07:06 |
| SMPN 3 Ajibarang (A) | 16:29 | 08:15 | 22:48 | 11:24 | 02:33 | 01:17 | 13:26 | 06:43 |
| SMPN 1 Ajibarang (A) | 16:25 | 08:13 | 22:38 | 11:19 | 02:35 | 01:17 | 13:23 | 06:42 |
| RSUD Ajibarang (A) | 16:23 | 08:11 | 23:19 | 11:40 | 01:49 | 00:55 | 13:23 | 06:41 |
| Terminal Ajibarang | 16:19 | 08:09 | 23:19 | 11:39 | 01:37 | 00:49 | 13:27 | 06:43 |
| RSUD Ajibarang (B) | 23:07 | 11:33 | 15:20 | 07:40 | 06:29 | 03:15 | 06:23 | 03:11 |
| SMPN 1 Ajibarang (B) | 22:46 | 11:23 | 16:17 | 08:09 | 06:07 | 03:03 | 06:03 | 03:01 |
| SMPN 3 Ajibarang (B) | 23:12 | 11:36 | 15:41 | 07:50 | 05:45 | 02:53 | 06:05 | 03:02 |
| Karanglo (B) | 24:10 | 12:05 | 14:38 | 07:19 | 06:32 | 03:16 | 06:31 | 03:15 |
| Puskesmas 1 Cilongok (B) | 23:55 | 11:58 | 14:34 | 07:17 | 06:45 | 03:22 | 06:32 | 03:16 |
| Pernasidi (B) | 23:54 | 11:57 | 14:31 | 07:15 | 06:57 | 03:29 | 06:22 | 03:11 |
| Pasar Cilongok (B) | 23:37 | 11:49 | 14:16 | 07:08 | 07:25 | 03:42 | 06:18 | 03:09 |

Lanjutan Tabel L-4.16 Waktu Tunggu Rit 4 pada Hari Minggu, 13 Agustus 2023

| Nama Halte/TPB | Headway Bus 10-11 (menit:detik) | Waktu Tunggu (menit:detik) | Headway Bus 11-12 (menit:detik) | Waktu Tunggu (menit:detik) | Headway Bus 12-13 (menit:detik) | Waktu Tunggu (menit:detik) | Headway Bus 13-14 (menit:detik) | Waktu Tunggu (menit:detik) |
|------------------------|---------------------------------|----------------------------|---------------------------------|----------------------------|---------------------------------|----------------------------|---------------------------------|----------------------------|
| Puskesmas Karanglewas | 23:40 | 11:50 | 13:53 | 06:56 | 07:56 | 03:58 | 06:16 | 03:08 |
| SMPN 1 Karanglewas (B) | 23:45 | 11:53 | 13:45 | 06:53 | 08:01 | 04:00 | 06:11 | 03:05 |
| Pangsar Sudirman (B) | 23:21 | 11:41 | 13:57 | 06:58 | 07:57 | 03:58 | 06:09 | 03:05 |
| Ponpes Ainul Yaqin (B) | 23:20 | 11:40 | 14:01 | 07:00 | 07:51 | 03:56 | 06:04 | 03:02 |
| SMPN 4 Purwokerto | 23:14 | 11:37 | 13:43 | 06:52 | 07:47 | 03:54 | 05:57 | 02:58 |
| Terminal Karanglewas | 23:17 | 11:39 | 13:46 | 06:53 | 07:44 | 03:52 | 05:50 | 02:55 |
| RS Hermina (B) | 23:10 | 11:35 | 13:44 | 06:52 | 07:34 | 03:47 | 06:22 | 03:11 |
| Simpang Banaran (B) | 23:12 | 11:36 | 13:50 | 06:55 | 07:32 | 03:46 | 06:15 | 03:08 |
| SMK Wirotomo (B) | 23:17 | 11:39 | 13:44 | 06:52 | 07:37 | 03:49 | 06:07 | 03:04 |
| Pasar Pon (B) | 23:42 | 11:51 | 13:53 | 06:56 | 07:08 | 03:34 | 06:47 | 03:23 |

Tabel L-4.17 Waktu Tunggu Rit 5 pada Hari Minggu, 13 Agustus 2023

| Nama Halte/TPB | Headway Bus 10-11 (menit:detik) | Waktu Tunggu (menit:detik) | Headway Bus 11-12 (menit:detik) | Waktu Tunggu (menit:detik) | Headway Bus 12-13 (menit:detik) | Waktu Tunggu (menit:detik) | Headway Bus 13-14 (menit:detik) | Waktu Tunggu (menit:detik) |
|--------------------------|---------------------------------|----------------------------|---------------------------------|----------------------------|---------------------------------|----------------------------|---------------------------------|----------------------------|
| Pasar Pon (A) | 08:14 | 04:07 | 11:19 | 05:39 | 11:24 | 05:42 | 15:05 | 07:33 |
| SMK Wirotomo (A) | 07:54 | 03:57 | 12:06 | 06:03 | 12:02 | 06:01 | 14:30 | 07:15 |
| Simpang Banaran (A) | 07:57 | 03:59 | 12:07 | 06:03 | 12:08 | 06:04 | 15:21 | 07:40 |
| RS Hermina (A) | 07:57 | 03:58 | 12:10 | 06:05 | 12:09 | 06:04 | 15:19 | 07:40 |
| Terminal Karanglewas | 08:30 | 04:15 | 11:08 | 05:34 | 12:13 | 06:06 | 16:43 | 08:22 |
| Ponpes Ainul Yaqin (A) | 08:19 | 04:09 | 11:11 | 05:35 | 12:18 | 06:09 | 17:06 | 08:33 |
| Pangsar Sudirman (A) | 08:28 | 04:14 | 11:04 | 05:32 | 12:27 | 06:13 | 16:54 | 08:27 |
| SMPN 1 Karanglewas (A) | 08:35 | 04:17 | 11:14 | 05:37 | 13:01 | 06:31 | 17:10 | 08:35 |
| Kecamatan Karanglewas | 08:41 | 04:21 | 11:18 | 05:39 | 13:06 | 06:33 | 17:02 | 08:31 |
| Pasar Cilongok (A) | 08:45 | 04:22 | 13:16 | 06:38 | 11:48 | 05:54 | 16:24 | 08:12 |
| Pernasidi (A) | 08:53 | 04:26 | 13:13 | 06:37 | 11:45 | 05:52 | 16:05 | 08:03 |
| Puskesmas 1 Cilongok (A) | 08:55 | 04:28 | 13:15 | 06:38 | 11:41 | 05:50 | 16:07 | 08:03 |

Lanjutan Tabel L-4.17 Waktu Tunggu Rit 5 pada Hari Minggu, 13 Agustus 2023

| Nama Halte/TPB | Headway Bus 10-11 (menit:detik) | Waktu Tunggu (menit:detik) | Headway Bus 11-12 (menit:detik) | Waktu Tunggu (menit:detik) | Headway Bus 12-13 (menit:detik) | Waktu Tunggu (menit:detik) | Headway Bus 13-14 (menit:detik) | Waktu Tunggu (menit:detik) |
|--------------------------|---------------------------------|----------------------------|---------------------------------|----------------------------|---------------------------------|----------------------------|---------------------------------|----------------------------|
| Karanglo (A) | 09:04 | 04:32 | 12:58 | 06:29 | 12:00 | 06:00 | 15:44 | 07:52 |
| SMPN 3 Ajibarang (A) | 08:52 | 04:26 | 12:51 | 06:26 | 11:55 | 05:58 | 16:07 | 08:03 |
| SMPN 1 Ajibarang (A) | 08:13 | 04:07 | 13:07 | 06:34 | 11:41 | 05:50 | 16:34 | 08:17 |
| RSUD Ajibarang (A) | 08:19 | 04:09 | 13:21 | 06:41 | 11:23 | 05:42 | 16:46 | 08:23 |
| Terminal Ajibarang | 08:17 | 04:09 | 13:13 | 06:36 | 11:40 | 05:50 | 17:00 | 08:30 |
| RSUD Ajibarang (B) | 08:06 | 04:03 | 13:06 | 06:33 | 11:42 | 05:51 | 16:47 | 08:23 |
| SMPN 1 Ajibarang (B) | 08:37 | 04:19 | 13:36 | 06:48 | 11:32 | 05:46 | 16:54 | 08:27 |
| SMPN 3 Ajibarang (B) | 09:02 | 04:31 | 13:45 | 06:52 | 19:18 | 09:39 | 10:03 | 05:01 |
| Karanglo (B) | 10:08 | 05:04 | 12:55 | 06:27 | 20:48 | 10:24 | 08:20 | 04:10 |
| Puskesmas 1 Cilongok (B) | 10:02 | 05:01 | 13:15 | 06:37 | 20:58 | 10:29 | 07:43 | 03:52 |
| Pernasidi (B) | 10:11 | 05:05 | 13:21 | 06:41 | 21:10 | 10:35 | 07:15 | 03:38 |
| Pasar Cilongok (B) | 10:09 | 05:05 | 13:13 | 06:36 | 21:36 | 10:48 | 06:36 | 03:18 |

Lanjutan Tabel L-4.17 Waktu Tunggu Rit 5 pada Hari Minggu, 13 Agustus 2023

| Nama Halte/TPB | Headway Bus 10-11 (menit:detik) | Waktu Tunggu (menit:detik) | Headway Bus 11-12 (menit:detik) | Waktu Tunggu (menit:detik) | Headway Bus 12-13 (menit:detik) | Waktu Tunggu (menit:detik) | Headway Bus 13-14 (menit:detik) | Waktu Tunggu (menit:detik) |
|------------------------|---------------------------------|----------------------------|---------------------------------|----------------------------|---------------------------------|----------------------------|---------------------------------|----------------------------|
| Puskesmas Karanglewas | 10:15 | 05:07 | 14:04 | 07:02 | 21:45 | 10:53 | 05:37 | 02:48 |
| SMPN 1 Karanglewas (B) | 10:22 | 05:11 | 13:58 | 06:59 | 21:50 | 10:55 | 05:34 | 02:47 |
| Pangsar Sudirman (B) | 10:14 | 05:07 | 13:47 | 06:53 | 22:02 | 11:01 | 05:43 | 02:52 |
| Ponpes Ainul Yaqin (B) | 10:22 | 05:11 | 13:31 | 06:46 | 22:13 | 11:06 | 05:38 | 02:49 |
| SMPN 4 Purwokerto | 10:08 | 05:04 | 13:30 | 06:45 | 22:27 | 11:13 | 05:30 | 02:45 |
| Terminal Karanglewas | 10:10 | 05:05 | 13:49 | 06:54 | 22:07 | 11:03 | 05:23 | 02:42 |
| RS Hermina (B) | 09:25 | 04:42 | 13:40 | 06:50 | 23:23 | 11:42 | 04:06 | 02:03 |
| Simpang Banaran (B) | 09:28 | 04:44 | 13:36 | 06:48 | 23:40 | 11:50 | 03:48 | 01:54 |
| SMK Wirotomo (B) | 09:28 | 04:44 | 13:28 | 06:44 | 23:50 | 11:55 | 03:40 | 01:50 |
| Pasar Pon (B) | 09:46 | 04:53 | 13:41 | 06:50 | 23:52 | 11:56 | 02:41 | 01:20 |

Tabel L-4.18 Waktu Sirkulasi pada Hari Minggu, 13 Agustus 2023

| Rit | Nomor Bus | Waktu Berangkat (Jam:menit:detik) | Waktu Tiba (Jam:menit:detik) | Waktu Sirkulasi (Jam:menit:detik) |
|-----------|-----------|--------------------------------------|---------------------------------|--------------------------------------|
| 1 | 10 | 6:20:46 | 7:31:20 | 1:10:34 |
| 2 | 10 | 9:01:26 | 10:27:45 | 1:26:19 |
| 3 | 10 | 12:10:27 | 13:37:57 | 1:27:30 |
| 4 | 10 | 15:30:34 | 16:59:52 | 1:29:18 |
| 5 | 10 | 18:01:50 | 19:15:51 | 1:14:01 |
| 1 | 11 | 6:26:57 | 7:39:44 | 1:12:47 |
| 2 | 11 | 9:08:17 | 10:47:36 | 1:39:19 |
| 3 | 11 | 12:24:53 | 13:53:37 | 1:28:44 |
| 4 | 11 | 15:45:19 | 17:23:34 | 1:38:15 |
| 5 | 11 | 18:10:14 | 19:25:37 | 1:15:23 |
| 1 | 12 | 6:38:55 | 7:52:10 | 1:13:15 |
| 2 | 12 | 9:27:25 | 10:58:24 | 1:30:59 |
| 3 | 12 | 12:40:48 | 14:08:56 | 1:28:08 |
| 4 | 12 | 15:58:26 | 17:37:27 | 1:39:01 |
| 5 | 12 | 18:21:42 | 19:39:18 | 1:17:36 |
| 1 | 13 | 6:48:48 | 8:00:45 | 1:11:57 |
| 2 | 13 | 9:42:46 | 11:11:12 | 1:28:26 |
| 3 | 13 | 12:47:26 | 14:18:35 | 1:31:09 |
| 4 | 13 | 16:05:43 | 17:44:35 | 1:38:52 |
| 5 | 13 | 18:31:46 | 20:03:10 | 1:31:24 |
| 1 | 14 | 6:56:33 | 8:10:28 | 1:13:55 |
| 2 | 14 | 9:54:38 | 11:28:04 | 1:33:26 |
| 3 | 14 | 13:03:46 | 14:36:51 | 1:33:05 |
| 4 | 14 | 16:18:30 | 17:51:22 | 1:32:52 |
| 5 | 14 | 18:48:44 | 20:05:51 | 1:17:07 |
| Rata-rata | | | | 1:25:44 |

Gambar L-4. 2 Contoh Hasil Penelitian Kinerja Operasional pada Hari Minggu, 13 Agustus 2023

Formulir Survei BRT Trans Banyumas Koridor Pasar Pon-Terminal Ajibarang

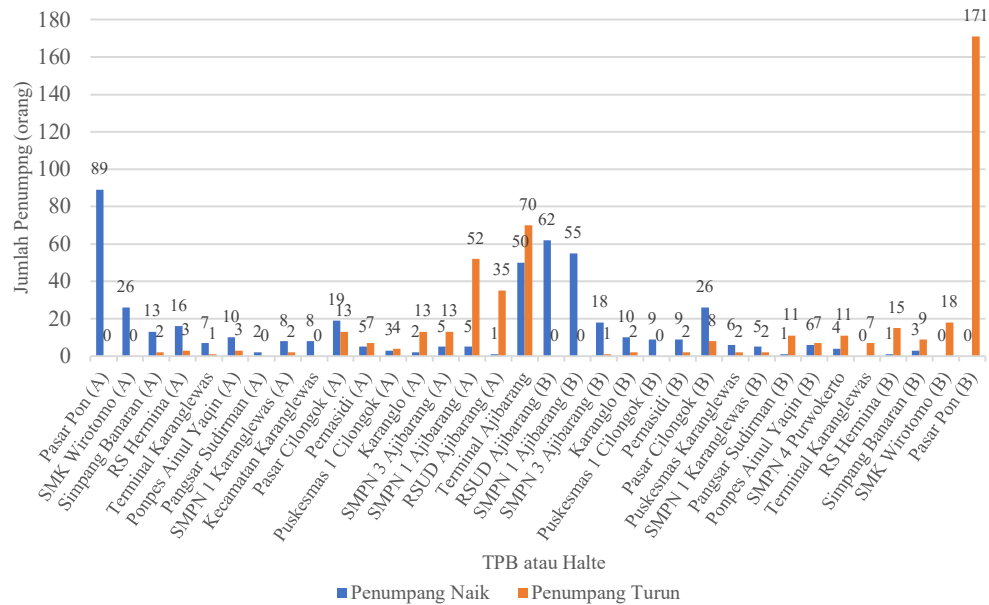
Hari/Tanggal : Minggu, 13 Agustus 2023
 Driver : Eko Purwanto
 Nomor Kendaraan : R 7288 OA
 Kode Kendaraan : TB-1-12
 Durasi : 1 jam 17 menit 36 detik
 Waktu : 18:21:42 - 19:39:18
 Putaran ke : 5

| No | TPB dan Halte | Waktu Tiba | Waktu Berangkat | Penumpang Naik | Penumpang Turun | Penumpang Dalam Bus |
|-----|--------------------------|---------------------|---------------------|----------------|-----------------|---------------------|
| 1. | Terminal Pasar Pon | : | 18:00:05 | - | - | - |
| 2. | Pasar Pon (A) | 18:20 ⁰⁷ | 18:21 ⁴² | 2 | - | 2 |
| 3. | SMK Wirotomo (A) | 18:24 ⁴² | 18:25 ¹⁰ | - | - | 2 |
| 4. | Simpang Banaran (A) | 18:25 ⁴³ | 18:26 ¹⁰ | - | - | 2 |
| 5. | RS Hermina (A) | 18:26 ³⁷ | 18:27 ⁰⁸ | 1 | - | 3 |
| 6. | Terminal Karanglewas | 18:27 ⁴⁹ | 18:28 ⁰¹ | - | - | 3 |
| 7. | Ponpes Ainul Yaqin (A) | 18:29 ²⁵ | 18:29 ⁵⁰ | - | - | 3 |
| 8. | Pangsar Sudirman (A) | 18:30 ⁴⁵ | 18:31 ²⁷ | 1 | - | 4 |
| 9. | SMPN 1 Karanglewas (A) | 18:33 ⁰⁵ | 18:33 ³⁶ | 1 | - | 5 |
| 10. | Kecamatan Karanglewas | 18:34 ¹² | 18:34 ⁴¹ | - | - | 5 |
| 11. | Pasar Cilongok (A) | 18:44 ¹² | 18:45 ⁰⁷ | 2 | - | 7 |
| 12. | Pernasidi (A) | 18:46 ³¹ | 18:47 ⁰⁵ | - | 1 | 6 |
| 13. | Puskesmas 1 Cilongok (A) | 18:48 ⁰⁴ | 18:48 ²⁹ | - | - | 6 |
| 14. | Karanglo (A) | 18:50 ²⁷ | 18:50 ⁵⁸ | - | 1 | 5 |
| 15. | SMPN 3 Ajibarang (A) | 18:53 ³⁸ | 18:54 ⁰⁹ | - | 1 | 4 |
| 16. | SMPN 1 Ajibarang (A) | 18:56 ⁴⁷ | 18:57 ²⁹ | - | 2 | 2 |
| 17. | RSUD Ajibarang (A) | 18:58 ¹⁴ | 18:58 ⁴¹ | - | - | 2 |
| 18. | Terminal Ajibarang | 18:59 ²⁹ | 19:00 ¹⁰ | - | 2 | 0 |

Lanjutan Gambar L-4. 2 Contoh Hasil Penelitian Kinerja Operasional pada Hari Minggu, 13 Agustus 2023

| | | | | | | |
|-----|--------------------------|-----------------------|-----------------------|---|---|---|
| 19. | RSUD Ajibarang (B) | 19 : 01 ³⁰ | 19 : 02 ⁰⁸ | 1 | - | 1 |
| 20. | SMPN 1 Ajibarang (B) | 19 : 03 ⁴⁸ | 19 : 04 ⁴⁴ | 2 | - | 3 |
| 21. | SMPN 3 Ajibarang (B) | 19 : 06 ⁵⁴ | 19 : 07 ²⁰ | - | - | 3 |
| 22. | Karanglo (B) | 19 : 11 ⁰² | 19 : 11 ⁴³ | 1 | - | 4 |
| 23. | Puskesmas 1 Cilongok (B) | 19 : 13 ¹² | 19 : 13 ⁴⁴ | - | - | 4 |
| 24. | Pernasidi (B) | 19 : 14 ⁵¹ | 19 : 15 ²³ | - | - | 4 |
| 25. | Pasar Cilongok (B) | 19 : 17 ⁰⁷ | 19 : 17 ⁴⁷ | - | 1 | 3 |
| 26. | Puskesmas Karanglewas | 19 : 20 ¹⁹ | 19 : 20 ⁴⁷ | - | - | 3 |
| 27. | SMPN 1 Karanglewas (B) | 19 : 27 ²⁰ | 19 : 27 ⁴⁷ | - | - | 3 |
| 28. | Pangsar Sudirman (B) | 19 : 29 ²⁴ | 19 : 29 ⁴⁶ | - | - | 3 |
| 29. | Ponpes Ainul Yaqin (B) | 19 : 30 ³⁹ | 19 : 31 ⁰⁵ | - | - | 3 |
| 30. | SMPN 4 Purwokerto | 19 : 31 ³⁷ | 19 : 32 ¹⁰ | - | 1 | 2 |
| 31. | Terminal Karanglewas | 19 : 33 ¹³ | 19 : 33 ³⁰ | - | - | 2 |
| 32. | RS Hermina (B) | 19 : 34 ²⁶ | 19 : 34 ⁵³ | - | - | 2 |
| 33. | Simpang Banaran (B) | 19 : 35 ¹⁷ | 19 : 35 ⁴⁰ | - | - | 2 |
| 34. | SMK Wirotomo (B) | 19 : 36 ¹⁹ | 19 : 36 ⁴⁷ | - | - | 2 |
| 35. | Pasar Pon (B) | 19 : 39 ¹⁰ | 19 : 39 ⁵⁵ | - | 2 | 0 |
| 36. | Terminal Pasar Pon | 19 : 40 | : | - | - | - |

Lampiran 5 Data Hasil Survei Hari Selasa, 15 Agustus 2023



Gambar L-5.3 Grafik Penumpang Naik dan/atau Turun Koridor Pasar Pon-Terminal Ajibarang Hari Selasa, 15 Agustus 2023

Tabel L-5.1 Jumlah Penumpang Berdasarkan Waktu

| Jam | Jumlah Penumpang | Jam | Jumlah Penumpang |
|-------|------------------|--------|------------------|
| 6:00 | 46 | 14:00 | 10 |
| 7:00 | 53 | 15:00 | 35 |
| 8:00 | 0 | 16:00 | 49 |
| 9:00 | 57 | 17:00 | 26 |
| 10:00 | 61 | 18:00 | 16 |
| 11:00 | 14 | 19:00 | 6 |
| 12:00 | 30 | 20:00 | 3 |
| 13:00 | 78 | Jumlah | 484 |

Tabel L-5.2 Jumlah Penumpang per Bus per Rit

| Bus | Jumlah Penumpang (orang/bus) | | | | |
|-----|------------------------------|-------|-------|-------|-------|
| | Rit 1 | Rit 2 | Rit 3 | Rit 4 | Rit 5 |
| 10 | 34 | 17 | 16 | 38 | 11 |
| 11 | 11 | 15 | 13 | 26 | 4 |
| 12 | 15 | 32 | 29 | 15 | 2 |
| 13 | 18 | 28 | 33 | 13 | 3 |
| 14 | 21 | 40 | 27 | 18 | 5 |

Tabel L-5.3 Faktor Muat Bus 10 pada Hari Selasa, 15 Agustus 2023

| Bus 10 | | | | | | | | | | | | | |
|-----------|--------------------------|--------------------------|-----------|-------|-----|-------|-----|-------|-----|-------|-----|-------|-----|
| No Segmen | Asal | Tujuan | Kapasitas | Rit 1 | | Rit 2 | | Rit 3 | | Rit 4 | | Rit 5 | |
| | | | | PNP | LF | PNP | LF | PNP | LF | PNP | LF | PNP | LF |
| 1 | Pasar Pon (A) | SMK Wirotomo (A) | 39 | 17 | 44% | 3 | 8% | 0 | 0% | 1 | 3% | 4 | 10% |
| 2 | SMK Wirotomo (A) | Simpang Banaran (A) | 39 | 21 | 54% | 5 | 13% | 2 | 5% | 2 | 5% | 5 | 13% |
| 3 | Simpang Banaran (A) | RS Hermina (A) | 39 | 19 | 49% | 5 | 13% | 2 | 5% | 4 | 10% | 6 | 15% |
| 4 | RS Hermina (A) | Terminal Karanglewas | 39 | 17 | 44% | 5 | 13% | 3 | 8% | 4 | 10% | 6 | 15% |
| 5 | Terminal Karanglewas | Ponpes Ainul Yaqin (A) | 39 | 17 | 44% | 6 | 15% | 3 | 8% | 4 | 10% | 9 | 23% |
| 6 | Ponpes Ainul Yaqin (A) | Pangsar Sudirman (A) | 39 | 15 | 38% | 6 | 15% | 5 | 13% | 5 | 13% | 10 | 26% |
| 7 | Pangsar Sudirman (A) | SMPN 1 Karanglewas (A) | 39 | 15 | 38% | 6 | 15% | 5 | 13% | 5 | 13% | 10 | 26% |
| 8 | SMPN 1 Karanglewas (A) | Kecamatan Karanglewas | 39 | 14 | 36% | 6 | 15% | 5 | 13% | 5 | 13% | 10 | 26% |
| 9 | Kecamatan Karanglewas | Pasar Cilongok (A) | 39 | 15 | 38% | 7 | 18% | 5 | 13% | 5 | 13% | 10 | 26% |
| 10 | Pasar Cilongok (A) | Pernasidi (A) | 39 | 12 | 31% | 7 | 18% | 6 | 15% | 6 | 15% | 12 | 31% |
| 11 | Pernasidi (A) | Puskesmas 1 Cilongok (A) | 39 | 12 | 31% | 7 | 18% | 5 | 13% | 6 | 15% | 13 | 33% |
| 12 | Puskesmas 1 Cilongok (A) | Karanglo (A) | 39 | 12 | 31% | 7 | 18% | 5 | 13% | 6 | 15% | 13 | 33% |
| 13 | Karanglo (A) | SMPN 3 Ajibarang (A) | 39 | 12 | 31% | 7 | 18% | 5 | 13% | 6 | 15% | 13 | 33% |
| 14 | SMPN 3 Ajibarang (A) | SMPN 1 Ajibarang (A) | 39 | 12 | 31% | 7 | 18% | 5 | 13% | 6 | 15% | 13 | 33% |
| 15 | SMPN 1 Ajibarang (A) | RSUD Ajibarang (A) | 39 | 9 | 23% | 4 | 10% | 3 | 8% | 5 | 13% | 12 | 31% |
| 16 | RSUD Ajibarang (A) | Terminal Ajibarang | 39 | 2 | 5% | 1 | 3% | 0 | 0% | 3 | 8% | 11 | 28% |
| 17 | Terminal Ajibarang | RSUD Ajibarang (B) | 39 | 2 | 5% | 0 | 0% | 1 | 3% | 1 | 3% | 3 | 8% |
| 18 | RSUD Ajibarang (B) | SMPN 1 Ajibarang (B) | 39 | 5 | 13% | 0 | 0% | 5 | 13% | 3 | 8% | 6 | 15% |

Lanjutan Tabel L-5.3 Faktor Muat Bus 10 pada Hari Selasa, 15 Agustus 2023

| Bus 10 | | | | | | | | | | | | | |
|-----------|--------------------------|--------------------------|-----------|-------|-----|-------|-----|-------|-----|-------|-----|-------|-----|
| No Segmen | Asal | Tujuan | Kapasitas | Rit 1 | | Rit 2 | | Rit 3 | | Rit 4 | | Rit 5 | |
| | | | | PNP | LF | PNP | LF | PNP | LF | PNP | LF | PNP | LF |
| 19 | SMPN 1 Ajibarang (B) | SMPN 3 Ajibarang (B) | 39 | 8 | 21% | 0 | 0% | 7 | 18% | 8 | 21% | 8 | 21% |
| 20 | SMPN 3 Ajibarang (B) | Karanglo (B) | 39 | 9 | 23% | 0 | 0% | 7 | 18% | 9 | 23% | 8 | 21% |
| 21 | Karanglo (B) | Puskesmas 1 Cilongok (B) | 39 | 9 | 23% | 1 | 3% | 8 | 21% | 10 | 26% | 8 | 21% |
| 22 | Puskesmas 1 Cilongok (B) | Pernasidi (B) | 39 | 9 | 23% | 1 | 3% | 8 | 21% | 10 | 26% | 8 | 21% |
| 23 | Pernasidi (B) | Pasar Cilongok (B) | 39 | 9 | 23% | 1 | 3% | 7 | 18% | 11 | 28% | 8 | 21% |
| 24 | Pasar Cilongok (B) | Puskesmas Karanglewas | 39 | 10 | 26% | 4 | 10% | 8 | 21% | 11 | 28% | 8 | 21% |
| 25 | Puskesmas Karanglewas | SMPN 1 Karanglewas (B) | 39 | 10 | 26% | 4 | 10% | 8 | 21% | 11 | 28% | 8 | 21% |
| 26 | SMPN 1 Karanglewas (B) | Pangsar Sudirman (B) | 39 | 10 | 26% | 4 | 10% | 8 | 21% | 11 | 28% | 8 | 21% |
| 27 | Pangsar Sudirman (B) | Ponpes Ainul Yaqin (B) | 39 | 10 | 26% | 4 | 10% | 6 | 15% | 11 | 28% | 8 | 21% |
| 28 | Ponpes Ainul Yaqin (B) | SMPN 4 Purwokerto | 39 | 10 | 26% | 4 | 10% | 5 | 13% | 11 | 28% | 8 | 21% |
| 29 | SMPN 4 Purwokerto | Terminal Karanglewas | 39 | 10 | 26% | 4 | 10% | 4 | 10% | 10 | 26% | 8 | 21% |
| 30 | Terminal Karanglewas | RS Hermina (B) | 39 | 10 | 26% | 4 | 10% | 4 | 10% | 10 | 26% | 8 | 21% |
| 31 | RS Hermina (B) | Simpang Banaran (B) | 39 | 9 | 23% | 2 | 5% | 4 | 10% | 10 | 26% | 7 | 18% |
| 32 | Simpang Banaran (B) | SMK Wirotomo (B) | 39 | 9 | 23% | 2 | 5% | 4 | 10% | 10 | 26% | 6 | 15% |
| 33 | SMK Wirotomo (B) | Pasar Pon (B) | 39 | 9 | 23% | 2 | 5% | 4 | 10% | 10 | 26% | 6 | 15% |

Tabel L-5.4 Faktor Muat Bus 11 pada Hari Selasa, 15 Agustus 2023

| Bus 11 | | | | | | | | | | | | | |
|-----------|--------------------------|--------------------------|-----------|-------|-----|-------|-----|-------|-----|-------|-----|-------|-----|
| No Segmen | Asal | Tujuan | Kapasitas | Rit 1 | | Rit 2 | | Rit 3 | | Rit 4 | | Rit 5 | |
| | | | | PNP | LF | PNP | LF | PNP | LF | PNP | LF | PNP | LF |
| 1 | Pasar Pon (A) | SMK Wirotomo (A) | 39 | 2 | 5% | 12 | 31% | 3 | 8% | 0 | 0% | 8 | 21% |
| 2 | SMK Wirotomo (A) | Simpang Banaran (A) | 39 | 2 | 5% | 12 | 31% | 4 | 10% | 0 | 0% | 9 | 23% |
| 3 | Simpang Banaran (A) | RS Hermina (A) | 39 | 2 | 5% | 12 | 31% | 4 | 10% | 0 | 0% | 10 | 26% |
| 4 | RS Hermina (A) | Terminal Karanglewas | 39 | 2 | 5% | 12 | 31% | 4 | 10% | 4 | 10% | 11 | 28% |
| 5 | Terminal Karanglewas | Ponpes Ainul Yaqin (A) | 39 | 2 | 5% | 12 | 31% | 4 | 10% | 4 | 10% | 11 | 28% |
| 6 | Ponpes Ainul Yaqin (A) | Pangsar Sudirman (A) | 39 | 2 | 5% | 12 | 31% | 4 | 10% | 4 | 10% | 11 | 28% |
| 7 | Pangsar Sudirman (A) | SMPN 1 Karanglewas (A) | 39 | 2 | 5% | 12 | 31% | 4 | 10% | 4 | 10% | 11 | 28% |
| 8 | SMPN 1 Karanglewas (A) | Kecamatan Karanglewas | 39 | 2 | 5% | 12 | 31% | 4 | 10% | 6 | 15% | 11 | 28% |
| 9 | Kecamatan Karanglewas | Pasar Cilongok (A) | 39 | 2 | 5% | 12 | 31% | 4 | 10% | 6 | 15% | 11 | 28% |
| 10 | Pasar Cilongok (A) | Pernasidi (A) | 39 | 3 | 8% | 8 | 21% | 5 | 13% | 8 | 21% | 11 | 28% |
| 11 | Pernasidi (A) | Puskesmas 1 Cilongok (A) | 39 | 3 | 8% | 8 | 21% | 5 | 13% | 8 | 21% | 11 | 28% |
| 12 | Puskesmas 1 Cilongok (A) | Karanglo (A) | 39 | 3 | 8% | 8 | 21% | 5 | 13% | 8 | 21% | 10 | 26% |
| 13 | Karanglo (A) | SMPN 3 Ajibarang (A) | 39 | 3 | 8% | 8 | 21% | 5 | 13% | 6 | 15% | 8 | 21% |
| 14 | SMPN 3 Ajibarang (A) | SMPN 1 Ajibarang (A) | 39 | 3 | 8% | 8 | 21% | 5 | 13% | 6 | 15% | 12 | 31% |
| 15 | SMPN 1 Ajibarang (A) | RSUD Ajibarang (A) | 39 | 2 | 5% | 6 | 15% | 4 | 10% | 4 | 10% | 8 | 21% |
| 16 | RSUD Ajibarang (A) | Terminal Ajibarang | 39 | 0 | 0% | 5 | 13% | 3 | 8% | 4 | 10% | 5 | 13% |
| 17 | Terminal Ajibarang | RSUD Ajibarang (B) | 39 | 3 | 8% | 0 | 0% | 14 | 36% | 4 | 10% | 0 | 0% |
| 18 | RSUD Ajibarang (B) | SMPN 1 Ajibarang (B) | 39 | 8 | 21% | 1 | 3% | 16 | 41% | 12 | 31% | 0 | 0% |

Lanjutan Tabel L-5.4 Faktor Muat Bus 11 pada Hari Selasa, 15 Agustus 2023

| Bus 11 | | | | | | | | | | | | | |
|-----------|--------------------------|--------------------------|-----------|-------|-----|-------|----|-------|-----|-------|-----|-------|-----|
| No Segmen | Asal | Tujuan | Kapasitas | Rit 1 | | Rit 2 | | Rit 3 | | Rit 4 | | Rit 5 | |
| | | | | PNP | LF | PNP | LF | PNP | LF | PNP | LF | PNP | LF |
| 19 | SMPN 1 Ajibarang (B) | SMPN 3 Ajibarang (B) | 39 | 8 | 21% | 2 | 5% | 20 | 51% | 14 | 36% | 8 | 21% |
| 20 | SMPN 3 Ajibarang (B) | Karanglo (B) | 39 | 8 | 21% | 2 | 5% | 23 | 59% | 15 | 38% | 11 | 28% |
| 21 | Karanglo (B) | Puskesmas 1 Cilongok (B) | 39 | 8 | 21% | 2 | 5% | 23 | 59% | 15 | 38% | 11 | 28% |
| 22 | Puskesmas 1 Cilongok (B) | Pernasidi (B) | 39 | 8 | 21% | 2 | 5% | 23 | 59% | 15 | 38% | 11 | 28% |
| 23 | Pernasidi (B) | Pasar Cilongok (B) | 39 | 8 | 21% | 2 | 5% | 25 | 64% | 17 | 44% | 12 | 31% |
| 24 | Pasar Cilongok (B) | Puskesmas Karanglewas | 39 | 8 | 21% | 1 | 3% | 23 | 59% | 20 | 51% | 13 | 33% |
| 25 | Puskesmas Karanglewas | SMPN 1 Karanglewas (B) | 39 | 10 | 26% | 1 | 3% | 23 | 59% | 20 | 51% | 13 | 33% |
| 26 | SMPN 1 Karanglewas (B) | Pangsar Sudirman (B) | 39 | 12 | 31% | 1 | 3% | 23 | 59% | 19 | 49% | 14 | 36% |
| 27 | Pangsar Sudirman (B) | Ponpes Ainul Yaqin (B) | 39 | 10 | 26% | 1 | 3% | 19 | 49% | 19 | 49% | 14 | 36% |
| 28 | Ponpes Ainul Yaqin (B) | SMPN 4 Purwokerto | 39 | 10 | 26% | 1 | 3% | 18 | 46% | 18 | 46% | 16 | 41% |
| 29 | SMPN 4 Purwokerto | Terminal Karanglewas | 39 | 10 | 26% | 1 | 3% | 17 | 44% | 16 | 41% | 18 | 46% |
| 30 | Terminal Karanglewas | RS Hermina (B) | 39 | 9 | 23% | 1 | 3% | 17 | 44% | 16 | 41% | 17 | 44% |
| 31 | RS Hermina (B) | Simpang Banaran (B) | 39 | 9 | 23% | 1 | 3% | 17 | 44% | 16 | 41% | 16 | 41% |
| 32 | Simpang Banaran (B) | SMK Wirotomo (B) | 39 | 11 | 28% | 1 | 3% | 13 | 33% | 16 | 41% | 15 | 38% |
| 33 | SMK Wirotomo (B) | Pasar Pon (B) | 39 | 11 | 28% | 1 | 3% | 13 | 33% | 11 | 28% | 15 | 38% |

Tabel L-5.5 Faktor Muat Bus 12 pada Hari Selasa, 15 Agustus 2023

| Bus 12 | | | | | | | | | | | | | |
|-----------|--------------------------|--------------------------|-----------|-------|-----|-------|-----|-------|-----|-------|-----|-------|-----|
| No Segmen | Asal | Tujuan | Kapasitas | Rit 1 | | Rit 2 | | Rit 3 | | Rit 4 | | Rit 5 | |
| | | | | PNP | LF | PNP | LF | PNP | LF | PNP | LF | PNP | LF |
| 1 | Pasar Pon (A) | SMK Wirotomo (A) | 39 | 0 | 0% | 3 | 8% | 1 | 3% | 8 | 21% | 1 | 3% |
| 2 | SMK Wirotomo (A) | Simpang Banaran (A) | 39 | 2 | 5% | 3 | 8% | 1 | 3% | 10 | 26% | 2 | 5% |
| 3 | Simpang Banaran (A) | RS Hermina (A) | 39 | 2 | 5% | 3 | 8% | 3 | 8% | 10 | 26% | 3 | 8% |
| 4 | RS Hermina (A) | Terminal Karanglewas | 39 | 3 | 8% | 4 | 10% | 3 | 8% | 10 | 26% | 5 | 13% |
| 5 | Terminal Karanglewas | Ponpes Ainul Yaqin (A) | 39 | 3 | 8% | 4 | 10% | 3 | 8% | 10 | 26% | 5 | 13% |
| 6 | Ponpes Ainul Yaqin (A) | Pangsar Sudirman (A) | 39 | 4 | 10% | 4 | 10% | 3 | 8% | 10 | 26% | 5 | 13% |
| 7 | Pangsar Sudirman (A) | SMPN 1 Karanglewas (A) | 39 | 4 | 10% | 4 | 10% | 3 | 8% | 10 | 26% | 5 | 13% |
| 8 | SMPN 1 Karanglewas (A) | Kecamatan Karanglewas | 39 | 3 | 8% | 4 | 10% | 6 | 15% | 10 | 26% | 6 | 15% |
| 9 | Kecamatan Karanglewas | Pasar Cilongok (A) | 39 | 3 | 8% | 4 | 10% | 7 | 18% | 10 | 26% | 6 | 15% |
| 10 | Pasar Cilongok (A) | Pernasidi (A) | 39 | 3 | 8% | 4 | 10% | 8 | 21% | 10 | 26% | 8 | 21% |
| 11 | Pernasidi (A) | Puskesmas 1 Cilongok (A) | 39 | 3 | 8% | 4 | 10% | 7 | 18% | 11 | 28% | 9 | 23% |
| 12 | Puskesmas 1 Cilongok (A) | Karanglo (A) | 39 | 3 | 8% | 4 | 10% | 7 | 18% | 11 | 28% | 10 | 26% |
| 13 | Karanglo (A) | SMPN 3 Ajibarang (A) | 39 | 3 | 8% | 3 | 8% | 7 | 18% | 9 | 23% | 10 | 26% |
| 14 | SMPN 3 Ajibarang (A) | SMPN 1 Ajibarang (A) | 39 | 1 | 3% | 2 | 5% | 6 | 15% | 7 | 18% | 9 | 23% |
| 15 | SMPN 1 Ajibarang (A) | RSUD Ajibarang (A) | 39 | 1 | 3% | 1 | 3% | 5 | 13% | 6 | 15% | 6 | 15% |
| 16 | RSUD Ajibarang (A) | Terminal Ajibarang | 39 | 0 | 0% | 1 | 3% | 4 | 10% | 3 | 8% | 6 | 15% |
| 17 | Terminal Ajibarang | RSUD Ajibarang (B) | 39 | 1 | 3% | 0 | 0% | 6 | 15% | 4 | 10% | 1 | 3% |
| 18 | RSUD Ajibarang (B) | SMPN 1 Ajibarang (B) | 39 | 6 | 15% | 1 | 3% | 8 | 21% | 9 | 23% | 7 | 18% |

Lanjutan Tabel L-5.5 Faktor Muat Bus 12 pada Hari Selasa, 15 Agustus 2023

| Bus 12 | | | | | | | | | | | | | |
|-----------|--------------------------|--------------------------|-----------|-------|-----|-------|-----|-------|-----|-------|-----|-------|-----|
| No Segmen | Asal | Tujuan | Kapasitas | Rit 1 | | Rit 2 | | Rit 3 | | Rit 4 | | Rit 5 | |
| | | | | PNP | LF | PNP | LF | PNP | LF | PNP | LF | PNP | LF |
| 19 | SMPN 1 Ajibarang (B) | SMPN 3 Ajibarang (B) | 39 | 8 | 21% | 2 | 5% | 11 | 28% | 17 | 44% | 8 | 21% |
| 20 | SMPN 3 Ajibarang (B) | Karanglo (B) | 39 | 8 | 21% | 2 | 5% | 11 | 28% | 19 | 49% | 8 | 21% |
| 21 | Karanglo (B) | Puskesmas 1 Cilongok (B) | 39 | 8 | 21% | 1 | 3% | 13 | 33% | 21 | 54% | 9 | 23% |
| 22 | Puskesmas 1 Cilongok (B) | Pernasidi (B) | 39 | 9 | 23% | 5 | 13% | 13 | 33% | 22 | 56% | 11 | 28% |
| 23 | Pernasidi (B) | Pasar Cilongok (B) | 39 | 9 | 23% | 5 | 13% | 12 | 31% | 22 | 56% | 11 | 28% |
| 24 | Pasar Cilongok (B) | Puskesmas Karanglewas | 39 | 11 | 28% | 7 | 18% | 13 | 33% | 22 | 56% | 14 | 36% |
| 25 | Puskesmas Karanglewas | SMPN 1 Karanglewas (B) | 39 | 11 | 28% | 7 | 18% | 12 | 31% | 22 | 56% | 15 | 38% |
| 26 | SMPN 1 Karanglewas (B) | Pangsar Sudirman (B) | 39 | 11 | 28% | 7 | 18% | 13 | 33% | 21 | 54% | 15 | 38% |
| 27 | Pangsar Sudirman (B) | Ponpes Ainul Yaqin (B) | 39 | 11 | 28% | 7 | 18% | 12 | 31% | 21 | 54% | 15 | 38% |
| 28 | Ponpes Ainul Yaqin (B) | SMPN 4 Purwokerto | 39 | 11 | 28% | 7 | 18% | 12 | 31% | 20 | 51% | 16 | 41% |
| 29 | SMPN 4 Purwokerto | Terminal Karanglewas | 39 | 11 | 28% | 7 | 18% | 12 | 31% | 19 | 49% | 16 | 41% |
| 30 | Terminal Karanglewas | RS Hermina (B) | 39 | 10 | 26% | 7 | 18% | 12 | 31% | 19 | 49% | 16 | 41% |
| 31 | RS Hermina (B) | Simpang Banaran (B) | 39 | 8 | 21% | 3 | 8% | 12 | 31% | 18 | 46% | 16 | 41% |
| 32 | Simpang Banaran (B) | SMK Wirotomo (B) | 39 | 8 | 21% | 4 | 10% | 12 | 31% | 18 | 46% | 16 | 41% |
| 33 | SMK Wirotomo (B) | Pasar Pon (B) | 39 | 8 | 21% | 3 | 8% | 11 | 28% | 16 | 41% | 10 | 26% |

Tabel L-5.6 Faktor Muat Bus 13 pada Hari Selasa, 15 Agustus 2023

| Bus 13 | | | | | | | | | | | | | |
|-----------|--------------------------|--------------------------|-----------|-------|-----|-------|-----|-------|-----|-------|-----|-------|-----|
| No Segmen | Asal | Tujuan | Kapasitas | Rit 1 | | Rit 2 | | Rit 3 | | Rit 4 | | Rit 5 | |
| | | | | PNP | LF | PNP | LF | PNP | LF | PNP | LF | PNP | LF |
| 1 | Pasar Pon (A) | SMK Wirotomo (A) | 39 | 15 | 38% | 5 | 13% | 1 | 3% | 0 | 0% | 0 | 0% |
| 2 | SMK Wirotomo (A) | Simpang Banaran (A) | 39 | 16 | 41% | 7 | 18% | 2 | 5% | 2 | 5% | 0 | 0% |
| 3 | Simpang Banaran (A) | RS Hermina (A) | 39 | 17 | 44% | 8 | 21% | 3 | 8% | 2 | 5% | 1 | 3% |
| 4 | RS Hermina (A) | Terminal Karanglewas | 39 | 19 | 49% | 8 | 21% | 3 | 8% | 2 | 5% | 3 | 8% |
| 5 | Terminal Karanglewas | Ponpes Ainul Yaqin (A) | 39 | 20 | 51% | 8 | 21% | 3 | 8% | 3 | 8% | 3 | 8% |
| 6 | Ponpes Ainul Yaqin (A) | Pangsar Sudirman (A) | 39 | 21 | 54% | 10 | 26% | 4 | 10% | 3 | 8% | 3 | 8% |
| 7 | Pangsar Sudirman (A) | SMPN 1 Karanglewas (A) | 39 | 21 | 54% | 11 | 28% | 4 | 10% | 4 | 10% | 3 | 8% |
| 8 | SMPN 1 Karanglewas (A) | Kecamatan Karanglewas | 39 | 21 | 54% | 11 | 28% | 4 | 10% | 5 | 13% | 4 | 10% |
| 9 | Kecamatan Karanglewas | Pasar Cilongok (A) | 39 | 21 | 54% | 11 | 28% | 5 | 13% | 5 | 13% | 5 | 13% |
| 10 | Pasar Cilongok (A) | Pernasidi (A) | 39 | 21 | 54% | 11 | 28% | 6 | 15% | 6 | 15% | 5 | 13% |
| 11 | Pernasidi (A) | Puskesmas 1 Cilongok (A) | 39 | 21 | 54% | 8 | 21% | 7 | 18% | 5 | 13% | 5 | 13% |
| 12 | Puskesmas 1 Cilongok (A) | Karanglo (A) | 39 | 20 | 51% | 8 | 21% | 8 | 21% | 4 | 10% | 5 | 13% |
| 13 | Karanglo (A) | SMPN 3 Ajibarang (A) | 39 | 18 | 46% | 8 | 21% | 8 | 21% | 4 | 10% | 5 | 13% |
| 14 | SMPN 3 Ajibarang (A) | SMPN 1 Ajibarang (A) | 39 | 16 | 41% | 7 | 18% | 8 | 21% | 4 | 10% | 4 | 10% |
| 15 | SMPN 1 Ajibarang (A) | RSUD Ajibarang (A) | 39 | 8 | 21% | 5 | 13% | 3 | 8% | 2 | 5% | 3 | 8% |
| 16 | RSUD Ajibarang (A) | Terminal Ajibarang | 39 | 5 | 13% | 4 | 10% | 2 | 5% | 2 | 5% | 2 | 5% |
| 17 | Terminal Ajibarang | RSUD Ajibarang (B) | 39 | 2 | 5% | 5 | 13% | 0 | 0% | 0 | 0% | 2 | 5% |
| 18 | RSUD Ajibarang (B) | SMPN 1 Ajibarang (B) | 39 | 6 | 15% | 6 | 15% | 1 | 3% | 2 | 5% | 6 | 15% |

Lanjutan Tabel L-5.6 Faktor Muat Bus 13 pada Hari Selasa, 15 Agustus 2023

| Bus 13 | | | | | | | | | | | | | |
|-----------|--------------------------|--------------------------|-----------|-------|-----|-------|-----|-------|-----|-------|-----|-------|-----|
| No Segmen | Asal | Tujuan | Kapasitas | Rit 1 | | Rit 2 | | Rit 3 | | Rit 4 | | Rit 5 | |
| | | | | PNP | LF | PNP | LF | PNP | LF | PNP | LF | PNP | LF |
| 19 | SMPN 1 Ajibarang (B) | SMPN 3 Ajibarang (B) | 39 | 11 | 28% | 9 | 23% | 1 | 3% | 3 | 8% | 8 | 21% |
| 20 | SMPN 3 Ajibarang (B) | Karanglo (B) | 39 | 13 | 33% | 11 | 28% | 1 | 3% | 3 | 8% | 9 | 23% |
| 21 | Karanglo (B) | Puskesmas 1 Cilongok (B) | 39 | 13 | 33% | 10 | 26% | 1 | 3% | 3 | 8% | 10 | 26% |
| 22 | Puskesmas 1 Cilongok (B) | Pernasidi (B) | 39 | 13 | 33% | 10 | 26% | 1 | 3% | 3 | 8% | 11 | 28% |
| 23 | Pernasidi (B) | Pasar Cilongok (B) | 39 | 14 | 36% | 10 | 26% | 1 | 3% | 4 | 10% | 12 | 31% |
| 24 | Pasar Cilongok (B) | Puskesmas Karanglewas | 39 | 16 | 41% | 10 | 26% | 2 | 5% | 5 | 13% | 11 | 28% |
| 25 | Puskesmas Karanglewas | SMPN 1 Karanglewas (B) | 39 | 16 | 41% | 11 | 28% | 3 | 8% | 6 | 15% | 10 | 26% |
| 26 | SMPN 1 Karanglewas (B) | Pangsar Sudirman (B) | 39 | 16 | 41% | 11 | 28% | 3 | 8% | 6 | 15% | 11 | 28% |
| 27 | Pangsar Sudirman (B) | Ponpes Ainul Yaqin (B) | 39 | 16 | 41% | 11 | 28% | 3 | 8% | 6 | 15% | 10 | 26% |
| 28 | Ponpes Ainul Yaqin (B) | SMPN 4 Purwokerto | 39 | 16 | 41% | 11 | 28% | 4 | 10% | 6 | 15% | 10 | 26% |
| 29 | SMPN 4 Purwokerto | Terminal Karanglewas | 39 | 16 | 41% | 10 | 26% | 5 | 13% | 5 | 13% | 8 | 21% |
| 30 | Terminal Karanglewas | RS Hermina (B) | 39 | 12 | 31% | 10 | 26% | 5 | 13% | 5 | 13% | 8 | 21% |
| 31 | RS Hermina (B) | Simpang Banaran (B) | 39 | 12 | 31% | 10 | 26% | 5 | 13% | 5 | 13% | 7 | 18% |
| 32 | Simpang Banaran (B) | SMK Wirotomo (B) | 39 | 10 | 26% | 10 | 26% | 5 | 13% | 5 | 13% | 7 | 18% |
| 33 | SMK Wirotomo (B) | Pasar Pon (B) | 39 | 8 | 21% | 10 | 26% | 5 | 13% | 5 | 13% | 7 | 18% |

Tabel L-5.7 Faktor Muat Bus 14 pada Hari Selasa, 15 Agustus 2023

| Bus 14 | | | | | | | | | | | | | |
|-----------|--------------------------|--------------------------|-----------|-------|-----|-------|----|-------|----|-------|----|-------|----|
| No Segmen | Asal | Tujuan | Kapasitas | Rit 1 | | Rit 2 | | Rit 3 | | Rit 4 | | Rit 5 | |
| | | | | PNP | LF | PNP | LF | PNP | LF | PNP | LF | PNP | LF |
| 1 | Pasar Pon (A) | SMK Wirotomo (A) | 39 | 3 | 8% | 1 | 3% | 0 | 0% | 0 | 0% | 1 | 3% |
| 2 | SMK Wirotomo (A) | Simpang Banaran (A) | 39 | 5 | 13% | 2 | 5% | 0 | 0% | 0 | 0% | 1 | 3% |
| 3 | Simpang Banaran (A) | RS Hermina (A) | 39 | 5 | 13% | 2 | 5% | 1 | 3% | 1 | 3% | 1 | 3% |
| 4 | RS Hermina (A) | Terminal Karanglewas | 39 | 5 | 13% | 3 | 8% | 1 | 3% | 1 | 3% | 1 | 3% |
| 5 | Terminal Karanglewas | Ponpes Ainul Yaqin (A) | 39 | 5 | 13% | 3 | 8% | 1 | 3% | 1 | 3% | 1 | 3% |
| 6 | Ponpes Ainul Yaqin (A) | Pangsar Sudirman (A) | 39 | 5 | 13% | 3 | 8% | 1 | 3% | 1 | 3% | 1 | 3% |
| 7 | Pangsar Sudirman (A) | SMPN 1 Karanglewas (A) | 39 | 5 | 13% | 3 | 8% | 1 | 3% | 1 | 3% | 1 | 3% |
| 8 | SMPN 1 Karanglewas (A) | Kecamatan Karanglewas | 39 | 5 | 13% | 3 | 8% | 1 | 3% | 1 | 3% | 1 | 3% |
| 9 | Kecamatan Karanglewas | Pasar Cilongok (A) | 39 | 6 | 15% | 3 | 8% | 1 | 3% | 1 | 3% | 3 | 8% |
| 10 | Pasar Cilongok (A) | Pernasidi (A) | 39 | 6 | 15% | 2 | 5% | 2 | 5% | 1 | 3% | 3 | 8% |
| 11 | Pernasidi (A) | Puskesmas 1 Cilongok (A) | 39 | 6 | 15% | 2 | 5% | 2 | 5% | 1 | 3% | 3 | 8% |
| 12 | Puskesmas 1 Cilongok (A) | Karanglo (A) | 39 | 7 | 18% | 2 | 5% | 2 | 5% | 1 | 3% | 2 | 5% |
| 13 | Karanglo (A) | SMPN 3 Ajibarang (A) | 39 | 7 | 18% | 1 | 3% | 1 | 3% | 1 | 3% | 2 | 5% |
| 14 | SMPN 3 Ajibarang (A) | SMPN 1 Ajibarang (A) | 39 | 6 | 15% | 1 | 3% | 1 | 3% | 1 | 3% | 2 | 5% |
| 15 | SMPN 1 Ajibarang (A) | RSUD Ajibarang (A) | 39 | 3 | 8% | 1 | 3% | 1 | 3% | 1 | 3% | 2 | 5% |
| 16 | RSUD Ajibarang (A) | Terminal Ajibarang | 39 | 3 | 8% | 1 | 3% | 1 | 3% | 1 | 3% | 2 | 5% |
| 17 | Terminal Ajibarang | RSUD Ajibarang (B) | 39 | 1 | 3% | 0 | 0% | 0 | 0% | 0 | 0% | 1 | 3% |
| 18 | RSUD Ajibarang (B) | SMPN 1 Ajibarang (B) | 39 | 2 | 5% | 0 | 0% | 0 | 0% | 1 | 3% | 2 | 5% |

Lanjutan Tabel L-5.7 Faktor Muat Bus 14 pada Hari Selasa, 15 Agustus 2023

| Bus 14 | | | | | | | | | | | | | |
|-----------|--------------------------|--------------------------|-----------|-------|-----|-------|----|-------|----|-------|----|-------|----|
| No Segmen | Asal | Tujuan | Kapasitas | Rit 1 | | Rit 2 | | Rit 3 | | Rit 4 | | Rit 5 | |
| | | | | PNP | LF | PNP | LF | PNP | LF | PNP | LF | PNP | LF |
| 19 | SMPN 1 Ajibarang (B) | SMPN 3 Ajibarang (B) | 39 | 2 | 5% | 0 | 0% | 0 | 0% | 2 | 5% | 3 | 8% |
| 20 | SMPN 3 Ajibarang (B) | Karanglo (B) | 39 | 3 | 8% | 0 | 0% | 0 | 0% | 2 | 5% | 3 | 8% |
| 21 | Karanglo (B) | Puskesmas 1 Cilongok (B) | 39 | 4 | 10% | 0 | 0% | 0 | 0% | 2 | 5% | 3 | 8% |
| 22 | Puskesmas 1 Cilongok (B) | Pernasidi (B) | 39 | 4 | 10% | 0 | 0% | 0 | 0% | 2 | 5% | 3 | 8% |
| 23 | Pernasidi (B) | Pasar Cilongok (B) | 39 | 4 | 10% | 0 | 0% | 0 | 0% | 2 | 5% | 3 | 8% |
| 24 | Pasar Cilongok (B) | Puskesmas Karanglewas | 39 | 4 | 10% | 1 | 3% | 0 | 0% | 2 | 5% | 3 | 8% |
| 25 | Puskesmas Karanglewas | SMPN 1 Karanglewas (B) | 39 | 4 | 10% | 1 | 3% | 0 | 0% | 2 | 5% | 3 | 8% |
| 26 | SMPN 1 Karanglewas (B) | Pangsar Sudirman (B) | 39 | 4 | 10% | 1 | 3% | 0 | 0% | 2 | 5% | 3 | 8% |
| 27 | Pangsar Sudirman (B) | Ponpes Ainul Yaqin (B) | 39 | 4 | 10% | 1 | 3% | 0 | 0% | 2 | 5% | 3 | 8% |
| 28 | Ponpes Ainul Yaqin (B) | SMPN 4 Purwokerto | 39 | 3 | 8% | 1 | 3% | 0 | 0% | 2 | 5% | 3 | 8% |
| 29 | SMPN 4 Purwokerto | Terminal Karanglewas | 39 | 3 | 8% | 1 | 3% | 0 | 0% | 2 | 5% | 3 | 8% |
| 30 | Terminal Karanglewas | RS Hermina (B) | 39 | 3 | 8% | 1 | 3% | 0 | 0% | 2 | 5% | 3 | 8% |
| 31 | RS Hermina (B) | Simpang Banaran (B) | 39 | 3 | 8% | 1 | 3% | 0 | 0% | 2 | 5% | 2 | 5% |
| 32 | Simpang Banaran (B) | SMK Wirotomo (B) | 39 | 3 | 8% | 1 | 3% | 0 | 0% | 2 | 5% | 1 | 3% |
| 33 | SMK Wirotomo (B) | Pasar Pon (B) | 39 | 3 | 8% | 1 | 3% | 0 | 0% | 2 | 5% | 0 | 0% |

Tabel L-5.8 Waktu Antara Rit 1 pada Hari Selasa, 15 Agustus 2023

| Nama Halte/TPB | Bus 10 | Headway (menit:detik) | Bus 11 | Headway (menit:detik) | Bus 12 | Headway (menit:detik) | Bus 13 | Headway (menit:detik) | Bus 14 |
|--------------------------|---------|-----------------------|--------|-----------------------|--------|-----------------------|--------|-----------------------|--------|
| Pasar Pon (A) | 6:19:50 | 6:19:50 | 07:56 | 6:27:46 | 09:41 | 6:37:27 | 13:27 | 6:50:54 | 09:39 |
| SMK Wirotomo (A) | 6:24:11 | 6:24:11 | 06:57 | 6:31:08 | 12:13 | 6:43:21 | 12:28 | 6:55:49 | 10:23 |
| Simpang Banaran (A) | 6:25:46 | 6:25:46 | 06:32 | 6:32:18 | 12:10 | 6:44:28 | 12:32 | 6:57:00 | 10:22 |
| RS Hermina (A) | 6:26:45 | 6:26:45 | 06:20 | 6:33:05 | 12:16 | 6:45:21 | 12:59 | 6:58:20 | 10:03 |
| Terminal Karanglewas | 6:28:42 | 6:28:42 | 06:24 | 6:35:06 | 12:39 | 6:47:45 | 12:42 | 7:00:27 | 10:28 |
| Ponpes Ainul Yaqin (A) | 6:30:31 | 6:30:31 | 06:45 | 6:37:16 | 12:13 | 6:49:29 | 12:30 | 7:01:59 | 10:50 |
| Pangsar Sudirman (A) | 6:32:01 | 6:32:01 | 06:31 | 6:38:32 | 12:37 | 6:51:09 | 12:16 | 7:03:25 | 10:45 |
| SMPN 1 Karanglewas (A) | 6:34:36 | 6:34:36 | 06:01 | 6:40:37 | 12:40 | 6:53:17 | 12:14 | 7:05:31 | 11:04 |
| Kecamatan Karanglewas | 6:35:47 | 6:35:47 | 05:50 | 6:41:37 | 12:42 | 6:54:19 | 12:09 | 7:06:28 | 11:08 |
| Pasar Cilongok (A) | 6:45:06 | 6:45:06 | 05:18 | 6:50:24 | 12:44 | 7:03:08 | 13:34 | 7:16:42 | 13:25 |
| Pernasidi (A) | 6:47:23 | 6:47:23 | 05:04 | 6:52:27 | 13:08 | 7:05:35 | 13:03 | 7:18:38 | 13:29 |
| Puskesmas 1 Cilongok (A) | 6:48:47 | 6:48:47 | 05:02 | 6:53:49 | 13:32 | 7:07:21 | 12:42 | 7:20:03 | 13:31 |

Lanjutan Tabel L-5.8 Waktu Antara Rit 1 pada Hari Selasa, 15 Agustus 2023

| Nama Halte/TPB | Bus 10 | Headway (menit:detik) | Bus 11 | Headway (menit:detik) | Bus 12 | Headway (menit:detik) | Bus 13 | Headway (menit:detik) | Bus 14 |
|--------------------------|---------|-----------------------|---------|-----------------------|---------|-----------------------|---------|-----------------------|---------|
| Karanglo (A) | 6:51:08 | 06:04 | 6:57:12 | 12:25 | 7:09:37 | 12:45 | 7:22:22 | 13:22 | 7:35:44 |
| SMPN 3 Ajibarang (A) | 6:54:14 | 06:01 | 7:00:15 | 12:31 | 7:12:46 | 12:42 | 7:25:28 | 13:27 | 7:38:55 |
| SMPN 1 Ajibarang (A) | 6:56:58 | 05:59 | 7:02:57 | 12:11 | 7:15:08 | 12:45 | 7:27:53 | 13:39 | 7:41:32 |
| RSUD Ajibarang (A) | 6:58:18 | 05:59 | 7:04:17 | 12:02 | 7:16:19 | 12:42 | 7:29:01 | 13:56 | 7:42:57 |
| Terminal Ajibarang | 7:00:03 | 05:57 | 7:06:00 | 11:49 | 7:17:49 | 12:41 | 7:30:30 | 14:09 | 7:44:39 |
| RSUD Ajibarang (B) | 7:02:32 | 05:51 | 7:08:23 | 12:06 | 7:20:29 | 14:18 | 7:34:47 | 12:29 | 7:47:16 |
| SMPN 1 Ajibarang (B) | 7:05:00 | 05:57 | 7:10:57 | 12:23 | 7:23:20 | 13:29 | 7:36:49 | 13:20 | 7:50:09 |
| SMPN 3 Ajibarang (B) | 7:08:12 | 05:33 | 7:13:45 | 12:32 | 7:26:17 | 14:16 | 7:40:33 | 12:31 | 7:53:04 |
| Karanglo (B) | 7:12:52 | 05:01 | 7:17:53 | 13:15 | 7:31:08 | 14:18 | 7:45:26 | 11:45 | 7:57:11 |
| Puskesmas 1 Cilongok (B) | 7:14:32 | 05:38 | 7:20:10 | 12:55 | 7:33:05 | 14:02 | 7:47:07 | 11:49 | 7:58:56 |
| Pernasidi (B) | 7:15:50 | 06:11 | 7:22:01 | 12:25 | 7:34:26 | 14:09 | 7:48:35 | 11:41 | 8:00:16 |
| Pasar Cilongok (B) | 7:18:04 | 06:30 | 7:24:34 | 12:09 | 7:36:43 | 14:38 | 7:51:21 | 12:07 | 8:03:28 |
| Puskesmas Karanglewas | 7:26:24 | 06:25 | 7:32:49 | 12:10 | 7:44:59 | 15:47 | 8:00:46 | 10:46 | 8:11:32 |

Lanjutan Tabel L-5.8 Waktu Antara Rit 1 pada Hari Selasa, 15 Agustus 2023

| Nama Halte/TPB | Bus 10 | Headway (menit:detik) | Bus 11 | Headway (menit:detik) | Bus 12 | Headway (menit:detik) | Bus 13 | Headway (menit:detik) | Bus 14 |
|------------------------|---------|-----------------------|---------|-----------------------|---------|-----------------------|---------|-----------------------|---------|
| SMPN 1 Karanglewas (B) | 7:27:29 | 06:31 | 7:34:00 | 12:06 | 7:46:06 | 15:49 | 8:01:55 | 10:33 | 8:12:28 |
| Pangsar Sudirman (B) | 7:30:37 | 05:55 | 7:36:32 | 12:24 | 7:48:56 | 15:19 | 8:04:15 | 10:19 | 8:14:34 |
| Ponpes Ainul Yaqin (B) | 7:32:01 | 05:54 | 7:37:55 | 12:41 | 7:50:36 | 15:04 | 8:05:40 | 10:06 | 8:15:46 |
| SMPN 4 Purwokerto | 7:32:57 | 05:58 | 7:38:55 | 12:39 | 7:51:34 | 15:05 | 8:06:39 | 09:55 | 8:16:34 |
| Terminal Karanglewas | 7:34:27 | 05:40 | 7:40:07 | 12:58 | 7:53:05 | 15:10 | 8:08:15 | 09:25 | 8:17:40 |
| RS Hermina (B) | 7:35:59 | 05:48 | 7:41:47 | 12:59 | 7:54:46 | 14:57 | 8:09:43 | 09:19 | 8:19:02 |
| Simpang Banaran (B) | 7:36:50 | 06:09 | 7:42:59 | 12:39 | 7:55:38 | 15:00 | 8:10:38 | 09:24 | 8:20:02 |
| SMK Wirotomo (B) | 7:37:56 | 06:13 | 7:44:09 | 12:34 | 7:56:43 | 14:58 | 8:11:41 | 09:29 | 8:21:10 |
| Pasar Pon (B) | 7:40:49 | 05:47 | 7:46:36 | 12:27 | 7:59:03 | 15:44 | 8:14:47 | 09:04 | 8:23:51 |

Tabel L-5.9 Waktu Antara Rit 2 pada Hari Selasa, 15 Agustus 2023

| Nama Halte/TPB | Bus 10 | Headway (menit:detik) | Bus 11 | Headway (menit:detik) | Bus 12 | Headway (menit:detik) | Bus 13 | Headway (menit:detik) | Bus 14 |
|--------------------------|---------|-----------------------|---------|-----------------------|---------|-----------------------|----------|-----------------------|----------|
| Pasar Pon (A) | 8:56:05 | 13:19 | 9:09:24 | 17:16 | 9:26:40 | 20:53 | 9:47:33 | 08:32 | 9:56:05 |
| SMK Wirotomo (A) | 9:00:00 | 15:00 | 9:15:00 | 15:06 | 9:30:06 | 19:53 | 9:49:59 | 12:06 | 10:02:05 |
| Simpang Banaran (A) | 9:00:54 | 15:05 | 9:15:59 | 15:05 | 9:31:04 | 19:52 | 9:50:56 | 12:12 | 10:03:08 |
| RS Hermina (A) | 9:01:41 | 15:15 | 9:16:56 | 14:56 | 9:31:52 | 19:56 | 9:51:48 | 12:20 | 10:04:08 |
| Terminal Karanglewas | 9:03:45 | 14:33 | 9:18:18 | 15:07 | 9:33:25 | 21:34 | 9:54:59 | 11:12 | 10:06:11 |
| Ponpes Ainul Yaqin (A) | 9:05:20 | 15:03 | 9:20:23 | 14:38 | 9:35:01 | 21:38 | 9:56:39 | 11:22 | 10:08:01 |
| Pangsar Sudirman (A) | 9:06:35 | 15:13 | 9:21:48 | 14:31 | 9:36:19 | 21:41 | 9:58:00 | 11:30 | 10:09:30 |
| SMPN 1 Karanglewas (A) | 9:08:37 | 15:53 | 9:24:30 | 14:09 | 9:38:39 | 22:19 | 10:00:58 | 11:03 | 10:12:01 |
| Kecamatan Karanglewas | 9:09:42 | 15:53 | 9:25:35 | 13:58 | 9:39:33 | 22:36 | 10:02:09 | 11:16 | 10:13:25 |
| Pasar Cilongok (A) | 9:18:04 | 16:37 | 9:34:41 | 12:57 | 9:47:38 | 22:44 | 10:10:22 | 11:20 | 10:21:42 |
| Pernasidi (A) | 9:20:08 | 16:52 | 9:37:00 | 12:48 | 9:49:48 | 22:46 | 10:12:34 | 11:30 | 10:24:04 |
| Puskesmas 1 Cilongok (A) | 9:21:41 | 16:51 | 9:38:32 | 12:39 | 9:51:11 | 22:50 | 10:14:01 | 11:51 | 10:25:52 |

Lanjutan Tabel L-5.9 Waktu Antara Rit 2 pada Hari Selasa, 15 Agustus 2023

| Nama Halte/TPB | Bus 10 | Headway (menit:detik) | Bus 11 | Headway (menit:detik) | Bus 12 | Headway (menit:detik) | Bus 13 | Headway (menit:detik) | Bus 14 |
|--------------------------|----------|-----------------------|----------|-----------------------|----------|-----------------------|----------|-----------------------|----------|
| Karanglo (A) | 9:23:43 | 17:28 | 9:41:11 | 12:13 | 9:53:24 | 22:40 | 10:16:04 | 12:30 | 10:28:34 |
| SMPN 3 Ajibarang (A) | 9:26:42 | 17:49 | 9:44:31 | 12:02 | 9:56:33 | 22:38 | 10:19:11 | 12:56 | 10:32:07 |
| SMPN 1 Ajibarang (A) | 9:29:12 | 18:49 | 9:48:01 | 11:03 | 9:59:04 | 22:43 | 10:21:47 | 12:54 | 10:34:41 |
| RSUD Ajibarang (A) | 9:30:19 | 19:18 | 9:49:37 | 10:39 | 10:00:16 | 23:00 | 10:23:16 | 12:54 | 10:36:10 |
| Terminal Ajibarang | 9:32:00 | 19:28 | 9:51:28 | 10:26 | 10:01:54 | 23:33 | 10:25:27 | 12:10 | 10:37:37 |
| RSUD Ajibarang (B) | 9:54:38 | 09:44 | 10:04:22 | 23:22 | 10:27:44 | 12:19 | 10:40:03 | 11:15 | 10:51:18 |
| SMPN 1 Ajibarang (B) | 9:58:36 | 08:03 | 10:06:39 | 23:19 | 10:29:58 | 13:28 | 10:43:26 | 09:20 | 10:52:46 |
| SMPN 3 Ajibarang (B) | 10:01:58 | 08:21 | 10:10:19 | 22:41 | 10:33:00 | 13:24 | 10:46:24 | 09:03 | 10:55:27 |
| Karanglo (B) | 10:05:31 | 09:55 | 10:15:26 | 21:44 | 10:37:10 | 14:01 | 10:51:11 | 09:01 | 11:00:12 |
| Puskesmas 1 Cilongok (B) | 10:07:08 | 10:04 | 10:17:12 | 21:38 | 10:38:50 | 13:56 | 10:52:46 | 10:23 | 11:03:09 |
| Pernasidi (B) | 10:08:26 | 10:12 | 10:18:38 | 21:36 | 10:40:14 | 13:54 | 10:54:08 | 10:59 | 11:05:07 |
| Pasar Cilongok (B) | 10:10:32 | 10:26 | 10:20:58 | 21:25 | 10:42:23 | 14:06 | 10:56:29 | 10:52 | 11:07:21 |
| Puskesmas Karanglewas | 10:18:02 | 10:51 | 10:28:53 | 21:19 | 10:50:12 | 14:13 | 11:04:25 | 11:21 | 11:15:46 |

Lanjutan Tabel L-5.9 Waktu Antara Rit 2 pada Hari Selasa, 15 Agustus 2023

| Nama Halte/TPB | Bus 10 | Headway (menit:detik) | Bus 11 | Headway (menit:detik) | Bus 12 | Headway (menit:detik) | Bus 13 | Headway (menit:detik) | Bus 14 |
|------------------------|----------|-----------------------|----------|-----------------------|----------|-----------------------|----------|-----------------------|----------|
| SMPN 1 Karanglewas (B) | 10:19:12 | 10:47 | 10:29:59 | 21:08 | 10:51:07 | 14:21 | 11:05:28 | 11:21 | 11:16:49 |
| Pangsar Sudirman (B) | 10:21:39 | 11:13 | 10:32:52 | 20:41 | 10:53:33 | 13:58 | 11:07:31 | 11:42 | 11:19:13 |
| Ponpes Ainul Yaqin (B) | 10:22:57 | 11:17 | 10:34:14 | 20:53 | 10:55:07 | 13:49 | 11:08:56 | 11:36 | 11:20:32 |
| SMPN 4 Purwokerto | 10:23:50 | 11:21 | 10:35:11 | 20:50 | 10:56:01 | 13:48 | 11:09:49 | 11:37 | 11:21:26 |
| Terminal Karanglewas | 10:25:09 | 11:18 | 10:36:27 | 20:54 | 10:57:21 | 13:50 | 11:11:11 | 11:30 | 11:22:41 |
| RS Hermina (B) | 10:26:53 | 10:57 | 10:37:50 | 21:30 | 10:59:20 | 13:33 | 11:12:53 | 11:04 | 11:23:57 |
| Simpang Banaran (B) | 10:27:50 | 10:50 | 10:38:40 | 21:28 | 11:00:08 | 13:35 | 11:13:43 | 11:01 | 11:24:44 |
| SMK Wirotomo (B) | 10:29:18 | 10:32 | 10:39:50 | 21:33 | 11:01:23 | 13:27 | 11:14:50 | 10:59 | 11:25:49 |
| Pasar Pon (B) | 10:32:56 | 09:36 | 10:42:32 | 21:18 | 11:03:50 | 13:57 | 11:17:47 | 10:52 | 11:28:39 |

Tabel L-5.10 Waktu Antara Rit 3 pada Hari Selasa, 15 Agustus 2023

| Nama Halte/TPB | Bus 10 | Headway (menit:detik) | Bus 11 | Headway (menit:detik) | Bus 12 | Headway (menit:detik) | Bus 13 | Headway (menit:detik) | Bus 14 |
|--------------------------|----------|-----------------------|----------|-----------------------|----------|-----------------------|----------|-----------------------|----------|
| Pasar Pon (A) | 12:11:34 | 10:57 | 12:22:31 | 15:43 | 12:38:14 | 17:03 | 12:55:17 | 16:48 | 13:12:05 |
| SMK Wirotomo (A) | 12:14:56 | 13:19 | 12:28:15 | 15:08 | 12:43:23 | 18:05 | 13:01:28 | 16:53 | 13:18:21 |
| Simpang Banaran (A) | 12:15:55 | 13:16 | 12:29:11 | 15:07 | 12:44:18 | 18:16 | 13:02:34 | 16:57 | 13:19:31 |
| RS Hermina (A) | 12:16:41 | 13:25 | 12:30:06 | 15:11 | 12:45:17 | 18:06 | 13:03:23 | 17:06 | 13:20:29 |
| Terminal Karanglewas | 12:18:14 | 13:31 | 12:31:45 | 15:59 | 12:47:44 | 17:14 | 13:04:58 | 17:59 | 13:22:57 |
| Ponpes Ainul Yaqin (A) | 12:19:51 | 13:40 | 12:33:31 | 15:53 | 12:49:24 | 17:08 | 13:06:32 | 18:22 | 13:24:54 |
| Pangsar Sudirman (A) | 12:21:42 | 13:07 | 12:34:49 | 15:56 | 12:50:45 | 17:01 | 13:07:46 | 18:27 | 13:26:13 |
| SMPN 1 Karanglewas (A) | 12:24:57 | 12:29 | 12:37:26 | 15:37 | 12:53:03 | 17:00 | 13:10:03 | 18:57 | 13:29:00 |
| Kecamatan Karanglewas | 12:26:13 | 12:25 | 12:38:38 | 15:56 | 12:54:34 | 16:33 | 13:11:07 | 19:06 | 13:30:13 |
| Pasar Cilongok (A) | 12:34:58 | 13:30 | 12:48:28 | 15:47 | 13:04:15 | 14:44 | 13:18:59 | 19:52 | 13:38:51 |
| Pernasidi (A) | 12:37:08 | 13:32 | 12:50:40 | 15:47 | 13:06:27 | 14:35 | 13:21:02 | 20:55 | 13:41:57 |
| Puskesmas 1 Cilongok (A) | 12:38:38 | 13:42 | 12:52:20 | 15:36 | 13:07:56 | 14:42 | 13:22:38 | 21:01 | 13:43:39 |

Lanjutan Tabel L-5.10 Waktu Antara Rit 3 pada Hari Selasa, 15 Agustus 2023

| Nama Halte/TPB | Bus 10 | Headway (menit:detik) | Bus 11 | Headway (menit:detik) | Bus 12 | Headway (menit:detik) | Bus 13 | Headway (menit:detik) | Bus 14 |
|--------------------------|----------|-----------------------|----------|-----------------------|----------|-----------------------|----------|-----------------------|----------|
| Karanglo (A) | 12:40:42 | 13:55 | 12:54:37 | 15:27 | 13:10:04 | 14:49 | 13:24:53 | 21:28 | 13:46:21 |
| SMPN 3 Ajibarang (A) | 12:43:47 | 14:14 | 12:58:01 | 15:08 | 13:13:09 | 15:15 | 13:28:24 | 21:19 | 13:49:43 |
| SMPN 1 Ajibarang (A) | 12:47:06 | 14:00 | 13:01:06 | 14:35 | 13:15:41 | 15:34 | 13:31:15 | 21:22 | 13:52:37 |
| RSUD Ajibarang (A) | 12:48:24 | 14:25 | 13:02:49 | 14:20 | 13:17:09 | 15:56 | 13:33:05 | 20:48 | 13:53:53 |
| Terminal Ajibarang | 12:50:11 | 13:55 | 13:04:06 | 14:31 | 13:18:37 | 16:13 | 13:34:50 | 20:23 | 13:55:13 |
| RSUD Ajibarang (B) | 13:07:29 | 13:44 | 13:21:13 | 15:41 | 13:36:54 | 21:44 | 13:58:38 | 15:43 | 14:14:21 |
| SMPN 1 Ajibarang (B) | 13:10:24 | 14:03 | 13:24:27 | 15:20 | 13:39:47 | 22:07 | 14:01:54 | 17:02 | 14:18:56 |
| SMPN 3 Ajibarang (B) | 13:13:19 | 14:13 | 13:27:32 | 15:24 | 13:42:56 | 22:16 | 14:05:12 | 17:41 | 14:22:53 |
| Karanglo (B) | 13:17:50 | 14:49 | 13:32:39 | 14:51 | 13:47:30 | 22:38 | 14:10:08 | 17:57 | 14:28:05 |
| Puskesmas 1 Cilongok (B) | 13:19:35 | 15:26 | 13:35:01 | 14:40 | 13:49:41 | 22:22 | 14:12:03 | 17:52 | 14:29:55 |
| Pernasidi (B) | 13:21:12 | 16:04 | 13:37:16 | 13:42 | 13:50:58 | 22:34 | 14:13:32 | 18:00 | 14:31:32 |
| Pasar Cilongok (B) | 13:22:59 | 16:31 | 13:39:30 | 13:47 | 13:53:17 | 22:30 | 14:15:47 | 17:46 | 14:33:33 |
| Puskesmas Karanglewas | 13:30:05 | 18:10 | 13:48:15 | 13:06 | 14:01:21 | 22:31 | 14:23:52 | 18:53 | 14:42:45 |

Lanjutan Tabel L-5.10 Waktu Antara Rit 3 pada Hari Selasa, 15 Agustus 2023

| Nama Halte/TPB | Bus 10 | Headway (menit:detik) | Bus 11 | Headway (menit:detik) | Bus 12 | Headway (menit:detik) | Bus 13 | Headway (menit:detik) | Bus 14 |
|------------------------|----------|-----------------------|----------|-----------------------|----------|-----------------------|----------|-----------------------|----------|
| SMPN 1 Karanglewas (B) | 13:31:00 | 18:12 | 13:49:12 | 13:10 | 14:02:22 | 22:25 | 14:24:47 | 19:07 | 14:43:54 |
| Pangsar Sudirman (B) | 13:33:06 | 18:06 | 13:51:12 | 13:38 | 14:04:50 | 21:51 | 14:26:41 | 19:51 | 14:46:32 |
| Ponpes Ainul Yaqin (B) | 13:34:29 | 18:02 | 13:52:31 | 14:14 | 14:06:45 | 21:17 | 14:28:02 | 19:49 | 14:47:51 |
| SMPN 4 Purwokerto | 13:35:24 | 18:07 | 13:53:31 | 14:10 | 14:07:41 | 21:19 | 14:29:00 | 19:55 | 14:48:55 |
| Terminal Karanglewas | 13:36:36 | 18:12 | 13:54:48 | 14:12 | 14:09:00 | 21:27 | 14:30:27 | 19:42 | 14:50:09 |
| RS Hermina (B) | 13:38:26 | 18:56 | 13:57:22 | 13:23 | 14:10:45 | 21:47 | 14:32:32 | 18:55 | 14:51:27 |
| Simpang Banaran (B) | 13:39:18 | 19:04 | 13:58:22 | 13:23 | 14:11:45 | 21:38 | 14:33:23 | 18:53 | 14:52:16 |
| SMK Wirotomo (B) | 13:40:18 | 19:15 | 13:59:33 | 13:16 | 14:12:49 | 21:39 | 14:34:28 | 18:51 | 14:53:19 |
| Pasar Pon (B) | 13:43:05 | 19:37 | 14:02:42 | 12:53 | 14:15:35 | 21:03 | 14:36:38 | 19:54 | 14:56:32 |

Tabel L-5.11 Waktu Antara Rit 4 pada Hari Selasa, 15 Agustus 2023

| Nama Halte/TPB | Bus 10 | Headway (menit:detik) | Bus 11 | Headway (menit:detik) | Bus 12 | Headway (menit:detik) | Bus 13 | Headway (menit:detik) | Bus 14 |
|--------------------------|----------|-----------------------|----------|-----------------------|----------|-----------------------|----------|-----------------------|----------|
| Pasar Pon (A) | 15:29:10 | 12:08 | 15:41:18 | 18:31 | 15:59:49 | 10:19 | 16:10:08 | 38:02 | 16:48:10 |
| SMK Wirotomo (A) | 15:35:59 | 10:05 | 15:46:04 | 20:07 | 16:06:11 | 09:40 | 16:15:51 | 38:07 | 16:53:58 |
| Simpang Banaran (A) | 15:37:25 | 09:53 | 15:47:18 | 20:01 | 16:07:19 | 09:47 | 16:17:06 | 37:55 | 16:55:01 |
| RS Hermina (A) | 15:38:20 | 09:58 | 15:48:18 | 19:58 | 16:08:16 | 09:47 | 16:18:03 | 38:02 | 16:56:05 |
| Terminal Karanglewas | 15:40:24 | 09:19 | 15:49:43 | 20:35 | 16:10:18 | 10:14 | 16:20:32 | 38:23 | 16:58:55 |
| Ponpes Ainul Yaqin (A) | 15:42:01 | 09:18 | 15:51:19 | 20:41 | 16:12:00 | 10:36 | 16:22:36 | 39:12 | 17:01:48 |
| Pangsar Sudirman (A) | 15:43:31 | 09:37 | 15:53:08 | 20:33 | 16:13:41 | 10:12 | 16:23:53 | 39:13 | 17:03:06 |
| SMPN 1 Karanglewas (A) | 15:46:23 | 09:18 | 15:55:41 | 20:34 | 16:16:15 | 10:58 | 16:27:13 | 38:11 | 17:05:24 |
| Kecamatan Karanglewas | 15:47:33 | 09:10 | 15:56:43 | 20:38 | 16:17:21 | 11:05 | 16:28:26 | 38:20 | 17:06:46 |
| Pasar Cilongok (A) | 15:56:20 | 08:56 | 16:05:16 | 25:04 | 16:30:20 | 09:27 | 16:39:47 | 37:57 | 17:17:44 |
| Pernasidi (A) | 15:58:22 | 09:19 | 16:07:41 | 25:48 | 16:33:29 | 09:11 | 16:42:40 | 37:25 | 17:20:05 |
| Puskesmas 1 Cilongok (A) | 15:59:44 | 09:45 | 16:09:29 | 26:08 | 16:35:37 | 09:16 | 16:44:53 | 36:39 | 17:21:32 |

Lanjutan Tabel L-5.11 Waktu Antara Rit 4 pada Hari Selasa, 15 Agustus 2023

| Nama Halte/TPB | Bus 10 | Headway (menit:detik) | Bus 11 | Headway (menit:detik) | Bus 12 | Headway (menit:detik) | Bus 13 | Headway (menit:detik) | Bus 14 |
|--------------------------|----------|-----------------------|----------|-----------------------|----------|-----------------------|----------|-----------------------|----------|
| Karanglo (A) | 16:01:59 | 09:54 | 16:11:53 | 28:53 | 16:40:46 | 06:24 | 16:47:10 | 36:33 | 17:23:43 |
| SMPN 3 Ajibarang (A) | 16:05:02 | 10:31 | 16:15:33 | 29:26 | 16:44:59 | 05:30 | 16:50:29 | 36:38 | 17:27:07 |
| SMPN 1 Ajibarang (A) | 16:07:59 | 11:06 | 16:19:05 | 28:49 | 16:47:54 | 05:58 | 16:53:52 | 36:04 | 17:29:56 |
| RSUD Ajibarang (A) | 16:09:16 | 11:28 | 16:20:44 | 28:59 | 16:49:43 | 05:37 | 16:55:20 | 36:12 | 17:31:32 |
| Terminal Ajibarang | 16:10:47 | 11:36 | 16:22:23 | 29:02 | 16:51:25 | 05:22 | 16:56:47 | 36:14 | 17:33:01 |
| RSUD Ajibarang (B) | 16:24:40 | 29:12 | 16:53:52 | 05:12 | 16:59:04 | 11:14 | 17:10:18 | 25:09 | 17:35:27 |
| SMPN 1 Ajibarang (B) | 16:26:51 | 29:19 | 16:56:10 | 04:27 | 17:00:37 | 12:45 | 17:13:22 | 24:18 | 17:37:40 |
| SMPN 3 Ajibarang (B) | 16:30:36 | 29:26 | 17:00:02 | 03:01 | 17:03:03 | 14:42 | 17:17:45 | 22:58 | 17:40:43 |
| Karanglo (B) | 16:37:25 | 28:57 | 17:06:22 | 02:51 | 17:09:13 | 14:36 | 17:23:49 | 21:16 | 17:45:05 |
| Puskesmas 1 Cilongok (B) | 16:41:15 | 27:19 | 17:08:34 | 02:16 | 17:10:50 | 14:48 | 17:25:38 | 21:23 | 17:47:01 |
| Pernasidi (B) | 16:43:36 | 26:31 | 17:10:07 | 02:06 | 17:12:13 | 14:53 | 17:27:06 | 21:23 | 17:48:29 |
| Pasar Cilongok (B) | 16:46:36 | 25:42 | 17:12:18 | 02:10 | 17:14:28 | 15:05 | 17:29:33 | 21:14 | 17:50:47 |
| Puskesmas Karanglewas | 16:56:25 | 24:46 | 17:21:11 | 00:41 | 17:21:52 | 17:09 | 17:39:01 | 19:57 | 17:58:58 |

Lanjutan Tabel L-5.11 Waktu Antara Rit 4 pada Hari Selasa, 15 Agustus 2023

| Nama Halte/TPB | Bus 10 | Headway (menit:detik) | Bus 11 | Headway (menit:detik) | Bus 12 | Headway (menit:detik) | Bus 13 | Headway (menit:detik) | Bus 14 |
|------------------------|----------|-----------------------|----------|-----------------------|----------|-----------------------|----------|-----------------------|----------|
| SMPN 1 Karanglewas (B) | 16:57:26 | 24:54 | 17:22:20 | 00:32 | 17:22:52 | 17:24 | 17:40:16 | 20:06 | 18:00:22 |
| Pangsar Sudirman (B) | 16:59:23 | 25:59 | 17:25:22 | 00:37 | 17:25:59 | 16:52 | 17:42:51 | 19:45 | 18:02:36 |
| Ponpes Ainul Yaqin (B) | 17:00:42 | 26:04 | 17:26:46 | 00:27 | 17:27:13 | 17:02 | 17:44:15 | 20:01 | 18:04:16 |
| SMPN 4 Purwokerto | 17:02:10 | 25:35 | 17:27:45 | 00:29 | 17:28:14 | 16:52 | 17:45:06 | 19:57 | 18:05:03 |
| Terminal Karanglewas | 17:03:35 | 25:33 | 17:29:08 | 01:16 | 17:30:24 | 16:11 | 17:46:35 | 20:05 | 18:06:40 |
| RS Hermina (B) | 17:04:55 | 25:34 | 17:30:29 | 01:21 | 17:31:50 | 17:10 | 17:49:00 | 18:53 | 18:07:53 |
| Simpang Banaran (B) | 17:06:07 | 25:13 | 17:31:20 | 01:22 | 17:32:42 | 17:08 | 17:49:50 | 19:02 | 18:08:52 |
| SMK Wirotomo (B) | 17:07:15 | 25:12 | 17:32:27 | 01:21 | 17:33:48 | 17:05 | 17:50:53 | 19:10 | 18:10:03 |
| Pasar Pon (B) | 17:10:34 | 24:59 | 17:35:33 | 00:24 | 17:35:57 | 18:13 | 17:54:10 | 17:50 | 18:12:00 |

Tabel L-5.12 Waktu Antara Rit 5 pada Hari Selasa, 15 Agustus 2023

| Nama Halte/TPB | Bus 10 | Headway (menit:detik) | Bus 11 | Headway (menit:detik) | Bus 12 | Headway (menit:detik) | Bus 13 | Headway (menit:detik) | Bus 14 |
|--------------------------|----------|-----------------------|----------|-----------------------|----------|-----------------------|----------|-----------------------|----------|
| Pasar Pon (A) | 17:59:48 | 11:07 | 18:10:55 | 17:29 | 18:28:24 | 12:06 | 18:40:30 | 10:00 | 18:50:30 |
| SMK Wirotomo (A) | 18:04:26 | 11:36 | 18:16:02 | 17:55 | 18:33:57 | 09:54 | 18:43:51 | 11:59 | 18:55:50 |
| Simpang Banaran (A) | 18:05:34 | 11:48 | 18:17:22 | 17:33 | 18:34:55 | 10:08 | 18:45:03 | 12:06 | 18:57:09 |
| RS Hermina (A) | 18:06:30 | 11:49 | 18:18:19 | 17:30 | 18:35:49 | 10:51 | 18:46:40 | 11:28 | 18:58:08 |
| Terminal Karanglewas | 18:08:29 | 12:38 | 18:21:07 | 16:58 | 18:38:05 | 10:49 | 18:48:54 | 10:33 | 18:59:27 |
| Ponpes Ainul Yaqin (A) | 18:10:11 | 12:32 | 18:22:43 | 17:17 | 18:40:00 | 11:00 | 18:51:00 | 10:27 | 19:01:27 |
| Pangsar Sudirman (A) | 18:11:28 | 12:39 | 18:24:07 | 17:11 | 18:41:18 | 11:09 | 18:52:27 | 10:20 | 19:02:47 |
| SMPN 1 Karanglewas (A) | 18:13:28 | 12:46 | 18:26:14 | 17:07 | 18:43:21 | 11:32 | 18:54:53 | 09:50 | 19:04:43 |
| Kecamatan Karanglewas | 18:14:34 | 12:47 | 18:27:21 | 17:01 | 18:44:22 | 11:36 | 18:55:58 | 09:47 | 19:05:45 |
| Pasar Cilongok (A) | 18:22:27 | 14:29 | 18:36:56 | 15:38 | 18:52:34 | 13:08 | 19:05:42 | 09:44 | 19:15:26 |
| Pernasidi (A) | 18:24:21 | 15:08 | 18:39:29 | 15:06 | 18:54:35 | 13:56 | 19:08:31 | 09:27 | 19:17:58 |
| Puskesmas 1 Cilongok (A) | 18:25:42 | 15:58 | 18:41:40 | 14:20 | 18:56:00 | 14:14 | 19:10:14 | 09:39 | 19:19:53 |

Lanjutan Tabel L-5.12 Waktu Antara Rit 5 pada Hari Selasa, 15 Agustus 2023

| Nama Halte/TPB | Bus 10 | Headway (menit:detik) | Bus 11 | Headway (menit:detik) | Bus 12 | Headway (menit:detik) | Bus 13 | Headway (menit:detik) | Bus 14 |
|--------------------------|----------|-----------------------|----------|-----------------------|----------|-----------------------|----------|-----------------------|----------|
| Karanglo (A) | 18:28:26 | 16:53 | 18:45:19 | 12:58 | 18:58:17 | 15:11 | 19:13:28 | 09:25 | 19:22:53 |
| SMPN 3 Ajibarang (A) | 18:31:29 | 17:44 | 18:49:13 | 12:33 | 19:01:46 | 15:52 | 19:17:38 | 08:33 | 19:26:11 |
| SMPN 1 Ajibarang (A) | 18:34:13 | 17:52 | 18:52:05 | 12:26 | 19:04:31 | 16:29 | 19:21:00 | 07:55 | 19:28:55 |
| RSUD Ajibarang (A) | 18:35:34 | 17:54 | 18:53:28 | 12:25 | 19:05:53 | 16:41 | 19:22:34 | 07:47 | 19:30:21 |
| Terminal Ajibarang | 18:36:43 | 18:03 | 18:54:46 | 12:38 | 19:07:24 | 16:41 | 19:24:05 | 07:46 | 19:31:51 |
| RSUD Ajibarang (B) | 18:38:47 | 17:54 | 18:56:41 | 12:34 | 19:09:15 | 19:46 | 19:29:01 | 04:37 | 19:33:38 |
| SMPN 1 Ajibarang (B) | 18:40:27 | 17:57 | 18:58:24 | 13:07 | 19:11:31 | 19:49 | 19:31:20 | 03:49 | 19:35:09 |
| SMPN 3 Ajibarang (B) | 18:43:12 | 17:42 | 19:00:54 | 13:13 | 19:14:07 | 20:40 | 19:34:47 | 03:15 | 19:38:02 |
| Karanglo (B) | 18:48:33 | 16:23 | 19:04:56 | 12:50 | 19:17:46 | 21:14 | 19:39:00 | 03:14 | 19:42:14 |
| Puskesmas 1 Cilongok (B) | 18:50:37 | 16:11 | 19:06:48 | 12:35 | 19:19:23 | 21:28 | 19:40:51 | 02:47 | 19:43:38 |
| Pernasidi (B) | 18:51:59 | 16:20 | 19:08:19 | 12:21 | 19:20:40 | 21:36 | 19:42:16 | 02:44 | 19:45:00 |
| Pasar Cilongok (B) | 18:54:13 | 16:25 | 19:10:38 | 11:55 | 19:22:33 | 22:11 | 19:44:44 | 02:27 | 19:47:11 |
| Puskesmas Karanglewas | 19:01:53 | 20:34 | 19:22:27 | 09:12 | 19:31:39 | 22:32 | 19:54:11 | 01:09 | 19:55:20 |

Lanjutan Tabel L-5.12 Waktu Antara Rit 5 pada Hari Selasa, 15 Agustus 2023

| Nama Halte/TPB | Bus 10 | Headway (menit:detik) | Bus 11 | Headway (menit:detik) | Bus 12 | Headway (menit:detik) | Bus 13 | Headway (menit:detik) | Bus 14 |
|------------------------|----------|-----------------------|----------|-----------------------|----------|-----------------------|----------|-----------------------|----------|
| SMPN 1 Karanglewas (B) | 19:02:52 | 20:52 | 19:23:44 | 09:01 | 19:32:45 | 22:27 | 19:55:12 | 01:10 | 19:56:22 |
| Pangsar Sudirman (B) | 19:05:23 | 20:51 | 19:26:14 | 08:50 | 19:35:04 | 22:21 | 19:57:25 | 01:07 | 19:58:32 |
| Ponpes Ainul Yaqin (B) | 19:06:47 | 20:54 | 19:27:41 | 08:32 | 19:36:13 | 22:41 | 19:58:54 | 00:55 | 19:59:49 |
| SMPN 4 Purwokerto | 19:07:51 | 20:44 | 19:28:35 | 08:44 | 19:37:19 | 22:36 | 19:59:55 | 00:49 | 20:00:44 |
| Terminal Karanglewas | 19:09:04 | 20:47 | 19:29:51 | 08:37 | 19:38:28 | 22:43 | 20:01:11 | 00:54 | 20:02:05 |
| RS Hermina (B) | 19:11:05 | 20:39 | 19:31:44 | 07:51 | 19:39:35 | 22:02 | 20:01:37 | 02:45 | 20:04:22 |
| Simpang Banaran (B) | 19:11:53 | 20:47 | 19:32:40 | 07:45 | 19:40:25 | 22:05 | 20:02:30 | 02:45 | 20:05:15 |
| SMK Wirotomo (B) | 19:12:55 | 20:56 | 19:33:51 | 07:37 | 19:41:28 | 22:18 | 20:03:46 | 02:35 | 20:06:21 |
| Pasar Pon (B) | 19:15:19 | 20:48 | 19:36:07 | 08:12 | 19:44:19 | 22:42 | 20:07:01 | 01:27 | 20:08:28 |

Tabel L-5.13 Waktu Tunggu Rit 1 pada Hari Selasa, 15 Agustus 2023

| Nama Halte/TPB | Headway Bus 10-11 (menit:detik) | Waktu Tunggu (menit:detik) | Headway Bus 11-12 (menit:detik) | Waktu Tunggu (menit:detik) | Headway Bus 12-13 (menit:detik) | Waktu Tunggu (menit:detik) | Headway Bus 13-14 (menit:detik) | Waktu Tunggu (menit:detik) |
|--------------------------|---------------------------------|----------------------------|---------------------------------|----------------------------|---------------------------------|----------------------------|---------------------------------|----------------------------|
| Pasar Pon (A) | 07:56 | 03:58 | 09:41 | 04:51 | 13:27 | 06:44 | 09:39 | 04:50 |
| SMK Wirotomo (A) | 06:57 | 03:29 | 12:13 | 06:07 | 12:28 | 06:14 | 10:23 | 05:11 |
| Simpang Banaran (A) | 06:32 | 03:16 | 12:10 | 06:05 | 12:32 | 06:16 | 10:22 | 05:11 |
| RS Hermina (A) | 06:20 | 03:10 | 12:16 | 06:08 | 12:59 | 06:30 | 10:03 | 05:01 |
| Terminal Karanglewas | 06:24 | 03:12 | 12:39 | 06:20 | 12:42 | 06:21 | 10:28 | 05:14 |
| Ponpes Ainul Yaqin (A) | 06:45 | 03:23 | 12:13 | 06:06 | 12:30 | 06:15 | 10:50 | 05:25 |
| Pangsar Sudirman (A) | 06:31 | 03:15 | 12:37 | 06:19 | 12:16 | 06:08 | 10:45 | 05:22 |
| SMPN 1 Karanglewas (A) | 06:01 | 03:01 | 12:40 | 06:20 | 12:14 | 06:07 | 11:04 | 05:32 |
| Kecamatan Karanglewas | 05:50 | 02:55 | 12:42 | 06:21 | 12:09 | 06:05 | 11:08 | 05:34 |
| Pasar Cilongok (A) | 05:18 | 02:39 | 12:44 | 06:22 | 13:34 | 06:47 | 13:25 | 06:42 |
| Pernasidi (A) | 05:04 | 02:32 | 13:08 | 06:34 | 13:03 | 06:32 | 13:29 | 06:44 |
| Puskesmas 1 Cilongok (A) | 05:02 | 02:31 | 13:32 | 06:46 | 12:42 | 06:21 | 13:31 | 06:45 |

Lanjutan Tabel L-5.13 Waktu Tunggu Rit 1 pada Hari Selasa, 15 Agustus 2023

| Nama Halte/TPB | Headway Bus 10-11 (menit:detik) | Waktu Tunggu (menit:detik) | Headway Bus 11-12 (menit:detik) | Waktu Tunggu (menit:detik) | Headway Bus 12-13 (menit:detik) | Waktu Tunggu (menit:detik) | Headway Bus 13-14 (menit:detik) | Waktu Tunggu (menit:detik) |
|--------------------------|---------------------------------|----------------------------|---------------------------------|----------------------------|---------------------------------|----------------------------|---------------------------------|----------------------------|
| Karanglo (A) | 06:04 | 03:02 | 12:25 | 06:13 | 12:45 | 06:22 | 13:22 | 06:41 |
| SMPN 3 Ajibarang (A) | 06:01 | 03:01 | 12:31 | 06:15 | 12:42 | 06:21 | 13:27 | 06:44 |
| SMPN 1 Ajibarang (A) | 05:59 | 03:00 | 12:11 | 06:05 | 12:45 | 06:22 | 13:39 | 06:50 |
| RSUD Ajibarang (A) | 05:59 | 03:00 | 12:02 | 06:01 | 12:42 | 06:21 | 13:56 | 06:58 |
| Terminal Ajibarang | 05:57 | 02:58 | 11:49 | 05:55 | 12:41 | 06:20 | 14:09 | 07:04 |
| RSUD Ajibarang (B) | 05:51 | 02:55 | 12:06 | 06:03 | 14:18 | 07:09 | 12:29 | 06:15 |
| SMPN 1 Ajibarang (B) | 05:57 | 02:58 | 12:23 | 06:12 | 13:29 | 06:44 | 13:20 | 06:40 |
| SMPN 3 Ajibarang (B) | 05:33 | 02:47 | 12:32 | 06:16 | 14:16 | 07:08 | 12:31 | 06:15 |
| Karanglo (B) | 05:01 | 02:30 | 13:15 | 06:38 | 14:18 | 07:09 | 11:45 | 05:53 |
| Puskesmas 1 Cilongok (B) | 05:38 | 02:49 | 12:55 | 06:28 | 14:02 | 07:01 | 11:49 | 05:54 |
| Pernasidi (B) | 06:11 | 03:05 | 12:25 | 06:13 | 14:09 | 07:04 | 11:41 | 05:51 |
| Pasar Cilongok (B) | 06:30 | 03:15 | 12:09 | 06:05 | 14:38 | 07:19 | 12:07 | 06:03 |

Lanjutan Tabel L-5.13 Waktu Tunggu Rit 1 pada Hari Selasa, 15 Agustus 2023

| Nama Halte/TPB | Headway Bus 10-11 (menit:detik) | Waktu Tunggu (menit:detik) | Headway Bus 11-12 (menit:detik) | Waktu Tunggu (menit:detik) | Headway Bus 12-13 (menit:detik) | Waktu Tunggu (menit:detik) | Headway Bus 13-14 (menit:detik) | Waktu Tunggu (menit:detik) |
|------------------------|---------------------------------|----------------------------|---------------------------------|----------------------------|---------------------------------|----------------------------|---------------------------------|----------------------------|
| Puskesmas Karanglewas | 06:25 | 03:13 | 12:10 | 06:05 | 15:47 | 07:54 | 10:46 | 05:23 |
| SMPN 1 Karanglewas (B) | 06:31 | 03:16 | 12:06 | 06:03 | 15:49 | 07:54 | 10:33 | 05:17 |
| Pangsar Sudirman (B) | 05:55 | 02:58 | 12:24 | 06:12 | 15:19 | 07:39 | 10:19 | 05:10 |
| Ponpes Ainul Yaqin (B) | 05:54 | 02:57 | 12:41 | 06:20 | 15:04 | 07:32 | 10:06 | 05:03 |
| SMPN 4 Purwokerto | 05:58 | 02:59 | 12:39 | 06:20 | 15:05 | 07:32 | 09:55 | 04:58 |
| Terminal Karanglewas | 05:40 | 02:50 | 12:58 | 06:29 | 15:10 | 07:35 | 09:25 | 04:43 |
| RS Hermina (B) | 05:48 | 02:54 | 12:59 | 06:29 | 14:57 | 07:29 | 09:19 | 04:39 |
| Simpang Banaran (B) | 06:09 | 03:04 | 12:39 | 06:20 | 15:00 | 07:30 | 09:24 | 04:42 |
| SMK Wirotomo (B) | 06:13 | 03:06 | 12:34 | 06:17 | 14:58 | 07:29 | 09:29 | 04:44 |
| Pasar Pon (B) | 05:47 | 02:54 | 12:27 | 06:13 | 15:44 | 07:52 | 09:04 | 04:32 |

Tabel L-5.14 Waktu Tunggu Rit 2 pada Hari Selasa, 15 Agustus 2023

| Nama Halte/TPB | Headway Bus 10-11 (menit:detik) | Waktu Tunggu (menit:detik) | Headway Bus 11-12 (menit:detik) | Waktu Tunggu (menit:detik) | Headway Bus 12-13 (menit:detik) | Waktu Tunggu (menit:detik) | Headway Bus 13-14 (menit:detik) | Waktu Tunggu (menit:detik) |
|--------------------------|---------------------------------|----------------------------|---------------------------------|----------------------------|---------------------------------|----------------------------|---------------------------------|----------------------------|
| Pasar Pon (A) | 13:19 | 06:40 | 17:16 | 08:38 | 20:53 | 10:26 | 08:32 | 04:16 |
| SMK Wirotomo (A) | 15:00 | 07:30 | 15:06 | 07:33 | 19:53 | 09:57 | 12:06 | 06:03 |
| Simpang Banaran (A) | 15:05 | 07:32 | 15:05 | 07:33 | 19:52 | 09:56 | 12:12 | 06:06 |
| RS Hermina (A) | 15:15 | 07:38 | 14:56 | 07:28 | 19:56 | 09:58 | 12:20 | 06:10 |
| Terminal Karanglewas | 14:33 | 07:17 | 15:07 | 07:33 | 21:34 | 10:47 | 11:12 | 05:36 |
| Ponpes Ainul Yaqin (A) | 15:03 | 07:31 | 14:38 | 07:19 | 21:38 | 10:49 | 11:22 | 05:41 |
| Pangsar Sudirman (A) | 15:13 | 07:37 | 14:31 | 07:15 | 21:41 | 10:50 | 11:30 | 05:45 |
| SMPN 1 Karanglewas (A) | 15:53 | 07:56 | 14:09 | 07:05 | 22:19 | 11:09 | 11:03 | 05:31 |
| Kecamatan Karanglewas | 15:53 | 07:56 | 13:58 | 06:59 | 22:36 | 11:18 | 11:16 | 05:38 |
| Pasar Cilongok (A) | 16:37 | 08:18 | 12:57 | 06:28 | 22:44 | 11:22 | 11:20 | 05:40 |
| Pernasidi (A) | 16:52 | 08:26 | 12:48 | 06:24 | 22:46 | 11:23 | 11:30 | 05:45 |
| Puskesmas 1 Cilongok (A) | 16:51 | 08:25 | 12:39 | 06:20 | 22:50 | 11:25 | 11:51 | 05:55 |

Lanjutan Tabel L-5.14 Waktu Tunggu Rit 2 pada Hari Selasa, 15 Agustus 2023

| Nama Halte/TPB | Headway Bus 10-11 (menit:detik) | Waktu Tunggu (menit:detik) | Headway Bus 11-12 (menit:detik) | Waktu Tunggu (menit:detik) | Headway Bus 12-13 (menit:detik) | Waktu Tunggu (menit:detik) | Headway Bus 13-14 (menit:detik) | Waktu Tunggu (menit:detik) |
|--------------------------|---------------------------------|----------------------------|---------------------------------|----------------------------|---------------------------------|----------------------------|---------------------------------|----------------------------|
| Karanglo (A) | 17:28 | 08:44 | 12:13 | 06:07 | 22:40 | 11:20 | 12:30 | 06:15 |
| SMPN 3 Ajibarang (A) | 17:49 | 08:55 | 12:02 | 06:01 | 22:38 | 11:19 | 12:56 | 06:28 |
| SMPN 1 Ajibarang (A) | 18:49 | 09:24 | 11:03 | 05:31 | 22:43 | 11:21 | 12:54 | 06:27 |
| RSUD Ajibarang (A) | 19:18 | 09:39 | 10:39 | 05:19 | 23:00 | 11:30 | 12:54 | 06:27 |
| Terminal Ajibarang | 19:28 | 09:44 | 10:26 | 05:13 | 23:33 | 11:47 | 12:10 | 06:05 |
| RSUD Ajibarang (B) | 09:44 | 04:52 | 23:22 | 11:41 | 12:19 | 06:09 | 11:15 | 05:37 |
| SMPN 1 Ajibarang (B) | 08:03 | 04:01 | 23:19 | 11:40 | 13:28 | 06:44 | 09:20 | 04:40 |
| SMPN 3 Ajibarang (B) | 08:21 | 04:11 | 22:41 | 11:21 | 13:24 | 06:42 | 09:03 | 04:31 |
| Karanglo (B) | 09:55 | 04:58 | 21:44 | 10:52 | 14:01 | 07:00 | 09:01 | 04:31 |
| Puskesmas 1 Cilongok (B) | 10:04 | 05:02 | 21:38 | 10:49 | 13:56 | 06:58 | 10:23 | 05:11 |
| Pernasidi (B) | 10:12 | 05:06 | 21:36 | 10:48 | 13:54 | 06:57 | 10:59 | 05:30 |
| Pasar Cilongok (B) | 10:26 | 05:13 | 21:25 | 10:42 | 14:06 | 07:03 | 10:52 | 05:26 |

Lanjutan Tabel L-5.14 Waktu Tunggu Rit 2 pada Hari Selasa, 15 Agustus 2023

| Nama Halte/TPB | Headway Bus 10-11 (menit:detik) | Waktu Tunggu (menit:detik) | Headway Bus 11-12 (menit:detik) | Waktu Tunggu (menit:detik) | Headway Bus 12-13 (menit:detik) | Waktu Tunggu (menit:detik) | Headway Bus 13-14 (menit:detik) | Waktu Tunggu (menit:detik) |
|------------------------|---------------------------------|----------------------------|---------------------------------|----------------------------|---------------------------------|----------------------------|---------------------------------|----------------------------|
| Puskesmas Karanglewas | 10:51 | 05:26 | 21:19 | 10:39 | 14:13 | 07:07 | 11:21 | 05:41 |
| SMPN 1 Karanglewas (B) | 10:47 | 05:23 | 21:08 | 10:34 | 14:21 | 07:11 | 11:21 | 05:40 |
| Pangsar Sudirman (B) | 11:13 | 05:37 | 20:41 | 10:21 | 13:58 | 06:59 | 11:42 | 05:51 |
| Ponpes Ainul Yaqin (B) | 11:17 | 05:39 | 20:53 | 10:26 | 13:49 | 06:54 | 11:36 | 05:48 |
| SMPN 4 Purwokerto | 11:21 | 05:40 | 20:50 | 10:25 | 13:48 | 06:54 | 11:37 | 05:48 |
| Terminal Karanglewas | 11:18 | 05:39 | 20:54 | 10:27 | 13:50 | 06:55 | 11:30 | 05:45 |
| RS Hermina (B) | 10:57 | 05:28 | 21:30 | 10:45 | 13:33 | 06:46 | 11:04 | 05:32 |
| Simpang Banaran (B) | 10:50 | 05:25 | 21:28 | 10:44 | 13:35 | 06:48 | 11:01 | 05:30 |
| SMK Wirotomo (B) | 10:32 | 05:16 | 21:33 | 10:46 | 13:27 | 06:44 | 10:59 | 05:30 |
| Pasar Pon (B) | 09:36 | 04:48 | 21:18 | 10:39 | 13:57 | 06:59 | 10:52 | 05:26 |

Tabel L-5.15 Waktu Tunggu Rit 3 pada Hari Selasa, 15 Agustus 2023

| Nama Halte/TPB | Headway Bus 10-11 (menit:detik) | Waktu Tunggu (menit:detik) | Headway Bus 11-12 (menit:detik) | Waktu Tunggu (menit:detik) | Headway Bus 12-13 (menit:detik) | Waktu Tunggu (menit:detik) | Headway Bus 13-14 (menit:detik) | Waktu Tunggu (menit:detik) |
|--------------------------|---------------------------------|----------------------------|---------------------------------|----------------------------|---------------------------------|----------------------------|---------------------------------|----------------------------|
| Pasar Pon (A) | 10:57 | 05:29 | 15:43 | 07:51 | 17:03 | 08:32 | 16:48 | 08:24 |
| SMK Wirotomo (A) | 13:19 | 06:40 | 15:08 | 07:34 | 18:05 | 09:03 | 16:53 | 08:26 |
| Simpang Banaran (A) | 13:16 | 06:38 | 15:07 | 07:34 | 18:16 | 09:08 | 16:57 | 08:29 |
| RS Hermina (A) | 13:25 | 06:42 | 15:11 | 07:36 | 18:06 | 09:03 | 17:06 | 08:33 |
| Terminal Karanglewas | 13:31 | 06:46 | 15:59 | 07:59 | 17:14 | 08:37 | 17:59 | 08:59 |
| Ponpes Ainul Yaqin (A) | 13:40 | 06:50 | 15:53 | 07:57 | 17:08 | 08:34 | 18:22 | 09:11 |
| Pangsar Sudirman (A) | 13:07 | 06:33 | 15:56 | 07:58 | 17:01 | 08:30 | 18:27 | 09:13 |
| SMPN 1 Karanglewas (A) | 12:29 | 06:15 | 15:37 | 07:48 | 17:00 | 08:30 | 18:57 | 09:28 |
| Kecamatan Karanglewas | 12:25 | 06:13 | 15:56 | 07:58 | 16:33 | 08:16 | 19:06 | 09:33 |
| Pasar Cilongok (A) | 13:30 | 06:45 | 15:47 | 07:54 | 14:44 | 07:22 | 19:52 | 09:56 |
| Pernasidi (A) | 13:32 | 06:46 | 15:47 | 07:53 | 14:35 | 07:18 | 20:55 | 10:27 |
| Puskesmas 1 Cilongok (A) | 13:42 | 06:51 | 15:36 | 07:48 | 14:42 | 07:21 | 21:01 | 10:30 |

Lanjutan Tabel L-5.15 Waktu Tunggu Rit 3 pada Hari Selasa, 15 Agustus 2023

| Nama Halte/TPB | Headway Bus 10-11 (menit:detik) | Waktu Tunggu (menit:detik) | Headway Bus 11-12 (menit:detik) | Waktu Tunggu (menit:detik) | Headway Bus 12-13 (menit:detik) | Waktu Tunggu (menit:detik) | Headway Bus 13-14 (menit:detik) | Waktu Tunggu (menit:detik) |
|--------------------------|---------------------------------|----------------------------|---------------------------------|----------------------------|---------------------------------|----------------------------|---------------------------------|----------------------------|
| Karanglo (A) | 13:55 | 06:57 | 15:27 | 07:44 | 14:49 | 07:24 | 21:28 | 10:44 |
| SMPN 3 Ajibarang (A) | 14:14 | 07:07 | 15:08 | 07:34 | 15:15 | 07:38 | 21:19 | 10:39 |
| SMPN 1 Ajibarang (A) | 14:00 | 07:00 | 14:35 | 07:17 | 15:34 | 07:47 | 21:22 | 10:41 |
| RSUD Ajibarang (A) | 14:25 | 07:12 | 14:20 | 07:10 | 15:56 | 07:58 | 20:48 | 10:24 |
| Terminal Ajibarang | 13:55 | 06:58 | 14:31 | 07:15 | 16:13 | 08:06 | 20:23 | 10:11 |
| RSUD Ajibarang (B) | 13:44 | 06:52 | 15:41 | 07:50 | 21:44 | 10:52 | 15:43 | 07:52 |
| SMPN 1 Ajibarang (B) | 14:03 | 07:02 | 15:20 | 07:40 | 22:07 | 11:03 | 17:02 | 08:31 |
| SMPN 3 Ajibarang (B) | 14:13 | 07:07 | 15:24 | 07:42 | 22:16 | 11:08 | 17:41 | 08:50 |
| Karanglo (B) | 14:49 | 07:25 | 14:51 | 07:26 | 22:38 | 11:19 | 17:57 | 08:58 |
| Puskesmas 1 Cilongok (B) | 15:26 | 07:43 | 14:40 | 07:20 | 22:22 | 11:11 | 17:52 | 08:56 |
| Pernasidi (B) | 16:04 | 08:02 | 13:42 | 06:51 | 22:34 | 11:17 | 18:00 | 09:00 |
| Pasar Cilongok (B) | 16:31 | 08:15 | 13:47 | 06:54 | 22:30 | 11:15 | 17:46 | 08:53 |

Lanjutan Tabel L-5.15 Waktu Tunggu Rit 3 pada Hari Selasa, 15 Agustus 2023

| Nama Halte/TPB | Headway Bus 10-11 (menit:detik) | Waktu Tunggu (menit:detik) | Headway Bus 11-12 (menit:detik) | Waktu Tunggu (menit:detik) | Headway Bus 12-13 (menit:detik) | Waktu Tunggu (menit:detik) | Headway Bus 13-14 (menit:detik) | Waktu Tunggu (menit:detik) |
|------------------------|---------------------------------|----------------------------|---------------------------------|----------------------------|---------------------------------|----------------------------|---------------------------------|----------------------------|
| Puskesmas Karanglewas | 18:10 | 09:05 | 13:06 | 06:33 | 22:31 | 11:15 | 18:53 | 09:27 |
| SMPN 1 Karanglewas (B) | 18:12 | 09:06 | 13:10 | 06:35 | 22:25 | 11:13 | 19:07 | 09:33 |
| Pangsar Sudirman (B) | 18:06 | 09:03 | 13:38 | 06:49 | 21:51 | 10:55 | 19:51 | 09:55 |
| Ponpes Ainul Yaqin (B) | 18:02 | 09:01 | 14:14 | 07:07 | 21:17 | 10:38 | 19:49 | 09:55 |
| SMPN 4 Purwokerto | 18:07 | 09:03 | 14:10 | 07:05 | 21:19 | 10:40 | 19:55 | 09:57 |
| Terminal Karanglewas | 18:12 | 09:06 | 14:12 | 07:06 | 21:27 | 10:43 | 19:42 | 09:51 |
| RS Hermina (B) | 18:56 | 09:28 | 13:23 | 06:42 | 21:47 | 10:54 | 18:55 | 09:28 |
| Simpang Banaran (B) | 19:04 | 09:32 | 13:23 | 06:42 | 21:38 | 10:49 | 18:53 | 09:27 |
| SMK Wirotomo (B) | 19:15 | 09:38 | 13:16 | 06:38 | 21:39 | 10:50 | 18:51 | 09:25 |
| Pasar Pon (B) | 19:37 | 09:48 | 12:53 | 06:27 | 21:03 | 10:31 | 19:54 | 09:57 |

Tabel L-5.16 Waktu Tunggu Rit 4 pada Hari Selasa, 15 Agustus 2023

| Nama Halte/TPB | Headway Bus 10-11 (menit:detik) | Waktu Tunggu (menit:detik) | Headway Bus 11-12 (menit:detik) | Waktu Tunggu (menit:detik) | Headway Bus 12-13 (menit:detik) | Waktu Tunggu (menit:detik) | Headway Bus 13-14 (menit:detik) | Waktu Tunggu (menit:detik) |
|--------------------------|---------------------------------|----------------------------|---------------------------------|----------------------------|---------------------------------|----------------------------|---------------------------------|----------------------------|
| Pasar Pon (A) | 12:08 | 06:04 | 18:31 | 09:15 | 10:19 | 05:10 | 38:02 | 19:01 |
| SMK Wirotomo (A) | 10:05 | 05:02 | 20:07 | 10:03 | 09:40 | 04:50 | 38:07 | 19:03 |
| Simpang Banaran (A) | 09:53 | 04:57 | 20:01 | 10:00 | 09:47 | 04:54 | 37:55 | 18:57 |
| RS Hermina (A) | 09:58 | 04:59 | 19:58 | 09:59 | 09:47 | 04:54 | 38:02 | 19:01 |
| Terminal Karanglewas | 09:19 | 04:39 | 20:35 | 10:18 | 10:14 | 05:07 | 38:23 | 19:12 |
| Ponpes Ainul Yaqin (A) | 09:18 | 04:39 | 20:41 | 10:21 | 10:36 | 05:18 | 39:12 | 19:36 |
| Pangsar Sudirman (A) | 09:37 | 04:49 | 20:33 | 10:16 | 10:12 | 05:06 | 39:13 | 19:37 |
| SMPN 1 Karanglewas (A) | 09:18 | 04:39 | 20:34 | 10:17 | 10:58 | 05:29 | 38:11 | 19:05 |
| Kecamatan Karanglewas | 09:10 | 04:35 | 20:38 | 10:19 | 11:05 | 05:33 | 38:20 | 19:10 |
| Pasar Cilongok (A) | 08:56 | 04:28 | 25:04 | 12:32 | 09:27 | 04:43 | 37:57 | 18:58 |
| Pernasidi (A) | 09:19 | 04:39 | 25:48 | 12:54 | 09:11 | 04:35 | 37:25 | 18:43 |
| Puskesmas 1 Cilongok (A) | 09:45 | 04:53 | 26:08 | 13:04 | 09:16 | 04:38 | 36:39 | 18:19 |

Lanjutan Tabel L-5.16 Waktu Tunggu Rit 4 pada Hari Selasa, 15 Agustus 2023

| Nama Halte/TPB | Headway Bus 10-11 (menit:detik) | Waktu Tunggu (menit:detik) | Headway Bus 11-12 (menit:detik) | Waktu Tunggu (menit:detik) | Headway Bus 12-13 (menit:detik) | Waktu Tunggu (menit:detik) | Headway Bus 13-14 (menit:detik) | Waktu Tunggu (menit:detik) |
|--------------------------|---------------------------------|----------------------------|---------------------------------|----------------------------|---------------------------------|----------------------------|---------------------------------|----------------------------|
| Karanglo (A) | 09:54 | 04:57 | 28:53 | 14:27 | 06:24 | 03:12 | 36:33 | 18:17 |
| SMPN 3 Ajibarang (A) | 10:31 | 05:15 | 29:26 | 14:43 | 05:30 | 02:45 | 36:38 | 18:19 |
| SMPN 1 Ajibarang (A) | 11:06 | 05:33 | 28:49 | 14:24 | 05:58 | 02:59 | 36:04 | 18:02 |
| RSUD Ajibarang (A) | 11:28 | 05:44 | 28:59 | 14:29 | 05:37 | 02:49 | 36:12 | 18:06 |
| Terminal Ajibarang | 11:36 | 05:48 | 29:02 | 14:31 | 05:22 | 02:41 | 36:14 | 18:07 |
| RSUD Ajibarang (B) | 29:12 | 14:36 | 05:12 | 02:36 | 11:14 | 05:37 | 25:09 | 12:35 |
| SMPN 1 Ajibarang (B) | 29:19 | 14:40 | 04:27 | 02:14 | 12:45 | 06:22 | 24:18 | 12:09 |
| SMPN 3 Ajibarang (B) | 29:26 | 14:43 | 03:01 | 01:31 | 14:42 | 07:21 | 22:58 | 11:29 |
| Karanglo (B) | 28:57 | 14:28 | 02:51 | 01:25 | 14:36 | 07:18 | 21:16 | 10:38 |
| Puskesmas 1 Cilongok (B) | 27:19 | 13:40 | 02:16 | 01:08 | 14:48 | 07:24 | 21:23 | 10:42 |
| Pernasidi (B) | 26:31 | 13:15 | 02:06 | 01:03 | 14:53 | 07:27 | 21:23 | 10:42 |
| Pasar Cilongok (B) | 25:42 | 12:51 | 02:10 | 01:05 | 15:05 | 07:32 | 21:14 | 10:37 |

Lanjutan Tabel L-5.16 Waktu Tunggu Rit 4 pada Hari Selasa, 15 Agustus 2023

| Nama Halte/TPB | Headway Bus 10-11 (menit:detik) | Waktu Tunggu (menit:detik) | Headway Bus 11-12 (menit:detik) | Waktu Tunggu (menit:detik) | Headway Bus 12-13 (menit:detik) | Waktu Tunggu (menit:detik) | Headway Bus 13-14 (menit:detik) | Waktu Tunggu (menit:detik) |
|------------------------|---------------------------------|----------------------------|---------------------------------|----------------------------|---------------------------------|----------------------------|---------------------------------|----------------------------|
| Puskesmas Karanglewas | 24:46 | 12:23 | 00:41 | 00:21 | 17:09 | 08:34 | 19:57 | 09:59 |
| SMPN 1 Karanglewas (B) | 24:54 | 12:27 | 00:32 | 00:16 | 17:24 | 08:42 | 20:06 | 10:03 |
| Pangsar Sudirman (B) | 25:59 | 13:00 | 00:37 | 00:18 | 16:52 | 08:26 | 19:45 | 09:52 |
| Ponpes Ainul Yaqin (B) | 26:04 | 13:02 | 00:27 | 00:14 | 17:02 | 08:31 | 20:01 | 10:01 |
| SMPN 4 Purwokerto | 25:35 | 12:48 | 00:29 | 00:14 | 16:52 | 08:26 | 19:57 | 09:59 |
| Terminal Karanglewas | 25:33 | 12:47 | 01:16 | 00:38 | 16:11 | 08:06 | 20:05 | 10:03 |
| RS Hermina (B) | 25:34 | 12:47 | 01:21 | 00:40 | 17:10 | 08:35 | 18:53 | 09:27 |
| Simpang Banaran (B) | 25:13 | 12:37 | 01:22 | 00:41 | 17:08 | 08:34 | 19:02 | 09:31 |
| SMK Wirotomo (B) | 25:12 | 12:36 | 01:21 | 00:41 | 17:05 | 08:32 | 19:10 | 09:35 |
| Pasar Pon (B) | 24:59 | 12:30 | 00:24 | 00:12 | 18:13 | 09:06 | 17:50 | 08:55 |

Tabel L-5.17 Waktu Tunggu Rit 5 pada Hari Selasa, 15 Agustus 2023

| Nama Halte/TPB | Headway Bus 10-11 (menit:detik) | Waktu Tunggu (menit:detik) | Headway Bus 11-12 (menit:detik) | Waktu Tunggu (menit:detik) | Headway Bus 12-13 (menit:detik) | Waktu Tunggu (menit:detik) | Headway Bus 13-14 (menit:detik) | Waktu Tunggu (menit:detik) |
|--------------------------|---------------------------------|----------------------------|---------------------------------|----------------------------|---------------------------------|----------------------------|---------------------------------|----------------------------|
| Pasar Pon (A) | 11:07 | 05:34 | 17:29 | 08:45 | 12:06 | 06:03 | 10:00 | 05:00 |
| SMK Wirotomo (A) | 11:36 | 05:48 | 17:55 | 08:58 | 09:54 | 04:57 | 11:59 | 05:59 |
| Simpang Banaran (A) | 11:48 | 05:54 | 17:33 | 08:46 | 10:08 | 05:04 | 12:06 | 06:03 |
| RS Hermina (A) | 11:49 | 05:54 | 17:30 | 08:45 | 10:51 | 05:26 | 11:28 | 05:44 |
| Terminal Karanglewas | 12:38 | 06:19 | 16:58 | 08:29 | 10:49 | 05:25 | 10:33 | 05:17 |
| Ponpes Ainul Yaqin (A) | 12:32 | 06:16 | 17:17 | 08:39 | 11:00 | 05:30 | 10:27 | 05:14 |
| Pangsar Sudirman (A) | 12:39 | 06:20 | 17:11 | 08:36 | 11:09 | 05:34 | 10:20 | 05:10 |
| SMPN 1 Karanglewas (A) | 12:46 | 06:23 | 17:07 | 08:33 | 11:32 | 05:46 | 09:50 | 04:55 |
| Kecamatan Karanglewas | 12:47 | 06:24 | 17:01 | 08:30 | 11:36 | 05:48 | 09:47 | 04:54 |
| Pasar Cilongok (A) | 14:29 | 07:15 | 15:38 | 07:49 | 13:08 | 06:34 | 09:44 | 04:52 |
| Pernasidi (A) | 15:08 | 07:34 | 15:06 | 07:33 | 13:56 | 06:58 | 09:27 | 04:43 |
| Puskesmas 1 Cilongok (A) | 15:58 | 07:59 | 14:20 | 07:10 | 14:14 | 07:07 | 09:39 | 04:50 |

Lanjutan Tabel L-5.17 Waktu Tunggu Rit 5 pada Hari Selasa, 15 Agustus 2023

| Nama Halte/TPB | Headway Bus 10-11 (menit:detik) | Waktu Tunggu (menit:detik) | Headway Bus 11-12 (menit:detik) | Waktu Tunggu (menit:detik) | Headway Bus 12-13 (menit:detik) | Waktu Tunggu (menit:detik) | Headway Bus 13-14 (menit:detik) | Waktu Tunggu (menit:detik) |
|--------------------------|---------------------------------|----------------------------|---------------------------------|----------------------------|---------------------------------|----------------------------|---------------------------------|----------------------------|
| Karanglo (A) | 16:53 | 08:26 | 12:58 | 06:29 | 15:11 | 07:35 | 09:25 | 04:43 |
| SMPN 3 Ajibarang (A) | 17:44 | 08:52 | 12:33 | 06:17 | 15:52 | 07:56 | 08:33 | 04:16 |
| SMPN 1 Ajibarang (A) | 17:52 | 08:56 | 12:26 | 06:13 | 16:29 | 08:14 | 07:55 | 03:57 |
| RSUD Ajibarang (A) | 17:54 | 08:57 | 12:25 | 06:13 | 16:41 | 08:21 | 07:47 | 03:53 |
| Terminal Ajibarang | 18:03 | 09:01 | 12:38 | 06:19 | 16:41 | 08:21 | 07:46 | 03:53 |
| RSUD Ajibarang (B) | 17:54 | 08:57 | 12:34 | 06:17 | 19:46 | 09:53 | 04:37 | 02:19 |
| SMPN 1 Ajibarang (B) | 17:57 | 08:58 | 13:07 | 06:33 | 19:49 | 09:55 | 03:49 | 01:55 |
| SMPN 3 Ajibarang (B) | 17:42 | 08:51 | 13:13 | 06:36 | 20:40 | 10:20 | 03:15 | 01:38 |
| Karanglo (B) | 16:23 | 08:11 | 12:50 | 06:25 | 21:14 | 10:37 | 03:14 | 01:37 |
| Puskesmas 1 Cilongok (B) | 16:11 | 08:06 | 12:35 | 06:17 | 21:28 | 10:44 | 02:47 | 01:24 |
| Pernasidi (B) | 16:20 | 08:10 | 12:21 | 06:10 | 21:36 | 10:48 | 02:44 | 01:22 |
| Pasar Cilongok (B) | 16:25 | 08:13 | 11:55 | 05:57 | 22:11 | 11:05 | 02:27 | 01:14 |

Lanjutan Tabel L-5.17 Waktu Tunggu Rit 5 pada Hari Selasa, 15 Agustus 2023

| Nama Halte/TPB | Headway Bus 10-11 (menit:detik) | Waktu Tunggu (menit:detik) | Headway Bus 11-12 (menit:detik) | Waktu Tunggu (menit:detik) | Headway Bus 12-13 (menit:detik) | Waktu Tunggu (menit:detik) | Headway Bus 13-14 (menit:detik) | Waktu Tunggu (menit:detik) |
|------------------------|---------------------------------|----------------------------|---------------------------------|----------------------------|---------------------------------|----------------------------|---------------------------------|----------------------------|
| Puskesmas Karanglewas | 20:34 | 10:17 | 09:12 | 04:36 | 22:32 | 11:16 | 01:09 | 00:35 |
| SMPN 1 Karanglewas (B) | 20:52 | 10:26 | 09:01 | 04:31 | 22:27 | 11:13 | 01:10 | 00:35 |
| Pangsar Sudirman (B) | 20:51 | 10:26 | 08:50 | 04:25 | 22:21 | 11:10 | 01:07 | 00:33 |
| Ponpes Ainul Yaqin (B) | 20:54 | 10:27 | 08:32 | 04:16 | 22:41 | 11:21 | 00:55 | 00:28 |
| SMPN 4 Purwokerto | 20:44 | 10:22 | 08:44 | 04:22 | 22:36 | 11:18 | 00:49 | 00:24 |
| Terminal Karanglewas | 20:47 | 10:23 | 08:37 | 04:19 | 22:43 | 11:21 | 00:54 | 00:27 |
| RS Hermina (B) | 20:39 | 10:19 | 07:51 | 03:56 | 22:02 | 11:01 | 02:45 | 01:22 |
| Simpang Banaran (B) | 20:47 | 10:24 | 07:45 | 03:52 | 22:05 | 11:02 | 02:45 | 01:23 |
| SMK Wirotomo (B) | 20:56 | 10:28 | 07:37 | 03:48 | 22:18 | 11:09 | 02:35 | 01:17 |
| Pasar Pon (B) | 20:48 | 10:24 | 08:12 | 04:06 | 22:42 | 11:21 | 01:27 | 00:44 |

Tabel L-5.18 Waktu Sirkulasi pada Hari Selasa, 15 Agustus 2023

| Rit | Nomor Bus | Waktu Berangkat (Jam:menit:detik) | Waktu Tiba (Jam:menit:detik) | Waktu Sirkulasi (Jam:menit:detik) |
|-----------|-----------|--------------------------------------|---------------------------------|--------------------------------------|
| 1 | 10 | 6:22:28 | 7:40:49 | 1:18:21 |
| 2 | 10 | 8:57:43 | 10:32:56 | 1:35:13 |
| 3 | 10 | 12:12:48 | 13:43:05 | 1:30:17 |
| 4 | 10 | 15:32:34 | 17:10:34 | 1:38:00 |
| 5 | 10 | 18:01:35 | 19:15:19 | 1:13:44 |
| 1 | 11 | 6:29:00 | 7:46:36 | 1:17:36 |
| 2 | 11 | 9:12:37 | 10:42:32 | 1:29:55 |
| 3 | 11 | 12:25:39 | 14:02:42 | 1:37:03 |
| 4 | 11 | 15:44:12 | 17:35:33 | 1:51:21 |
| 5 | 11 | 18:13:20 | 19:36:07 | 1:22:47 |
| 1 | 12 | 6:37:55 | 7:59:03 | 1:21:08 |
| 2 | 12 | 9:28:11 | 11:03:50 | 1:35:39 |
| 3 | 12 | 12:40:02 | 14:15:35 | 1:35:33 |
| 4 | 12 | 16:02:53 | 17:35:57 | 1:33:04 |
| 5 | 12 | 18:30:58 | 19:44:19 | 1:13:21 |
| 1 | 13 | 6:53:33 | 8:14:47 | 1:21:14 |
| 2 | 13 | 9:48:02 | 11:17:47 | 1:29:45 |
| 3 | 13 | 12:58:33 | 14:36:38 | 1:38:05 |
| 4 | 13 | 16:10:31 | 17:54:10 | 1:43:39 |
| 5 | 13 | 18:40:59 | 20:07:01 | 1:26:02 |
| 1 | 14 | 7:02:37 | 8:23:51 | 1:21:14 |
| 2 | 14 | 9:58:35 | 11:28:39 | 1:30:04 |
| 3 | 14 | 13:15:41 | 14:56:32 | 1:40:51 |
| 4 | 14 | 16:48:41 | 18:12:00 | 1:23:19 |
| 5 | 14 | 18:52:21 | 20:08:28 | 1:16:07 |
| Rata-rata | | | | 1:28:56 |

Gambar L-5.4 Contoh Hasil Penelitian Kinerja Operasional pada Hari Selasa, 15 Agustus 2023

Formulir Survei BRT Trans Banyumas Koridor Pasar Pon-Terminal Ajibarang

Hari/Tanggal : Selasa, 15 Agustus 2023
 Driver : Mas kur
 Nomor Kendaraan : R 7283 OA
 Kode Kendaraan : TB-1-11
 Durasi : 1 Jam 22 menit 47 detik
 Waktu : 18:13:20 - 19:36:07
 Putaran ke : 5

| No | TPB dan Halte | Waktu Tiba | Waktu Berangkat | Penumpang Naik | Penumpang Turun | Penumpang Dalam Bus |
|-----|--------------------------|------------|-----------------|----------------|-----------------|---------------------|
| 1. | Terminal Pasar Pon | : | 18:13:20 | - | - | - |
| 2. | Pasar Pon (A) | 18:10:55 | 18:13:20 | 2 | - | 2 |
| 3. | SMK Wirotomo (A) | 18:16:02 | 18:16:50 | - | - | 2 |
| 4. | Simpang Banaran (A) | 18:17:22 | 18:17:52 | 1 | - | 3 |
| 5. | RS Hermina (A) | 18:18:19 | 18:19:06 | - | - | 3 |
| 6. | Terminal Karanglewas | 18:21:07 | 18:21:28 | - | - | 3 |
| 7. | Ponpes Ainul Yaqin (A) | 18:22:43 | 18:23:09 | - | - | 3 |
| 8. | Pangsar Sudirman (A) | 18:24:07 | 18:24:26 | - | - | 3 |
| 9. | SMPN 1 Karanglewas (A) | 18:24:19 | 18:26:41 | - | - | 3 |
| 10. | Kecamatan Karanglewas | 18:27:21 | 18:27:47 | - | - | 3 |
| 11. | Pasar Cilongok (A) | 18:34:56 | 18:37:36 | - | - | 3 |
| 12. | Pernasidi (A) | 18:39:29 | 18:40:02 | - | - | 3 |
| 13. | Puskesmas 1 Cilongok (A) | 18:41:40 | 18:42:07 | - | - | 3 |
| 14. | Karanglo (A) | 18:45:19 | 18:45:53 | - | - | 3 |
| 15. | SMPN 3 Ajibarang (A) | 18:49:13 | 18:49:39 | - | - | 3 |
| 16. | SMPN 1 Ajibarang (A) | 18:52:05 | 18:52:39 | - | 3 | 0 |
| 17. | RSUD Ajibarang (A) | 18:53:28 | 18:53:49 | - | - | 0 |
| 18. | Terminal Ajibarang | 18:54:46 | 18:55:30 | - | - | 0 |

**Lanjutan Gambar L-5.2 Contoh Hasil Penelitian Kinerja Operasional pada
Hari Selasa, 15 Agustus 2023**

| | | | | | | |
|-----|--------------------------|-----------------------|-----------------------|---|---|---|
| 19. | RSUD Ajibarang (B) | 18 : 56 ₄₁ | 18 : 57 ₀₇ | - | - | 0 |
| 20. | SMPN 1 Ajibarang (B) | 18 : 58 ₂₄ | 18 : 58 ₄₈ | - | - | 0 |
| 21. | SMPN 3 Ajibarang (B) | 19 : 00 ₅₄ | 19 : 01 ₂₂ | - | - | 0 |
| 22. | Karanglo (B) | 19 : 04 ₅₆ | 19 : 05 ₂₄ | - | - | 0 |
| 23. | Puskesmas 1 Cilongok (B) | 19 : 06 ₄₈ | 19 : 07 ₁₅ | - | - | 0 |
| 24. | Pernasidi (B) | 19 : 08 ₁₉ | 19 : 08 ₄₈ | - | - | 0 |
| 25. | Pasar Cilongok (B) | 19 : 10 ₃₆ | 19 : 11 ₁₇ | - | - | 0 |
| 26. | Puskesmas Karanglewas | 19 : 22 ₂₇ | 19 : 22 ₅₅ | - | - | 0 |
| 27. | SMPN 1 Karanglewas (B) | 19 : 23 ₄₄ | 19 : 24 ₁₁ | - | - | 0 |
| 28. | Pangsar Sudirman (B) | 19 : 26 ₁₄ | 19 : 26 ₃₉ | - | - | 0 |
| 29. | Ponpes Ainul Yaqin (B) | 19 : 27 ₄₁ | 19 : 28 ₁₀ | - | - | 0 |
| 30. | SMPN 4 Purwokerto | 19 : 28 ₃₅ | 19 : 28 ₅₉ | - | - | 0 |
| 31. | Terminal Karanglewas | 19 : 29 ₅₁ | 19 : 30 ₀₆ | - | - | 0 |
| 32. | RS Hermina (B) | 19 : 31 ₄₄ | 19 : 32 ₁₁ | - | - | 0 |
| 33. | Simpang Banaran (B) | 19 : 32 ₄₀ | 19 : 33 ₀₆ | - | - | 0 |
| 34. | SMK Wirotomo (B) | 19 : 33 ₅₁ | 19 : 34 ₁₆ | 1 | - | 1 |
| 35. | Pasar Pon (B) | 19 : 36 ₀₇ | 19 : 36 ₃₉ | - | 1 | 0 |
| 36. | Terminal Pasar Pon | 19 : 36 ₄₁ | 19 : 36 ₅₉ | - | - | - |

Lampiran 6 Hasil Penelitian Berdasarkan *The BRT Standard 2016*

Tabel L-6.1 Jarak Antar Halte Berdasarkan *The BRT Standard 2016*

| No | Segmen | Jarak | Keterangan |
|----|--|-------|----------------|
| 1 | Pasar Pon (A) – SMK Wirotomo (A) | 1,1 | Tidak Memenuhi |
| 2 | SMK Wirotomo (A) - Simpang Banaran (A) | 0,5 | Memenuhi |
| 3 | Simpang Banaran (A) - RS Hermina (A) | 0,4 | Memenuhi |
| 4 | RS Hermina (A) - Terminal Karanglewas | 0,45 | Memenuhi |
| 5 | Terminal Karanglewas - Ponpes Ainul Yaqin (A) | 0,65 | Memenuhi |
| 6 | Ponpes Ainul Yaqin (A) - Pangsar Sudirman (A) | 0,75 | Memenuhi |
| 7 | Pangsar Sudirman (A) - SMPN 1 Karanglewas (A) | 1 | Tidak Memenuhi |
| 8 | SMPN 1 Karanglewas (A) - Kecamatan Karanglewas | 0,45 | Memenuhi |
| 9 | Kecamatan Karanglewas - Pasar Cilongok (A) | 5,2 | Tidak Memenuhi |
| 10 | Pasar Cilongok (A) - Pernasidi (A) | 1 | Tidak Memenuhi |
| 11 | Pernasidi (A) - Puskesmas 1 Cilongok (A) | 0,8 | Memenuhi |
| 12 | Puskesmas 1 Cilongok (A) - Karanglo (A) | 1,3 | Tidak Memenuhi |
| 13 | Karanglo (A) - SMPN 3 Ajibarang (A) | 2,1 | Tidak Memenuhi |
| 14 | SMPN 3 Ajibarang (A) - SMPN 1 Ajibarang (A) | 1,6 | Tidak Memenuhi |
| 15 | SMPN 1 Ajibarang (A) - RSUD Ajibarang (A) | 0,5 | Memenuhi |
| 16 | RSUD Ajibarang (A) - Terminal Ajibarang | 0,55 | Memenuhi |
| 17 | Terminal Ajibarang - RSUD Ajibarang (B) | 0,65 | Memenuhi |
| 18 | RSUD Ajibarang (B) - SMPN 1 Ajibarang (B) | 0,65 | Memenuhi |
| 19 | SMPN 1 Ajibarang (B) - SMPN 3 Ajibarang (B) | 1,5 | Tidak Memenuhi |
| 20 | SMPN 3 Ajibarang (B) - Karanglo (B) | 2,4 | Tidak Memenuhi |
| 21 | Karanglo (B) - Puskesmas 1 Cilongok (B) | 1 | Tidak Memenuhi |
| 22 | Puskesmas 1 Cilongok (B) - Pernasidi (B) | 0,75 | Memenuhi |
| 23 | Pernasidi (B) - Pasar Cilongok (B) | 1,2 | Tidak Memenuhi |

Lanjutan Tabel L-6.1 Jarak Antar Halte Berdasarkan *The BRT Standard* 2016

| No | Segmen | Jarak | Keterangan |
|---------------------------------------|--|-------|----------------|
| 24 | Pasar Cilongok (B) - Puskesmas Karanglewas | 5,1 | Tidak Memenuhi |
| 25 | Puskesmas Karanglewas - SMPN 1 Karanglewas (B) | 0,5 | Memenuhi |
| 26 | SMPN 1 Karanglewas (B) - Pangsar Sudirman (B) | 1 | Tidak Memenuhi |
| 27 | Pangsar Sudirman (B) - Ponpes Ainul Yaqin (B) | 0,7 | Memenuhi |
| 28 | Ponpes Ainul Yaqin (B) - SMPN 4 Purwokerto | 0,26 | Tidak Memenuhi |
| 29 | SMPN 4 Purwokerto - Terminal Karanglewas | 0,45 | Memenuhi |
| 30 | Terminal Karanglewas - RS Hermina (B) | 0,45 | Memenuhi |
| 31 | RS Hermina (B) - Simpang Banaran (B) | 0,4 | Memenuhi |
| 32 | Simpang Banaran (B) - SMK Wirotomo (B) | 0,6 | Memenuhi |
| 33 | SMK Wirotomo (B) - Pasar Pon (B) | 1,1 | Tidak Memenuhi |
| Total Jarak Antar Halte yang Memenuhi | | | 55% |

Tabel L-6.2 Jarak Halte dengan Persimpangan Berdasarkan *The BRT Standard* 2016

| No | Jenis Perhentian | Nama Halte/TPB | Jarak | Keterangan |
|----|------------------|------------------------|-------|------------|
| 1 | Halte | Pasar Pon (A) | 0,9 | Memenuhi |
| 2 | Halte | SMK Wirotomo (A) | 0,18 | Memenuhi |
| 3 | Halte | Simpang Banaran (A) | 0,65 | Memenuhi |
| 4 | TPB | RS Hermina (A) | 0,23 | Memenuhi |
| 5 | Halte | Terminal Karanglewas | 0,14 | Memenuhi |
| 6 | TPB | Ponpes Ainul Yaqin (A) | 0,75 | Memenuhi |
| 7 | TPB | Pangsar Sudirman (A) | 0,5 | Memenuhi |
| 8 | TPB | SMPN 1 Karanglewas (A) | 1,4 | Memenuhi |
| 9 | TPB | Kecamatan Karanglewas | 1,9 | Memenuhi |
| 10 | TPB | Pasar Cilongok (A) | 3,1 | Memenuhi |
| 11 | TPB | Pernasidi (A) | 2 | Memenuhi |

Lanjutan Tabel L-6.2 Jarak Halte dengan Persimpangan Berdasarkan *The BRT Standard 2016*

| No | Jenis Perhentian | Nama Halte/TPB | Jarak | Keterangan |
|------------------------------------|------------------|--------------------------|-------|------------|
| 12 | TPB | Puskesmas 1 Cilongok (A) | 1,2 | Memenuhi |
| 13 | TPB | Karanglo (A) | 0,07 | Memenuhi |
| 14 | TPB | SMPN 3 Ajibarang (A) | 1,6 | Memenuhi |
| 15 | TPB | SMPN 1 Ajibarang (A) | 0,05 | Memenuhi |
| 16 | TPB | RSUD Ajibarang (A) | 0,4 | Memenuhi |
| 17 | Halte | Terminal Ajibarang | 0,95 | Memenuhi |
| 18 | Halte | RSUD Ajibarang (B) | 0,45 | Memenuhi |
| 19 | Halte | SMPN 1 Ajibarang (B) | 0,11 | Memenuhi |
| 20 | Halte | SMPN 3 Ajibarang (B) | 1,6 | Memenuhi |
| 21 | TPB | Karanglo (B) | 0,21 | Memenuhi |
| 22 | TPB | Puskesmas 1 Cilongok (B) | 1,2 | Memenuhi |
| 23 | TPB | Pernasidi (B) | 2 | Memenuhi |
| 24 | TPB | Pasar Cilongok (B) | 3,1 | Memenuhi |
| 25 | TPB | Puskesmas Karanglewas | 1,9 | Memenuhi |
| 26 | TPB | SMPN 1 Karanglewas (B) | 1,4 | Memenuhi |
| 27 | TPB | Pangsar Sudirman (B) | 0,5 | Memenuhi |
| 28 | TPB | Ponpes Ainul Yaqin (B) | 0,75 | Memenuhi |
| 29 | Halte | SMPN 4 Purwokerto | 0,5 | Memenuhi |
| 30 | TPB | Terminal Karanglewas | 0,16 | Memenuhi |
| 31 | TPB | RS Hermina (B) | 0,23 | Memenuhi |
| 32 | TPB | Simpang Banaran (B) | 0,65 | Memenuhi |
| 33 | TPB | SMK Wirotomo (B) | 0,11 | Memenuhi |
| 34 | Halte | Pasar Pon (B) | 0,9 | Memenuhi |
| Total Halte atau TPB yang Memenuhi | | | | 100% |

Gambar L-6.1 Contoh Hasil Penelitian Berdasarkan *The BRT Standard 2016*

Formulir Survei Penilaian BRT Trans Banyumas Berdasarkan *The BRT Standard 2016*

Dasar-Dasar BRT

| No. | Kategori | Penilaian | Nilai | Keterangan |
|-----|----------------------|--|-------|---|
| 1. | Jalur khusus bus | <ul style="list-style-type: none"> ○ Jalur khusus terpisah secara fisik. ○ Jalur khusus yang dibedakan dengan warna, tanpa pemisah fisik. ○ Jalur khusus yang dipisahkan dengan marka jalan. ✓ Tidak ada jalur khusus. | 0 | Tidak ada jalur khusus pada BRT Trans Banyumas |
| 2. | Penempatan jalur bus | <p>Konfigurasi <i>Tier 1</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Penempatan jalur bus dua arah pada median. ○ Penempatan jalur bus pada koridor khusus yang eksklusif tanpa ada lajur lalu lintas umum yang paralel. ○ Penempatan jalur bus di sisi perairan, taman, atau kondisi lain yang meminimalisir adanya persimpangan dan konflik. ○ Penempatan jalur bus dua arah pada sisi jalan satu arah. <p>Konfigurasi <i>Tier 2</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Jalur bus yang terbagi pada sepasang jalan satu arah dengan masing-masing jalur bus ditempatkan di tengah jalan. ○ Penempatan jalur bus pada sisi luar <i>central roadway</i> pada jalan yang memiliki <i>central roadway</i> dan <i>service road</i> yang sejajar. | 0 | Dikarenakan BRT Trans Banyumas tidak memiliki jalur khusus sehingga penempatan jalurnya bersamaan dengan kendaraan lain |

Lanjutan Gambar L-6.1 Contoh Hasil Penelitian Berdasarkan *The BRT Standard 2016*

| | | | | |
|----|-----------------------------------|--|---|--|
| | | <ul style="list-style-type: none"> o Jalur bus yang terbagi pada sepasang jalan satu arah dengan masing-masing jalur bus ditempatkan di pinggir jalan. <p>Konfigurasi Tier 3</p> <ul style="list-style-type: none"> o Jalur bus virtual dua arah pada satu jalur tengah (median) yang digunakan secara bergantian oleh kedua arah. <p>Konfigurasi Non-Poin</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Jalur bus pada sisi trotoar jalan dua arah. | | |
| 3. | Pemungutan tarif <i>off-board</i> | <ul style="list-style-type: none"> o <i>Barrier-controlled</i>. o <i>Proof-of-payment</i>. ✓ Validasi tarif <i>on board</i> pada semua pintu. | 4 | Validasi dilakukan tepat setelah masuk bus |
| 4. | Pengaturan simpang | <ul style="list-style-type: none"> o Larangan berbelok menyeberangi bus. o Sinyal prioritas pada persimpangan. | 0 | Tidak ada pengaturan simpang pada BRT Trans Banyuwangi |
| 5. | <i>Platform-level boarding</i> | <ul style="list-style-type: none"> o Tinggi lantai bus setara dengan lantai halte dengan celah vertikal 4 cm atau kurang. o Halte pada koridor memiliki fitur untuk mengurangi celah horizontal. | 0 | Semua bus BRT Trans Banyuwangi menggunakan anak tangga di dalamnya |

Perencanaan Layanan

| No. | Kategori | Penilaian | Nilai | Keterangan |
|-----|------------|---|-------|---|
| 1. | Multi rute | <ul style="list-style-type: none"> o Terdapat dua rute atau lebih di koridor, melayani setidaknya dua halte. ✓ Tidak ada multi rute pada koridor. | 0 | Tidak terdapat dua rute atau lebih dalam satu koridor |

Lanjutan Gambar L-6.1 Contoh Hasil Penelitian Berdasarkan *The BRT Standard 2016*

| | | | | |
|----|--|--|---|---|
| 2. | Layanan ekspres, <i>limited-stop</i> , dan layanan lokal | <ul style="list-style-type: none"> o Layanan lokal dan beberapa jenis layanan <i>limited-stop</i> dan/atau ekspres. o Setidaknya ada satu pilihan layanan lokal dan satu layanan <i>limited-stop</i> atau ekspres. ✓ Tidak ada layanan <i>limited-stop</i> ataupun layanan ekspres. | 0 | BRT Trans Banyumas tidak memiliki layanan <i>limited-stop</i> atau ekspres, BRT Trans Banyumas hanya melakukan layanan pada umumnya yaitu berhenti di setiap halte. |
| 3. | Pusat kendali | <ul style="list-style-type: none"> ✓ Pelayanan penuh pada pusat kendali dengan tiga fitur tersedia. o Pusat kendali dengan dua dari tiga fitur tersedia. o Tidak ada pusat kendali atau pusat dengan fungsi terbatas. o Tidak ada pusat kendali atau pusat dengan fungsi terbatas. | 3 | BRT Trans Banyumas memiliki semua fitur pusat kendali |
| 4. | Berlokasi di sepuluh koridor terbaik | <ul style="list-style-type: none"> o Koridor merupakan salah satu dari sepuluh koridor dengan permintaan tinggi. ✓ Koridor bukan merupakan salah satu dari sepuluh koridor dengan permintaan tinggi. | 0 | BRT Trans Banyumas bukan merupakan salah satu dari koridor terbaik dan juga dari segi infrastruktur pendukung masih kurang |
| 5. | Profil permintaan | <ul style="list-style-type: none"> o Koridor pada segmen dengan permintaan tertinggi memiliki <i>Tier 1 Trunk Corridor</i>. o Koridor pada segmen dengan permintaan tertinggi memiliki <i>Tier 2 Trunk Corridor</i> o Koridor pada segmen dengan permintaan tertinggi memiliki <i>Tier 3 Trunk Corridor</i>. o Koridor tidak termasuk dalam ruas permintaan tertinggi. | 0 | Koridor pada Trans Banyumas memiliki profil permintaan penumpang yang cukup tinggi, namun keterbatasan jalan dan lahan sehingga belum mampu membangun infrastruktur seperti <i>Trunk Corridor</i> |
| 6. | Jam operasional | <ul style="list-style-type: none"> o Terdapat <i>late-night</i> dan <i>weekend service</i>. ✓ Terdapat <i>late-night service</i>, tidak ada <i>weekend service</i> atau sebaliknya. | 1 | BRT Trans Banyumas melayani setiap hari baik di hari kerja maupun di hari libur |

Lanjutan Gambar L-6.1 Contoh Hasil Penelitian Berdasarkan *The BRT Standard 2016*

| | | | | |
|----|---------------------------|---|---|---|
| | | <p>atau memenuhi kriteria pengecualian di atas.</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 75% dari semua halte di koridor terletak setidaknya 26 meter (85 kaki) dari persimpangan atau memenuhi kriteria pengecualian di atas. ○ 25% dari semua halte di koridor terletak setidaknya 26 meter (85 kaki) dari persimpangan atau memenuhi kriteria pengecualian di atas. ○ <25% dari semua halte di koridor terletak setidaknya 26 meter (85 kaki) dari persimpangan atau memenuhi kriteria pengecualian di atas. | | |
| 4. | Halte median | <ul style="list-style-type: none"> ○ > 80% dari semua halte memiliki <i>platform</i> sentral yang melayani kedua arah. ○ > 50% dari semua halte memiliki <i>platform</i> sentral yang melayani kedua arah. ○ > 80% dari semua halte memiliki <i>platform</i> sentral yang hanya melayani salah satu arah. | ○ | BRT Trans Banyumas tidak memiliki <i>platform</i> sentral (halte di tengah median) |
| 5. | Kualitas perkerasan jalan | <ul style="list-style-type: none"> ○ Perkerasan jalan dirancang untuk masa guna 30 tahun di seluruh koridor. ○ Perkerasan jalan dirancang untuk masa guna 30 tahun hanya di halte dan persimpangan. ○ Perkerasan jalan dirancang untuk masa guna 30 tahun, kecuali di halte dan persimpangan. ○ Perkerasan jalan dirancang untuk masa guna kurang dari 30 tahun. | ○ | Kualitas perkerasan jalan di setiap koridor BRT Trans Banyumas dirancang untuk masa guna 10 tahun dan dilakukan pemeliharaan secara berkala |

Lanjutan Gambar L-6.1 Contoh Hasil Penelitian Berdasarkan *The BRT Standard 2016*

| | | | | |
|----|------------------------|--|---|--|
| | | <ul style="list-style-type: none"> o Tidak ada <i>late-night</i> ataupun <i>weekend service</i>. | | |
| 7. | Jaringan multi koridor | <ul style="list-style-type: none"> ✓ Koridor BRT terhubung dengan koridor BRT yang ada saat ini atau jaringan yang direncanakan berikutnya. o Koridor BRT terhubung dengan jaringan koridor yang akan direncanakan. o Tidak terhubung dengan jaringan yang akan direncanakan. | 2 | Jaringan Koridor pada BRT Trans Banyumas ^{galing} terhubung dengan koridor lainnya (Koridor 1, 2, 3A, 3B) |

Infrastruktur

| No. | Kategori | Penilaian | Nilai | Keterangan |
|-----|---------------------------------|--|-------|---|
| 1. | Jalur menyusul pada halte | <ul style="list-style-type: none"> o Terdapat jalur khusus untuk mendahului. o Bus dapat mendahului bus lain di jalur bus apabila keadaan aman. o Bus dapat mendahului bus lain melalui jalur lalu lintas umum apabila keadaan aman. ✓ Bus tidak dapat mendahului bus lain. | 0 | BRT Trans Banyumas direncanakan bus secara berurutan sesuai jadwal keberangkatan yang telah ditetapkan |
| 2. | Meminimalisasi emisi armada bus | <ul style="list-style-type: none"> o Euro VI atau US 2010. o Euro V dengan saringan PM, Euro IV dengan saringan PM, atau US 2007. o Euro V, Euro IV, Euro III CNG, atau Euro III dengan saringan PM retrofit terverifikasi. ✓ Lebih rendah dari standar yang disebutkan di atas. | 0 | Standar emisi dari BRT Trans Banyumas yaitu Euro II, sehingga termasuk dalam kategori standar emisi yang lebih rendah |
| 3. | Jarak halte dari persimpangan | <ul style="list-style-type: none"> ✓ 75% dari semua halte di koridor terletak setidaknya 40 meter (130 kaki) dari persimpangan | 3 | Lebih dari 75% halte /TPB pada BRT Trans Banyumas memiliki jarak lebih dari 40 m dari persimpangan lalu lintas |

Lampiran 7 Dokumentasi Penelitian



Gambar L-7.1 Kondisi Simpang Tiga Bantarsoka



Gambar L-7.2 Kondisi Simpang Kalibagor



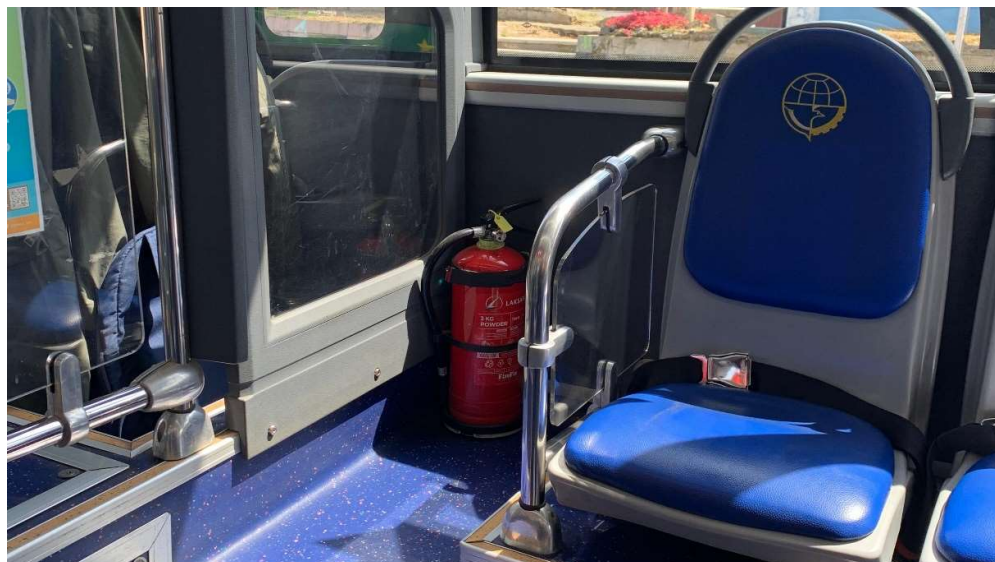
Gambar L-7.3 Kondisi Simpang Tiga Cilongok



Gambar L-7.4 Kondisi Simpang Tiga Ajibarang



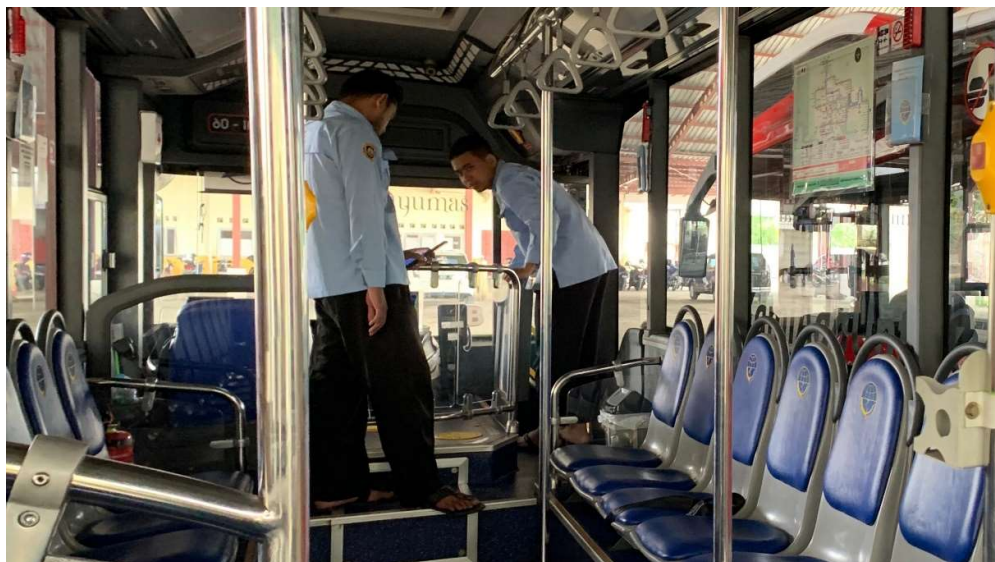
Gambar L-7.5 Halte SMPN 4 Purwokerto



Gambar L-7.6 Alat Pemadam Api Ringan



Gambar L-7.7 Informasi Sopir Bus



Gambar L-7.8 Interior Bus



Gambar L-7.9 Tim Survei dengan Koordinator Lapangan Koridor Pasar Pon-Terminal Ajibarang



Gambar L-7.10 Bersama dengan Staff Administrasi BRT Trans Banyumas



Gambar L-7.11 Bersama dengan Staff Operasional BRT Trans Banyumas