

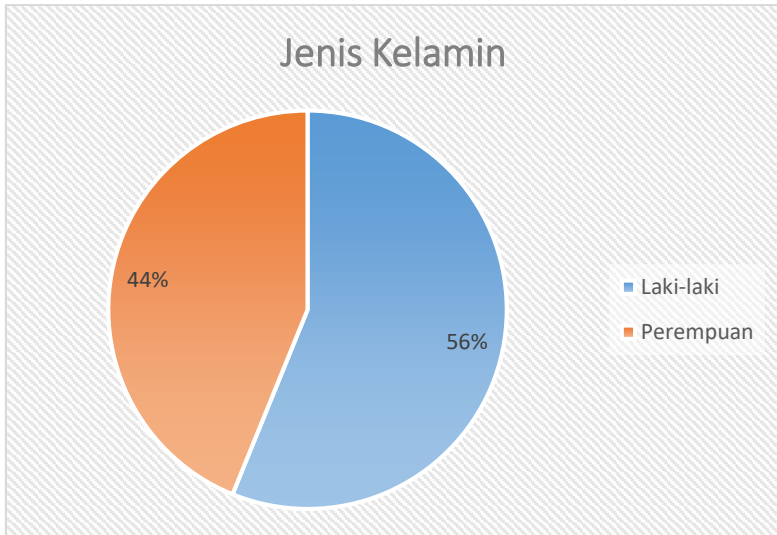
Hari	Jumlah Penumpang	Persentase	Ukuran Sampel
Minggu	251	41%	101
			244

Sumber : Hasil perhitungan rumus slovin (2020)

4.2. Karakteristik Responden

Pada analisis ini data yang diperoleh yakni dari hasil survei pengisian kuesioner oleh penumpang angkutan umum bus kota ekonomi yang berada didalam angkutan. Penyebaran kuesioner pada 244 responden yang kemudian diolah untuk mengetahui karakteristik penumpang angkutan.

- **Jenis kelamin**
 - a. Laki-laki : 137 responden = 56%
 - b. Perempuan : 107 responden = 44%
 - Total responden : 244 responden

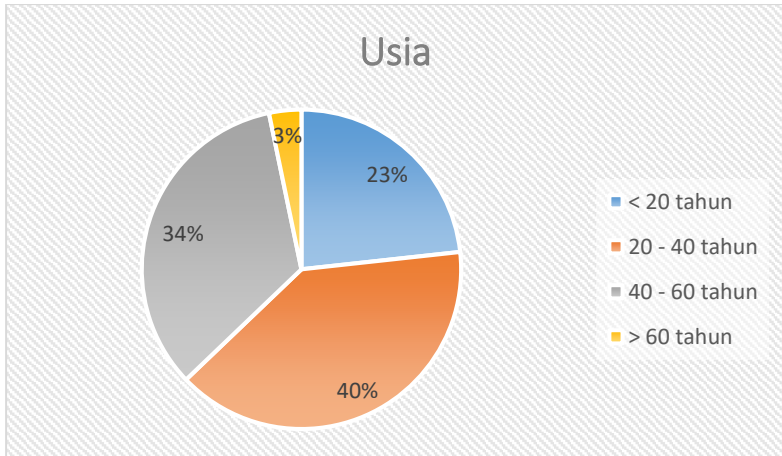


Gambar 1.1 Karakteristik responden berdasarkan jenis kelamin.
 Sumber : hasil analisis data (2020)

Berdasarkan dari hasil pengisian kuesioner dapat dilihat beban penumpang pengguna angkutan bus antar kota ekonomi pada rute : Babat – Bojonegoro (Terminal Rajekwesi) yang mendominasi adalah laki-laki yang berjumlah 56% atau sebanyak 137 responden, sedangkan perempuan berjumlah 44% atau sebanyak 107 responden.

- **Usia**

- | | | | |
|----|-------------|------|-----------------|
| a. | <20 tahun | : 57 | responden = 23% |
| b. | 20-40 tahun | : 97 | responden = 40% |
| c. | 40-60 tahun | : 83 | responden = 34% |
| d. | >60 tahun | : 8 | responden = 3% |

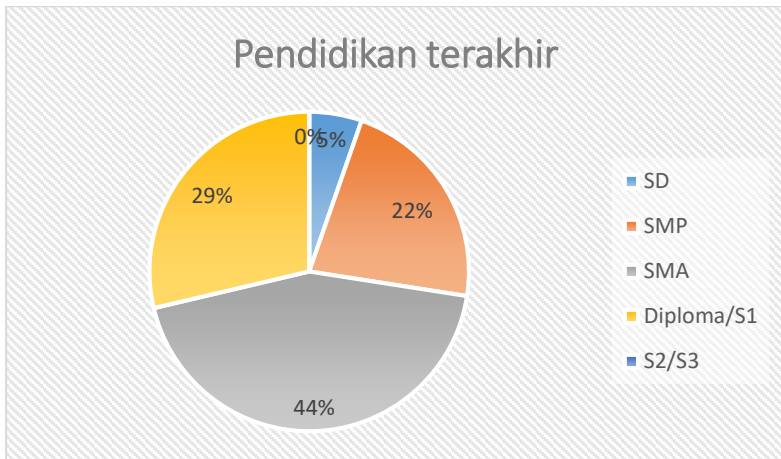


Gambar 1.2 Karakteristik responden berdasarkan usia
 Sumber : Hasil analisis data (2020)

Berdasarkan dari hasil pengisian kuesioner dapat dilihat beban penumpang pengguna angkutan bus kota ekonomi pada rute : Babat – Bojonegoro (Terminal Rajekwesi) yang mendominasi adalah usia antara 20 – 40 tahun yang berjumlah 40% atau sebanyak 97 responden. Dan pada usia 40 – 60 tahun berjumlah 34% atau sebanyak 83 responden. Sedangkan pada usia <20 tahun berjumlah 23% atau sebanyak 57 responden. Pada usia tersebut rata-rata pengguna angkutan bus melakukan aktifitas harian mereka.

- **Pendidikan Terakhir**

2.	SD	: 13	responden	= 5%
3.	SMP	: 54	responden	= 22%
4.	SMA	: 107	responden	= 44%
5.	Diploma/S1	: 70	responden	= 29%
6.	S2/S3	: 0	responden	= 0%



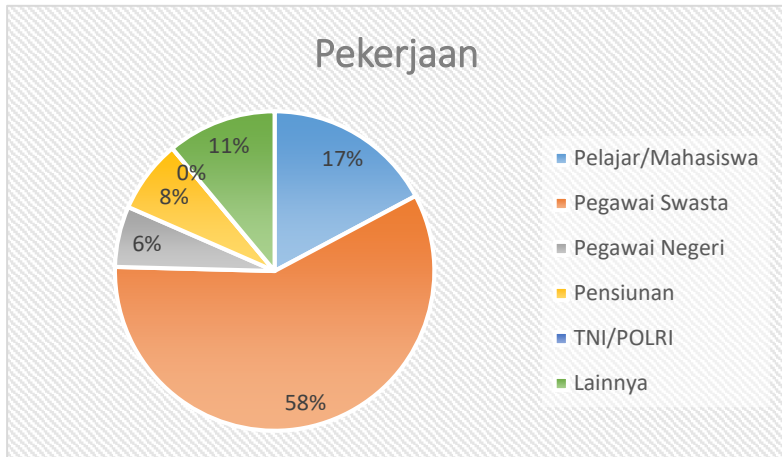
Gambar 1.3 Karakteristik responden berdasarkan pendidikan terakhir
 Sumber : Hasil analisis data (2020)

Berdasarkan dari hasil pengisian kuesioner dapat dilihat beban penumpang pengguna angkutan bus kota ekonomi pada rute : Babat – Bojonegoro (Terminal Rajekwesi) yang mendominasi yaitu penumpang yang memiliki Pendidikan terakhir yaitu SMA sebesar 44% dengan jumlah 107 responden.

- **Pekerjaan**

2	Pelajar/Mahasiswa	: 42	responden	= 18%
3	Pegawai swasta	: 142	responden	= 58%
4	Pegawai negeri	: 15	responden	= 6%

5	Pensiunan	: 18	responden	= 7%
6	TNI/POLRI	: 0	responden	= 0%
7	Lainnya	: 27	responden	= 11%



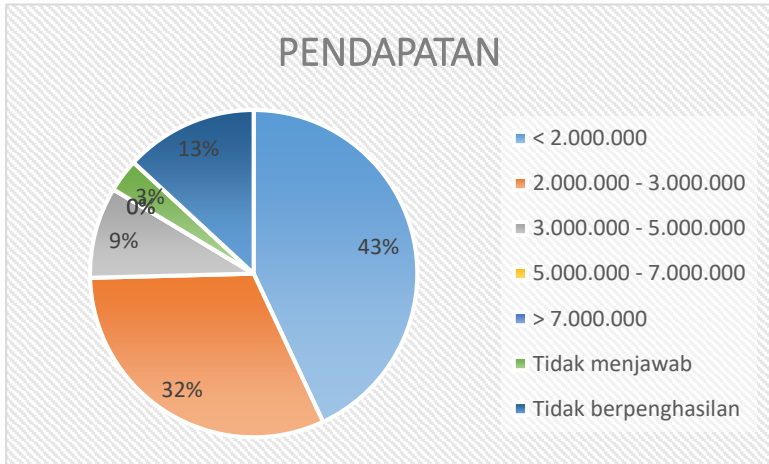
Gambar 1.4 Karakteristik responden berdasarkan jenis pekerjaan
Sumber : Hasil analisis data (2020)

Berdasarkan dari hasil pengisian kuesioner dapat dilihat beban penumpang pengguna angkutan bus kota ekonomi pada rute : Babat – Bojonegoro (Terminal Rajekwesi) yang mendominasi adalah penumpang yang bekerja sebagai pegawai swasta sebesar 58% atau sebanyak 142 responden. Rata-rata para pekerja swasta lebih memilih menggunakan angkutan umum bus dalam melakukan kegiatan harian mereka.

- **Pendapatan/bulan**

a.	<2.000.000	: 105	responden = 43%
b.	2.000.000 – 3.000.000	: 77	responden = 32%
c.	3.000.000 – 5.000.000	: 22	responden = 9%
d.	5.000.000 – 7.000.000	: 0	responden = 0%

e.	> 7.000.000	: 0	responden = 0%
f.	Tidak menjawab	: 8	responden = 3%
g.	Tidak memiliki penghasilan	: 32	responden = 13%



Gambar 1.5 Karakteristik responden berdasarkan jumlah pendapatan.
Sumber : Hasil analisis data (2020)

Berdasarkan dari hasil pengisian kuesioner dapat dilihat beban penumpang pengguna angkutan bus kota ekonomi pada rute : Babat – Bojonegoro (Terminal Rajekwesi) yang mendominasi adalah penumpang yang memiliki pendapatan dibawah 2 juta atau dengan pendapatan minimum 1,5 juta sebesar 43% atau sebanyak 105 responden. Sedangkan dengan pendapatan antara 2 juta – 3 juta sebesar 32% atau sebanyak 77 responden. Dari jumlah 158 responden terdapat 8 responden yang tidak menjawab.

4.3 Analisis Persepsi dan Harapan Penumpang

Berikut merupakan paparan hasil survei persepsi masyarakat terhadap pelayanan angkutan umum menurut penumpang angkutan bus : Contoh perhitungan nilai persepsi dan harapan dihitung dengan menggunakan rumus sebagai berikut :

Nilai pernyataan

$$= \frac{((1 \times n1) + (2 \times n2) + (3 \times n3) + (4 \times n4) + (5 \times n5))}{\text{Sampel}}$$

$$= \frac{((1 \times 0) + (2 \times 78) + (3 \times 119) + (4 \times 47) + (5 \times 0))}{244}$$

$$= \frac{701}{244}$$

$$= 2,87$$

Tabel 1.3 Nilai persepsi penumpang

variabel	TP	KP	CP	P	SP	Sampel	Jumlah (skor x bobot)	Nilai
bobot	1	2	3	4	5			
X1		78	119	47		244	701	2,87
X2		50	188	6		244	688	2,82
X3		162	82			244	570	2,34
X4		140	58	46		244	638	2,61
X5		40	117	87		244	779	3,19
X6			98	146		244	878	3,60
X7			125	119		244	851	3,49
X8		135	109			244	597	2,45
X9		96	127	21		244	657	2,69
X10		144	73	27		244	615	2,52

variabel	TP	KP	CP	P	SP	Sampel	Jumlah (skor x bobot)	Nilai
bobot	1	2	3	4	5			
X11	12	178	54			244	530	2,17
X12		48	189	7		244	691	2,83
X13		81	127	36		244	687	2,82
X14	39	142	63			244	512	2,10
X15	24	46	109	65		244	703	2,88
X16	17	86	141			244	612	2,51
X17	9	78	129	28		244	664	2,72
X18		93	151			244	639	2,62
X19	43	136	65			244	510	2,09
X20	62	182				244	426	1,75

Sumber : Hasil perhitungan kuesioner (2020)

Tabel 1.4 Nilai harapan penumpang

variabel	TP	KP	CP	P	SP	Sampel	Jumlah (skor x Bobot)	Nilai
bobot	1	2	3	4	5			
X1		13	152	79		244	798	3,27
X2		59	167	18		244	691	2,83
X3		38	201	5		244	699	2,86
X4			199	45		244	777	3,18
X5			98	120	26	244	904	3,70
X6		82	162			244	650	2,66
X7		102	142			244	630	2,58
X8		122	76	46		244	656	2,69
X9		136	108			244	596	2,44
X10			12	123	109	244	1073	4,40
X11			23	130	91	244	1044	4,28
X12				198	46	244	1022	4,19

variabel	TP	KP	CP	P	SP	Sampel	Jumlah (skor x Bobot)	Nilai
	1	2	3	4	5			
X13				175	69	244	1045	4,28
X14			71	133	40	244	945	3,87
X15			154	90		244	822	3,37
X16			43	201		244	933	3,82
X17			149	95		244	827	3,39
X18			97	124	23	244	902	3,70
X19			31	171	42	244	987	4,05
X20			151	93		244	825	3,38

Sumber : Hasil perhitungan kuesioner (2020)

Dimana :

TP = Tidak Puas

KP = Kurang Puas

CP = Cukup Puas

P = Puas

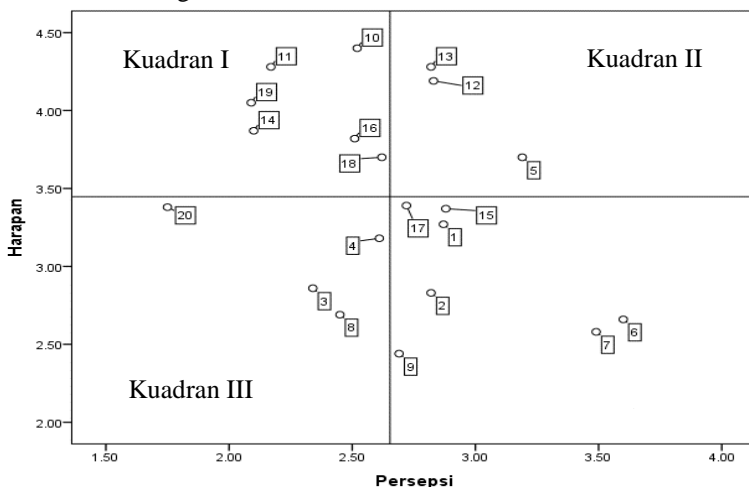
SP = Sangat Puas

Tabel 1.5 Data rata-rata tingkat kepuasan penumpang

Kualitas	Variabel	Rata-rata Variabel	
		Persepsi	Harapan
Kondisi Fisik (Tangibles)	X1	2,87	3,27
	X2	2,82	2,83
	X3	2,34	2,86
	X4	2,61	3,18
	X5	3,19	3,70
Kehandalan (Reliability)	X6	3,60	2,66
	X7	3,49	2,58
	X8	2,45	2,69
	X9	2,69	2,44
	X10	2,52	4,40
	X11	2,17	4,28
Daya Tanggap (Responsiveness)	X12	2,83	4,19
	X13	2,82	4,28
	X14	2,10	3,87
Jaminan (Assurance)	X15	2,88	3,37
	X16	2,51	3,82
	X17	2,72	3,39
	X18	2,62	3,70
Empati (Emhatty)	X19	2,09	4,05
	X20	1,75	3,38
Rata-rata		2,65	3,45

Sumber : Hasil perhitungan SPSS (2020)

Berdasarkan dari data-data tabel diatas akan dapat dibuat gambar kuadran IPA sebagai berikut :



Gambar 1.6 Diagram kartesius kuadran Importance Performance Analysis (IPA)

Sumber : Hasil perhitungan SPSS (2020)

1. Kuadran I

Menunjukkan bahwa yang mempengaruhi kepuasan penumpang adalah ketersediaan bus (X10), lama menunggu bus (X11), kejelasan informasi jadwal rute (X14), kenyamanan saat berada dalam bus (X16), kedisiplinan pengemudi dalam mengendarai bus (X18), dan pelayanan terhadap penumpang (X19). Dalam kuadran ini dijelaskan bahwa tingkat kinerja dari pernyataan belum sesuai dengan harapan penumpang. Pernyataan yang terdapat pada kuadran I harus lebih ditingkatkan lagi kinerjanya agar penumpang merasa puas.

2. Kuadran II

Menunjukkan bahwa pernyataan terhadap kebersihan lantai dan jendela angkutan bus (X5), kecepatan pelayanan (X12) dan ketersediaan bus saat dibutuhkan (X13) memiliki tingkat harapan yang tinggi. Oleh sebab itu, harus dipertahankan untuk kedepannya.

3. Kuadran III

Pada kuadran ini pernyataan terhadap keleluasaan tempat duduk yang disediakan (X3), kebersihan tempat duduk yang disediakan (X4), waktu antara kedatangan dan keberangkatan bus (X8) dan pelayanan terhadap penumpang khusus (difabel, lansia, ibu dengan balita) (X20) dianggap kurang oleh penumpang dan pada kenyataan ini memiliki harapan yang rendah dan kinerja yang kurang baik oleh penumpang.

4. Kuadran IV

Pernyataan yang terdapat pada kuadran ini yaitu kelayakan armada bus (X1), kenyamanan kursi yang disediakan (X2), kecepatan bus saat perjalanan (X6), waktu perjalanan menggunakan bus (X7), kapasitas bus (X9), keamanan saat berada dalam bus (X15), sopan santun pengemudi dalam mengendarai bus (X17) memiliki tingkat harapan yang cukup menurut penumpang dan memiliki kinerja yang cukup.

Tabel 1.6 Analisis Gap Indikator Pelayanan

Indikator	Variabel	Kesenjangan	Kualitas
Kondisi Fisik (Tangibles)	X1	-0.40	Negatif
	X2	-0.01	Negatif
	X3	-0.53	Negatif
	X4	-0.57	Negatif
	X5	-0.51	Negatif
Kehandalan (Reliability)	X6	0.93	Positif
	X7	0.91	Positif
	X8	-0.24	Negatif
	X9	0.25	Positif
	X10	-1.88	Negatif
	X11	-2.11	Negatif
Daya Tanggap (Responsiveness)	X12	-1.36	Negatif
	X13	-1.47	Negatif

Indikator	Variabel	Kesenjangan	Kualitas
Jaminan (Assurance)	X14	-1.77	Negatif
	X15	-0.49	Negatif
	X16	-1.32	Negatif
	X17	-0.67	Negatif
	X18	-1.08	Negatif
Empati (Emhaty)	X19	-1.95	Negatif
	X20	-1.64	Negatif
Rata-rata		-0.79	Negatif

Sumber : Hasil perhitungan SPSS (2020)

Dari hasil tabel tersebut menunjukkan bahwa kinerja pelayanan rata – rata masuk dalam kategori kualitas negatif dan masih perlu ditingkatkan karena masih terdapat selisih/*gap* sebesar -0.79

1. Pada dimensi *Tangibles* (Kondisi fisik) nilai *gap* rata – rata sebesar – 0.40, nilai min sebesar -0.57 dan nilai max sebesar -0.01 hal ini menunjukkan bahwa pada dimensi tersebut masuk dalam kualitas layanan negatif karena layanan yang dirasakan < layanan yang diharapkan.
2. Pada dimensi *Reliability* (Kehandalan) nilai *gap* rata – rata sebesar – 0,36, nilai min sebesar -2.11 dan nilai max sebesar 0.93 hal ini menunjukkan bahwa jika dilihat dari nilai rata – rata dimensi tersebut masuk dalam kualitas layanan negatif, namun jika dilihat dari nilai per indikatornya ada 3 indikator yang masuk dalam kualitas layanan ideal yaitu Kecepatan bus saat perjalanan mendapatkan nilai 0.93, Waktu perjalanan menggunakan bus mendapatkan nilai 0.91 dan kapasitas bus mendapatkan nilai 0.25
3. Pada dimensi *Responsiveness* (Ketanggapan) nilai *gap* rata – rata mendapatkan nilai -1.53, nilai min sebesar -1.77 dan max sebesar - 1.36, hal ini menunjukkan bahwa pada dimensi tersebut masuk dalam kualitas layanan negatif karena layanan yang dirasakan < layanan yang diharapkan.

4. Pada dimensi *Assurance* (Jaminan) nilai *gap* rata – rata mendapatkan nilai -0.89, nilai min sebesar -1.32 dan nilai max sebesar -0.49. hal ini menunjukkan bahwa pada dimensi tersebut masuk dalam kualitas layanan negatif karena layanan yang dirasakan < layanan yang diharapkan.
5. Pada dimensi *Empathy* (Empati) nilai *gap* rata – rata mendapatkan nilai -1.8, nilai min sebesar -1.95 dan nilai max sebesar -1.64. hal ini menunjukkan bahwa pada dimensi tersebut masuk dalam kualitas layanan negatif karena layanan yang dirasakan < layanan yang diharapkan.

4.4 Analisis kinerja operasional angkutan

4.4.1. Faktor muat (*Load Factor*)

Faktor muat (*load factor*) sangat dipengaruhi oleh jumlah penumpang yang akan naik dan turun pada ruas-ruas jalan dari rute yang akan ditempuh. Perhitungan *load factor* dilakukan pada hari Kamis dan Minggu dengan ketentuan waktu sibuk dan non sibuk dengan membagi kedalam beberapa segmen lokasi pemberhentian

Dalam perhitungan *load factor* ini digunakan persamaan sebagai berikut :

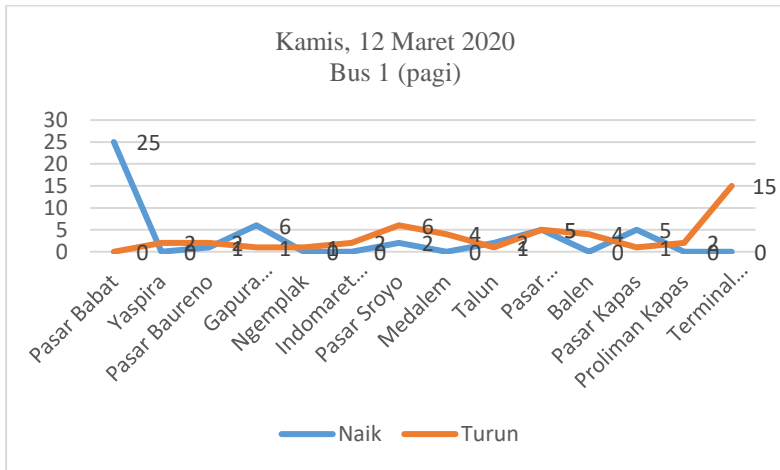
$$\text{Load Factor} = \frac{\text{Jumlah penumpang yang ada dalam bus}}{\text{jumlah tempat duduk dalam bus}}$$

Contoh perhitungan *load factor* (2.2) :

$$\text{Faktor muat} = \frac{n}{61} \times 100$$

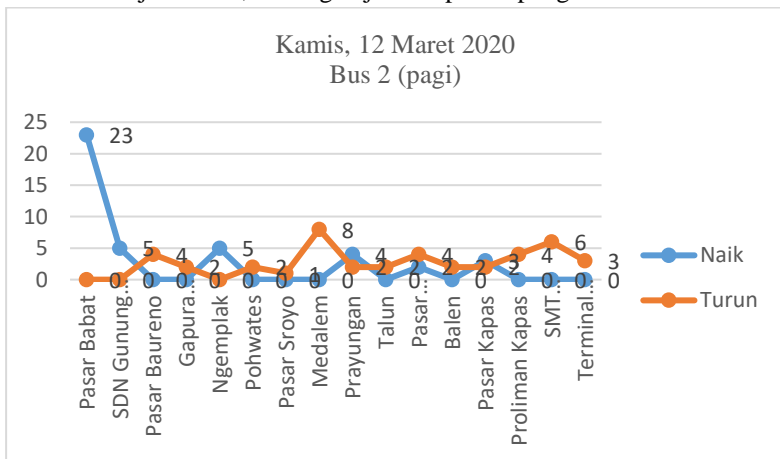
1. Berikut hasil perhitungan jumlah penumpang yang disajikan dalam bentuk grafik :

Grafik data naik turun penumpang dan load factor (rute : Pasar Babat – Terminal Rajekwesi) pada hari Kamis



Gambar 1.7 Grafik data naik turun penumpang bus 1 pagi
Sumber : Hasil analisis data (2020)

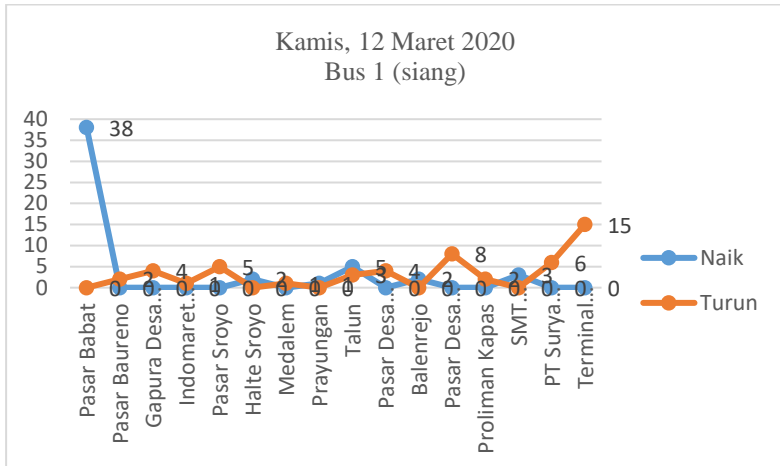
Berdasarkan dari gambar diatas dapat dilihat bahwa tingkat isian penumpang terbilang stabil. Dengan load factor rata-rata Pasar Babat – Terminal Rajekwesi 0,31 dengan jumlah penumpang 46



Gambar 1.8 Grafik data naik turun penumpang bus 2 pagi

Sumber : Hasil analisis data (2020)

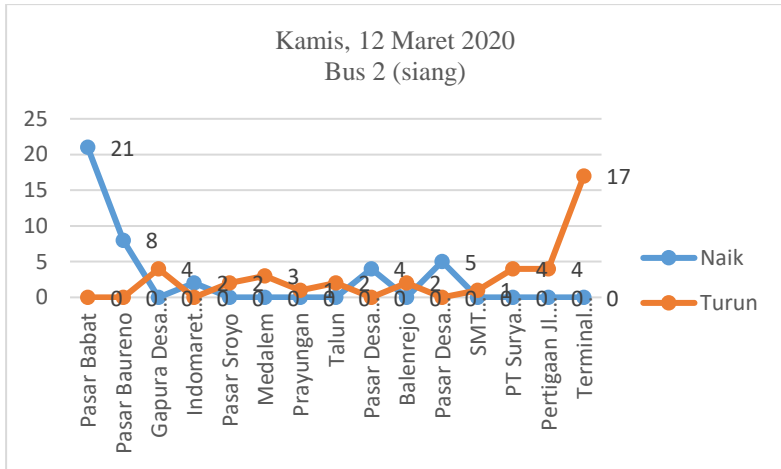
Berdasarkan dari gambar diatas dapat dilihat bahwa tingkat isian penumpang terbilang stabil. Dengan load factor rata-rata Pasar Babat – Terminal Rajekwesi 0,29 dengan jumlah penumpang 42.



Gambar 1.9 Grafik data naik turun penumpang bus 1 siang

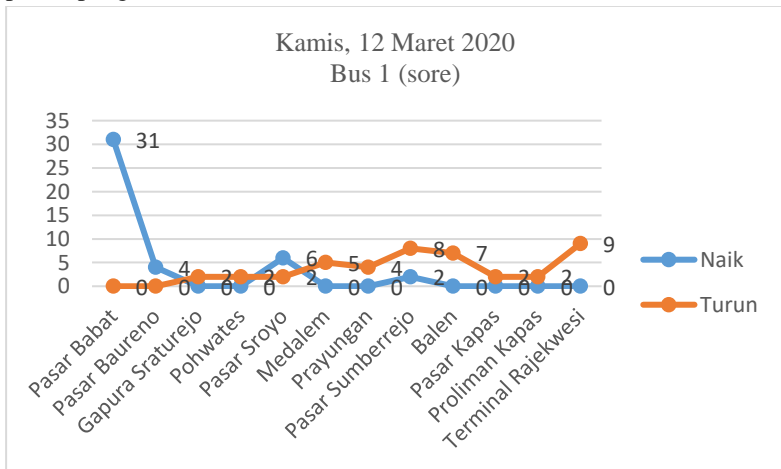
Sumber : Hasil analisis data (2020)

Berdasarkan dari gambar diatas dapat dilihat bahwa adanya kenaikan penumpang yang tinggi di beberapa titik. Dengan load factor rata-rata Pasar Babat – Terminal Rajekwesi 0,42 dengan jumlah penumpang 51.



Gambar 1.10 Grafik data naik turun penumpang bus 2 siang
Sumber : Hasil analisis data (2020)

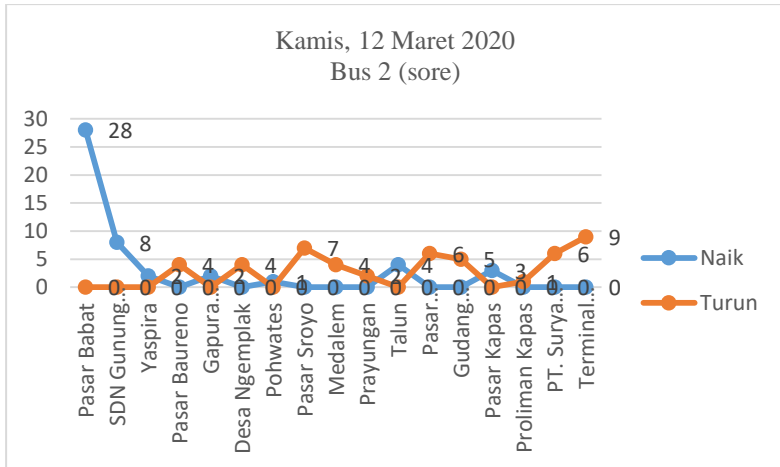
Berdasarkan dari gambar diatas dapat dilihat bahwa adanya kenaikan penumpang yang tinggi di beberapa titik. Dengan load factor rata-rata Pasar Babat – Terminal Rajekwesi 0,36 dengan jumlah penumpang 40.



Gambar 1.11 Grafik data naik turun penumpang bus 1 sore

Sumber : Hasil analisis data (2020)

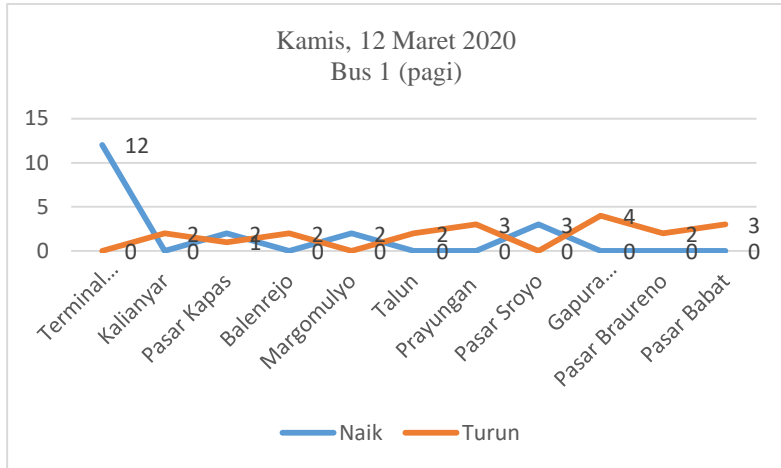
Berdasarkan dari gambar diatas dapat dilihat bahwa adanya kenaikan dan penurunan penumpang yang tinggi di beberapa titik. Dengan load factor rata-rata Pasar Babat – Terminal Rajekwesi 0,38 dengan jumlah penumpang 43.



Gambar 1.12 Grafik data naik turun penumpang bus 2 sore
Sumber : Hasil analisis data (2020)

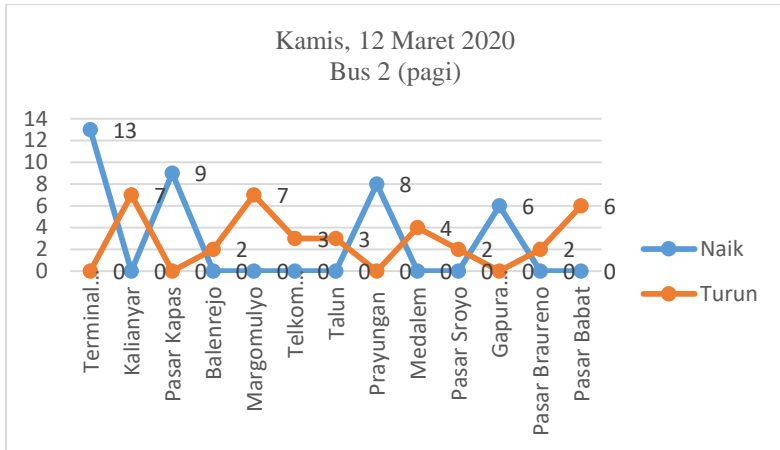
Berdasarkan dari gambar diatas dapat dilihat bahwa adanya kenaikan dan penurunan penumpang yang tinggi di beberapa titik. Dengan load factor rata-rata Pasar Babat – Terminal Rajekwesi 0,39 dengan jumlah penumpang 48

Grafik data naik turun penumpang dan load factor (rute : Terminal Rajekwesi - Pasar Babat) pada hari Kamis



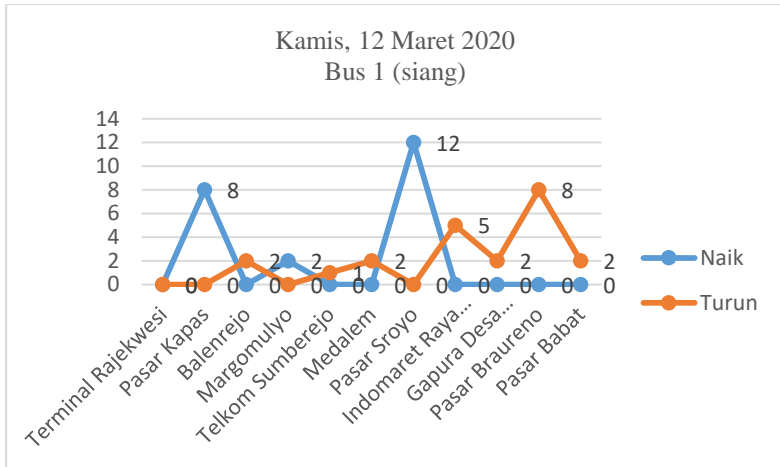
Gambar 1.13 Grafik data naik turun penumpang bus 1 pagi
Sumber : Hasil analisis data (2020)

Berdasarkan dari gambar diatas dapat dilihat bahwa adanya kenaikan dan penurunan penumpang yang tinggi di beberapa titik. Dengan load factor rata-rata 0,13 dan dengan jumlah penumpang 19.



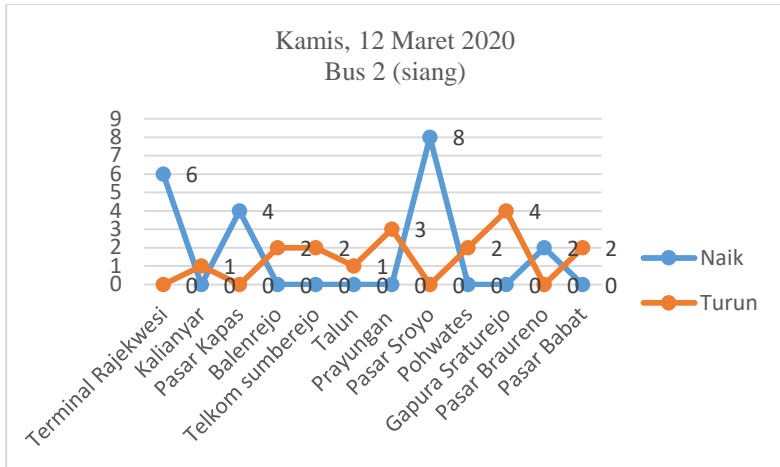
Gambar 1.14 Grafik data naik turun penumpang bus 2 pagi
Sumber : Hasil analisis data (2020)

Berdasarkan dari gambar diatas dapat dilihat bahwa adanya kenaikan dan penurunan penumpang yang tinggi di beberapa titik. Dengan load factor rata-rata 0,11 dengan jumlah penumpang 36.



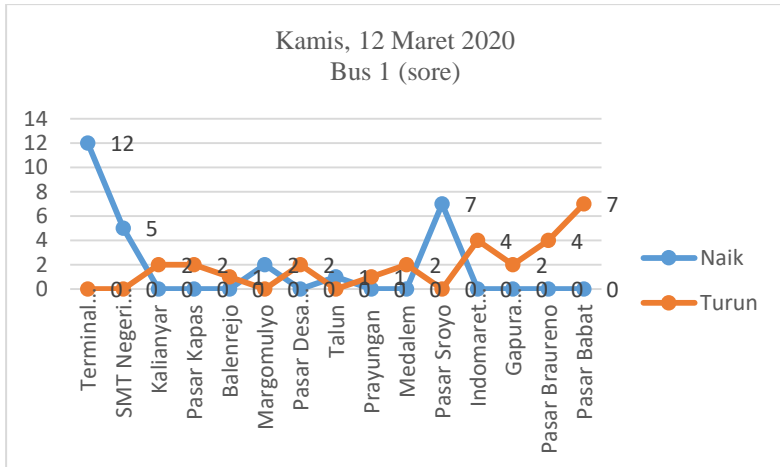
Gambar 1.15 Grafik data naik turun penumpang bus 1 siang
Sumber : Hasil analisis data (2020)

Berdasarkan dari gambar diatas dapat dilihat bahwa adanya kenaikan dan penurunan penumpang yang tinggi di beberapa titik. Dengan load factor rata-rata 0,11 dengan jumlah penumpang 22.



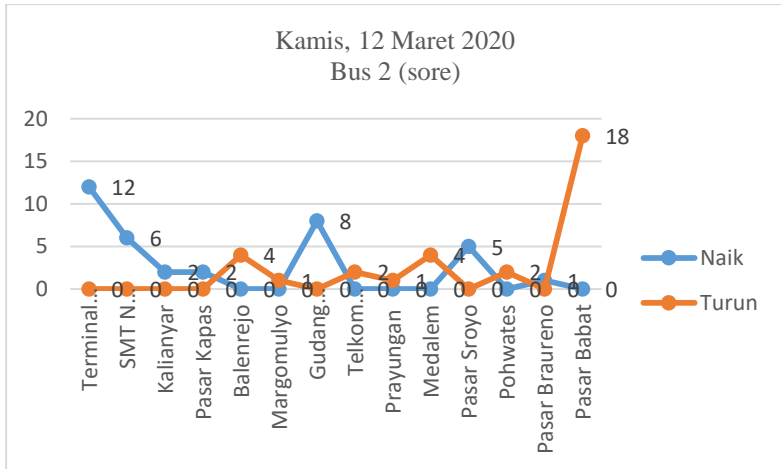
Gambar 1.16 Grafik data naik turun penumpang bus 2 siang
Sumber : Hasil analisis data (2020)

Berdasarkan dari gambar diatas dapat dilihat bahwa adanya kenaikan dan penurunan penumpang yang tinggi di beberapa titik. Dengan load factor rata-rata 0,09 dengan jumlah penumpang 20.



Gambar 1.17 Grafik data naik turun penumpang bus 1 sore
Sumber : Hasil analisis data (2020)

Berdasarkan dari gambar diatas dapat dilihat bahwa adanya kenaikan dan penurunan penumpang yang tinggi di beberapa titik. Dengan load factor rata-rata 0,20 dengan jumlah penumpang 27.



Gambar 1.18 Grafik data naik turun penumpang bus 2 sore
Sumber : Hasil analisis data (2020)

Berdasarkan dari gambar diatas dapat dilihat bahwa adanya kenaikan dan penurunan penumpang yang tinggi di beberapa titik. Dengan load factor rata-rata 0,32 dengan jumlah penumpang 36.

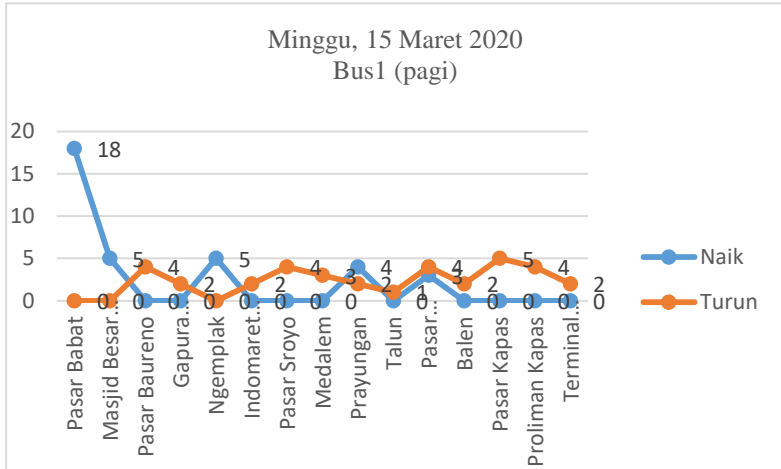
Tabel 1.6 Hasil rekapitulasi load factor pada hari Kamis

Hari	Bus	Load Factor		
		Pagi	Siang	Sore
Kamis	I	0,29	0,42	0,38
	II	0,11	0,11	0,20
	I	0,31	0,36	0,39
	II	0,13	0,09	0,32
Rata-rata		0,21	0,25	0,32

Sumber : Hasil pengolahan data (2020)

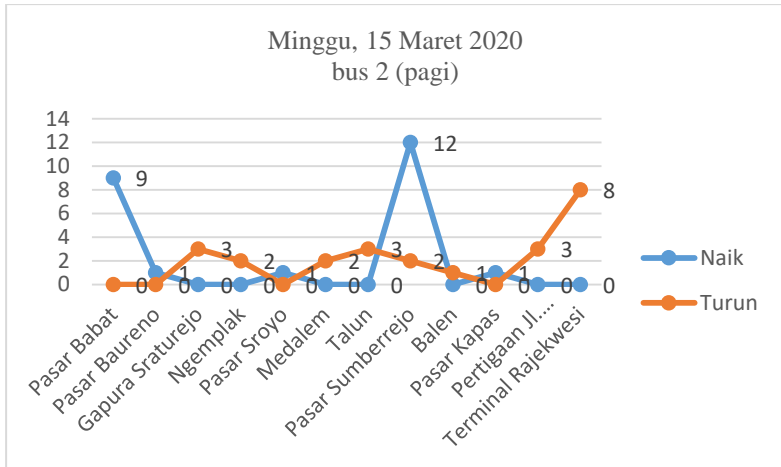
Berdasarkan hasil survei yang dilakukan pada Kamis, 12 Maret 2020 didapatkan hasil *load factor* terbesar terjadi pada sore hari yaitu sebesar 32% yang artinya banyaknya penumpang yang melakukan aktifitas berpindah tempat pada sore hari.

Grafik data naik turun penumpang dan load factor (rute : Pasar Babat – Terminal Rajekwesi) pada hari Minggu



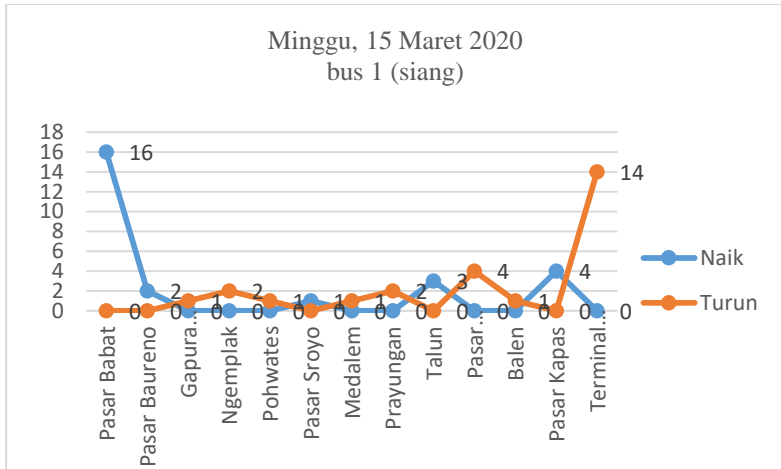
Gambar 1.19 Grafik data naik turun penumpang bus 1 pagi
Sumber : Hasil analisis data (2020)

Berdasarkan dari gambar diatas dapat dilihat bahwa adanya kenaikan dan penurunan penumpang yang tinggi di beberapa titik. Dengan load factor rata-rata Pasar Babat – Terminal Rajekwesi 0,23 dengan jumlah penumpang 35.



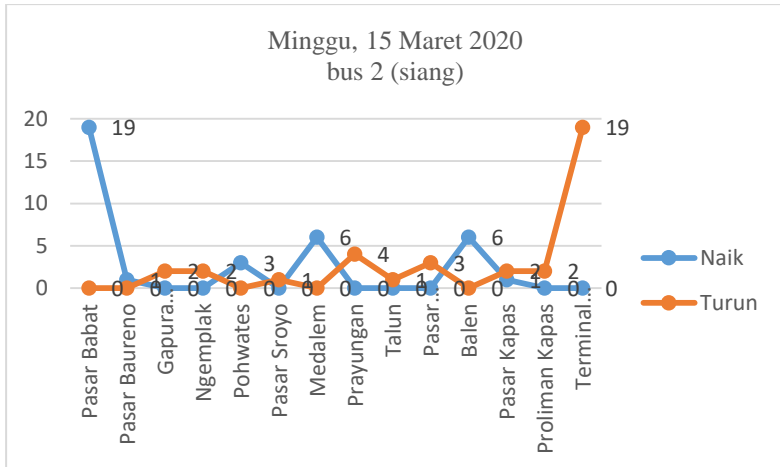
Gambar 1.20 Grafik data naik turun penumpang bus 2 pagi
Sumber : Hasil analisis data (2020)

Berdasarkan dari gambar diatas dapat dilihat bahwa adanya kenaikan dan penurunan penumpang yang tinggi di beberapa titik. Dengan load factor rata-rata Pasar Babat – Terminal Rajekwesi 0,11 dengan jumlah penumpang 24.



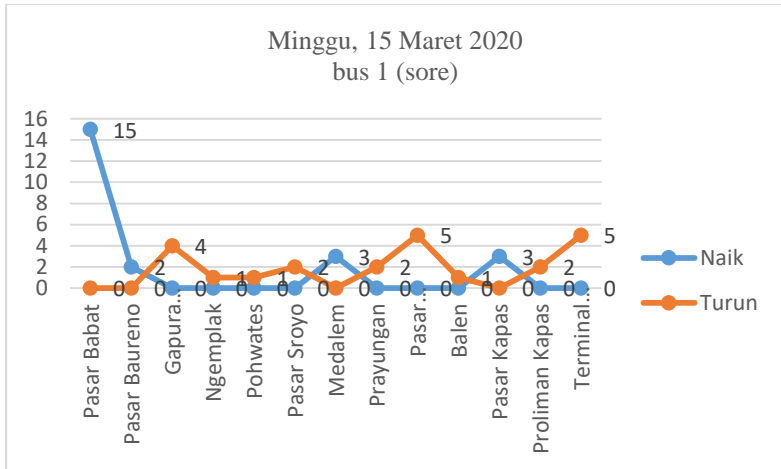
Gambar 1.21 Grafik data naik turun penumpang bus 1 siang
Sumber : Hasil analisis data (2020)

Berdasarkan dari gambar diatas dapat dilihat bahwa adanya kenaikan dan penurunan penumpang yang tinggi di beberapa titik. Dengan load factor rata-rata Pasar Babat – Terminal Rajekwesi 0,22 dengan jumlah penumpang 26.



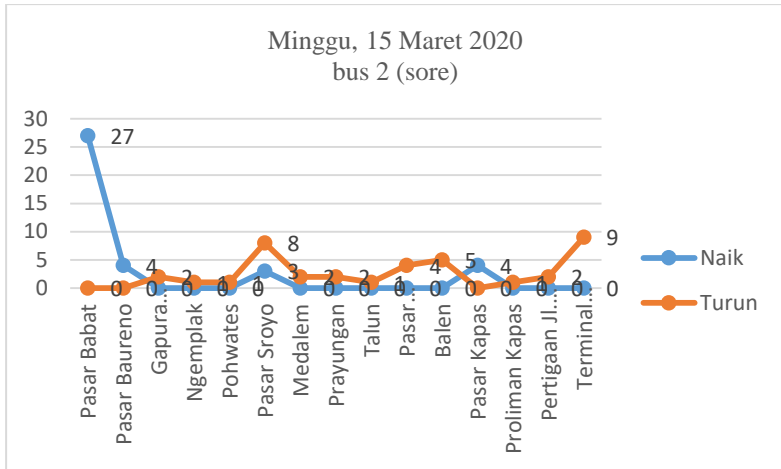
Gambar 1.22 Grafik data naik turun penumpang bus 2 siang
Sumber : Hasil analisis data (2020)

Berdasarkan dari gambar diatas dapat dilihat bahwa adanya kenaikan dan penurunan penumpang yang tinggi di beberapa titik. Dengan load factor rata-rata Pasar Babat – Terminal Rajekwesi 0,30 dengan jumlah penumpang 36



Gambar 1.23 Grafik data naik turun penumpang bus 1 sore
Sumber : Hasil analisis data (2020)

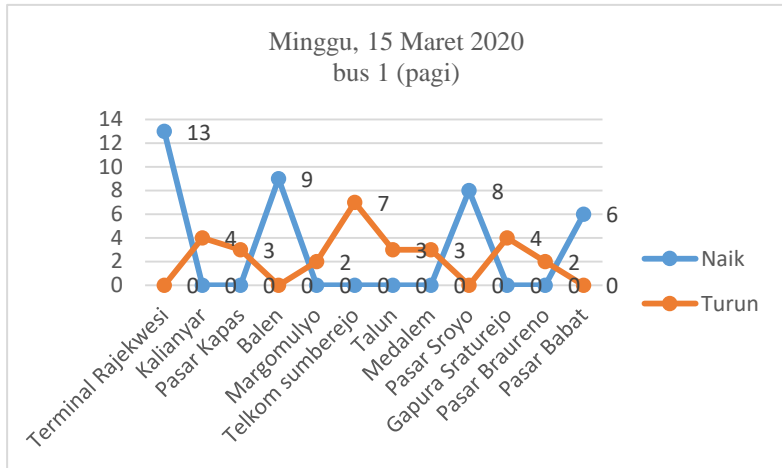
Berdasarkan dari gambar diatas dapat dilihat bahwa adanya kenaikan dan penurunan penumpang yang tinggi di beberapa titik. Dengan load factor rata-rata Pasar Babat – Terminal Rajekwesi 0,15 dengan jumlah penumpang 23



Gambar 1.24 Grafik data naik turun penumpang bus 2 sore
Sumber : Hasil analisis data (2020)

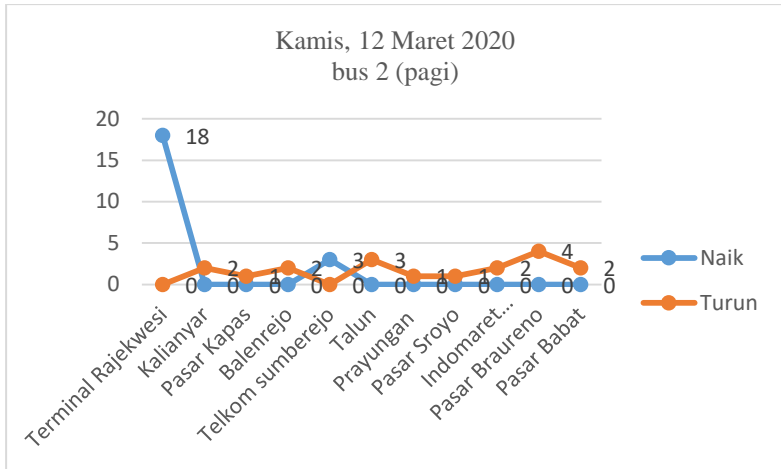
Berdasarkan dari gambar diatas dapat dilihat bahwa adanya kenaikan dan penurunan penumpang yang tinggi di beberapa titik. Dengan load factor rata-rata Pasar Babat – Terminal Rajekwesi 0,30 dengan jumlah penumpang 38

Grafik data naik turun penumpang dan load factor (rute : Terminal Rajekwesi – Pasar Babat) pada hari Minggu



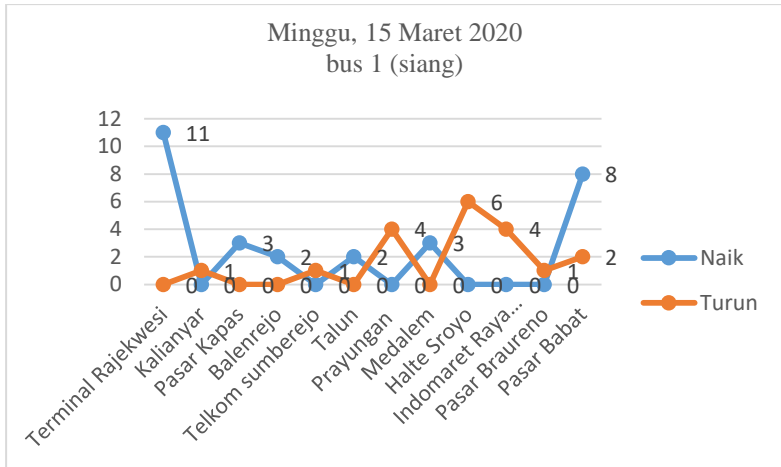
Gambar 1.25 Grafik data naik turun penumpang bus 1 pagi
 Sumber : Hasil analisis data (2020)

Berdasarkan dari gambar diatas dapat dilihat bahwa adanya kenaikan dan penurunan penumpang yang tinggi di beberapa titik. Dengan load factor rata-rata 0,12 dengan jumlah penumpang 36.



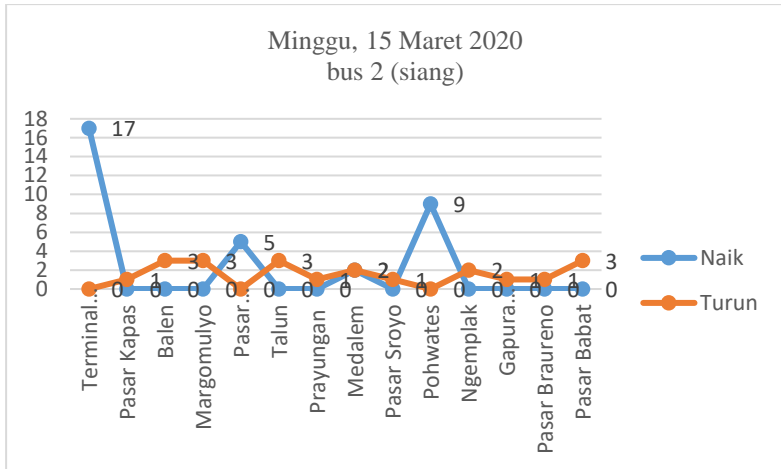
Gambar 1.26 Grafik data naik turun penumpang bus 2 pagi
Sumber : Hasil analisis data (2020)

Berdasarkan dari gambar diatas dapat dilihat bahwa adanya kenaikan dan penurunan penumpang yang tinggi di beberapa titik. Dengan load factor rata-rata 0,2 dengan jumlah penumpang 21.



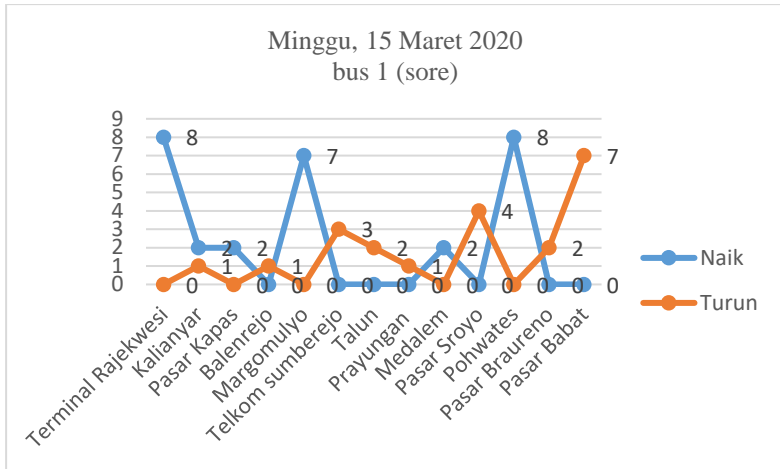
Gambar 1.27 Grafik data naik turun penumpang bus 1 siang
Sumber : Hasil analisis data (2020)

Berdasarkan dari gambar diatas dapat dilihat bahwa adanya kenaikan dan penurunan penumpang yang tinggi di beberapa titik. Dengan load factor rata-rata 0,19 dengan jumlah penumpang 29.



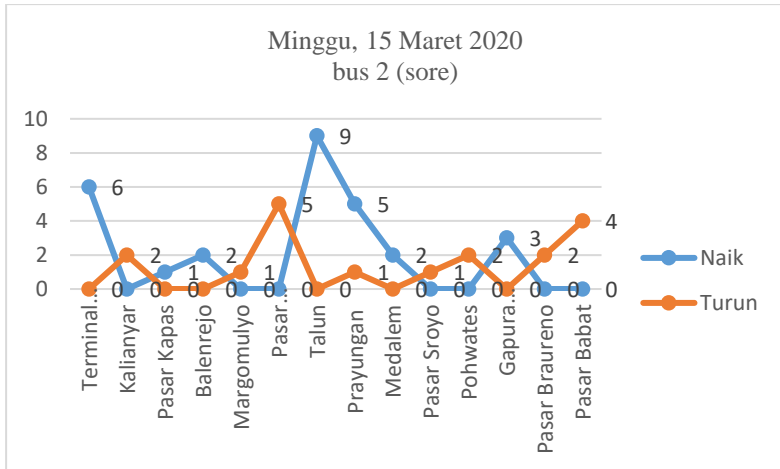
Gambar 1.28 Grafik data naik turun penumpang bus 2 siang
Sumber : Hasil analisis data (2020)

Berdasarkan dari gambar diatas dapat dilihat bahwa adanya kenaikan dan penurunan penumpang yang tinggi di beberapa titik. Dengan load factor rata-rata 0,23 dengan jumlah penumpang 33.



Gambar 1.29 Grafik data naik turun penumpang bus 1 sore
 Sumber : Hasil analisis data (2020)

Berdasarkan dari gambar diatas dapat dilihat bahwa adanya kenaikan dan penurunan penumpang yang tinggi di beberapa titik. Dengan load factor rata-rata 0,2 dengan jumlah penumpang 29.



Gambar 1.30 Grafik data naik turun penumpang bus 2 sore
Sumber : Hasil analisis data (2020)

Berdasarkan dari gambar diatas dapat dilihat bahwa adanya kenaikan dan penurunan penumpang yang tinggi di beberapa titik. Dengan load factor rata-rata 0,16 dengan jumlah penumpang 28.

Tabel 1.7 Hasil rekapitulasi load factor pada hari Minggu

Hari	Bus	Load Factor		
		Pagi	Siang	Sore
Minggu	I	0,23	0,22	0,15
	II	0,12	0,19	0,20
	I	0,11	0,30	0,30
	II	0,20	0,23	0,16
Rata-rata		0,17	0,23	0,20

Sumber : Hasil pengolahan data

Berdasarkan hasil survei yang dilakukan pada hari Minggu, 15 Maret 2020 didapatkan hasil *load factor* terbesar terjadi pada siang hari yaitu sebesar 23% yang artinya banyaknya penumpang yang melakukan aktifitas berpindah tempat pada siang hari.

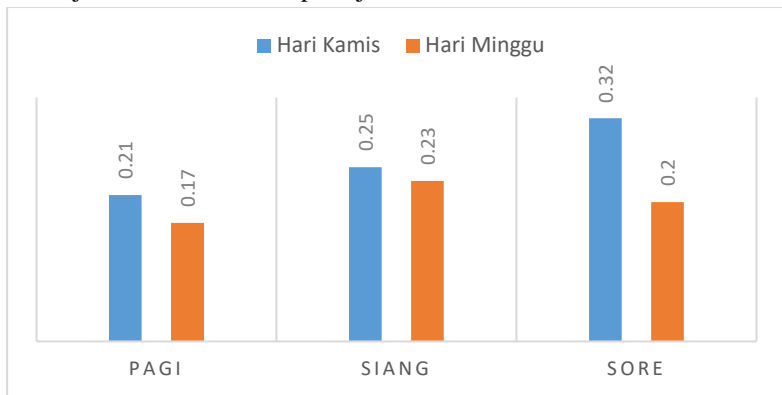
Tabel 1.8 Hasil rekapitulasi load factor keseluruhan

Waktu	Hari	
	Kamis	Minggu
Pagi	0,21	0,17
Siang	0,25	0,23
Sore	0,32	0,20
Rata-rata	0,26	0,20

Sumber : Hasil perhitungan data (2020)

Berdasarkan hasil analisa, *Load Factor* terbanyak terjadi pada hari Kamis yaitu sebesar 26%.

Dari hasil analisa dapat ditetapkan bahwa nilai *load factor* yang dimiliki oleh angkutan bus bernilai kurang baik dikarenakan oleh keadaan pandemi Covid-19 yang pada standar penilaian minimum sebesar <80% untuk jam sibuk dan <70% pada jam non sibuk sesuai standar.



Gambar 1.31 Grafik load factor rata-rata

Sumber : Hasil analisis data (2020)

4.4.2. Waktu Perjalanan

Waktu perjalanan ialah waktu yang dibutuhkan angkutan untuk mengamati tiap ruang/segmen. Waktu perjalanan dapat dihitung dengan menggunakan rumus sebagai berikut :

$$\text{Waktu perjalanan (W)} = \frac{\text{Waktu (T)}}{\text{Jarak (J)}}$$

$$W = \frac{6}{3,4}$$

$$= 1,76 \text{ menit/km}$$

1. Perhitungan waktu perjalanan hari Kamis 12 Maret 2020 disajikan pada tabel sebagai berikut :

Tabel 1.9 Waktu perjalanan hari Kamis pagi bus I

Lokasi	Jarak (km)	Waktu Tempuh (menit)	Waktu Perjalanan (menit/km)
Pasar Babat			
SDN Gunung Sari I	3,4	6	1,76
Pasar Baureno	5,4	9	1,67
Gapura Sratujejo	1	2	2,00
Ngemplak	3,1	4	1,29
Pohwates	2,3	4	1,74
Pasar Sroyo	1	3	3,00
Medalem	2,1	4	1,90
Prayungan	0,6	2	3,33
Talun	3	7	2,33
Pasar Sumberrejo	1,9	4	2,11
Balen	6	12	2,00
Pasar Kapas	3,9	8	2,05
Proliman Kapas	0,6	1	1,67
SMT Bojonegoro	3,5	6	1,71
Terminal Rajekwesi	2	4	2,00
	Jumlah		30,57

Lokasi	Jarak (km)	Waktu Tempuh (menit)	Waktu Perjalanan (menit/km)
Rata-rata			2,04

Lokasi	Jarak (km)	Waktu Tempuh (menit)	Waktu Perjalanan (menit/km)
Terminal Rajekwesi			
Kalianyar	2	5	2,5
Pasar Kapas	5,1	8	1,57
Balenrejo	3,2	7	2,19
Margomulyo	1,5	3	2
Telkom sumberejo	3,1	6	1,94
Talun	2,4	6	2,5
Prayungan	2,7	7	2,59
Medalem	0,6	2	3,33
Pasar Sroyo	2,1	3	1,43
Gapura Sratujejo	5,9	9	1,53
Pasar Braureno	1	3	3
Pasar Babat	8,9	15	1,69
Jumlah			26,26
Rata-rata			2,19

Sumber : Hasil perhitungan data (2020)

Tabel 1.10 Waktu perjalanan hari Kamis pagi bus II

Lokasi	Jarak (km)	Waktu Tempuh (menit)	Waktu Perjalanan (menit/km)
Pasar Babat			
Yaspira	5,6	10	1,79
Pasar Baureno	5	11	2,20
Gapura Sratujejo	1,1	2	1,82
Ngemplak	3,1	4	1,29

Lokasi	Jarak (km)	Waktu Tempuh (menit)	Waktu Perjalanan (menit/km)
Indomaret	Raya		
Pohwates	2,1	3	1,43
Pasar Sroyo	0,4	2	5,00
Medalem	1,5	2	1,33
Talun	2,5	5	2,00
Pasar Sumberrejo	1,9	4	2,11
Balen	6,3	11	1,75
Pasar Kapas	4,1	7	1,71
Proliman Kapas	0,7	2	2,86
Terminal			
Rajekwesi	5,3	8	1,51
Jumlah			26,78
	Rata-rata		2,06

Lokasi	Jarak (km)	Waktu Tempuh (menit)	Waktu Perjalanan (menit/km)
Terminal			
Rajekwesi			
Kalianyar	2	5	2,50
Pasar Kapas	5,6	9	1,61
Balenrejo	4,3	9	2,09
Margomulyo	3	6	2,00
Talun	5,4	10	1,85
Prayungan	3	6	2,00
Pasar Sroyo	2,2	5	2,27
Gapura Sratujejo	5,9	8	1,36
Pasar Braureno	1,1	2	1,82
Pasar Babat	8,8	15	1,70
Jumlah			19,20

Lokasi	Jarak (km)	Waktu Tempuh (menit)	Waktu Perjalanan (menit/km)
Rata-rata			1,92

Sumber : Hasil perhitungan data (2020)

Tabel 1.11 Waktu perjalanan hari Kamis siang bus I

Lokasi	Jarak (km)	Waktu Tempuh (menit)	Waktu Perjalanan (menit/km)
Pasar Babat			
Pasar Baureno	8,8	15	1,70
Gapura	Desa		
Sraturejo	1,1	2	1,82
Indomaret	Raya		
Pohwates	5,1	7	1,37
Pasar Sroyo	0,4	2	5,00
Halte Sroyo	0,6	3	5,00
Medalem	1	1	1,00
Prayungan	0,6	1	1,67
Talun	3	7	2,33
Pasar	Desa		
Sumberrejo	1,9	4	2,11
Balenrejo	6,3	10	1,59
Pasar Desa Kapas	4,1	7	1,71
Proliman Kapas	0,7	2	2,86
SMT Bojonegoro	3,5	6	1,71
PT Surya Mastroindo	0,5	1	2,00
Terminal Rajekwesi	1,4	3	2,14
Jumlah			34,01
Rata-rata			2,27

Lokasi	Jarak (km)	Waktu Tempuh (menit)	Waktu Perjalanan (menit/km)
Terminal Rajekwesi			
Pasar Kapas	4,8	9	1,88
Balenrejo	4,3	8	1,86
Margomulyo	3	6	2,00
Telkom Sumberejo	3	4	1,33
Medalem	4,4	6	1,36
Pasar Sroyo	1,6	3	1,88
Indomaret Pohwates	Raya 0,7	1	1,43
Gapura Sraturejo	Desa 5,1	6	1,18
Pasar Braureno	1,1	2	1,82
Pasar Babat	8,8	14	1,59
Jumlah			16,32
Rata-rata			1,63

Sumber : Hasil perhitungan data (2020)

Tabel 1.12 Waktu perjalanan hari Kamis siang bus II

Lokasi	Jarak (km)	Waktu Tempuh (menit)	Waktu Perjalanan (menit/km)
Pasar Babat			
Pasar Baureno	8,8	14	1,59
Gapura Sraturejo	Desa 1,1	2	1,82
Indomaret Pohwates	Raya 5,1	8	1,57
Pasar Sroyo	0,4	1	2,50
Medalem	1,6	2	1,25
Prayungan	0,6	1	1,67
Talun	3	5	1,67

Lokasi	Jarak (km)	Waktu Tempuh (menit)	Waktu Perjalanan (menit/km)
Pasar Desa			
Sumberrejo	1,9	4	2,11
Balenrejo	6,3	9	1,43
Pasar Desa Kapas	4,1	7	1,71
SMT Bojonegoro	4,2	8	1,90
PT Surya Mastroindo	0,5	1	2,00
Pertigaan Jl. Veteran	0,8	2	2,50
Terminal Rajekwesi	0,8	1	1,25
Jumlah			24,96
	Rata-rata		1,78

Lokasi	Jarak (km)	Waktu Tempuh (menit)	Waktu Perjalanan (menit/km)
Terminal Rajekwesi			
Kalianyar	2	5	2,50
Pasar Kapas	5,6	8	1,43
Balenrejo	4,3	7	1,63
Telkom sumberejo	5,9	10	1,69
Talun	2,4	5	2,08
Prayungan	3	4	1,33
Pasar Sroyo	2,8	4	1,43
Pohwates	0,7	2	2,86
Gapura Sratujejo	5,1	6	1,18
Pasar Braureno	1,1	2	1,82
Pasar Babat	8,8	13	1,48
Jumlah			19,43
	Rata-rata		1,77

Sumber : Hasil perhitungan data (2020)

Tabel 1.13 Waktu perjalanan hari Kamis sore Bus I

Lokasi	Jarak (km)	Waktu Tempuh (menit)	Waktu Perjalanan (menit/km)
Pasar Babat			
Pasar Baureno	8,8	15	1,70
Gapura Sratujejo	1,1	2	1,82
Pohwates	5,1	8	1,57
Pasar Sroyo	0,4	1	2,50
Medalem	1,6	3	1,88
Prayungan	0,6	2	3,33
Pasar Sumberrejo	2,2	7	3,18
Balen	6,3	8	1,27
Pasar Kapas	4,1	8	1,95
Proliman Kapas	0,7	1	1,43
Terminal Rajekwesi	5,3	7	1,32
Jumlah			21,95
	Rata-rata		2,00

Lokasi	Jarak (km)	Waktu Tempuh (menit)	Waktu Perjalanan (menit/km)
Terminal Rajekwesi			
Kalianyar	2	4	2,00
SMT Negeri			
Bojonegoro	1,2	3	2,50
Pasar Kapas	4,1	6	1,46
Balenrejo	3,2	6	1,88
Margomulyo	1,5	2	1,33
Pasar Desa Sumberrejo	3,5	6	1,71
Talun	1,9	3	1,58
Prayungan	3	5	1,67
Medalem	0,6	2	3,33

Lokasi	Jarak (km)	Waktu Tempuh (menit)	Waktu Perjalanan (menit/km)
Pasar Sroyo	1,6	3	1,88
Indomaret	Raya		
Pohwates		0,8	2
Gapura Sraturejo	5,1	6	1,18
Pasar Braureno	1,1	3	2,73
Pasar Babat	8,8	13	1,48
Jumlah			27,22
Rata-rata			1,94

Sumber : Hasil perhitungan data (2020)

Tabel 1.14 Waktu perjalanan hari Kamis sore Bus II

Lokasi	Jarak (km)	Waktu Tempuh (menit)	Waktu Perjalanan (menit/km)
Pasar Babat			
SDN Gunung Sari I	3,4	5	1,47
Yaspira	7,1	12	1,69
Pasar Baureno	5	10	2,00
Gapura Sraturejo	1,1	3	2,73
Desa Ngemplak	3,1	4	1,29
Pohwates	2,1	3	1,43
Pasar Sroyo	0,8	2	2,50
Medalem	1,6	3	1,88
Prayungan	1,2	3	2,50
Talun	2	5	2,50
Pasar Sumberrejo	1,9	4	2,11
Gudang Garam Balen	2,4	5	2,08
Pasar Kapas	5,9	9	1,53
Proliman Kapas	0,8	2	2,50
PT. Surya Mastrisindo	3,9	5	1,28
Terminal Rajekwesi	1,4	2	1,43

Lokasi	Jarak (km)	Waktu Tempuh (menit)	Waktu Perjalanan (menit/km)
Jumlah			30,91
Rata-rata			1,93

Lokasi	Jarak (km)	Waktu Tempuh (menit)	Waktu Perjalanan (menit/km)
Terminal Rajekwesi			
Kalianyar	2	3	1,50
SMT N Bojonegoro	1,2	3	2,50
Pasar Kapas	4,1	5	1,22
Balenrejo	3,2	6	1,88
Margomulyo	1,5	2	1,33
Gudang Garam Balen	1,3	2	1,54
Telkom sumberejo	2	4	2,00
Prayungan	4,9	8	1,63
Medalem	1,2	2	1,67
Pasar Sroyo	1,6	3	1,88
Pohwates	0,8	2	2,50
Pasar Braureno	6,2	7	1,13
Pasar Babat	8,8	13	1,48
Jumlah			22,25
Rata-rata			1,71

Sumber : Hasil perhitungan data (2020)

Tabel 1.15 Hasil rekapitulasi waktu perjalanan pada hari Kamis

Hari	Waktu	Bus	Waktu perjalanan (menit/km)
Kamis	Pagi	I	1,99
		II	1,99
	Siang	I	1,95
		II	1,77
	Sore	I	1,97
		II	1,82
Rata-rata			1,92

Sumber : Hasil perhitungan data (2020)

Berdasarkan dari hasil perhitungan waktu perjalanan pada hari Kamis, 12 Maret 2020 didapatkan hasil dengan waktu perjalanan rata-rata sebesar 1,92 menit/km.

Perhitungan waktu perjalanan hari Minggu 15 Maret 2020 disajikan pada tabel sebagai berikut :

Tabel 1.16 Waktu perjalanan hari Minggu pagi Bus I

Lokasi	Jarak (km)	Waktu Tempuh (menit)	Waktu Perjalanan (menit/km)
Pasar Babat			
Masjid	Besar		
Baiturrohman	8,2	15	1,83
Pasar Baureno	0,7	2	2,86
Gapura Sratujejo	1,2	3	2,50
Ngemplak	3,1	4	1,29
Indomaret Raya			
Pohwates	2,1	3	1,43
Pasar Sroyo	0,8	2	2,50
Medalem	1,6	3	1,88
Prayungan	1,3	2	1,54

Lokasi	Jarak (km)	Waktu Tempuh (menit)	Waktu Perjalanan (menit/km)
Talun	0,6	2	3,33
Pasar Sumberrejo	1,9	4	2,11
Balen	6,3	11	1,75
Pasar Kapas	4,2	8	1,90
Proliman Kapas	0,7	3	4,29
Terminal Rajekwesi	5,3	8	1,51
Jumlah			30,70
	Rata-rata		2,19

Lokasi	Jarak (km)	Waktu Tempuh (menit)	Waktu Perjalanan (menit/km)
Terminal Rajekwesi			
Kalianyar	2	4	2,00
Pasar Kapas	5,6	8	1,43
Balen	4,3	9	2,09
Margomulyo	2,7	5	1,85
Telkom sumberejo	3,1	6	1,94
Talun	2,4	5	2,08
Medalem	2,5	5	2,00
Pasar Sroyo	1,6	3	1,88
Gapura Sratujejo	5,9	8	1,36
Pasar Braureno	1	3	3,00
Pasar Babat	8,9	15	1,69
Jumlah			21,31
	Rata-rata		1,94

Sumber : Hasil perhitungan data (2020)

Tabel 1.17 Waktu perjalanan hari Minggu pagi bus II

Lokasi	Jarak (km)	Waktu Tempuh (menit)	Waktu Perjalanan (menit/km)
Pasar Babat			
Pasar Baureno	8,8	16	1,82
Gapura Sratujejo	1,2	3	2,50
Ngemplak	3,1	5	1,61
Pasar Sroyo	2,8	5	1,79
Medalem	1,6	2	1,25
Talun	2,5	5	2,00
Pasar Sumberjejo	1,9	4	2,11
Balen	6,3	13	2,06
Pasar Kapas	4,2	7	1,67
Pertigaan Jl. Veteran	4,7	9	1,91
Terminal Rajekwesi	0,6	3	5,00
Jumlah			23,72
	Rata-rata		2,16

Lokasi	Jarak (km)	Waktu Tempuh (menit)	Waktu Perjalanan (menit/km)
Terminal Rajekwesi			
Kalianyar	2	5	2,50
Pasar Kapas	5,6	7	1,25
Balenrejo	4,3	9	2,09
Telkom sumberejo	5,9	10	1,69
Talun	2,4	5	2,08
Prayungan	3	5	1,67
Pasar Sroyo	2,2	4	1,82
Indomaret Pohwates	0,7	2	2,86
Pasar Braureno	6,2	8	1,29

Lokasi	Jarak (km)	Waktu Tempuh (menit)	Waktu Perjalanan (menit/km)
Pasar Babat	8,9	13	1,46
Jumlah			18,71
Rata-rata			1,87

Sumber : Hasil perhitungan data (2020)

Tabel 1.18 Waktu perjalanan hari Minggu siang bus I

Lokasi	Jarak (km)	Waktu Tempuh (menit)	Waktu Perjalanan (menit/km)
Pasar Babat			
Pasar Baureno	8,8	15	1,70
Gapura Sratujejo	1,2	4	3,33
Ngemplak	3,1	5	1,61
Pohwates	2,1	3	1,43
Pasar Sroyo	0,8	2	2,50
Medalem	1,6	2	1,25
Prayungan	1,3	2	1,54
Talun	0,6	2	3,33
Pasar Sumberrejo	1,9	4	2,11
Balen	6,3	12	1,90
Pasar Kapas	4,2	5	1,19
Terminal Rajekwesi	6	12	2,00
Jumlah			23,90
Rata-rata			1,99

Lokasi	Jarak (km)	Waktu Tempuh (menit)	Waktu Perjalanan (menit/km)
Terminal Rajekwesi			
Kalianyar	2	6	3,00
Pasar Kapas	5,6	8	1,43
Balenrejo	4,3	8	1,86
Telkom sumberejo	5,9	10	1,69
Talun	2,4	5	2,08
Prayungan	3	5	1,67
Medalem	2,5	4	1,60
Halte Sroyo	1	2	2,00
Indomaret	Raya		
Pohwates	0,8	1	1,25
Pasar Braureno	6,2	7	1,13
Pasar Babat	8,8	13	1,48
Jumlah			19,19
	Rata-rata		1,74

Sumber : Hasil perhitungan data (2020)

Tabel 1.19 Waktu perjalanan hari Minggu siang bus II

Lokasi	Jarak (km)	Waktu Tempuh (menit)	Waktu Perjalanan (menit/km)
Pasar Babat			
Pasar Baureno	8,8	13	1,48
Gapura Sratujejo	1,2	4	3,33
Ngemplak	3,1	6	1,94
Pohwates	2,1	3	1,43
Pasar Sroyo	0,8	2	2,50
Medalem	1,6	2	1,25
Prayungan	1,3	2	1,54
Talun	0,6	2	3,33
Pasar Sumberrejo	1,9	5	2,63

Lokasi	Jarak (km)	Waktu Tempuh (menit)	Waktu Perjalanan (menit/km)
Balen	6,3	13	2,06
Pasar Kapas	4,2	5	1,19
Proliman Kapas	0,7	3	4,29
Terminal Rajekwesi	5,3	10	1,89
Jumlah			28,85
	Rata-rata		2,22

Lokasi	Jarak (km)	Waktu Tempuh (menit)	Waktu Perjalanan (menit/km)
Terminal Rajekwesi			
Pasar Kapas	7	10	1,43
Balen	4,3	7	1,63
Margomulyo	3	5	1,67
Pasar sumberejo	3,5	5	1,43
Talun	1,9	3	1,58
Prayungan	3	5	1,67
Medalem	1,2	2	1,67
Pasar Sroyo	1,6	3	1,88
Pohwates	0,7	1	1,43
Ngemplak	2,1	2	0,95
Gapura Sratujejo	3,1	4	1,29
Pasar Braureno	1,1	2	1,82
Pasar Babat	8,8	15	1,70
Jumlah			20,13
	Rata-rata		1,55

Sumber : Hasil perhitungan data (2020)

Tabel 1.20 Waktu perjalanan hari Minggu sore bus I

Lokasi	Jarak (km)	Waktu Tempuh (menit)	Waktu Perjalanan (menit/km)
Pasar Babat			
Pasar Baureno	8,8	12	1,36
Gapura Sratujejo	1,1	3	2,73
Ngemplak	3,1	2	0,65
Pohwates	2,1	2	0,95
Pasar Sroyo	0,8	1	1,25
Medalem	1,6	2	1,25
Prayungan	1,3	1	0,77
Pasar Sumberrejo	2,5	3	1,20
Balen	6,3	10	1,59
Pasar Kapas	4,2	5	1,19
Proliman Kapas	0,7	2	2,86
Terminal Rajekwesi	5,3	7	1,32
Jumlah			17,11
	Rata-rata		1,43

Lokasi	Jarak (km)	Waktu Tempuh (menit)	Waktu Perjalanan (menit/km)
Terminal Rajekwesi			
Kalianyar	2	4	2,00
Pasar Kapas	5,6	8	1,43
Balenrejo	4,3	9	2,09
Margomulyo	3	5	1,67
Telkom sumberejo	3,1	5	1,61
Talun	1,8	3	1,67
Prayungan	3	5	1,67
Medalem	1,2	2	1,67
Pasar Sroyo	1,6	3	1,88

Lokasi	Jarak (km)	Waktu Tempuh (menit)	Waktu Perjalanan (menit/km)
Pohwates	0,7	1	1,43
Pasar Braureno	6,2	7	1,13
Pasar Babat	8,8	13	1,48
Jumlah			19,71
Rata-rata			1,64

Sumber : Hasil perhitungan data (2020)

Tabel 1.21 Waktu perjalanan hari Minggu sore bus II

Lokasi	Jarak (km)	Waktu Tempuh (menit)	Waktu Perjalanan (menit/km)
Pasar Babat			
Pasar Baureno	8,8	15	1,70
Gapura Sratujejo	1,1	2	1,82
Ngemplak	3,1	4	1,29
Pohwates	2,1	2	0,95
Pasar Sroyo	0,8	1	1,25
Medalem	1,6	3	1,88
Prayungan	1,3	2	1,54
Talun	2	5	2,50
Pasar Sumberrejo	1,9	4	2,11
Balen	6,3	12	1,90
Pasar Kapas	4,2	7	1,67
Proliman Kapas	0,7	2	2,86
Pertigaan Jl. Veteran	5,5	6	1,09
Terminal Rajekwesi	0,7	1	1,43
Jumlah			23,98
Rata-rata			1,71

Lokasi	Jarak (km)	Waktu Tempuh (menit)	Waktu Perjalanan (menit/km)
Terminal Rajekwesi			
Kalianyar	2	4	2,00
Pasar Kapas	5,6	9	1,61
Balenrejo	4,3	9	2,09
Margomulyo	3	5	1,67
Pasar Sumberejo	3,1	5	1,61
Talun	1,8	4	2,22
PT. PLN Prayungan	3	7	2,33
Medalem	1,2	2	1,67
Pasar Sroyo	1,6	4	2,50
Indomaret	Raya		
Pohwates	0,7	1	1,43
Gapura Sratujejo	5,1	8	1,57
Pasar Braureno	1,1	2	1,82
Pasar Babat	8,8	15	1,70
Jumlah			24,22
Rata-rata			3,46

Sumber : Hasil perhitungan data (2020)

Tabel 1.22 Hasil rekapitulasi waktu perjalanan hari Minggu

Hari	Waktu	Bus	Waktu perjalanan (menit/km)
Minggu	Pagi	I	2,07
		II	2,01
	Siang	I	1,87
		II	1,88
	Sore	I	1,53
		II	2,59
Rata-rata			1,99

Sumber : Hasil perhitungan data (2020)

Berdasarkan dari hasil perhitungan waktu perjalanan pada hari Minggu, 15 Maret 2020 didapatkan hasil dengan waktu perjalanan rata-rata sebesar 1,99 menit/km.

Tabel 1.23 Hasil rekapitulasi rata-rata waktu perjalanan total

Hari	Waktu perjalanan (menit/km)
Kamis, 12 Maret 2020	1,92
Minggu, 15 Maret 2020	1,99
Rata-rata	1,95

Sumber : Hasil perhitungan data (2020)

Berdasarkan dari hasil perhitungan waktu perjalanan pada hari Kamis, 12 Maret 2020 didapatkan hasil dengan waktu perjalanan rata-rata sebesar 1,92 menit/km. Sedangkan pada hari Minggu, 15 Maret 2020 didapatkan hasil dengan waktu perjalanan rata-rata sebesar 1,99 menit/km. Untuk total keseluruhan waktu perjalanan mendapatkan rata-rata sebesar 1,95 menit/km.

4.4.3. Kecepatan

Kecepatan dapat ditentukan dengan mengetahui jarak dan waktu perjalanan. Hasil perhitungan kecepatan dapat ditentukan dengan rumus (2.1) sebagai berikut :

$$\text{Kecepatan} = \frac{60J}{W}$$

Jarak rute pasar Babat – terminal Rajekwesi = 35 km

Jarak rute terminal Rajekwesi – pasar Babat = 35 km

- a. Perhitungan kecepatan Kamis, 12 Maret 2020

Tabel 1.24 Waktu tempuh pada hari Kamis

Hari	No. Polisi	Pukul		Waktu tempuh (menit)
		Berangkat	Sampai	
Kamis, 12 Maret 2020	S 3634 UA	06.25	09.15	170
	S 7389 UB	06.30	09.00	150
	S 7460 UA	12.15	15.30	180
	S 7571 UA	13.00	16.20	200
	S 7629 UA	15.30	17.00	90
	S 7276 UA	15.35	17.25	110
Rata-rata				150

Sumber : Hasil perhitungan data (2020)

Kecepatan yang terjadi pada hari Kamis, 12 Maret 2020 dapat dihitung dengan menggunakan rumus sebagai berikut :

$$\text{Kecepatan} = \frac{60 \times 70}{150}$$

$$= 28 \text{ km/jam}$$

Berdasarkan hasil perhitungan kecepatan yang terjadi, maka dapat disimpulkan bahwa kecepatan rata-rata yang dihasilkan pada hari Kamis sebesar 28 km/jam.

b. Perhitungan kecepatan Minggu, 15 Maret 2020

Tabel 1.25 Waktu tempuh pada hari Minggu

Hari	No. Polisi	Pukul		Waktu tempuh (menit)
		Berangkat	Sampai	
Minggu, 15 Maret 2020	S 7283 UJ	06.30	08.50	140
	S7433 UA	06.45	09.20	155
	S 7580 UA	12.33	15.35	182
	S 7310 UA	13.27	16.00	153
	S 7632 UA	15.09	17.12	123

Hari	No. Polisi	Pukul		Waktu tempuh (menit)
		Berangkat	Sampai	
	S 7608 UA	15.40	17.45	125
Rata-rata				146

Sumber : Hasil perhitungan data (2020)

Kecepatan yang terjadi pada hari Minggu, 15 Maret 2020 dapat dihitung dengan menggunakan rumus sebagai berikut :

$$\text{Kecepatan} = \frac{60 \times 70}{146}$$

$$= 29 \text{ km/jam}$$

Berdasarkan hasil perhitungan kecepatan yang terjadi, maka dapat disimpulkan bahwa kecepatan rata-rata yang dihasilkan pada hari Minggu sebesar 29 km/jam.

Tabel 1.26 Rekapitulasi kecepatan

Hari	Kecepatan (km/jam)
Kamis	28
Minggu	29

Sumber : Hasil perhitungan data (2020)

Berdasarkan hasil rekapitulasi kecepatan yang dihasilkan selama 2 hari pada hari Kamis, 12 Maret 2020 dihasilkan kecepatan 28 km/jam dan pada Minggu, 15 Maret 2020 dihasilkan kecepatan 29 km/jam. Maka dapat disimpulkan bahwa kecepatan tertinggi dihasilkan pada hari Minggu.

1.4.4. Frekuensi pelayanan

Frekuensi pelayanan dapat dihitung dengan banyaknya kendaraan angkutan umum per satuan waktu yang ditentukan dalam jumlah kendaraan/hari atau kendaraan/jam.

Dari hasil penelitian , frekuensi rata-rata angkutan umum bus kota ekonomi untuk rute pasar Babat – terminal Rajekwesi pada hari Kamis dan Minggu sebanyak 2 kendaraan/jam

4.4.5. Waktu antara (*Headway*)

Untuk perhitungan headway dapat dilakukan dengan mencatat waktu keberangkatan antara bus 1 dengan yg lainnya. Waktu antara dapat ditentukan dengan menggunakan rumus (2.3) sebagai berikut :

$$H = \frac{60}{F}$$

Perhitungan waktu antara (*headway*) pada hari Kamis, 12 Maret 2020

Tabel 1.27 Waktu antara (*headway*) pada hari Kamis

Hari	No. Polisi	Pukul		Headway (menit)
		Berangkat	Sampai	
Kamis, 12 Maret 2020	S 3634 UA	06.25	09.15	5
	S 7389 UB	06.30	09.00	
	S 7460 UA	12.15	15.30	45
	S 7571 UA	13.00	16.20	
	S 7629 UA	15.30	17.00	5
	S 7276 UA	15.35	17.25	
Rata-rata				18

Sumber : Hasil perhitungan data (2020)

Berdasarkan hasil dari perhitungan rata-rata waktu antara (*headway*) pada hari Kamis, 12 Maret 2020 adalah 18 menit.

Perhitungan waktu antara (*headway*) pada hari Minggu, 15 Maret 2020

Tabel 1.28 Waktu antara (*headway*) pada hari Minggu

Hari	No. Polisi	Pukul		Headway (menit)
		Berangkat	Sampai	
Minggu, 15 Maret 2020	S 7283 UJ	06.30	08.50	15
	S7433 UA	06.45	09.20	
	S 7580 UA	12.33	15.35	54
	S 7310 UA	13.27	16.00	
	S 7632 UA	15.09	17.12	31
	S 7608 UA	15.40	17.45	
Rata-rata				33

Sumber : Hasil perhitungan data (2020)

Berdasarkan hasil dari perhitungan rata-rata waktu antara (*headway*) pada hari Minggu, 15 Maret 2020 adalah 33 menit.

Tabel 1.29 Rekapitulasi waktu antara (*headway*)

Hari	Waktu antara (menit)
Kamis, 12 Maret 2020	18
Minggu, 15 Maret 2020	33

Sumber : Hasil perhitungan data (2020)

Hasil rekapitulasi dari waktu antara (*headway*) pada Kamis, 12 Maret 2020 dengan waktu antara 18 menit. Sedangkan pada hari Minggu, 15 Maret 2020 dengan waktu antara 33 menit.

4.4.6. Waktu tunggu

Waktu tunggu adalah waktu yang dibutuhkan oleh penumpang selama menunggu angkutan bus kota sampai penumpang tersebut mendapatkan angkutan bus untuk dinaiki. Waktu tunggu dapat dihitung dengan menggunakan rumus sebagai berikut :

$$\text{Waktu tunggu} = \frac{1}{2} \times \text{waktu headway}$$

Tabel 1.30 Waktu antara (*headway*)

Hari	Waktu atara (menit)
Kamis, 12 Maret 2020	18
Minggu, 15 Maret 2020	33

Sumber : Hasil perhitungan data (2020)

- a. Dengan rata-rata waktu antara (*headway*) pada hari Kamis, 12 Maret 2020 dapat dihitung waktu tunggu sebagai berikut :

$$\text{Waktu tunggu} = \frac{1}{2} \times 18 \text{ menit}$$

$$\text{Waktu tunggu} = 9 \text{ menit}$$

Berdasarkan hasil perhitungan pada hari Kamis, 12 Maret 2020 maka dihasilkan waktu tunggu sebesar 9 menit

- b. Dengan rata-rata waktu antara (*headway*) pada hari Minggu, 15 Maret 2020 dapat dihitung waktu tunggu sebagai berikut :

$$\text{Waktu tunggu} = \frac{1}{2} \times 33 \text{ menit}$$

$$\text{Waktu tunggu} = 16 \text{ menit}$$

Berdasarkan hasil perhitungan pada hari Minggu, 15 Maret 2020 maka dihasilkan waktu tunggu sebesar 16 menit

Tabel 1.31 Waktu tunggu

Hari	Waktu tunggu (menit)
Kamis, 12 Maret 2020	9
Minggu, 15 Maret 2020	16

Sumber : Hasil perhitungan data (2020)

Berdasarkan hasil perhitungan untuk masing-masing waktu tunggu angkutan bus kota selama 2 hari yaitu, pada hari Kamis, 12 Maret 2020 dengan waktu tunggu 9 menit dan pada hari Minggu, 15 Maret 2020 dengan waktu tunggu selama 16 menit.

4.4.7. Waktu pelayanan

Dari hasil pengamatan, waktu pelayanan angkutan bus kota ekonomi trayek Lamongan Bojonegoro (rute : pasar Babat – terminal Rajekwesi) beroperasi mulai pukul 05.00 WIB dan selesai beroperasi pada pukul 22.00 WIB.

Halaman ini sengaja dikosongkan