



UNIVERSITAS INDONESIA

**ANALISIS JUMLAH PENUMPANG TRANSJAKARTA
TERHADAP WAKTU PERJALANAN DAN JARAK ANTARA
BUS TERKAIT PENERAPAN KEBIJAKAN STERILISASI**

SKRIPSI

**FANDHY MAULANA IMANSYAH
0405010248**

**FAKULTAS TEKNIK
PROGRAM STUDI TEKNIK SIPIL
DEPOK
JULI 2011**



UNIVERSITAS INDONESIA

**ANALISIS JUMLAH PENUMPANG TRANSJAKARTA
TERHADAP WAKTU PERJALANAN DAN JARAK ANTARA
BUS TERKAIT PENERAPAN KEBIJAKAN STERILISASI**

SKRIPSI

**Diajukan sebagai syarat untuk memperoleh gelar Sarjana Bidang Ilmu
Teknik Program Studi Teknik Sipil**

**FANDHY MAULANA IMANSYAH
0405010248**

**FAKULTAS TEKNIK
PROGRAM STUDI TEKNIK SIPIL
KEKHUSUSAN TRANSPORTASI
DEPOK
JULI 2011**

HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS

**Skripsi ini adalah hasil karya saya sendiri,
dan semua sumber baik yang dikutip maupun dirujuk
telah saya nyatakan dengan benar.**

Nama : Fandhy Maulana Imansyah

NPM : 0405010248

Tanda Tangan : 

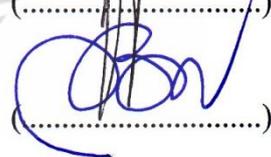
Tanggal : 11 Juli 2011

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi ini diajukan oleh :
Nama : Fandhy Maulana Imansyah
NPM : 0405010248
Program Studi : Teknik Sipil
Judul Skripsi : Analisis Jumlah Penumpang TransJakarta
Terhadap Waktu Perjalanan Dan Jarak Antara Bus
Terkait Penerapan Kebijakan Sterilisasi

Telah berhasil dipertahankan di hadapan Dewan Penguji dan diterima sebagai bagian persyaratan yang diperlukan untuk memperoleh gelar Sarjana Teknik pada Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Indonesia

DEWAN PENGUJI

Pembimbing 1 : Ir. Ellen S.W. Tangkudung, M.Sc. 
Pembimbing 2 : Ir. Alan Marino, M.Sc. 
Penguji 1 : Ir. Alvinsyah, M.Sc. 
Penguji 2 : Ir. Jachrizal Sumabrata, Ph.D. 

Ditetapkan di : Depok
Tanggal : 11 Juli 2011

KATA PENGANTAR

Penulis memanjatkan puji dan syukur kepada Tuhan Yang Maha Esa atas limpahan kasih karunia-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini dengan lancar dan tepat waktu. Penulisan skripsi ini dilakukan dalam rangka memenuhi salah satu syarat untuk mencapai gelar Sarjana Teknik Departemen Teknik Sipil pada Fakultas Teknik Universitas Indonesia. Penulis menyadari sangatlah sulit menyelesaikan penulisan skripsi tanpa bantuan dan bimbingan dari berbagai pihak semenjak masa perkuliahan. Sehubungan dengan hal tersebut, penulis menyampaikan rasa terima kasih yang dalam kepada yang terhormat:

1. Ir. Ellen S.W. Tangkudung, M.Sc dan Ir. Alan Marino, M.Sc selaku Dosen Pembimbing Skripsi yang telah menyediakan waktu, tenaga, dan pikiran untuk mengarahkan penulis dalam penelitian dan penyusunan skripsi;
2. Ir. Alvinsyah, M.Sc dan Ir. Jachrizal Sumabrata, Ph.D selaku Dosen Penguji Skripsi dalam sidang skripsi yang telah bersedia meluangkan waktu untuk menguji hasil penelitian dan penyusunan skripsi;
3. Ir. Alvinsyah, M.Sc selaku Dosen Pembimbing Akademik di Departemen Teknik Sipil FT UI yang telah memberikan bimbingan bagi penulis selama masa perkuliahan;
4. Para staf pengajar program sarjana bidang ilmu teknik Universitas Indonesia, khususnya pada kekhususan Transportasi;
5. Tante Tia, Mas Steve, dan segenap tim di ITDP Indonesia yang telah bersedia membantu menyediakan data serta memberikan masukan-masukan untuk skripsi ini;
6. Nohan, Yola, Salman, Aat, Mbak Febi, dan Mas Iman di Laboratorium Transportasi Departemen Teknik Sipil FT UI, yang telah memberikan masukan ilmu, peminjaman literature, dan dukungan moral;
7. Mama dan Papa (orang tua), Mas Fariz, Dik Findha, dan semua keluarga yang memberikan dukungan material dan moral; gelar sarjana ini khususnya saya persembahkan untuk Mama tercinta sebagai kado ulang tahunnya.

8. Dennis Defri, *my bro* yang telah membantu dalam proses penyusunan naskah penelitian dan survai lapangan, *KYA!!!*;
9. Imal, Heriza, Tara, Pitiek, sahabat sekaligus keluarga yang telah bersama-sama dari SMP hingga sekarang, yang telah memberikan dukungan moral dan doa untuk kelancaran penyusunan skripsi, *love you guys so much!!!*;
10. Anak-anak Sipil 2005 khususnya, dan adik-adik junior Sipil lainnya pada umumnya yang telah memberikan *support* dan doa untuk skripsi ini;
11. Segenap staf karyawan/karyawati di Departemen Teknik Sipil FT UI yang telah memberikan dukungan selama masa perkuliahan; dan
12. Semua pihak lain yang tidak dapat penulis sebutkan satu demi satu.

Penulis sangat mengharapkan agar penelitian ini dapat digunakan sebagai dasar penelitian yang lebih lanjut untuk studi kasus yang serupa dan bermanfaat bagi pengembangan ilmu pengetahuan khususnya perbaikan defisiensi keselamatan infrastruktur jalan untuk mengurangi potensi kecelakaan berkendara.

Depok, 11 Juli 2011

Penulis



(Fandhy Maulana Imansyah)

**HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI
TUGAS AKHIR UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS**

Sebagai sivitas akademik Universitas Indonesia, saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Fandhy Maulana Imansyah
NPM : 0405010248
Departemen : Teknik Sipil
Fakultas : Teknik
Jenis karya : Skripsi

demi pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan kepada Universitas Indonesia **Hak Bebas Royalti Noneksklusif (*Non-exclusive Royalty-Free Right*)** atas karya ilmiah saya yang berjudul:

**ANALISIS JUMLAH PENUMPANG TRANSJAKARTA TERHADAP
WAKTU PERJALANAN DAN JARAK ANTARA BUS TERKAIT
PENERAPAN KEBIJAKAN STERILISASI**

beserta perangkat yang ada (jika diperlukan). Dengan Hak Bebas Royalti Noneksklusif ini Universitas Indonesia berhak menyimpan, mengalihmedia/formatkan, mengelola dalam bentuk pangkalan data (*database*), merawat, dan memublikasikan tugas akhir saya selama tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis/pencipta dan sebagai pemilik Hak Cipta.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya.

Dibuat di : Depok
Pada Tanggal : 11 Juli 2011



Yang menyatakan
(Fandhy Maulana Imansyah)

ABSTRAK

Nama : Fandhy Maulana Imansyah
Program Studi : Teknik Sipil
Judul : Analisis Jumlah Penumpang TransJakarta Terhadap Waktu Perjalanan Dan Jarak Antara Bus Terkait Penerapan Kebijakan Sterilisasi

Sistem bus TransJakarta adalah sistem BRT yang pertama kali beroperasi 15 Januari 2004 dan semenjak itu telah berkembang menjadi sebuah sistem angkutan massal yang terdiri dari sepuluh koridor tersebar di seluruh Jakarta. Untuk meningkatkan pelayanan, maka diterapkan kebijakan sterilisasi guna mempercepat *travel time* dan *headway* serta meningkatkan *ridership*. Untuk melihat jika sterilisasi meningkatkan *ridership*, *ridership* dibandingkan dengan *travel time* serta *headway* menggunakan uji analisis statistik deskriptif, analisis regresi, serta ANOVA. Koridor yang ditinjau adalah koridor IV dan koridor VI. Berdasarkan analisis yang telah dilakukan, *travel time* dan *headway* tidak berpengaruh signifikan terhadap *ridership*.

Kata Kunci:

TransJakarta, BRT, *Ridership*, *Travel Time*, *Headway*, Analisis Regresi, ANOVA

ABSTRACT

Name : Fandhy Maulana Imansyah
Study Program : Civil Engineering
Title : Analysis Of TransJakarta Ridership With Travel Time And Headway Associated With The Application Of The Dedicated Lane Policy

The TransJakarta bus system is a BRT system that first operated on January 15th 2004 and has since developed into a mass transportation system that consists of ten corridors spread all over Jakarta. In order to increase service, a sterilization policy was established in order to fasten travel time and headway and also increase ridership. In order to see if sterilization has an effect on ridership increasement, ridership is compared with travel time and headway utilizing descriptive statistics analysis, regression analysis, and ANOVA. Coridors observed are coridors IV and coridor VI. According to the analysis conducted, travel time and headway doesn't significantly effect towards ridership.

Key Words:

TransJakarta, BRT, *Ridership*, *Travel Time*, *Headway*, Regression Analysis, ANOVA

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
KATA PENGANTAR	iv
HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI.....	vi
ABSTRAK.....	vii
DAFTAR ISI.....	viii
DAFTAR GAMBAR	xi
DAFTAR TABEL.....	xiii
BAB 1 PENDAHULUAN	1
1.1. Latar Belakang	1
1.2. Maksud dan Tujuan Penelitian.....	3
1.3. Ruang Lingkup dan Pembatasan Masalah	4
1.4. Sistematika Penulisan.....	4
BAB 2 TINJAUAN PUSTAKA.....	5
2.1. Konsep Dari Arus Kendaraan (Vehicle Flow).....	5
2.2. Hubungan Speed, Volume, dan Density	6
2.3. Headway dan Spacing	8
2.4. Waktu Tempuh (Travel Time)	9
2.5. Ridership	10
2.6. Angkutan Umum.....	11
2.7. Correlation.....	11
2.8. Test of Significance.....	13
2.9. Jenis Data	14
2.9.1. Penelitian Lapangan (<i>Field Research</i>)	15
2.9.2. Penelitian Kepustakaan (<i>Library Research</i>).....	15
BAB 3 METODOLOGI PENELITIAN.....	16
3.1. Bagan Alir Penelitian	16
3.1.1. Tahapan Persiapan	16
3.1.2. Tahapan Pengumpulan Data	16
3.1.3. Tahapan Pengolahan Data	18

3.1.4.	Tahapan Kesimpulan	19
3.2.	Gambaran Umum TransJakarta.....	19
3.2.1.	Koridor I (Blok M-Kota)	21
3.2.2.	Koridor II (Pulo Gadung-Harmoni).....	22
3.2.3.	Koridor III (Kalideres-Pasar Baru).....	22
3.2.4.	Koridor IV (Pulo Gadung-Dukuh Atas)	23
3.2.5.	Koridor V (Kampung Melayu-Ancol).....	23
3.2.6.	Koridor VI (Ragunan-Dukuh Atas).....	24
3.2.7.	Koridor VII (Kampung Rambutan-Kampung Melayu).....	24
3.2.8.	Koridor VIII (Lebak Bulus-Harmoni)	25
3.2.9.	Koridor IX (Pinang Ranti-Pluit).....	26
3.2.10.	Koridor X (Cililitan-Tanjung Priok).....	26
BAB 4	DATA DAN ANALISIS	28
4.1.	Gambaran Umum Data Studi	28
4.1.1.	<i>Ridership</i>	28
a)	Koridor VI (Ragunan – Dukuh Atas)	28
b)	Koridor IV (Dukuh Atas – Pulo Gadung).....	29
4.1.2.	Travel Time	31
a)	Koridor VI (Ragunan – Dukuh Atas)	31
b)	Koridor IV (Pulo Gadung – Dukuh Atas).....	34
4.1.3.	<i>Headway</i>	36
4.2.	Pengolahan Data.....	40
4.2.1.	<i>Ridership</i> Harian.....	41
4.2.2.	<i>Ridership</i> Bulanan	46
4.2.3.	Analisis <i>Ridership</i> Dengan <i>Travel Time</i>	48
4.2.4.	Analisis <i>Ridership</i> Dengan <i>Headway</i>	73
4.2.5.	Analisis Kondisi Lapangan Eksisting.....	82
BAB 5	KESIMPULAN DAN SARAN	88
5.1.	Kesimpulan	88
5.2.	Saran.....	89
REFERENSI	91
LAMPIRAN	93
A.	TABEL-TABEL JUMLAH PENUMPANG (SUMBER: ITDP INDONESIA).....	93
B.	TABEL-TABEL <i>HEADWAY</i>	100

C.	GAMBAR <i>RIDERSHIP</i> HARIAN	102
D.	TABEL-TABEL <i>TRAVEL TIME</i> BERDASARKAN KORIDOR.....	108
E.	TABEL-TABEL HASIL PERHITUNGAN SPSS.....	111
•	ANALISIS REGRESI LINIER	111
•	ANALISIS REGRESI EKSPONENSIAL.....	118
•	ANALISIS REGRESI <i>QUADRATIC</i>	126



DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 Hubungan Kecepatan, Volume, dan Kepadatan Lalu Lintas. (a) Kepadatan vs Volume Lalu Lintas. (b) Kepadatan vs Kecepatan Lalu Lintas. (c) Volume vs Kecepatan Lalu Lintas	7
Gambar 2. 2 Ilustrasi Headway	8
Gambar 2. 3 Komposisi Travel Time	10
Gambar 3. 1 Bagan Alir Penelitian.....	17
Gambar 3. 2 Peta Jaringan Bus TransJakarta	20
Gambar 4. 1 Rute Koridor IV	38
Gambar 4. 2 Rute Koridor VI	39
Gambar 4. 3 Ridership Bulan Januari 2010	41
Gambar 4. 4 Ridership Bulan Agustus 2010	43
Gambar 4. 5 Ridership Bulan September 2010	44
Gambar 4. 6 Ridership Harian Rata-Rata	45
Gambar 4. 7 Perbandingan Ridership Bulanan Koridor IV Dan Koridor VI	46
Gambar 4. 8 Perbandingan Ridership Bulanan Koridor IV Dan Koridor VI (Setelah Penambahan Tiga Hari di Bulan Februari 2011)	48
Gambar 4. 9 Flow Chart Pengolahan Dengan SPSS.....	49
Gambar 4. 22 Curve Estimation Koridor IV (Arah Pulo Gadung) Peak Hour Pagi	50
Gambar 4. 23 Curve Estimation Koridor VI (Arah Dukuh Atas) Peak Hour Pagi	52
Gambar 4. 24 Curve Estimation Koridor VI (Arah Ragunan) Peak Hour Pagi ...	56
Gambar 4. 25 Curve Estimation Koridor IV (Arah Pulo Gadung) Peak Hour Sore	58
Gambar 4. 26 Curve Estimation Koridor VI (Arah Dukuh Atas) Peak Hour Sore	60
Gambar 4. 27 Curve Estimation Koridor IV (Arah Dukuh Atas II) Peak Hour Sore	62
Gambar 4. 28 Curve Estimation Koridor VI (Arah Ragunan) Peak Hour Sore ...	64
Gambar 4. 29 Curve Estimation Koridor IV (Arah Pulo Gadung) Rata-Rata	66
Gambar 4. 30 Curve Estimation Koridor VI (Arah Dukuh Atas) Rata-Rata.....	68

Gambar 4. 31 *Curve Estimation* Koridor IV (Arah Dukuh Atas II) Rata-Rata 70
Gambar 4. 32 *Curve Estimation* Koridor VI (Arah Ragunan) Rata-Rata 72
Gambar 4. 33 Perbandingan *Ridership* Harian Rata-Rata Dengan Eistimasi
Ridership Ber-headway Rata-Rata 75
Gambar 4. 34 *Flow Chart* Pengolahan Data Dengan *Microsoft Excel* 76



DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 <i>Interpretasi Nilai r</i>	12
Tabel 3.1 Data Infrastruktur	21
Tabel 4.15 <i>Average Travel Time</i> Bulan Mei 2010 Koridor VI (Dukuh Atas – Ragunan)	31
Tabel 4.16 <i>Average Travel Time</i> Bulan Mei 2010 Koridor VI (Ragunan – Dukuh Atas)	32
Tabel 4.17 <i>Average Travel Time</i> Bulan November 2010 Koridor VI	32
Tabel 4.18 <i>Average Travel Time</i> Bulan Februari 2011 Koridor VI (Ragunan – Dukuh Atas)	33
Tabel 4. 19 <i>Average Travel Time</i> Bulan Februari 2011 Koridor VI (Dukuh Atas – Ragunan)	33
Tabel 4. 20 <i>Average Travel Time</i> Bulan Mei 2010 Koridor IV (Pulo Gadung – Dukuh Atas)	34
Tabel 4. 21 <i>Average Travel Time</i> Bulan Mei 2010 Koridor IV (Dukuh Atas – Pulo Gadung)	34
Tabel 4. 22 <i>Average Travel Time</i> Bulan November 2010 Koridor IV	35
Tabel 4. 23 <i>Average Travel Time</i> Bulan Februari 2011 Koridor IV (Pulo Gadung – Dukuh Atas)	35
Tabel 4. 24 <i>Average Travel Time</i> Bulan Februari 2011 Koridor IV (Dukuh Atas – Pulo Gadung)	36
Tabel 4. 151 Proyeksi <i>Ridership Peak Hour</i> Pagi Hari Kerja	74
Tabel 4. 152 Proyeksi <i>Ridership Peak Hour</i> Sore Hari Kerja	74
Tabel 4. 153 Proyeksi <i>Ridership Peak Hour</i> Pagi Hari Libur	74
Tabel 4. 154 Proyeksi <i>Ridership Peak Hour</i> Pagi Gabungan	74
Tabel 4. 155 Proyeksi <i>Ridership Peak Hour</i> Rata-Rata	74
Tabel 4. 156 Proyeksi <i>Ridership Peak Hour</i> Hari Kerja Gabungan	75
Tabel 4. 157 <i>Summary</i> Dan ANOVA Koridor IV <i>Peak Hour</i> Pagi Hari Kerja	77
Tabel 4. 158 <i>Summary</i> Dan ANOVA Koridor IV <i>Peak Hour</i> Sore Hari Kerja	77
Tabel 4. 159 <i>Summary</i> Dan ANOVA Koridor IV <i>Peak Hour</i> Pagi Hari Libur	78
Tabel 4. 160 <i>Summary</i> Dan ANOVA Koridor IV <i>Peak Hour</i> Pagi Hari Libur	78

Tabel 4. 161 <i>Summary</i> Dan ANOVA Koridor VI <i>Peak Hour</i> Pagi Hari Kerja	79
Tabel 4. 162 <i>Summary</i> Dan ANOVA Koridor VI <i>Peak Hour</i> Sore Hari Kerja	79
Tabel 4. 163 <i>Summary</i> Dan Anova Koridor VI <i>Peak Hour</i> Pagi Hari Libur	80
Tabel 4. 164 <i>Summary</i> Dan ANOVA Koridor VI <i>Peak Hour</i> Pagi Antara Hari Kerja Dengan Hari Libur.....	80
Tabel 4. 165 <i>Summary</i> Dan ANOVA Gabungan Koridor IV Dengan Koridor VI <i>Peak Hour</i> Pagi Hari Kerja	81
Tabel 4. 166 <i>Summary</i> Dan ANOVA Gabungan Koridor IV Dengan Koridor VI <i>Peak Hour</i> Sore Hari Kerja	81
Tabel 4. 167 <i>Summary</i> Dan ANOVA Gabungan Koridor IV Dengan Koridor VI <i>Peak Hour</i> Pagi Hari Libur	82
Tabel 4. 43 <i>Modal Summary</i> Koridor IV (Arah Pulo Gadung) <i>Peak Hour</i> Pagi	111
Tabel 4. 44 ANOVA Koridor IV (Arah Pulo Gadung) <i>Peak Hour</i> Pagi.....	111
Tabel 4. 45 <i>Coefficients</i> Koridor IV (Arah Pulo Gadung) <i>Peak Hour</i> Pagi	111
Tabel 4. 52 <i>Modal Summary</i> Koridor VI (Arah Dukuh Atas) <i>Peak Hour</i> Pagi..	111
Tabel 4. 53 ANOVA Koridor VI (Arah Dukuh Atas) <i>Peak Hour</i> Pagi	111
Tabel 4. 54 <i>Coefficients</i> Koridor VI (Arah Dukuh Atas) <i>Peak Hour</i> Pagi	112
Tabel 4. 61 <i>Modal Summary</i> Koridor IV (Arah Dukuh Atas II) <i>Peak Hour</i> Pagi	112
Tabel 4. 62 ANOVA Koridor IV (Arah Dukuh Atas II) <i>Peak Hour</i> Pagi.....	112
Tabel 4. 63 <i>Coefficients</i> Koridor IV (Arah Dukuh Atas II) <i>Peak Hour</i> Pagi	112
Tabel 4. 70 <i>Modal Summary</i> Koridor VI (Arah Ragunan) <i>Peak Hour</i> Pagi.....	112
Tabel 4. 71 ANOVA Koridor VI (Arah Ragunan) <i>Peak Hour</i> Pagi	113
Tabel 4. 72 <i>Coefficients</i> Koridor VI (Arah Ragunan) <i>Peak Hour</i> Pagi	113
Tabel 4. 79 <i>Modal Summary</i> Koridor IV (Arah Pulo Gadung) <i>Peak Hour</i> Sore	113
Tabel 4. 80 ANOVA Koridor IV (Arah Pulo Gadung) <i>Peak Hour</i> Sore.....	113
Tabel 4. 81 <i>Coefficients</i> Koridor IV (Arah Pulo Gadung) <i>Peak Hour</i> Sore.....	113
Tabel 4. 88 <i>Modal Summary</i> Koridor VI (Arah Dukuh Atas) <i>Peak Hour</i> Sore .	114
Tabel 4. 89 ANOVA Koridor VI (Arah Dukuh Atas) <i>Peak Hour</i> Sore	114
Tabel 4. 90 <i>Coefficients</i> Koridor VI (Arah Dukuh Atas) <i>Peak Hour</i> Sore.....	114
Tabel 4. 97 <i>Modal Summary</i> Koridor IV (Arah Dukuh Atas II) <i>Peak Hour</i> Sore	114

Tabel 4. 98 ANOVA Koridor IV (Arah Dukuh Atas II) <i>Peak Hour</i> Sore	115
Tabel 4. 99 <i>Coefficients</i> Koridor IV (Arah Dukuh Atas II) <i>Peak Hour</i> Sore	115
Tabel 4. 106 <i>Modal Summary</i> Koridor VI (Arah Ragunan) <i>Peak Hour</i> Sore	115
Tabel 4. 107 ANOVA Koridor VI (Arah Ragunan) <i>Peak Hour</i> Sore	115
Tabel 4. 108 <i>Coefficients</i> Koridor VI (Arah Ragunan) <i>Peak Hour</i> Sore	115
Tabel 4. 115 <i>Modal Summary</i> Koridor IV (Arah Pulo Gadung) Rata-Rata	116
Tabel 4. 116 ANOVA Koridor IV (Arah Pulo Gadung) Rata-Rata	116
Tabel 4. 117 <i>Coefficients</i> Koridor IV (Arah Pulo Gadung) Rata-Rata	116
Tabel 4. 124 <i>Modal Summary</i> Koridor VI (Arah Dukuh Atas) Rata-Rata	116
Tabel 4. 125 ANOVA Koridor VI (Arah Dukuh Atas) Rata-Rata	116
Tabel 4. 126 <i>Coefficients</i> Koridor VI (Arah Dukuh Atas) Rata-Rata	117
Tabel 4. 133 <i>Modal Summary</i> Koridor IV (Arah Dukuh Atas II) Rata-Rata	117
Tabel 4. 134 ANOVA Koridor IV (Arah Dukuh Atas II) Rata-Rata	117
Tabel 4. 135 <i>Coefficients</i> Koridor IV (Arah Dukuh Atas II) Rata-Rata	117
Tabel 4. 142 <i>Modal Summary</i> Koridor VI (Arah Ragunan) Rata-Rata	117
Tabel 4. 143 ANOVA Koridor VI (Arah Ragunan) Rata-Rata	118
Tabel 4. 144 <i>Coefficients</i> Koridor VI (Arah Ragunan) Rata-Rata	118
Tabel 4. 46 <i>Modal Summary</i> Koridor IV (Arah Pulo Gadung) <i>Peak Hour</i> Pagi	118
Tabel 4. 47 ANOVA Koridor IV (Arah Pulo Gadung) <i>Peak Hour</i> Pagi	118
Tabel 4. 48 <i>Coefficients</i> Koridor IV (Arah Pulo Gadung) <i>Peak Hour</i> Pagi	118
Tabel 4. 55 <i>Modal Summary</i> Koridor VI (Arah Dukuh Atas) <i>Peak Hour</i> Pagi..	119
Tabel 4. 56 ANOVA Koridor VI (Arah Dukuh Atas) <i>Peak Hour</i> Pagi	119
Tabel 4. 57 <i>Coefficients</i> Koridor VI (Arah Dukuh Atas) <i>Peak Hour</i> Pagi	119
Tabel 4. 64 <i>Modal Summary</i> Koridor IV (Arah Dukuh Atas II) <i>Peak Hour</i> Pagi	119
Tabel 4. 65 ANOVA Koridor IV (Arah Dukuh Atas II) <i>Peak Hour</i> Pagi	119
Tabel 4. 66 <i>Coefficients</i> Koridor IV (Arah Dukuh Atas II) <i>Peak Hour</i> Pagi	120
Tabel 4. 73 <i>Modal Summary</i> Koridor VI (Arah Ragunan) <i>Peak Hour</i> Pagi	120
Tabel 4. 74 ANOVA Koridor VI (Arah Ragunan) <i>Peak Hour</i> Pagi	120
Tabel 4. 75 <i>Coefficients</i> Koridor VI (Arah Ragunan) <i>Peak Hour</i> Pagi	120
Tabel 4. 82 <i>Modal Summary</i> Koridor IV (Arah Pulo Gadung) <i>Peak Hour</i> Sore	120
Tabel 4. 83 ANOVA Koridor IV (Arah Pulo Gadung) <i>Peak Hour</i> Sore	121

Tabel 4. 84	<i>Coefficients</i> Koridor IV (Arah Pulo Gadung) Peak Hour Sore.....	121
Tabel 4. 91	<i>Modal Summary</i> Koridor VI (Arah Dukuh Atas) <i>Peak Hour</i> Sore .	121
Tabel 4. 92	<i>ANOVA</i> Koridor VI (Arah Dukuh Atas) <i>Peak Hour</i> Sore	121
Tabel 4. 93	<i>Coefficients</i> Koridor VI (Arah Dukuh Atas) <i>Peak Hour</i> Sore.....	122
Tabel 4. 100	<i>Modal Summary</i> Koridor IV (Arah Dukuh Atas II) <i>Peak Hour</i> Sore	122
Tabel 4. 101	<i>ANOVA</i> Koridor IV (Arah Dukuh Atas II) <i>Peak Hour</i> Sore	122
Tabel 4. 102	<i>Coefficients</i> Koridor IV (Arah Dukuh Atas II) <i>Peak Hour</i> Sore ...	122
Tabel 4. 109	<i>Modal Summary</i> Koridor VI (Arah Ragunan) <i>Peak Hour</i> Sore	122
Tabel 4. 110	<i>ANOVA</i> Koridor VI (Arah Ragunan) <i>Peak Hour</i> Sore	123
Tabel 4. 111	<i>Coefficients</i> Koridor VI (Arah Ragunan) <i>Peak Hour</i> Sore.....	123
Tabel 4. 118	<i>Modal Summary</i> Koridor IV (Arah Pulo Gadung) Rata-Rata	123
Tabel 4. 119	<i>ANOVA</i> Koridor IV (Arah Pulo Gadung) Rata-Rata	123
Tabel 4. 120	<i>Coefficients</i> Koridor IV (Arah Pulo Gadung) Rata-Rata.....	124
Tabel 4. 127	<i>Modal Summary</i> Koridor VI (Arah Dukuh Atas) Rata-Rata	124
Tabel 4. 128	<i>ANOVA</i> Koridor VI (Arah Dukuh Atas) Rata-Rata.....	124
Tabel 4. 129	<i>Coefficients</i> Koridor VI (Arah Dukuh Atas) Rata-Rata.....	124
Tabel 4. 136	<i>Modal Summary</i> Koridor IV (Arah Dukuh Atas II) Rata-Rata.....	124
Tabel 4. 137	<i>ANOVA</i> Koridor IV (Arah Dukuh Atas II) Rata-Rata	125
Tabel 4. 138	<i>Coefficients</i> Koridor IV (Arah Dukuh Atas II) Rata-Rata	125
Tabel 4. 145	<i>Modal Summary</i> Koridor VI (Arah Ragunan) Rata-Rata	125
Tabel 4. 146	<i>ANOVA</i> Koridor VI (Arah Ragunan) Rata-Rata.....	125
Tabel 4. 147	<i>Coefficients</i> Koridor VI (Arah Ragunan) Rata-Rata.....	126
Tabel 4. 49	<i>Modal Summary</i> Koridor IV (Arah Pulo Gadung) Peak Hour Pagi	126
Tabel 4. 50	<i>ANOVA</i> Koridor IV (Arah Pulo Gadung) <i>Peak Hour</i> Pagi.....	126
Tabel 4. 51	<i>Coefficients</i> Koridor IV (Arah Pulo Gadung) <i>Peak Hour</i> Pagi	126
Tabel 4. 58	<i>Modal Summary</i> Koridor VI (Arah Dukuh Atas) <i>Peak Hour</i> Pagi..	126
Tabel 4. 59	<i>ANOVA</i> Koridor VI (Arah Dukuh Atas) <i>Peak Hour</i> Pagi	127
Tabel 4. 60	<i>Coefficients</i> Koridor VI (Arah Dukuh Atas) <i>Peak Hour</i> Pagi	127
Tabel 4. 67	<i>Modal Summary</i> Koridor IV (Arah Dukuh Atas II) <i>Peak Hour</i> Pagi	127
Tabel 4. 68	<i>ANOVA</i> Koridor IV (Arah Dukuh Atas II) <i>Peak Hour</i> Pagi.....	127

Tabel 4. 69	<i>Coefficients</i> Koridor IV (Arah Dukuh Atas II) <i>Peak Hour</i> Pagi	128
Tabel 4. 76	<i>Modal Summary</i> Koridor VI (Arah Ragunan) <i>Peak Hour</i> Pagi.....	128
Tabel 4. 77	<i>ANOVA</i> Koridor VI (Arah Ragunan) <i>Peak Hour</i> Pagi	128
Tabel 4. 78	<i>Coefficients</i> Koridor VI (Arah Ragunan) <i>Peak Hour</i> Pagi	128
Tabel 4. 85	<i>Modal Summary</i> Koridor IV (Arah Pulo Gadung) <i>Peak Hour</i> Sore	128
Tabel 4. 86	<i>ANOVA</i> Koridor IV (Arah Pulo Gadung) <i>Peak Hour</i> Sore.....	129
Tabel 4. 87	<i>Coefficients</i> Koridor IV (Arah Pulo Gadung) <i>Peak Hour</i> Sore.....	129
Tabel 4. 94	<i>Modal Summary</i> Koridor VI (Arah Dukuh Atas) <i>Peak Hour</i> Sore .	129
Tabel 4. 95	<i>ANOVA</i> Koridor VI (Arah Dukuh Atas) <i>Peak Hour</i> Sore	129
Tabel 4. 96	<i>Coefficients</i> Koridor VI (Arah Dukuh Atas) <i>Peak Hour</i> Sore	130
Tabel 4. 103	<i>Modal Summary</i> Koridor IV (Arah Dukuh Atas II) <i>Peak Hour</i> Sore	130
Tabel 4. 104	<i>ANOVA</i> Koridor IV (Arah Dukuh Atas II) <i>Peak Hour</i> Sore	130
Tabel 4. 105	<i>Coefficients</i> Koridor IV (Arah Dukuh Atas II) <i>Peak Hour</i> Sore ...	130
Tabel 4. 112	<i>Modal Summary</i> Koridor VI (Arah Ragunan) <i>Peak Hour</i> Sore	131
Tabel 4. 113	<i>ANOVA</i> Koridor VI (Arah Ragunan) <i>Peak Hour</i> Sore	131
Tabel 4. 114	<i>Coefficients</i> Koridor VI (Arah Ragunan) <i>Peak Hour</i> Sore.....	131
Tabel 4. 121	<i>Modal Summary</i> Koridor IV (Arah Pulo Gadung) Rata-Rata	131
Tabel 4. 122	<i>ANOVA</i> Koridor IV (Arah Pulo Gadung) Rata-Rata	131
Tabel 4. 123	<i>Coefficients</i> Koridor IV (Arah Pulo Gadung) Rata-Rata.....	132
Tabel 4. 130	<i>Modal Summary</i> Koridor VI (Arah Dukuh Atas) Rata-Rata	132
Tabel 4. 131	<i>ANOVA</i> Koridor VI (Arah Dukuh Atas) Rata-Rata.....	132
Tabel 4. 132	<i>Coefficients</i> Koridor VI (Arah Dukuh Atas) Rata-Rata.....	132
Tabel 4. 139	<i>Modal Summary</i> Koridor IV (Arah Dukuh Atas II) Rata-Rata.....	132
Tabel 4. 140	<i>ANOVA</i> Koridor IV (Arah Dukuh Atas II) Rata-Rata	133
Tabel 4. 141	<i>Coefficients</i> Koridor IV (Arah Dukuh Atas II) Rata-Rata	133
Tabel 4. 148	<i>Modal Summary</i> Koridor VI (Arah Ragunan) Rata-Rata	133
Tabel 4. 149	<i>ANOVA</i> Koridor VI (Arah Ragunan) Rata-Rata.....	133
Tabel 4. 150	<i>Coefficients</i> Koridor VI (Arah Ragunan) Rata-Rata.....	134

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Bus Rapid Transit atau disingkat BRT adalah sebuah sistem bus yang cepat, nyaman, aman, dan tepat waktu dari infrastruktur, kendaraan, dan jadwal. Serta menggunakan bus untuk menyediakan pelayanan yang kualitasnya lebih baik dibandingkan pelayanan bus yang lain. Setiap sistem BRT pasti menggunakan sistem dengan peningkatan yang berbeda, meskipun banyak dari peningkatan – peningkatan tersebut yang digunakan bersama oleh sistem – sistem BRT. Tujuannya adalah setidaknya untuk mendekati kualitas pelayanan dari *rail transit* tetapi tetap menikmati penghematan biaya dengan menggunakan BRT.

Bus Rapid Transit menggunakan nama dari *rapid transit* yang mendeskripsikan transportasi rel berkapasitas tinggi atau kita bisa memanggilnya *right-of-way*. TransJakarta atau umum disebut *Busway* adalah sebuah sistem transportasi bus cepat atau *Bus Rapid Transit* di Jakarta, Indonesia. Sistem ini dimodelkan berdasarkan sistem *TransMilenio* yang sukses di Bogota, Kolombia. TransJakarta mulai beroperasi pada tanggal 15 Januari 2004 seiring dioperasikan koridor I jurusan Blok M – Kota, dengan harapan memberikan jasa angkutan yang lebih cepat, nyaman, namun terjangkau bagi warga Jakarta. Tak hanya itu, Tak hanya itu, pengguna angkutan umum dan pribadi diharapkan beralih menggunakan bus TransJakarta sehingga masalah kemacetan di ibukota minimal dapat diminimalisir.

Tepat 2 tahun setelah pertama kali beroperasi, pada 15 Januari 2006 TransJakarta meluncurkan koridor II (Pulo Gadung – Harmoni) dan koridor III (Kalideres – Pasar Baru). Dan pada tahun 2007 secara resmi dioperasikan 4 koridor baru yang diresmikan pada 27 Januari 2007. Keempat koridor tersebut adalah koridor IV (Pulo Gadung – Dukuh Atas), koridor V (Kampung Melayu – Ancol), koridor VI (Ragunan – Latuharhari), dan koridor VII (Kampung Rambutan – Kampung Melayu). Pada tahun 2008 direncanakan beroperasi 3 koridor baru, yakni koridor VIII (Lebak Bulus – Kalideres), koridor IX (Pinang Ranti – Pluit), dan koridor X (Cililitan – Tanjung Priok). Namun yang baru bisa

dioperasikan adalah koridor VIII. Total nantinya di kota Jakarta direncanakan akan beroperasi 15 koridor dengan kelima koridor sisa yang direncanakan adalah koridor XI (Kampung Melayu – Pulo Gebang), koridor XI (Pluit – Tanjung Priok), koridor XIII (Blok M – Pondok Kelapa), koridor XIV (Manggarai – UI), dan koridor XV (Ciledug – Blok M).

Kehadiran bus Transjakarta memang diminati warga Jakarta. Bahkan pelayanan bus Transjakarta terhadap masyarakat terlihat meningkat setiap tahunnya. Hal ini diketahui dari jumlah penumpang yang naik secara konstan setiap tahun. Menurut harian BeritaJakarta, Badan Layanan Umum (BLU) Transjakarta mencatat, tahun 2004 jumlah penumpang mencapai 14.924.423 orang, tahun 2005 sebanyak 20.798.196 orang, tahun 2006 sebanyak 38.828.039 orang, tahun 2007 meningkat menjadi 61.439.961 orang, dan tahun 2008 naik lagi menjadi 74.619.995. Namun peningkatan penumpang ini tidak secara otomatis mengurangi kemacetan. Sebab, penumpang yang beralih ke bus Transjakarta adalah penumpang angkutan umum yang ada, bukan pemilik kendaraan pribadi.

Menurut Dewan Transportasi Kota Jakarta (DTKJ), TransJakarta yang awalnya diharapkan akan menjadi moda transportasi yang manusiawi, nyaman, aman, ramah lingkungan, serta sebagai salah satu solusi awal mengurangi jumlah kendaraan di DKI Jakarta sehingga kemacetan berkurang, justru mengalami penurunan kualitas pelayanan. Penurunan ditandai dengan berkurangnya jumlah armada angkutan massal itu yang beroperasi sehingga sering terjadi penumpukan penumpang di sejumlah halte. Selain itu, jarak keberangkatan antara satu bus dan bus lain dari halte semakin panjang, dari yang semula 5 menit menjadi hampir 30-45 menit.

Idealnya, jarak keberangkatan bus adalah tiga sampai lima menit dan maksimal 10 menit sehingga penumpang tak menunggu lama di selter atau terminal. Jarak keberangkatan bus di selter dan terminal harus tetap dijaga karena semakin panjang *headway*, kemacetan semakin parah. Sehingga seharusnya yang terjadi dilapangan bukanlah *demand* yang mengatur *headway*.

Maka, pada tanggal 2 Agustus 2010, Pemerintah Provinsi DKI Jakarta bekerja sama dengan Dinas Perhubungan DKI Jakarta, Polda Metro Jaya, Garnisun I Tetap DKI Jakarta, Satpol PP, dan BLU TransJakarta, membentuk

Satuan Tugas Sterilisasi Jalur TransJakarta. Mereka akan melakukan penertiban di koridor Blok M-Kota, Kampung Melayu-Ancol, Kalideres-Pasar Baru, dan Ragunan-Dukuh Atas. Koridor - koridor tersebut dipilih karena memiliki armada dan infrastruktur memadai. Diharapkan sterilisasi dapat memberikan *on time performance* yang merupakan salah satu indikator standar pelayanan minimum. Satgas ini bertugas hingga Desember 2010.

Berdasarkan data Dinas Perhubungan DKI Jakarta, seminggu pasca sterilisasi jalur terjadi kenaikan jumlah penumpang setiap harinya. Koridor I (Blok M-Kota) sebelumnya mengangkut 69.578 penumpang per hari. Pasca sterilisasi jumlahnya meningkat menjadi 79.448 atau meningkat 14,19%. Koridor III mengalami peningkatan dari 28.975 penumpang per hari menjadi 33.756 atau naik 16,50%. Koridor V (Kampung Melayu-Ancol) dari 25.134 penumpang per hari menjadi 31.599 penumpang atau naik 25,72%. Untuk koridor VI (Ragunan-Dukuh Atas) dari 24.410 naik menjadi 28.346 atau naik 16,12%. Jumlah keseluruhan penumpang setiap hari sebanyak 173.149 orang. Menurut Kepala Dishub DKI Jakarta Udar Pristono, pasca sterilisasi jalur terjadi kenaikan jumlah penumpang rata - rata 18,13%.

Jumlah penumpang memang meningkat tajam pada jam-jam sibuk, tetapi jumlah armada yang dioperasikan belum sebanding dengan jumlah penumpang. Akibatnya, halte maupun di bus TransJakarta penumpang berjubel, jumlah penumpang di dalam bus lebih dari kapasitas maksimum 85 orang. Himbauan petugas agar menunggu armada berikutnya tak dihiraukan penumpang karena terdesak waktu. *Headway* antar bus pun bisa lebih dari lima menit, bahkan pada pukul 21.00 WIB *headway* semakin lama yakni sekitar 13 menit.

1.2. Maksud dan Tujuan Penelitian

Berdasarkan latar belakang yang telah disebutkan di atas skripsi ini dilakukan dengan menganalisis *ridership* TransJakarta koridor IV dan koridor VI pasca penerapan kebijakan sterilisasi dengan membandingkan parameter-parameter *travel time* dan *headway* terhadap *ridership*.

1.3. Ruang Lingkup dan Pembatasan Masalah

Koridor yang ditinjau adalah koridor IV Pulo Gadung – Dukuh Atas II dan koridor VI Ragunan – Dukuh Atas. Pertimbangan pemilihan lokasi didasarkan karena ingin membandingkan kondisi pada koridor IV yang tidak dilakukan sterilisasi ketat dengan kondisi pada koridor VI yang mendapatkan sterilisasi ketat.

1.4. Sistematika Penulisan

Skripsi ini terdiri dari 5 bab dengan susunan sebagai berikut:

Bab I Pendahuluan

Terdiri dari latar belakang masalah, maksud dan tujuan, lingkup pembahasan, dan sistematika penulisan.

Bab II Tinjauan Pustaka

Menerangkan mengenai konsep serta teori – teori yang menunjang penelitian dan gambaran umum mengenai obyek penelitian.

Bab III Metode Penelitian

Menerangkan data – data yang diperlukan dan cara – cara yang diperlukan untuk memperoleh data – data tersebut, serta metode analisis yang digunakan.

Bab IV Data dan Analisis

Menerangkan pengolahan data yang didapat. Dari data yang ada, diolah dan dilakukan analisis untuk mendapatkan kesimpulan.

Bab V Kesimpulan

Menyajikan kesimpulan dari hasil kajian data dan analisis.

BAB 2

TINJAUAN PUSTAKA

2.1. Konsep Dari Arus Kendaraan (Vehicle Flow)

Dalam pengevaluasian *travel time*, tidak akan terlepas dari tingkat kinerja jalan. Ada 3 variabel yang menjadi kriteria penentuan kinerja tersebut, yaitu *speed*, *volume*, dan *density*. Ketiganya memiliki pengertian berikut

1. *Speed*

Speed (kecepatan) ialah suatu besaran hasil dari pembagian jarak dibandingkan dengan waktu tempuh kendaraan. Besaran ini sering disebut dengan satuan (km/jam atau mph), tentunya satuan ini tergantung dengan kebutuhan.

Secara umum ada 2 cara untuk mengetahui kecepatan, yakni:

I. *Space mean speed*

Ialah kecepatan rata – rata suatu kendaraan yang di dapat dengan membagi total jarak tempuh dengan total waktu diperlukan.

$$u = \frac{\sum_{i=1}^n S_i}{\sum_{i=1}^n t_i} \quad (1)$$

dimana; S_i = jarak ditempuh setiap kendaraan yang diteliti.

t_i = waktu diperlukan untuk menempuh S_i .

u = *space mean speed*.

II. *Time mean speed*

Kecepatan yang didapat saat kendaraan melewati suatu titik tertentu pada jalan dalam suatu interval tertentu.

$$v = \frac{1}{n} \sum_{i=1}^n v_i \quad (2)$$

dimana; v = *time mean speed*.

v_i = kecepatan kendaraan melewati suatu titik pada badan jalan.

Dari pengertian – pengertian di atas, jenis *space mean speed* lebih sering dipergunakan karena secara prinsip penentuan kecepatan adalah memperhitungkan perpindahan kendaraan pada suatu bagian badan jalan.

2. *Volume*

Adalah jumlah total kendaraan yang melewati suatu titik pada bagian badan jalan dalam suatu waktu tertentu. Dari pengertian di atas dapat dimodelkan secara matematis sebagai berikut:

$$q = \frac{n}{t} \quad (3)$$

dimana; q = volume kendaraan yang melewati suatu titik pada badan jalan.

n = jumlah kendaraan yang melewati titik dalam suatu interval T .

t = selang waktu yang telah ditentukan.

3. *Density*

Adalah suatu besaran yang menyatakan jumlah kendaraan yang ada dalam suatu seksi jalan untuk suatu waktu tertentu.

$$k = \frac{n}{L} \quad (4)$$

dimana; k = konsentrasi jumlah kendaraan pada suatu seksi jalan pada suatu waktu.

n = jumlah kendaraan pada jalan.

L = panjang jalan.

Densitas merupakan parameter penting dalam transportasi karena menunjukkan karakteristik dari jalan yang sedang beroperasi. Densitas menggambarkan jarak antara kendaraan yang satu dengan kendaraan yang lain, serta kebebasan untuk melakukan manuver dalam arus lalu lintas. Pengukuran langsung di lapangan membutuhkan sudut pandang menggunakan teknik fotografi, perekaman, atau pengamatan langsung di jalan raya.

2.2. **Hubungan Speed, Volume, dan Density**

Untuk ketiga variabel ini, hubungan antaranya dimodelkan secara matematis. Permodelan untuk 3 variabel ini dilakukan untuk memecahkan perhitungan kapasitas jalan. Karena, pada awal ilmu transportasi berkembang pada tahun 1920an, tidak ada metode yang dapat digunakan untuk menghitung kapasitas jalan.

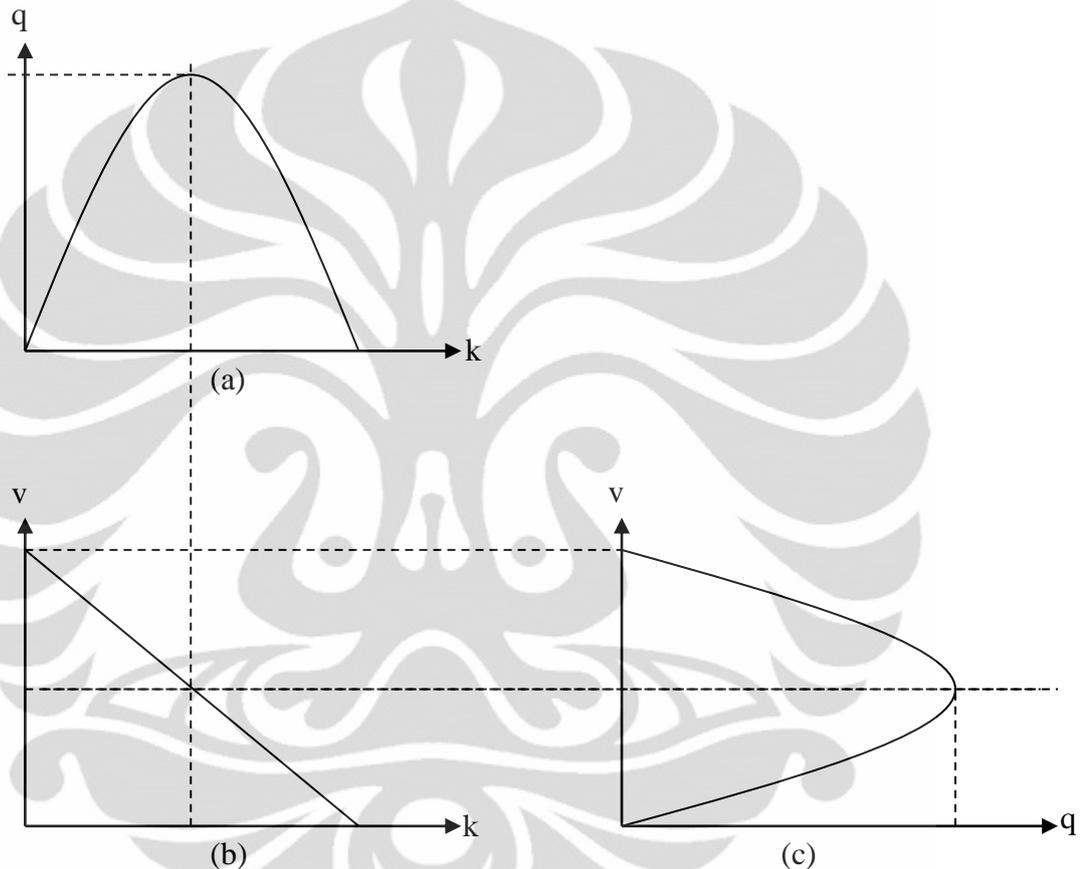
Hubungan antara kecepatan kendaraan dengan kepadatan kendaraan pada suatu panjang jalan dimodelkan sebagai berikut:

$$u = A - Bk \quad (5)$$

dimana; u = kecepatan rata – rata kendaraan, km/jam.

k = *density* kendaraan, kendaraan/km.

A, B = parameter empiris.



Gambar 2. 1 Hubungan Kecepatan, Volume, dan Kepadatan Lalu Lintas. (a) Kepadatan vs Volume Lalu Lintas. (b) Kepadatan vs Kecepatan Lalu Lintas. (c) Volume vs Kecepatan Lalu Lintas

Dalam gambar 2.4 (a), ketika volume lalu lintas naik, maka kepadatan akan sampai kepada volume maksimum, lalu volume selanjutnya bisa diartikan tidak bertambah karena tidak terjadi penambahan volume kendaraan di titik pengamatan atau dapat diartikan kepadatan telah maksimum. Volume maksimum yang dapat ditampung bergantung pada kapasitas jalan yang bersangkutan. Berdasarkan Permenhub No. 14 tahun 2000, kapasitas jalan diartikan sebagai

kemampuan ruas jalan untuk menampung volume lalu lintas ideal per satuan waktu, dinyatakan dalam kendaraan / jam atau smp / jam. Jika kapasitas jalan sudah terlampaui, penambahan kepadatan akan menyebabkan volume kendaraan per jam menurun. Hal ini disebabkan karena terhambatnya lalu lintas.

Dalam gambar 2.4 (b), ketika kepadatan lalu lintas di suatu jalan menurun, maka pengemudi cenderung menaikkan kecepatan rata – rata kendaraannya. Ketika kepadatan mendekati nol, maka akan terjadi *free flow speed*, yaitu keadaan dimana pengendara cenderung mengemudikan kendaraannya dengan kecepatan rata – rata sesuai keinginannya.

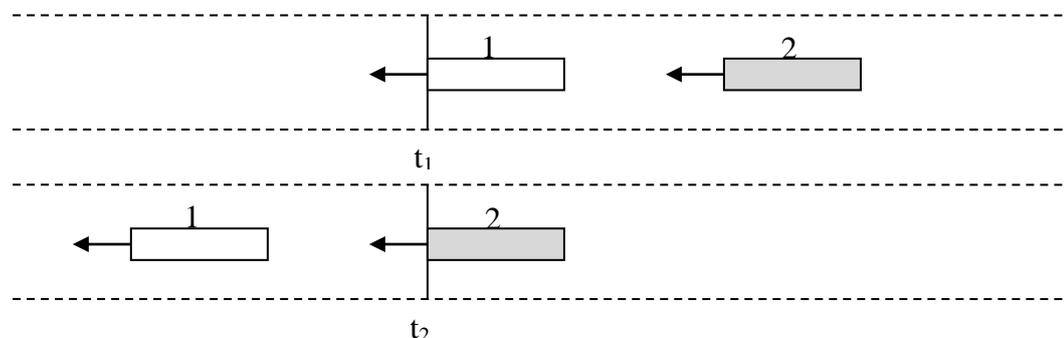
Dalam gambar 2.4 (c), ketika kecepatan kendaraan bertambah, maka volume kendaraan juga ikut bertambah sampai pada batas tertentu. Saat terjadi kenaikan kecepatan lagi yang juga berpengaruh terhadap kenaikan *spacing*, maka volume kendaraan justru akan menurun.

Untuk itu diperlukan data yang cukup dan aktual untuk kecepatan dan *density*. Dimana kedua data tersebut jika diolah dengan pendekatan statistik, akan menghasilkan parameter A dan B.

2.3. Headway dan Spacing

Spacing adalah jarak antara kendaraan yang satu dengan yang lain dalam arus lalu lintas, yang diukur pada titik yang sama dari setiap kendaraan (misalnya *bumper*, *rear axle*, dll).

Headway adalah selang waktu kedatangan antara dua buah kendaraan yang berurutan. *Spacing* diukur dengan satuan jarak, sedangkan *headway* diukur dengan satuan waktu. Ilustrasi *headway* dapat dilihat pada gambar berikut:



Gambar 2. 2 Ilustrasi Headway

2.4. Waktu Tempuh (Travel Time)

Travel time dapat didefinisikan sebagai waktu yang dibutuhkan menempuh suatu jarak tertentu dan akan mempunyai hubungan yang resiprokal dengan kecepatan rata – rata yang digunakan untuk menempuh jarak tertentu. *Travel time* merupakan suatu indikator untuk menentukan tingkat pelayanan dari suatu pengoperasian bus. Disini jelas terlihat kewajiban dari operator bus untuk memenuhi *demand* yang ada. Sebagai indikator dari *level of service*, menurut Morlok (tahun, 1976) *travel time* dapat diasumsikan sebagai *supply of service*, dimana hubungan *supply* dalam *urban transit line* secara garis besar dapat dibagi menjadi 2, yaitu:

1. *Short run supply relationships.*

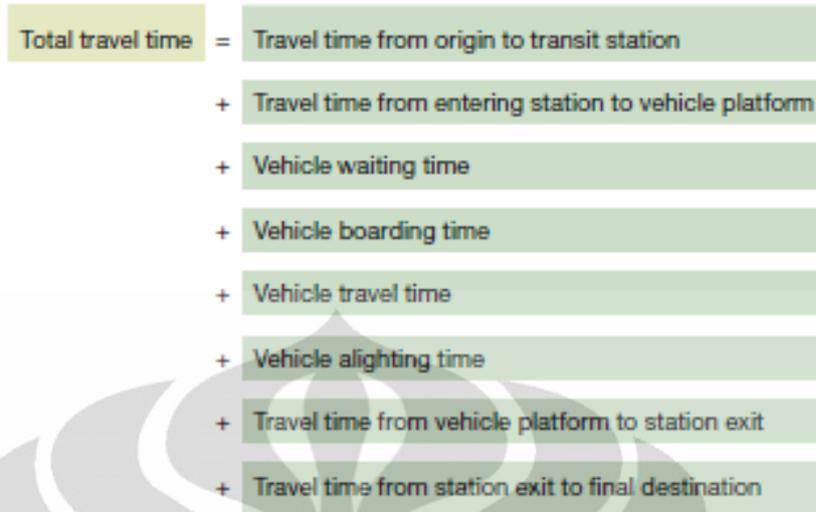
Ditentukan sebagai suatu periode dalam suatu *transit management*, sehingga tidak diperlukannya pengaturan jadwal atau jumlah bus dan supir yang harus dipersiapkan untuk pengoperasian bus pada suatu rute. Sehingga perusahaan jasa penyedia jasa transportasi akan menentukan berapa frekuensi setiap bus akan berjalan sebagai hasil dari analisis jumlah armada yang ada dan pengemudi yang tersedia untuk setiap rute.

2. *Intermediate run supply relationships.*

Hubungan ini digunakan untuk menentukan suatu periode dari waktu yang dibutuhkan dalam *transit management* dalam menentukan jadwal, jumlah armada, dan lain sebagainya tergantung dari volume lalu lintas yang ada untuk setiap rute.

Selain itu perusahaan penyedia jasa biasanya juga mendapatkan informasi dari kurva *demand* untuk mempertimbangkan jasa atau armada yang akan mereka sediakan.

Berdasarkan pengertian – pengertian di atas, maka di dalam kajian ini pendekatan yang digunakan adalah *intermediate run supply relationships*.



Gambar 2.3 Komposisi Travel Time

2.5. Ridership

Menurut kamus Merriam-Webster, *ridership* adalah *the number of persons who ride a system of public transportation*, atau jika diterjemahkan adalah jumlah orang - orang yang menggunakan jaringan transportasi publik.

Profil permintaan suatu kota untuk perjalanan sehari - sehari menjadi basis untuk merancang sistem BRT. Memahami ukuran permintaan pengguna disepanjang koridor dan lokasi geografis asal dan tujuan mengizinkan perencana untuk menyesuaikan karakteristik sistem dengan kebutuhan pengguna.

Penghitungan lalu lintas dikombinasikan dengan survey *boarding* dan *alighting* untuk pelayanan transportasi publik eksisting. Kemungkinan permintaan sistem BRT baru akan kurang lebih sama dengan *ridership* transportasi publik eksisting disepanjang koridor ditambah presentase pengguna baru yang pindah dari kendaraan pribadi.

Ridership dapat diestimasi jika *headway* diketahui. Rumus yang dipergunakan untuk mengestimasi *ridership* berdasarkan *headway* adalah:

$$\text{Line capacity}_{(\text{pass/h})} = \text{Vehicle capacity}_{(\text{pass/veh})} \times \text{Train size}_{(\text{veh})} \times 3600 / \text{Minimum/headway}_{(\text{s})}$$

(6)

2.6. Angkutan Umum

Pada umumnya angkutan umum terdapat tiga komponen utama yang mempunyai peran dan kepentingan tertentu dan seringkali saling berbeda, hal ini disebabkan karena ketiga komponen tersebut mempunyai kepentingan yang berbeda – beda. Ketiga komponen tersebut adalah sebagai berikut:

1. Pelaku perjalanan (*user*), komponen ini adalah pembangkit perjalanan.
2. Pengusaha angkutan (*operator*), yang sesuai kemampuan dan keinginannya untuk menyediakan jenis dan fungsi pelayanan yang diberikan.
3. Pemerintah (*regulator*), dalam hal ini berperan sebagai komponen penyesuai antara kepentingan pemakai jasa dan pengusaha angkutan umum.

2.7. Correlation

Correlation (korelasi) adalah suatu ukuran hubungan diantara dua variabel acak, misalkan X (variabel bebas) dan Y (variabel terikat). Oleh karena itu, kita tidak memiliki suatu asumsi perhitungan bahwa salah satu dari variabel diketahui tanpa *error*: kedua variabel diasumsikan bervariasi secara acak. Diasumsikan untuk analisis ini bahwa X dan Y berhubungan secara linier, maka *correlation coefficient* (koefisien korelasi) memberikan ukuran dari hubungan linier antara X dan Y. Meskipun korelasi didefinisikan dalam artian variansi dan kovariansi, dalam praktiknya dipergunakan *sample correlation coefficient*. Ini didapatkan dengan

$$r_{xy} = \frac{S_{xy}}{\sqrt{S_{xx}S_{yy}}} \quad (7)$$

dimana S_{xx} , S_{yy} , dan S_{xy} didefinisikan sebagai:

$$S_{xx} = \sum_{i=1}^n (x_i - \bar{x})^2 = \sum_{i=1}^n x_i^2 - \frac{1}{n} \left(\sum_{i=1}^n x_i \right)^2 \quad (8)$$

$$S_{yy} = \sum_{i=1}^n (y_i - \bar{y})^2 = \sum_{i=1}^n y_i^2 - \frac{1}{n} \left(\sum_{i=1}^n y_i \right)^2 \quad (9)$$

$$S_{xy} = \sum_{i=1}^n (x_i - \bar{x})(y_i - \bar{y}) = \sum_{i=1}^n x_i y_i - \frac{1}{n} \left(\sum_{i=1}^n x_i \right) \left(\sum_{i=1}^n y_i \right) \quad (10)$$

Jika titik – titik (x_i, y_i) membentuk sebuah garis lurus dan kemiringan garis tersebut positif, $r_{xy} = 1$. Jika membentuk garis lurus dan kemiringannya negatif, $r_{xy} = -1$. Jika tidak ada hubungan sistematis antara X dan Y, maka $r_{xy} \approx 0$, dan r_{xy} berbeda di nol karena variasi acak dalam titik – titik sampel. Jika X dan Y mengikuti sebuah hubungan linier yang diakibatkan oleh *error* acak, r_{xy} akan mendekati +1 atau -1. Maka, $-1 \leq r_{xy} \leq +1$.

Tabel 2.1 Interpretasi Nilai r

Interval Nilai r	Tingkat Hubungan
$0 \leq r < 0,2$	Sangat rendah
$0,2 \leq r < 0,4$	Rendah
$0,4 \leq r < 0,6$	Sedang
$0,6 \leq r < 0,8$	Kuat
$0,8 \leq r \leq 1$	Sangat Kuat

Pangkat dua dari koefisien korelasi, r_{xy}^2 , dinamakan *coefficient of determination* (koefisien determinansi). r_{xy}^2 adalah variabelitas variabel bergantung yang diakibatkan oleh variabel bebas x. r_{xy}^2 bernilai antara 0 sampai dengan 1. $r_{xy}^2 = 0$ artinya variabel bebas X tidak mempengaruhi variabelitas Y. $r_{xy}^2 = 1$ artinya variabel Y seluruhnya diakibatkan oleh variabel X. Koefisien determinansi didapatkan dengan rumus:

$$r_{xy}^2 = \frac{b^2 S_{xx}}{S_{yy}} \quad (11)$$

Nilai b adalah angka arah/slope/koefisien regresi. Nilai ini bisa didapatkan dari persamaan garis linier:

$$Y = a + bX \quad (12)$$

atau nilai b bisa didapatkan dari rumus:

$$b = \frac{S_{xy}}{S_{xx}} \quad (13)$$

2.8. Test of Significance

Test of significance adalah suatu pengujian hipotesa berdasarkan teori pengambilan sampel dan bertujuan menentukan apakah suatu sampel memang berasal dari sebuah populasi tertentu atau tidak. Di dalam menguji sebuah hipotesa tertentu, kita menentukan lebih dahulu probabilitas maksimum dengan mana kita bersedia mengambil risiko terbuatnya kesalahan jenis I. probabilitas ini adalah α . Nilai α yang dipilih biasanya dinamakan *level of significance* dari pengujian tersebut. Di dalam praktiknya, *level of significance* yang paling sering dipakai adalah 0,05 dan 0,01.

Misalkan hendak diselidiki sebuah statistik A yang terpencah secara normal dengan harga rata-rata hitung μ_A dan standar deviasi (dalam hal ini, *standard error*) sama dengan σ_A . dapat dikatakan bahwa:

$$\sigma_A = \frac{s}{\sqrt{n}} \quad (14)$$

dimana s adalah standar deviasi daripada sampel dan n adalah besarnya sampel yang dipakai:

$$Z = \frac{A - \mu}{\sigma} \quad (15)$$

adalah suatu variabel yang terpencah secara normal dengan harga rata-rata hitung sama dengan nol dan standar deviasi sama dengan satu. *Null hypothesis* di dalam hal ini adalah $H_0: A = \mu_A$ serta hipotesa alternatif dapat disusun di dalam bentuk $H_1: A \neq \mu_A$, atau $H_1: A > \mu_A$ atau $H_1: A < \mu_A$.

Kalau sesudah memilih sebuah sampel secara acak dan mendapatkan nilai z yang diperoleh dari sampel itu berada di luar interval $-1,96 \leq z \leq 1,96$, maka kita dapat menarik kesimpulan bahwa nilai z itu mempunyai beda yang berarti dari nilai z yang diharapkan jika hipotesa itu benar. Di dalam hal seperti ini, kita menolak hipotesa yang diselidiki.

Level of significance daripada pengujian hipotesa ditunjukkan oleh kedua ujung kurva normal yang berjumlah sama dengan 0,95 atau 5 persen dari luas

daerah di bawah kurva normal. Daerah inilah yang dinamakan dengan *critical region*, yaitu daerah penolakan hipotesa. Daerah lainnya dari kurva normal itu, yaitu daerah di antara $z = -1,96$ dan $z = 1,96$ dinamakan daerah penerimaan hipotesa nol atau *region of acceptance*.

Berdasarkan uraian tersebut, dapat kita ringkaskan penarikan kesimpulan mengenai pengujian hipotesa sebagai berikut:

- a) Kita menolak hipotesa, pada 5 persen *level of significance*, atau berada di luar interval $-1,96 \leq z \leq 1,96$.
- b) Kita menerima hipotesa tersebut jika nilai z yang diperoleh jatuh di dalam interval $-1,96 \leq z \leq 1,96$.

Untuk uji signifikansi korelasi, rumusnya adalah:

$$t = \frac{r\sqrt{n-2}}{\sqrt{1-r^2}} \quad (16)$$

dimana: $t_{hitung} > t_{tabel}$; hipotesis alternatif diterima.

$t_{hitung} < t_{tabel}$; hipotesis alternatif ditolak.

2.9. Jenis Data

Data merupakan hal paling utama dalam proses menganalisis sesuatu. Dengan adanya data kita mempunyai gambaran yang nyata tentang keadaan yang sebenarnya dari sebuah masalah. Dengan data pula kita dapat juga menganalisis dan menarik beberapa kesimpulan dari masalah tersebut, sehingga dapat dicarikan sebuah solusi jika hal tersebut dianggap perlu.

Menurut sumbernya data dapat dibagi menjadi 2 (dua) bagian. Keduanya merupakan hal yang penting dalam proses menganalisis. Hal tersebut adalah:

- a. Data Primer (langsung tidak melalui media perantara)
Yaitu: data yang didapat dari hasil wawancara kepada orang / pihak yang bersangkutan.
- b. Data Sekunder
Yaitu: data yang diperoleh dari lembaga terkait yang berhubungan dengan penelitian serta melalui buku – buku dan materi kuliah yang ada. Data – data yang diperoleh antara lain:
 - a) Peta tata guna lahan

- b) Peta wilayah administrasi kota (batas kecamatan dan kelurahan)
- c) Data statistik terakhir (jumlah penduduk, tingkat kepadatan, luas wilayah)

2.9.1. Penelitian Lapangan (*Field Research*)

Yaitu penelitian yang dilakukan untuk mengumpulkan data primer dari lembaga terkait. Penelitian ini meliputi:

- a. Survei Lapangan
Melakukan survei mencari *travel time* serta *headway* eksisting pada koridor – koridor yang disterilisasi.
- b. Observasi
Memperoleh data dengan pengamatan langsung pada koridor-koridor yang disterilisasi.

2.9.2. Penelitian Kepustakaan (*Library Research*)

Untuk memperoleh landasan teoritis dari bahan literatur khususnya buku – buku tentang sistem transportasi perkotaan. Untuk mendapatkan bahan – bahan tersebut, dilakukan penelitian kepustakaan.

BAB 3

METODOLOGI PENELITIAN

3.1. Bagan Alir Penelitian

Agar penelitian lebih sistematis dan dapat terlaksana dengan lebih efektif dan efisien, maka bagan alir pada penelitian yang digunakan adalah seperti yang ditunjukkan dalam Gambar 3.1.

3.1.1. Tahapan Persiapan

Tahapan ini dimulai dengan melihat kondisi eksisting pemberlakuan kebijakan sterilisasi di koridor – koridor bus TransJakarta yang diberlakukan kebijakan tersebut, yakni di koridor IV Pulo Gadung-Dukuh Atas II dan koridor VI Ragunan-Dukuh Atas. Tahapan ini mengidentifikasi dan merumuskan permasalahan sehingga didapatkan tujuan penelitian. Studi literatur mengenai metode analisis data yang didapatkan serta prosedur observasi dan pengambilan data primer dipelajari dari penelitian yang pernah ada serta, buku, jurnal, dan standar teknis untuk membantu melakukan analisis.

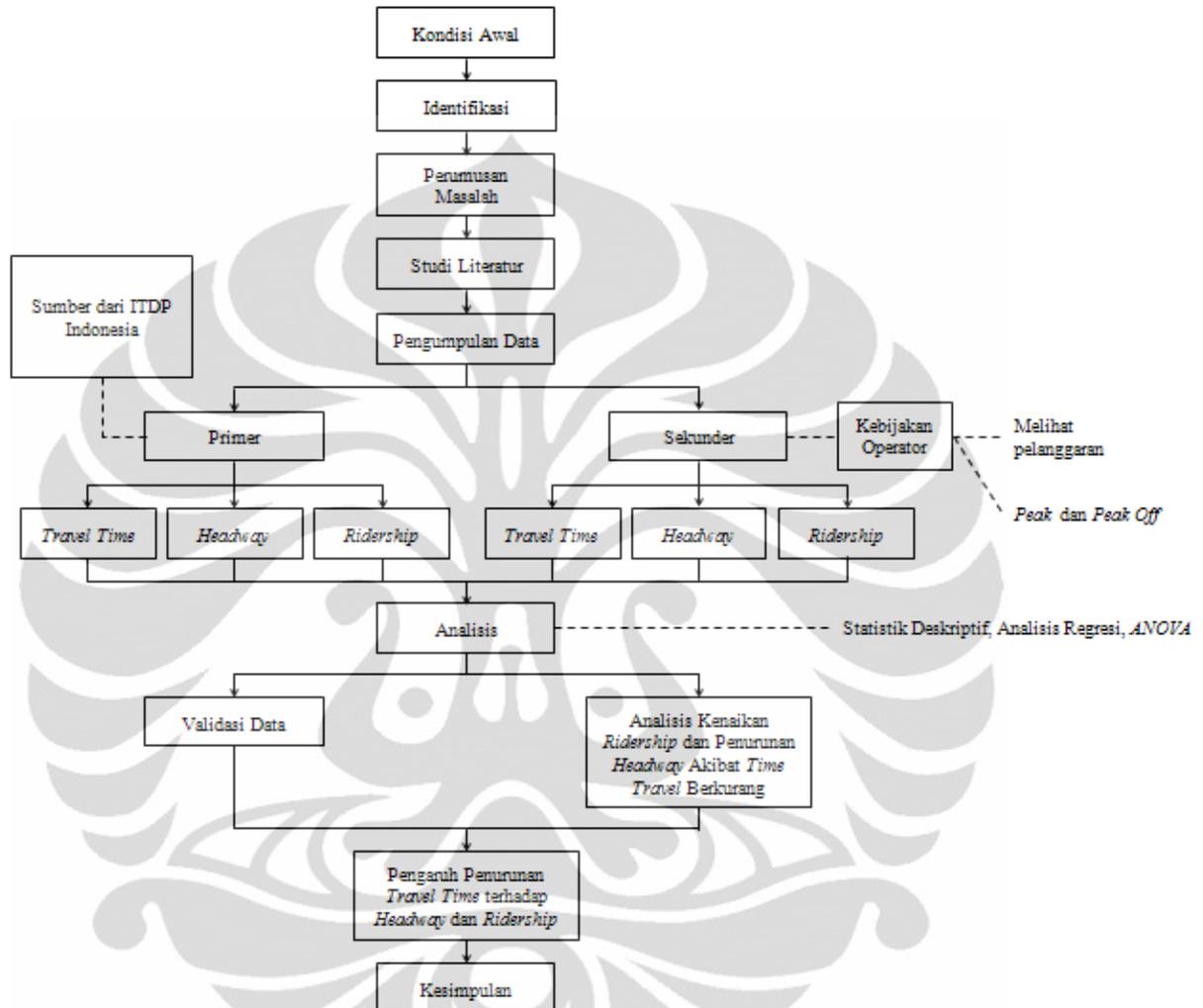
3.1.2. Tahapan Pengumpulan Data

Tahapan pengumpulan data merupakan tahapan kedua dari proses penelitian. Tahapan dibagi menjadi 2 (dua) bagian, yaitu: pengumpulan data sekunder dan pengumpulan data primer. Data sekunder diperoleh dari ITDP Indonesia dan dipergunakan sebagai data yang akan dianalisis sedangkan data primer digunakan untuk melengkapi kondisi aktual di koridor – koridor yang ditinjau.

3.1.2.a. Pengumpulan Data Sekunder

Penelitian membutuhkan 3 (tiga) jenis data sekunder yang akan menjadi parameter untuk perbandingan dengan data primer, yaitu: (1) *travel time*, (2) *headway*, dan (3) *ridership* bus TransJakarta. Data – data tersebut didapatkan dari ITDP Indonesia. Data – data tersebut lalu akan divalidasi

dengan data primer dan merupakan data yang nantinya dipergunakan untuk analisis *travel time*, *headway*, dan *ridership* dari bus TransJakarta.



Gambar 3. 1 Bagan Alir Penelitian

3.1.2.b. Pengumpulan Data Primer

Data primer dapat memberikan informasi yang lebih lengkap mengenai kondisi eksisting dari pemberlakuan kebijakan sterilisasi di koridor – koridor bus TransJakarta. Data primer yang dibutuhkan sama dengan data sekunder, meliputi: (1) *travel time*, (2) *headway*, dan (3) *ridership*.

Travel time akan didapatkan dengan menumpang bus TransJakarta dari halte pemberangkatan awal hingga halte pemberhentian terakhir sambil mencatat lama perjalanan dengan mempergunakan *stop watch*. *Headway* akan

didapatkan dengan mencatat selang kedatangan antar bus TransJakarta di beberapa halte yang dipilih secara acak, juga dengan mempergunakan *stop watch* sebagai alat pencatat waktu. Sedangkan untuk *ridership* akan didapatkan dengan menghitung banyaknya penumpang yang turun di satu shelter acak dalam kurun waktu tertentu.

3.1.3. Tahapan Pengolahan Data

Tahapan pengolahan data merupakan tahapan akhir dalam alur penelitian. Tahapan ini dibagi menjadi 2 (dua) bagian dan dianalisis dengan menggunakan uji *correlation* (uji korelasi) dan *test of significance* (uji signifikansi) serta uji *ANOVA* dengan *Microsoft excel* dan *SPSS*.

3.1.3.a. Validasi Data Sekunder Dengan Data Primer

Tahapan ini berfungsi untuk memvalidasi data sekunder, data yang diperoleh dari ITDP Indonesia, dengan data primer, data yang diperoleh dari pengamatan dan pengambilan langsung di lapangan.

Validasi ini bertujuan untuk melihat apakah data efektifitas pemberlakuan kebijakan sterilisasi yang dikumpulkan oleh ITDP Indonesia sesuai dengan kondisi eksisting pemberlakuan kebijakan tersebut di koridor – koridor yang diberlakukan kebijakan sterilisasi tersebut.

3.1.3.b. Analisis Kenaikan Ridership Dan Penurunan Headway Akibat Travel Time Berkurang

Tahapan ini merupakan tahapan yang menentukan kesimpulan penelitian. Analisis yang digunakan adalah dengan melihat pengaruh langsung dari berkurang atau bertambahnya *travel time* terhadap *headway* dan *ridership* bus TransJakarta.

Data – data yang didapat akan diolah dengan *test of significance* (uji signifikansi), sebelumnya kita melihat apakah ada korelasi antara *travel time* dengan *headway* dan *ridership*. Misalkan hendak diselidiki sebuah

statistik A yang terpengaruh secara normal dengan harga rata-rata hitung μ_A dan standar deviasi (dalam hal ini, *standard error*) sama dengan σ_A . dapat dikatakan bahwa:

$$\sigma_A = \frac{s}{\sqrt{n}} \quad (14)$$

dimana s adalah standar deviasi daripada sampel dan n adalah besarnya sampel yang dipakai:

$$Z = \frac{A - \mu}{\sigma} \quad (15)$$

adalah suatu variabel yang terpengaruh secara normal dengan harga rata-rata hitung sama dengan nol dan standar deviasi sama dengan satu. *Null hypothesis* di dalam hal ini adalah $H_0: A = \mu_A$ serta hipotesa alternatif dapat disusun di dalam bentuk $H_1: A \neq \mu_A$, atau $H_1: A > \mu_A$ atau $H_1: A < \mu_A$.

Untuk uji signifikansi korelasi, rumusnya adalah:

$$t = \frac{r\sqrt{n-2}}{\sqrt{1-r^2}} \quad (16)$$

dimana: $t_{hitung} > t_{tabel}$; hipotesis alternatif diterima.

$t_{hitung} < t_{tabel}$; hipotesis alternatif ditolak.

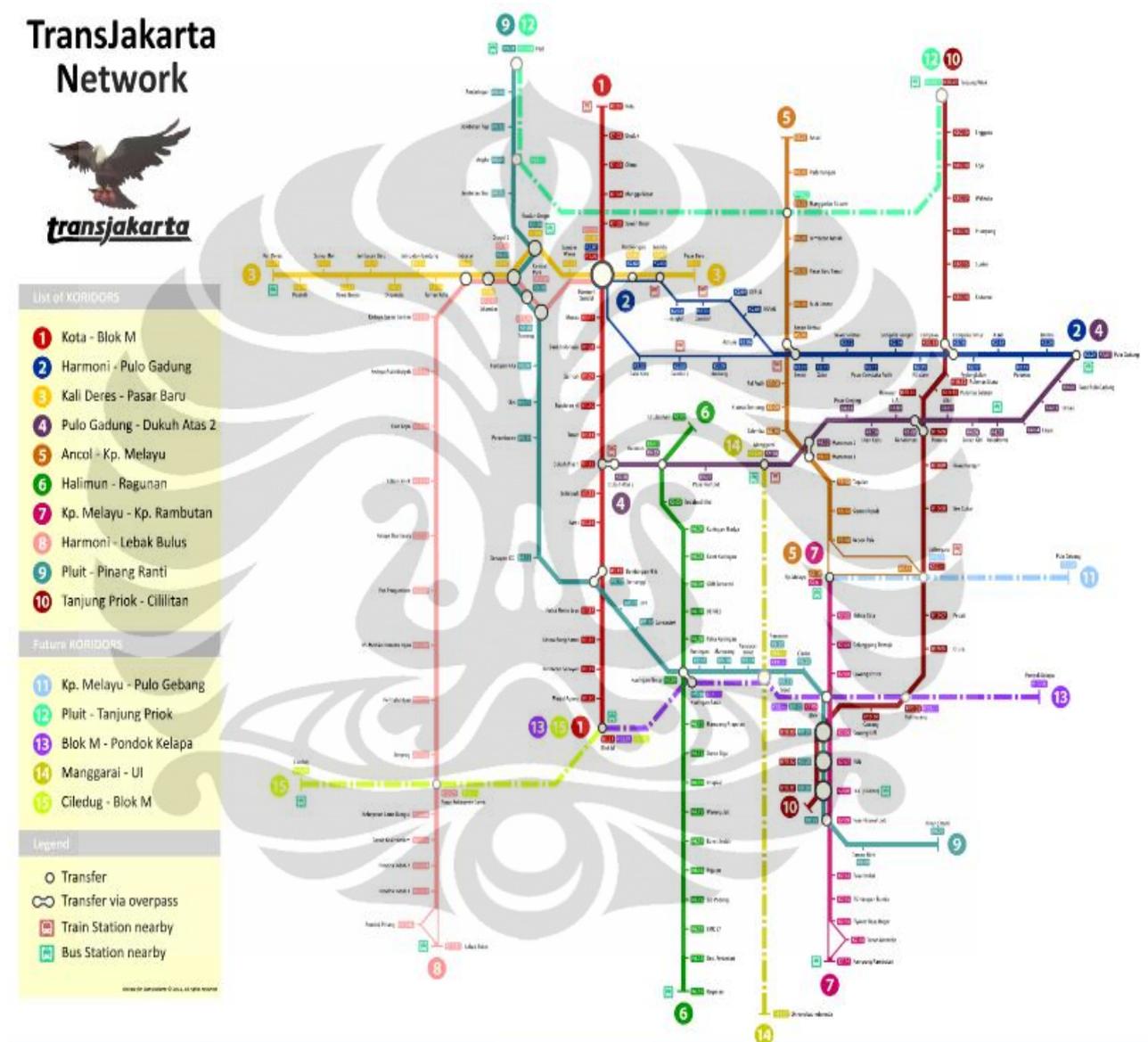
3.1.4. Tahapan Kesimpulan

Pada tahapan ini akan disimpulkan hasil – hasil analisis pengolahan data, yakni hasil validasi data sekunder dengan data primer dan hasil analisis pengaruh *travel time* terhadap *headway* dan *ridership*. Kesimpulan yang dibuat dapat berupa pemberian alternatif solusi serta penetapan keefektifan penerapan kebijakan sterilisasi koridor bus TransJakarta.

3.2. Gambaran Umum TransJakarta

Bus TransJakarta mulai beroperasi dengan dibukanya koridor I (Blok M-Kota) pada tanggal 15 Januari 2004. Kemudian di tahun – tahun berikutnya dibuka koridor – koridor baru hingga sekarang total beroperasi delapan koridor dengan rencana pada akhir bulan Desember 2010 akan dioperasikan koridor IX (Pluit-Pinang Ranti) dan koridor X (Cililitan-Tanjung Priok). Selain itu, BLU TransJakarta juga mengoperasikan sejumlah koridor alternatif, seperti PGC-

Ancol, PGC-Senen, Pulo Gadung-Kalideres, Rawa Buaya-ASMI, Blok M-Senen, dan beberapa bus ekspres. Berikut adalah peta jaringan bus TransJakarta yang operasional dan yang akan dioperasikan.



Gambar 3. 2 Peta Jaringan Bus TransJakarta

(Sumber: www.wikipedia.com)

Tabel 3.1 Data Infrastruktur

Rute	Panjang Koridor (km)	Jumlah Bus yang beroperasi		Jumlah Halte
		Single	Gandeng	
Blok M - Kota	12.90	82	-	20
Pulogadung - Harmoni	14.00	48	-	23
Pulogadung - Kalideres	33.00	20	-	39
Harmoni - Kalideres	19.00	46	-	14
Pulogadung - Dukuh Atas II	11.85	29	-	17
Kampung Melayu - Ancol	13.50	14	13	17
Ragunan - Dukuh Atas	13.30	31	-	20
Kampung Rambutan - Kampung Melayu	12.80	18	-	14
PGC-Senen	13.30	22	-	17
PGC-Ancol	19.30	12	-	22
TOTAL		322	13	

(Sumber: ITDP-Indonesia)

3.2.1. Koridor I (Blok M-Kota)

Koridor ini memiliki panjang koridor 12,9 km dengan 20 halte yang dilayani dengan 82 *single* bus. Bus – bus yang melayani koridor ini masih menggunakan solar sebagai bahan bakar dan merupakan satu – satunya koridor yang mempergunakan bahan bakar solar.

Halte – halte yang dilalui bus TransJakarta koridor I adalah:

- Terminal Blok M
- Halte Masjid Agung
- Halte Bundaran Senayan
- Halte Gelora Bung Karno
- Halte Polda Metro
- Halte Bendungan Hilir
- Halte Karet
- Halte Setiabudi
- Halte Dukuh Atas 1 (Transfer ke koridor 4 dan 6)
- Halte Tosari
- Halte Bundaran HI
- Halte Sarinah
- Halte Bank Indonesia
- Halte Monumen Nasional
- Halte Harmoni Central Busway (Transfer ke koridor 2 dan 3)
- Halte Sawah Besar
- Halte Mangga Besar
- Halte Olimo
- Halte Glodok
- Halte Stasiun Kota

3.2.2. Koridor II (Pulo Gadung-Harmoni)

Koridor II memiliki panjang total 14,3 km dengan 23 halte serta dilayani oleh 48 *single bus*. Rute ini dibuka berbarengan dengan dibukanya koridor III.

Halte – halte yang dilalui oleh bus TransJakarta koridor II adalah:

- Terminal Pulo Gadung
- Halte Bermis (sejak 1-sept-2009 dapat transfer ke koridor IV pukul 13:00-22:00)
- Halte Pulomas
- Halte ASMI
- Halte Pedongkelan
- Halte Cempaka Mas (Transfer ke koridor 10)
- Halte RS Islam
- Halte Cempaka Tengah
- Halte Pasar Cempaka Putih
- Halte Rawa Selatan
- Halte Galur
- Halte Senen (Transfer ke koridor 5)
- Halte Atrium
- Halte RSPAD
- Halte Deplu
- Halte Gambir 1
- Halte Masjid Istiqlal
- Halte Juanda
- Halte Pecenongan
- Halte Harmoni Central Busway (Transfer ke koridor 1,3dan 8)
- Halte Balaikota
- Halte Gambir 2
- Halte Kwitang

3.2.3. Koridor III (Kalideres-Pasar Baru)

Koridor ini memiliki rute sepanjang 18,7 km dengan 16 halte serta dilayani oleh 46 *single bus*. Rute ini dibuka dua tahun berbarengan dengan koridor II setelah beroperasinya koridor I.

Halte – halte yang dilalui bus TransJakarta koridor III adalah:

- Terminal Kalideres
- Halte Pesakih
- Halte Sumur Bor
- Halte Rawa Buaya
- Halte Jembatan Baru
- Halte Dispenda
- Halte Jembatan Gantung
- Halte Taman Kota
- Halte Indosiar
- Halte Jelambar
- Halte Grogol
- Halte Sumber Waras

- Halte Harmoni Central Busway (Transfer ke koridor 1 dan 2)
- Halte Pecenongan
- Halte Juanda
- Halte Pasar Baru

3.2.4. Koridor IV (Pulo Gadung-Dukuh Atas)

Koridor IV secara resmi beroperasi sejak tanggal 27 Januari 2007. Panjang koridor ini adalah 11,85 km dengan 17 halte serta dilayani oleh 29 *single* bus.

Halte – halte yang dilalui oleh bus TransJakarta koridor IV adalah:

- Terminal Pulo Gadung
- Halte Pasar Pulo Gadung
- Halte Tugas
- Halte Layur
- Halte Pemuda Rawamangun
- Halte Velodrome
- Halte Sunan Giri (sejak 1-sept-2009 dapat transfer ke koridor II pukul 13:00-22:00)
- Halte UNJ
- Halte Pramuka BPKP (Transfer ke koridor 10)
- Halte Pramuka LIA
- Halte Utan Kayu
- Halte Pasar Genjing
- Halte Matraman (Transfer ke koridor 5)
- Halte Manggarai
- Halte Pasar Rumpit
- Halte Halimun (Transfer ke koridor 6)
- Halte Dukuh Atas 2 (Transfer ke koridor 1 dan 6)

3.2.5. Koridor V (Kampung Melayu-Ancol)

Koridor ini secara resmi beroperasi pada tanggal 27 Januari 2007. Memiliki rute sepanjang 13,5 km dengan 17 halte serta dilayani oleh 14 *single* bus dan 13 *articulated* bus.

Halte – halte yang dilalui bus TransJakarta koridor V adalah:

- Terminal Kampung Melayu (Transfer ke koridor 7)
- Halte Pasar Jatinegara - Ke arah Kampung Melayu
- Halte Kebon Pala
- Halte Slamet Riyadi
- Halte Tegalan
- Halte Matraman 1 (Transfer ke koridor 4)
- Halte Salemba Carolus

- Halte Salemba UI
- Halte Kramat Sentiong NU
- Halte Pal Putih
- Halte Central Senen (Transfer ke koridor 2)
- Halte Budi Utomo
- Halte Pasar Baru Timur
- Halte Gn. Sahari Mangga Dua
- Halte Jembatan Merah
- Halte Pademangan
- Halte Ancol

3.2.6. Koridor VI (Ragunan-Dukuh Atas)

Koridor VI resmi beroperasi pada tanggal 27 Januari 2007. Koridor ini memiliki rute sepanjang 13,3 km dengan 20 halte dan dilayani oleh 31 *single bus*.

Halte – halte yang dilalui bus TransJakarta koridor VI adalah:

- Halte Ragunan
- Halte Departemen Pertanian
- Halte SMK 57
- Halte Jati Padang
- Halte Pejaten
- Halte Buncit Indah
- Halte Warung Jati
- Halte Imigrasi
- Halte Duren Tiga
- Halte Mampang Prapatan
- Halte Kuningan Timur
- Halte Patra Kuningan
- Halte Departemen Kesehatan
- Halte Gelanggang Olahraga Sumantri
- Halte Karet Kuningan
- Halte Kuningan Madya
- Halte Setiabudi Aini
- Halte Latuharhari
- Halte Halimun (Transfer ke koridor 4)
- Halte Dukuh Atas 2 (Transfer ke koridor 1 dan 4)

3.2.7. Koridor VII (Kampung Rambutan-Kampung Melayu)

Koridor VII mulai beroperasi pada tanggal 27 Januari 2007. Memiliki panjang koridor 12,8 km dengan 14 halte serta dilayani oleh 18 *single bus*.

Halte – halte yang dilalui oleh bus TransJakarta koridor VII adalah:

- Terminal Kampung Rambutan
- Halte Tanah Merdeka - Ke arah Kampung Melayu

- Halte Flyover Raya Bogor (Pasar Rebo / Makro)
- Halte RS Harapan Bunda
- Halte Pasar Induk Kramat Jati
- Halte Pasar Kramat Jati
- Halte PGC Cililitan(Transfer ke koridor 9)
- Halte Sutoyo BKN
- Halte Cawang UKI (Transfer ke koridor 10)
- Halte Cawang BNN
- Halte Cawang Otista
- Halte Gelanggang Remaja
- Halte Bidara Cina
- Terminal Kampung Melayu (Transfer ke koridor 5)

3.2.8. Koridor VIII (Lebak Bulus-Harmoni)

Koridor VIII mulai beroperasi pada tanggal 21 Februari 2009. Koridor ini memiliki panjang lintasan 29 km dengan 22 halte. Pada hari kerja, koridor 8 dibagi menjadi dua rute, yaitu Lebak Bulus-Harmoni (lewat Roxy) dan Harmoni-Grogol 2. Penumpang dari koridor 3 atau koridor 9 dapat transit menuju arah Lebak Bulus di halte Grogol.

Halte – halte yang dilalui oleh bus TransJakarta koridor ini adalah:

- Lebak Bulus
- Pondok Pinang
- Pondok Indah 1
- Pondok Indah 2
- Tanah Kusir Kodim
- Kebayoran Lama Bungur
- Pasar Kebayoran Lama
- Simprug
- Permata Hijau
- Permata Hijau RS Medika
- Pos Pengumben
- Kelapa Dua Sasak
- Kebon Jeruk
- Duri Kepa
- Kedoya Assiddiqiyah
- Kedoya Green Garden
- Grogol 2 (transfer ke koridor 3, 9)
- Tomang Taman Anggrek
- Tomang Mandala
- RS Tarakan
- Petojo
- Harmoni (transfer ke koridor 1, 2)
- Grogol (transfer ke koridor 9)

3.2.9. Koridor IX (Pinang Ranti-Pluit)

Rute bus Transjakarta Koridor 9 resmi beroperasi dengan koridor 10, yaitu 31 Desember 2010. Koridor 9 dibagi dua rute setiap hari yaitu Pinang Ranti-Pluit (lewat Tol Jagorawi) dan PGC-Grogol 2.

Halte – halte yang dilalui oleh bus TransJakarta koridor ini adalah:

- Pinang Ranti
- Garuda TMII
- Pasar Kramat Jati (tidak dilalui kor 9, penumpang dapat menggunakan kor 7)
- Cililitan (kor 9 tidak berhenti di halte Cililitan, tapi penumpang bisa naik/turun di halte PGC)
- BKN
- Cawang UKI (transfer ke koridor 7, 10)
- BNN
- Cawang Ciliwung
- Cikoko Stasiun Cawang
- Tebet BKPM
- Pancoran
- Pancoran Barat
- Tegal Parang
- Kuningan Barat (transfer ke koridor 6)
- Gatot Subroto Jamsostek
- Gatot Subroto LIPI
- Semanggi (transfer ke koridor 1)
- Senayan JCC
- Slipi Petamburan
- Slipi Kemanggisan
- RS Harapan Kita
- Tomang Taman Anggrek
- Grogol 2 (transfer ke koridor 3, 8)
- Stasiun Grogol
- Jembatan Besi
- Jembatan Dua
- Jembatan Tiga
- Penjaringan
- Pluit

3.2.10. Koridor X (Cililitan-Tanjung Priok)

Koridor 10 (Cililitan - Tanjung Priok) mulai beroperasi pada 31 Desember 2010. Jalan-jalan yang dilalui koridor 10 adalah: Stasiun Tanjung Priok, Enggano, Yos Sudarso, Ahmad Yani, DI Panjaitan, Sutoyo, masuk ke halte PGC dan keluar di pintu Dewi Sartika untuk kembali ke arah Tanjung Priok.

Halte – halte yang dilalui oleh bus TransJakarta koridor ini adalah:

- Tanjung Priok
- Enggano
- Permai Koja
- Walikota Jakarta Utara
- Plumpang Pertamina
- Sunter Kelapa Gading
- Yos Sudarso Kodamar
- Cempaka Mas 2 (transfer ke koridor 2)
- Cempaka Putih
- Pulomas Bypass
- Kayu Putih Rawasari
- Pemuda Pramuka (transfer ke koridor 4)
- Utan Kayu Rawamangun
- Ahmad Yani Bea Cukai
- Stasiun Jatinegara (halte belum bisa dipakai untuk naik/turun penumpang karena rusak)
- Pedati Prumpung
- Cipinang Kebon Nanas
- Penas Kalimalang
- Cawang Sutoyo
- Cawang UKI (transfer ke koridor 7, 9)
- BKN
- PGC

BAB 4

DATA DAN ANALISIS

4.1. Gambaran Umum Data Studi

Seperti yang telah dikemukakan di bab – bab sebelumnya, ada tiga hal yang akan dianalisis dalam penelitian ini, yakni *ridership*, *travel time*, dan *headway*, ditambah dengan pertimbangan armada bus di koridor – koridor yang ditinjau. Data yang akan dipergunakan untuk penelitian ini berasal dari ITDP (*Institute for Transportation and Development Policy*) Indonesia. Perubahan sumber data dari BLU TransJakarta ke ITDP Indonesia dikarenakan ketidakterediaan data yang diperlukan dari pihak BLU TransJakarta.

Data yang dipergunakan adalah sekitar 6-7 bulan sebelum bulan Agustus 2010 dan 6-7 bulan setelah bulan Agustus 2010. Kisaran ini diambil karena bulan Agustus adalah bulan dimana mulai diberlakukannya kebijakan sterilisasi. Untuk koridor – koridor mana saja yang akan dianalisis, dari empat koridor awal yang diberlakukannya kebijakan sterilisasi pada bulan Agustus 2010, yakni koridor I, koridor III, koridor V, serta koridor VI, ditetapkan koridor yang akan dianalisis adalah koridor VI dan koridor IV, mengingat kondisi pada koridor – koridor ini yang cukup ramai dan diminati serta banyak gangguan sebelum sterilisasi.

4.1.1. *Ridership*

a) Koridor VI (Ragunan – Dukuh Atas)

Jika melihat dari data *ridership* secara kasat mata, dapat terlihat adanya peningkatan – peningkatan. Peningkatan – peningkatan yang terjadi pun tidak konstan, dalam artian bahwa tidak setiap hari dalam satu minggu terjadi peningkatan – peningkatan, terkadang juga bisa terjadi kemunduran.

Dari bulan Januari 2010 hingga Juli 2010 (lihat LAMPIRAN A), rata – rata *ridership* pada hari kerja dan hari libur cukup berbeda. Untuk rata – rata hari kerja dari bulan Januari 2010 hingga Juli 2010 koridor VI mengangkut 25.337 penumpang dan pada hari libur rata – rata mengangkut 13.082 penumpang. Untuk *ridership* antara bulan September 2010 hingga Maret 2011, koridor VI

mampu mengangkut rata – rata penumpang pada hari kerja sekitar 30.206 penumpang dan rata – rata penumpang pada hari libur sekitar 14.804 penumpang.

Dapat terlihat bahwa penggunaan bus TransJakarta koridor VI lebih ramai dan lebih banyak dipergunakan oleh masyarakat pada hari kerja dibandingkan dengan hari libur, kecuali jika hari libur tersebut adalah hari libur nasional, keagamaan, atau hari libur anak sekolah. Dan setelah diberlakukannya kebijakan sterilisasi secara ketat di koridor ini, terjadi peningkatan untuk jumlah penumpang pada hari kerja rata-rata sebanyak 4.869 penumpang. Untuk rata-rata hari libur, terjadi peningkatan sebesar 1.722 penumpang.

b) Koridor IV (Dukuh Atas – Pulo Gadung)

Jika melihat tabel-tabel (LAMPIRAN A), dapat terlihat jumlah penumpang yang mempergunakan bus TransJakarta koridor IV. Serupa dengan koridor IV, pada koridor IV terdapat inkonsistensi dalam jumlah penumpang yang mempergunakannya. Di beberapa bulan jumlah penumpang bisa naik dan di beberapa bulan bisa juga jumlah penumpang turun.

Dari bulan Januari 2010 hingga Juli 2010, rata – rata *ridership* pada hari kerja dan hari libur cukup stabil. Untuk rata – rata hari kerja dari bulan Januari 2010 hingga Juli 2010 koridor IV mengangkut 23.018 penumpang dan pada hari libur rata – rata mengangkut 15.817 penumpang. Untuk *ridership* antara bulan September 2010 hingga Maret 2011, koridor IV mampu mengangkut rata – rata penumpang pada hari kerja sekitar 23.790 penumpang dan rata – rata penumpang pada hari libur sekitar 15.818 penumpang.

Jika dilihat pada tabel jumlah penumpang, dapat terlihat perbedaan kenaikan dan penurunan jumlah penumpang, baik pada hari kerja maupun pada hari libur. Tetapi jika melihat rata-rata hari kerja serta hari libur sebelum pemberlakuan sterilisasi dan sesudah pemberlakuan sterilisasi, tidak terlihat

peningkatan jumlah penumpang yang besar. Untuk rata-rata hari kerja, ada peningkatan sebesar 772 penumpang dan untuk rata-rata hari libur malahan hanya ada perbedaan 1 orang penumpang.



4.1.2. Travel Time

a) Koridor VI (Ragunan – Dukuh Atas)

Dari segi *travel time*, untuk data bulan Mei 2010, rata – rata *travel time* koridor VI dari halte Dukuh Atas menuju halte Ragunan dapat dilihat pada Tabel 4.15.

Tabel 4.1 Average Travel Time Bulan Mei 2010 Koridor VI (Dukuh Atas – Ragunan)

Travel Time	Pre Peak		AM Peak		Inter Peak			Evening Peak			Evening off Peak			
Start time	5:28	6:10	7:02	8:02	11:03	12:05	13:03	16:04	17:27	18:15	20:02	21:05		
Shelter													Distance	Average
Dukuh Atas	0:00:00	0:00:00	0:00:00	0:00:00	0:00:00	0:00:00	0:00:00	0:00:00	0:00:00	0:00:00	0:00:00	0:00:00	0	0:00:00
Setia Budi Utara - AINI	0:02:53	0:01:52	0:02:39	0:03:10	0:03:43	0:02:40	0:03:47	0:02:58	0:07:16	0:05:44	0:03:33	0:03:00	1407	0:03:40
Kuningan Madya	0:00:41	0:00:40	0:00:42	0:00:34	0:00:42	0:00:53	0:00:48	0:00:45	0:00:55	0:01:08	0:00:47	0:00:45	551	0:00:47
Karet Kuningan	0:00:57	0:00:49	0:00:50	0:00:46	0:00:48	0:00:46	0:00:53	0:00:54	0:00:59	0:01:19	0:00:53	0:01:42	549	0:00:54
Gor Sumantri	0:00:37	0:00:44	0:00:39	0:01:08	0:00:54	0:00:48	0:00:44	0:00:53	0:01:10	0:01:45	0:00:51	0:00:52	308	0:00:56
Depkes	0:01:14	0:01:49	0:01:19	0:01:10	0:01:33	0:01:26	0:01:37	0:01:48	0:02:43	0:01:52	0:01:57	0:01:52	938	0:01:41
Patra Kuningan	0:00:53	0:00:50	0:01:01	0:00:59	0:01:07	0:01:19	0:01:06	0:01:15	0:01:29	0:01:14	0:01:24	0:01:14	575	0:01:09
Kuningan Timur	0:00:42	0:00:50	0:00:56	0:01:27	0:01:10	0:00:44	0:00:55	0:09:58	0:01:15	0:00:54	0:07:40	0:02:07	508	0:02:25
Mampang Prapatan	0:02:12	0:01:45	0:03:23	0:05:47	0:03:17	0:04:25	0:03:50	0:06:12	0:08:25	0:13:09	0:08:14	0:05:09	1874	0:05:31
Duren Tiga	0:02:36	0:02:38	0:01:56	0:01:35	0:01:47	0:01:52	0:02:49	0:02:08	0:02:46	0:02:38	0:02:45	0:02:38	1154	0:02:19
Imigrasi	0:01:01	0:02:18	0:01:04	0:00:50	0:01:37	0:00:46	0:00:57	0:01:13	0:02:00	0:01:14	0:01:21	0:01:14	527	0:01:18
Warung Jati	0:01:02	0:02:22	0:03:10	0:01:45	0:02:23	0:01:03	0:01:10	0:01:26	0:03:09	0:03:00	0:02:44	0:03:00	852	0:02:07
Buncit Indah	0:02:08	0:01:50	0:02:03	0:01:05	0:01:55	0:01:56	0:02:45	0:02:40	0:03:46	0:01:04	0:02:53	0:01:04	1217	0:02:11
Pejaten	0:01:05	0:00:49	0:00:52	0:00:50	0:00:50	0:00:42	0:01:00	0:01:10	0:11:36	0:04:11	0:01:07	0:04:11	451	0:02:12
Jati Padang	0:02:05	0:03:07	0:03:24	0:02:16	0:02:34	0:01:48	0:01:41	0:01:32	0:10:01	0:09:33	0:03:50	0:07:33	900	0:03:48
SMK 57	0:02:52	0:02:52	0:02:23	0:02:15	0:01:12	0:01:15	0:01:34	0:01:55	0:05:48	0:07:52	0:01:57	0:05:52	711	0:02:54
Dept. Pertanian	0:02:16	0:02:00	0:02:56	0:01:52	0:01:16	0:01:02	0:03:36	0:01:38	0:04:48	0:03:49	0:01:52	0:03:49	390	0:02:28
Ragunan	0:02:43	0:02:31	0:02:47	0:02:30	0:02:53	0:02:20	0:03:19	0:03:25	0:13:02	0:21:17	0:14:44	0:15:17	1326	0:06:30
Total Travel Time	0:27:57	0:29:46	0:32:04	0:29:59	0:29:41	0:25:45	0:32:31	0:41:50	1:21:08	1:21:43	0:58:32	1:01:19	14.238	0:42:49

(Sumber: ITDP-Indonesia)

Untuk arah sebaliknya data *travel time* terlihat pada Tabel 4.16. Selanjutnya, kita akan melihat data *travel time* dari bulan November 2010. Dari arah halte Dukuh Atas menuju halte Ragunan serta dari arah sebaliknya, data *travel time* dapat dilihat pada Tabel 4.17.

Data *travel time* selanjutnya yang akan dilihat adalah dari bulan Februari 2011. Untuk data koridor VI dari arah halte Dukuh Atas menuju halte Ragunan dapat dilihat pada tabel 4.18. dan untuk data dari arah halte Ragunan menuju halte Dukuh Atas dapat dilihat pada tabel 4.19.

Tabel 4.2 Average Travel Time Bulan Mei 2010 Koridor VI (Ragunan – Dukuh Atas)

Travel Time	Pre Peak		AM Peak		Inter Peak			Evening Peak			Evening off Peak			
Start time	5:02	6:35	7:09	8:09	11:15	12:03	13:05	16:04	17:10	19:01	20:10	21:10		
Shelter													Distance	average
Ragunan	0:00:00	0:00:00	0:00:00	0:00:00	0:00:00	0:00:00	0:00:00	0:00:00	0:00:00	0:00:00	0:00:00	0:00:00	0	0:00:00
Dept. Pertanian	0:03:21	0:03:45	0:02:14	0:02:50	0:03:26	0:03:54	0:03:25	0:04:11	0:02:50	0:05:57	0:03:43	0:04:20	1326	0:03:40
SMK 57	0:02:31	0:05:26	0:03:20	0:05:33	0:01:50	0:01:58	0:05:12	0:02:04	0:02:39	0:05:05	0:04:51	0:03:07	390	0:03:38
Jati Padang	0:01:01	0:02:26	0:03:27	0:02:35	0:01:25	0:01:29	0:01:00	0:01:32	0:01:58	0:00:00	0:01:05	0:01:12	711	0:01:36
Pejaten	0:01:09	0:01:39	0:02:27	0:01:28	0:01:20	0:01:14	0:02:29	0:02:18	0:02:10	0:04:40	0:01:25	0:01:37	900	0:02:00
Buncit Indah	0:01:10	0:01:13	0:03:02	0:01:21	0:01:35	0:00:50	0:00:55	0:00:55	0:00:52	0:00:50	0:00:51	0:01:06	451	0:01:13
Warung Jati	0:02:20	0:02:45	0:02:05	0:02:31	0:02:03	0:01:58	0:02:11	0:02:12	0:02:10	0:02:40	0:02:05	0:02:21	1217	0:02:17
Imigrasi	0:01:01	0:01:32	0:01:20	0:01:21	0:01:34	0:01:20	0:01:40	0:01:13	0:01:22	0:02:57	0:01:37	0:02:00	852	0:01:35
Duren Tiga	0:01:11	0:01:01	0:01:20	0:01:16	0:00:47	0:00:51	0:02:15	0:02:22	0:02:07	0:02:25	0:02:35	0:01:09	527	0:01:37
Mampang Prapatan	0:01:33	0:02:42	0:07:15	0:03:08	0:02:10	0:01:43	0:01:42	0:07:58	0:01:44	0:01:53	0:15:04	0:03:47	1154	0:04:13
Kuningan Timur	0:02:33	0:02:19	0:13:15	0:12:19	0:03:08	0:04:21	0:03:37	0:09:14	0:02:40	0:04:21	0:09:27	0:04:01	1874	0:05:56
Patra Kuningan	0:00:46	0:00:46	0:01:47	0:01:50	0:00:40	0:00:53	0:00:42	0:00:46	0:00:44	0:00:39	0:00:45	0:00:44	508	0:00:55
Depkes	0:01:00	0:00:56	0:00:44	0:01:09	0:01:15	0:01:07	0:00:55	0:01:12	0:01:01	0:01:11	0:01:02	0:00:53	575	0:01:02
Gor Sumantri	0:01:21	0:01:27	0:01:40	0:01:44	0:01:26	0:01:28	0:01:38	0:01:27	0:01:23	0:01:48	0:01:48	0:01:12	938	0:01:32
Karet Kuningan	0:00:43	0:00:42	0:00:57	0:00:46	0:00:40	0:00:46	0:00:54	0:00:51	0:00:48	0:01:11	0:00:57	0:00:43	308	0:00:50
Kuningan Madya	0:00:48	0:00:50	0:00:50	0:01:07	0:00:59	0:00:50	0:00:52	0:00:51	0:00:45	0:00:58	0:00:45	0:00:49	631	0:00:52
Setia Budi Utara - AINI	0:00:47	0:00:45	0:00:40	0:00:43	0:00:48	0:00:45	0:00:43	0:00:48	0:00:39	0:00:52	0:00:48	0:00:42	409	0:00:45
Latuhanhari	0:01:30	0:01:35	0:01:36	0:01:53	0:01:20	0:01:45	0:01:37	0:01:47	0:01:33	0:01:54	0:02:40	0:01:39	823	0:01:44
Halimun	0:02:22	0:02:05	0:02:18	0:03:03	0:04:44	0:03:10	0:02:29	0:04:12	0:02:29	0:03:00	0:03:53	0:02:36	882	0:03:02
Dukuh Atas	0:02:48	0:04:36	0:02:47	0:05:00	0:04:33	0:05:47	0:06:24	0:04:10	0:06:43	0:08:13	0:05:43	0:04:24	1322	0:05:06
Total Travel Time	0:29:55	0:38:31	0:53:04	0:51:37	0:35:43	0:36:09	0:40:40	0:50:05	0:36:37	0:50:34	1:01:04	0:38:22	15.798	0:43:32

(Sumber: ITDP-Indonesia)

Tabel 4.3 Average Travel Time Bulan November 2010 Koridor VI

Corridor	Direction	Travel Time			Bus Frequency			Headway (min)			Average Dwell Time (mins)
		AM	IP	PM	AM	IP	PM	AM	IP	PM	
Corridor 1	Blok M	0:40	0:47	0:53	39	33	30	2	2	2	00:17
	Kota	0:41	0:45	0:51	31	28	44	2	2	1	00:23
Corridor 2	Harmoni	0:45	0:42	0:44	26	19	7	2	3	9	00:20
	Pl. Gadung	0:33	0:36	0:50	22	27	14	3	2	4	00:11
Corridor 3	Ps Baru	0:46	0:39	0:42	23	27	17	3	2	4	00:13
	Kalideres	0:37	0:43	0:52	27	24	26	2	3	2	00:27
Corridor 4	Dk. Atas	0:57	0:43	0:39	12	11	7	5	6	8	00:19
	Pl. Gadung	0:40	0:35	1:00	12	15	11	5	4	6	00:15
Corridor 5	Kp. Melayu	0:50	0:42	0:51	9	10	9	7	6	7	00:13
	Ancol	0:38	0:40	0:51	7	7	7	8	9	8	00:19
Corridor 6	Dk. Atas	0:53	0:49	0:51	19	17	15	3	4	4	00:15
	Ragunan	0:34	0:25	0:41	19	16	12	3	4	5	00:13
Corridor 7	Kp. Melayu	0:57	0:37	0:41	11	11	11	5	6	6	00:12
	Kp. Rambutan	0:38	0:39	1:02	15	11	11	4	5	5	00:11
Corridor 8	Harmoni	1:50	1:17	1:37	8	6	4	7	10	16	00:10
	Lb. Bulus	1:12	1:09	2:23	9	9	8	7	7	8	00:14

(Sumber: ITDP-Indonesia)

Tabel 4.4 Average Travel Time Bulan Februari 2011 Koridor VI (Ragunan – Dukuh Atas)

No.	Halte	AVERAGE TIME PER PERIOD					
		AM		IP		PM	
		TT	CUM	TT	CUM	TT	CUM
1	Dukuh Atas	00:00:00	00:00:00	00:00:00	00:00:00	00:00:00	00:00:00
2	Setia Budi Utara - AINI	00:05:32	00:05:32	00:04:13	00:04:13	00:07:22	00:07:22
3	Kuningan Madya	00:00:54	00:06:26	00:01:04	00:05:16	00:01:36	00:08:59
4	Karet Kuningan	00:01:02	00:07:27	00:01:09	00:06:25	00:01:22	00:10:21
5	GOR Sumantri	00:00:56	00:08:24	00:01:04	00:07:30	00:01:21	00:11:42
6	Depkes	00:02:05	00:10:28	00:02:08	00:09:38	00:02:09	00:13:51
7	Patra Kuningan	00:01:11	00:11:39	00:01:15	00:10:52	00:01:39	00:15:30
8	Kuningan Timur	00:01:23	00:13:02	00:01:14	00:12:07	00:01:32	00:17:02
9	Mampang Prapatan	00:03:56	00:16:58	00:03:30	00:15:36	00:04:39	00:21:41
10	Duren Tiga	00:02:52	00:19:50	00:04:11	00:19:47	00:03:27	00:25:07
11	Imigrasi	00:02:00	00:21:50	00:02:09	00:21:56	00:02:22	00:27:30
12	Warung Jati	00:01:46	00:23:37	00:01:57	00:23:53	00:02:42	00:30:12
13	Buncit Indah	00:02:29	00:26:06	00:02:58	00:26:51	00:03:24	00:33:36
14	Pejaten	00:01:02	00:27:08	00:01:21	00:28:12	00:01:46	00:35:23
15	Jati Padang	00:02:44	00:29:53	00:03:26	00:31:38	00:04:40	00:40:02
16	SMK 57	00:01:47	00:31:40	00:01:57	00:33:34	00:02:16	00:42:19
17	Deptan	00:04:17	00:35:56	00:02:11	00:35:45	00:02:10	00:44:29
18	Ragunan	00:02:41	00:38:38	00:03:34	00:39:20	00:03:33	00:48:01

(Sumber: ITDP-Indonesia)

Tabel 4.5 Average Travel Time Bulan Februari 2011 Koridor VI (Dukuh Atas – Ragunan)

No.	Halte	AVERAGE TIME PER PERIOD					
		AM		IP		PM	
		TT	CUM	TT	CUM	TT	CUM
1	Ragunan	00:00:00	00:00:00	00:00:00	00:00:00	00:00:00	00:00:00
2	Deptan	00:27:19	00:27:19	00:04:03	00:04:03	00:03:44	00:03:44
3	SMK 57	00:14:10	00:41:29	00:02:26	00:06:28	00:04:00	00:07:44
4	Jati Padang	00:02:06	00:43:34	00:01:55	00:08:24	00:01:44	00:09:27
5	Pejaten	00:04:09	00:47:43	00:02:29	00:10:53	00:02:29	00:11:56
6	Buncit Indah	00:01:10	00:48:53	00:01:00	00:11:53	00:01:01	00:12:57
7	Warung Jati	00:02:54	00:51:47	00:02:42	00:14:35	00:02:15	00:15:12
8	Imigrasi	00:02:31	00:54:18	00:02:00	00:16:35	00:01:20	00:16:33
9	Duren Tiga	00:02:38	00:56:56	00:01:42	00:18:17	00:01:34	00:18:07
10	Mampang Prapatan	00:03:39	01:00:35	00:02:57	00:21:14	00:02:26	00:20:33
11	Kuningan Timur	00:04:42	01:05:17	00:02:49	00:24:03	00:03:15	00:23:48
12	Patra Kuningan	00:01:52	01:07:10	00:01:07	00:25:10	00:01:08	00:24:56
13	Depkes	00:01:29	01:08:39	00:01:26	00:26:36	00:01:18	00:26:13
14	GOR Sumantri	00:01:56	01:10:34	00:01:58	00:28:33	00:01:48	00:28:01
15	Karet Kuningan	00:01:22	01:11:57	00:01:02	00:29:35	00:01:03	00:29:05
16	Kuningan Madya	00:01:09	01:13:06	00:01:04	00:30:39	00:01:08	00:30:12
17	Setia Budi Utara - AINI	00:01:11	01:14:17	00:00:51	00:31:31	00:00:57	00:31:09
18	Latuharhari	00:01:57	01:16:13	00:01:47	00:33:18	00:03:37	00:34:46
19	Halimun	00:09:53	01:26:06	00:04:15	00:37:33	00:07:32	00:42:18
20	Dukuh Atas	00:04:20	01:30:26	00:03:59	00:41:32	00:04:11	00:46:29

(Sumber: ITDP-Indonesia)

b) Koridor IV (Pulo Gadung – Dukuh Atas)

Dari segi *travel time*, untuk data bulan Mei 2010, rata – rata *travel time* koridor IV dari halte Dukuh Atas menuju halte Ragunan dapat dilihat pada Tabel 4.20.

Tabel 4. 6 Average Travel Time Bulan Mei 2010 Koridor IV (Pulo Gadung – Dukuh Atas)

Travel Time	Pre Peak		AM Peak		Inter Peak			Evening Peak			Evening off Peak		Distance	Average
Start time	5:12	6:08	7:05	8:11	11:03	12:14	13:07	16:06	17:04	18:03	20:15	21:01		
Shelter														
Pulo Gadung	0:00:00	0:00:00	0:00:00	0:00:00	0:00:00	0:00:00	0:00:00	0:00:00	0:00:00	0:00:00	0:00:00	0:00:00	0	0:00:00
Ps Pulo Gadung	0:02:14	0:01:27	0:01:28	0:03:59	0:03:57	0:00:59	0:00:45	0:00:59	0:01:37	0:01:49	0:01:43	0:02:42	809	0:01:58
TU Gas	0:02:03	0:01:18	0:00:47	0:02:48	0:03:43	0:00:38	0:00:56	0:01:26	0:01:05	0:01:58	0:02:27	0:02:31	667	0:01:48
Layur	0:00:58	0:01:06	0:01:06	0:00:58	0:02:52	0:00:53	0:00:45	0:00:59	0:01:22	0:02:17	0:02:31	0:03:08	687	0:01:35
Pemuda Rawamangun/Arion	0:00:44	0:01:14	0:00:55	0:00:55	0:01:39	0:01:14	0:01:10	0:01:22	0:01:16	0:02:31	0:01:16	0:04:03	803	0:01:32
Velodrome	0:00:53	0:01:53	0:01:02	0:00:49	0:01:28	0:01:19	0:01:15	0:01:16	0:00:56	0:01:19	0:01:18	0:01:22	862	0:01:14
Sunan Giri	0:02:44	0:02:08	0:02:02	0:01:10	0:01:51	0:01:12	0:02:49	0:01:32	0:00:49	0:01:59	0:01:16	0:02:27	211	0:01:50
UNJ	0:00:48	0:02:12	0:01:24	0:01:13	0:01:11	0:01:27	0:01:10	0:01:59	0:01:37	0:01:21	0:01:16	0:01:58	211	0:01:28
Pramuka BPKP	0:00:38	0:00:59	0:01:47	0:02:14	0:02:43	0:02:31	0:02:33	0:01:48	0:02:12	0:01:57	0:02:08	0:01:18	673	0:01:54
Parmuka LIA	0:00:43	0:00:56	0:01:22	0:02:58	0:00:38	0:00:49	0:00:43	0:00:53	0:00:57	0:02:31	0:02:14	0:01:19	621	0:01:20
Utan Kayu	0:01:06	0:02:21	0:01:14	0:01:41	0:00:49	0:00:56	0:00:38	0:00:48	0:00:52	0:02:07	0:02:08	0:01:28	442	0:01:21
Ps Genjing	0:00:47	0:02:08	0:01:36	0:00:58	0:00:45	0:01:21	0:00:38	0:01:08	0:01:18	0:01:43	0:01:43	0:01:33	437	0:01:18
Matraman 2	0:01:46	0:03:42	0:02:03	0:01:24	0:01:32	0:01:32	0:01:24	0:01:48	0:01:36	0:02:51	0:02:55	0:03:07	926	0:02:08
Manggarai	0:01:57	0:04:18	0:02:12	0:03:59	0:08:29	0:01:57	0:01:23	0:01:18	0:01:19	0:01:33	0:01:38	0:02:18	1448	0:02:42
Pasar Rumput	0:02:24	0:03:07	0:02:09	0:02:53	0:01:34	0:02:59	0:03:16	0:02:56	0:02:46	0:01:56	0:01:58	0:02:11	732	0:02:31
Halimun	0:00:58	0:02:24	0:01:56	0:01:58	0:02:02	0:02:10	0:01:57	0:02:08	0:02:17	0:02:03	0:02:05	0:02:34	890	0:02:03
Dukuh Atas II	0:01:54	0:02:08	0:02:13	0:03:21	0:02:44	0:02:23	0:02:05	0:01:43	0:01:51	0:02:42	0:02:37	0:01:09	1322	0:02:14
Total Travel Time	0:22:37	0:33:21	0:25:16	0:33:18	0:37:57	0:24:20	0:23:22	0:24:03	0:23:50	0:32:37	0:31:13	0:35:08	11741	0:28:55

(Sumber: ITDP-Indonesia)

Tabel 4. 7 Average Travel Time Bulan Mei 2010 Koridor IV (Dukuh Atas – Pulo Gadung)

Travel Time	Pre Peak		AM Peak		Inter Peak			Evening Peak			Evening off Peak		Distance	Average
Start time	5:18	6:03	7:09	8:14	11:04	12:10	13:10	16:01	17:12	18:13	20:08	21:03		
Shelter														
Dukuh Atas II	0:00:00	0:00:00	0:00:00	0:00:00	0:00:00	0:00:00	0:00:00	0:00:00	0:00:00	0:00:00	0:00:00	0:00:00	0	0:00:00
Halimun	0:01:57	0:02:24	0:02:23	0:01:54	0:01:59	0:01:54	0:02:19	0:02:17	0:03:08	0:03:22	0:01:52	0:01:48	1255	0:02:16
Pasar Rumput	0:01:33	0:02:14	0:01:59	0:02:05	0:01:38	0:01:56	0:02:42	0:02:30	0:02:17	0:02:48	0:01:27	0:01:32	890	0:02:03
Manggarai	0:00:58	0:03:10	0:02:08	0:01:37	0:02:14	0:02:44	0:03:39	0:03:33	0:02:59	0:03:16	0:01:33	0:01:56	732	0:02:29
Matraman 2	0:01:46	0:04:51	0:01:18	0:03:55	0:04:12	0:04:06	0:05:27	0:05:45	0:03:08	0:03:54	0:01:57	0:02:04	1448	0:03:32
Ps Genjing	0:01:22	0:01:08	0:02:53	0:01:32	0:02:18	0:02:16	0:01:52	0:01:10	0:03:21	0:02:14	0:02:03	0:01:17	926	0:01:57
Utan Kayu	0:00:51	0:01:37	0:01:38	0:00:39	0:00:58	0:00:31	0:00:59	0:00:44	0:02:07	0:01:26	0:01:53	0:01:25	437	0:01:14
Pramuka LIA	0:01:17	0:01:22	0:01:41	0:00:34	0:00:43	0:00:53	0:01:18	0:01:16	0:01:48	0:01:43	0:00:39	0:00:38	442	0:01:09
Pramuka BPKP	0:00:48	0:01:30	0:01:24	0:02:48	0:00:49	0:01:27	0:00:59	0:01:25	0:01:36	0:01:04	0:00:47	0:01:20	621	0:01:20
UNJ	0:00:39	0:01:09	0:01:57	0:03:50	0:01:04	0:01:14	0:01:12	0:01:22	0:01:14	0:01:36	0:01:11	0:01:19	673	0:01:29
Sunan Giri	0:01:02	0:01:12	0:02:18	0:00:55	0:00:59	0:01:06	0:03:21	0:01:19	0:01:18	0:01:43	0:01:41	0:00:48	211	0:01:28
Velodrome	0:00:53	0:01:08	0:01:02	0:01:11	0:01:31	0:01:03	0:01:19	0:01:16	0:00:37	0:01:32	0:00:37	0:00:22	211	0:01:03
Pemuda Rawamangun/Arion	0:00:48	0:01:12	0:01:18	0:00:51	0:01:21	0:01:12	0:01:23	0:01:19	0:01:42	0:01:35	0:01:15	0:01:01	862	0:01:15
Layur	0:00:59	0:01:16	0:02:18	0:00:55	0:01:29	0:01:18	0:00:59	0:01:14	0:00:59	0:01:46	0:00:59	0:01:03	803	0:01:16
TU Gas	0:01:12	0:01:24	0:00:49	0:00:52	0:00:59	0:00:36	0:00:48	0:01:21	0:01:59	0:00:51	0:00:47	0:00:46	687	0:01:02
Ps Pulo Gadung	0:02:03	0:01:06	0:00:38	0:01:42	0:01:20	0:01:02	0:01:17	0:00:48	0:02:31	0:02:03	0:00:58	0:00:38	667	0:01:21
Pulo Gadung	0:02:42	0:01:22	0:00:54	0:04:53	0:02:03	0:00:27	0:01:23	0:00:18	0:01:17	0:01:37	0:01:03	0:00:34	809	0:01:33
Total Travel Time	0:20:50	0:28:05	0:26:38	0:30:13	0:25:37	0:23:45	0:30:57	0:27:37	0:32:01	0:32:30	0:20:42	0:18:31	11.674	0:24:54

(Sumber: ITDP-Indonesia)

Untuk arah sebaliknya data *travel time* terlihat pada Tabel 4.21. Selanjutnya, kita akan melihat data *travel time* dari bulan November 2010. Dari arah halte Pulo Gadung menuju halte Dukuh Atas serta dari arah sebaliknya, data *travel time* dapat dilihat pada Tabel 4.22.

Tabel 4. 8 Average *Travel Time* Bulan November 2010 Koridor IV

Corridor	Direction	Travel Time			Bus Frequency			Headway (min)			Average Dwell Time (mins)
		AM	IP	PM	AM	IP	PM	AM	IP	PM	
Corridor 1	Blok M	0:40	0:47	0:53	39	33	30	2	2	2	00:17
	Kota	0:41	0:45	0:51	31	28	44	2	2	1	00:23
Corridor 2	Harmoni	0:45	0:42	0:44	26	19	7	2	3	9	00:20
	Pl. Gadung	0:33	0:36	0:50	22	27	14	3	2	4	00:11
Corridor 3	Ps Baru	0:46	0:39	0:42	23	27	17	3	2	4	00:13
	Kalideres	0:37	0:43	0:52	27	24	26	2	3	2	00:27
Corridor 4	Dk. Atas	0:57	0:43	0:39	12	11	7	5	6	8	00:19
	Pl. Gadung	0:40	0:35	1:00	12	15	11	5	4	6	00:15
Corridor 5	Kp. Melayu	0:50	0:42	0:51	9	10	9	7	6	7	00:13
	Ancol	0:38	0:40	0:51	7	7	7	8	9	8	00:19
Corridor 6	Dk. Atas	0:53	0:49	0:51	19	17	15	3	4	4	00:15
	Ragunan	0:34	0:25	0:41	19	16	12	3	4	5	00:13
Corridor 7	Kp. Melayu	0:57	0:37	0:41	11	11	11	5	6	6	00:12
	Kp. Rambutan	0:38	0:39	1:02	15	11	11	4	5	5	00:11
Corridor 8	Harmoni	1:50	1:17	1:37	8	6	4	7	10	16	00:10
	Lb. Bulus	1:12	1:09	2:23	9	9	8	7	7	8	00:14

(Sumber: ITDP-Indonesia)

Tabel 4. 9 Average *Travel Time* Bulan Februari 2011 Koridor IV (Pulo Gadung – Dukuh Atas)

No.	Halte	AVERAGE TRAVEL TIME			
		AM		IP	
		TT	CUM	TT	CUM
1	Pulogadung*	00:00:00	00:00:00	00:00:00	00:00:00
2	Ps. Pulogadung	00:05:57	00:05:57	00:06:34	00:06:34
3	TU Gas	00:03:06	00:09:02	00:02:26	00:09:01
4	Layur	00:01:30	00:10:32	00:02:50	00:11:50
5	Pemuda Rawamangun	00:01:19	00:11:52	00:01:44	00:13:34
6	Velodrome	00:02:43	00:14:35	00:01:39	00:15:13
7	Sunan Giri	00:02:38	00:17:13	00:02:09	00:17:22
8	UNJ	00:00:48	00:18:00	00:00:50	00:18:12
9	Pramuka BPKP	00:01:50	00:19:50	00:01:35	00:19:47
10	Pramuka Lia	00:02:08	00:21:59	00:01:05	00:20:53
11	Utan Kayu	00:01:57	00:23:56	00:00:58	00:21:50
12	Pasar Genjing	00:01:02	00:24:58	00:00:49	00:22:40
13	Matraman	00:03:00	00:27:58	00:01:51	00:24:31
14	Manggarai	00:14:17	00:42:15	00:08:37	00:33:08
15	Pasar Rumput	00:05:15	00:47:29	00:04:00	00:37:07
16	Halimun	00:04:28	00:51:58	00:02:01	00:39:08
17	Dukuh Atas II	00:06:10	00:58:07	00:03:46	00:42:54

(Sumber: ITDP-Indonesia)

Tabel 4. 10 *Average Travel Time* Bulan Februari 2011 Koridor IV (Dukuh Atas – Pulo Gadung)

No.	Halte	AVERAGE TRAVEL TIME			
		AM		IP	
		TT	CUM	TT	CUM
1	Dukuh Atas II	00:00:00	00:00:00	00:00:00	00:00:00
2	Halimun	00:03:17	00:03:17	00:02:29	00:02:29
3	Pasar Rumput	00:03:03	00:06:20	00:02:47	00:05:16
4	Manggarai	00:01:21	00:07:41	00:01:38	00:06:54
5	Matraman	00:06:40	00:14:21	00:08:07	00:15:01
6	Ps. Genjing	00:02:23	00:16:45	00:01:44	00:16:45
7	Utan Kayu	00:00:51	00:17:35	00:00:49	00:17:34
8	Pramuka LIA	00:00:58	00:18:34	00:00:55	00:18:29
9	Pramuka BPKP	00:01:13	00:19:47	00:00:58	00:19:26
10	UNJ	00:02:12	00:21:59	00:02:46	00:22:12
11	Sunan Giri	00:00:52	00:22:51	00:00:45	00:22:58
12	Velodrome	00:01:47	00:24:38	00:02:00	00:24:58
13	Pemuda Rawamangun	00:01:12	00:25:50	00:02:20	00:27:18
14	Layur	00:01:25	00:27:15	00:01:17	00:28:35
15	TU Gas	00:01:15	00:28:30	00:01:36	00:30:12
16	Ps. Pulogadung	00:01:51	00:30:21	00:01:36	00:31:48
17	Pulogadung	00:05:10	00:35:31	00:06:41	00:38:29

(Sumber: ITDP-Indonesia)

Data *travel time* selanjutnya yang akan dilihat adalah dari bulan Februari 2011. Untuk data koridor IV dari arah halte Pulo Gadung menuju halte Dukuh Atas dapat dilihat pada tabel 4.23 dan untuk data dari arah halte Dukuh Atas menuju halte Ragunan dapat dilihat pada tabel 4.24.

4.1.3. *Headway*

Untuk *headway*, data yang dipergunakan berasal dari survei langsung di lapangan yang dilaksanakan pada hari Selasa, 31 Mei 2011 pada pukul 06.00-10.00 dan 16.00-20.00 serta Minggu, 5 Juni 2011 pada pukul 06.00-10.00 untuk koridor VI. Untuk koridor IV, survei dilaksanakan pada Minggu 5 Juni 2011 pada pukul 06.00-10.00 serta pada hari Selasa, 7 Juni 2011 pada pukul 06.00-10.00 dan 16.00-20.00.

Pemilihan waktu survei didasarkan atas pertimbangan *peak hour* hari kerja pada pagi dan sore hari yang lalu dibandingkan dengan hari libur. Pada hari

libur, hanya dilaksanakan survei pada pagi hari karena asumsi operasional TransJakarta pada hari minggu tidak akan mengalami perubahan operasional armada antara *peak hour* dan *off peak*.

Tabel-tabel berikut (LAMPIRAN B) merupakan hasil rekap dari keseluruhan data yang ada. Untuk melihat keseluruhan data survei, hasil survei dapat dilihat pada bagian lampiran. *Headway* yang direkap adalah *headway* maksimum, rata-rata, dan minimum. *Headway* maksimum merupakan *headway* tercepat antara dua bus untuk mencapai satu halte. *Headway* rata-rata adalah *headway* rata-rata dari keseluruhan data yang dikumpulkan. *Headway* minimum adalah *headway* terlama antara dua bus untuk mencapai satu halte.

Lokasi pengumpulan *headway* untuk koridor IV berada di halte Utan Kayu dan untuk koridor VI berada di halte Mampang Prapatan. Pemilihan lokasi ini didasarkan karena lokasi ini berada di tengah-tengah koridor dan dianggap mewakili *headway* keseluruhan koridor.

Dari tabel-tabel (LAMPIRAN B) dilihat *headway* yang beragam untuk masing-masing koridor dan arah koridor. Melihat secara keseluruhan, rata-rata *headway* pada tiap koridor dan arah koridor berada direntang 4 detik hingga 21 detik untuk *headway* maksimum, antara 2 menit hingga 4 menit 30 detik untuk *headway* rata-rata, dan antara 9 menit hingga 20 menit untuk *headway* minimum.

RUTE PULOGADUNG - DUKUH ATAS

Spesifikasi

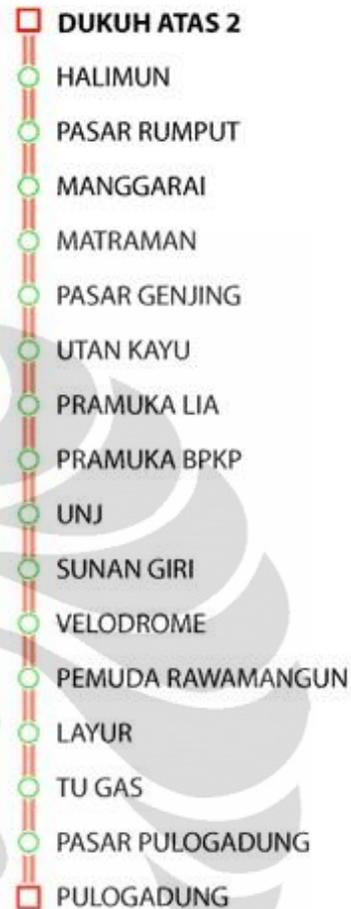
Panjang Rute	11,85 km
Jumlah Halte	17
Jarak Rata-rata Halte	400-1600 meter

Jam Kedatangan / Keberangkatan Bus

Jam Sibuk	1,5 menit
Jam Biasa	3 menit
Jam Pelayanan	05.00 - 22.00 WIB

Legenda

	Central Busway
	Halte Busway
	Halte Transfer



Rute Koridor 04

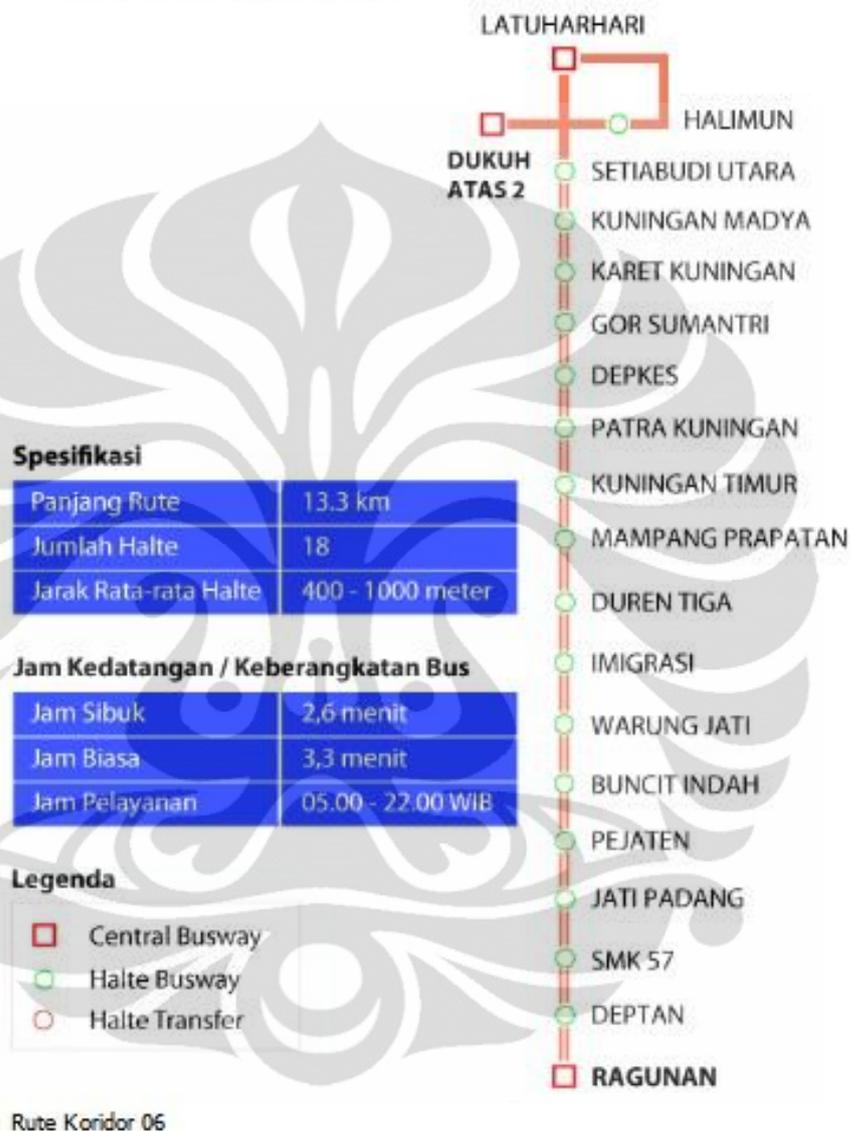
Gambar 4.1 Rute Koridor IV

(Sumber: www.transjakarta.co.id)

Jika kita melihat dan membandingkan antara *headway* survei koridor IV dengan *headway* atau jam kedatangan/keberangkatan bus dari BLU TransJakarta, terlihat bahwa jika kita mengambil *headway* maksimum dari tiap arah koridor serta berdasarkan jam dan hari survei, maka *headway-headway* tersebut memenuhi waktu yang ditetapkan oleh BLU TransJakarta. Tetapi kenyataan di lapangan, *headway* bus-bus TransJakarta di koridor IV tidak dapat memenuhi jam kedatangan/keberangkatan yang telah ditetapkan oleh BLU TransJakarta, karena faktor-faktor seperti sterilisasi jalur, faktor pramudi, faktor lalu lintas lainnya, jumlah armada, dan faktor-faktor lainnya.

Sehingga terkadang *headway* bisa mencapai 4 detik, tetapi kadangkala bisa hingga 20 menit.

RUTE RAGUNAN - DUKUH ATAS



Gambar 4. 2 Rute Koridor VI

(Sumber: www.transjakarta.co.id)

Hal yang serupa juga terjadi jika melihat kondisi *headway* pada koridor VI. Jika kita mengambil *headway* maksimum dari tiap tabel untuk koridor VI sesuai arah dan waktu, maka *headway* tersebut sangat masuk dalam jam kedatangan/keberangkatan yang telah ditetapkan oleh BLU TransJakarta. Akan tetapi sungguh tidak realistis jika *headway* maksimum yang berkisar antara 4 detik hingga 25 detik tersebut ditetapkan, karena tidak efektif dan

efisien dari segi operasional. *Headway* yang lama pun, antara 11 menit hingga 25 menit, juga tidak baik karena mengganggu kenyamanan pengguna TransJakarta dan juga berarti kehilangan pendapatan potensial bagi operator.

Sekali lagi, kemungkinan *headway* di lapangan tidak sesuai dengan yang ditetapkan oleh BLU TransJakarta karena kurangnya prioritas bagi bus TransJakarta di persimpangan-persimpangan, masih ada segmen-segmen yang tidak disterilkan misalkan di sepanjang Jl. Warung Jati Barat dari halte SMK 57 hingga halte Jati Padang, jumlah armada, serta faktor-faktor lainnya.

4.2. Pengolahan Data

Setelah dijabarkan dan dijelaskan secara singkat data *ridership*, *travel time*, serta *headway*, data *ridership* dibandingkan dengan data *travel time* dan *headway* untuk melihat apa kedua variabel independen tersebut berpengaruh terhadap peningkatan atau penurunan *ridership*.

Untuk membandingkan dan menganalisis *ridership* dengan *travel time*, dianalisis dengan cara regresi untuk melihat korelasi dan signifikansi antara *travel time* terhadap *ridership*.

Untuk membandingkan antara *ridership* dengan *headway*, maka kita dipergunakan fungsi persamaan *line capacity* antara *ridership* dengan *headway*, yakni:

$$\text{Line capacity}_{(\text{pass/h})} = \text{Vehicle capacity}_{(\text{pass/veh})} \times \text{Train size}_{(\text{veh})} \times 3600 \text{ Minimum/headway}_{(\text{s})}$$

(6)

dimana *vehicle capacity* adalah kapasitas dari kendaraan yang ditinjau, yakni 85 untuk bus tunggal TransJakarta. *Train size* adalah banyaknya gerbong/kendaraan pada moda yang ditinjau, untuk bus TransJakarta koridor IV dan VI, *train size* adalah satu karena merupakan bus tunggal. *Headway* yang dimasukkan ke dalam persamaan ini dalam bentuk detik.

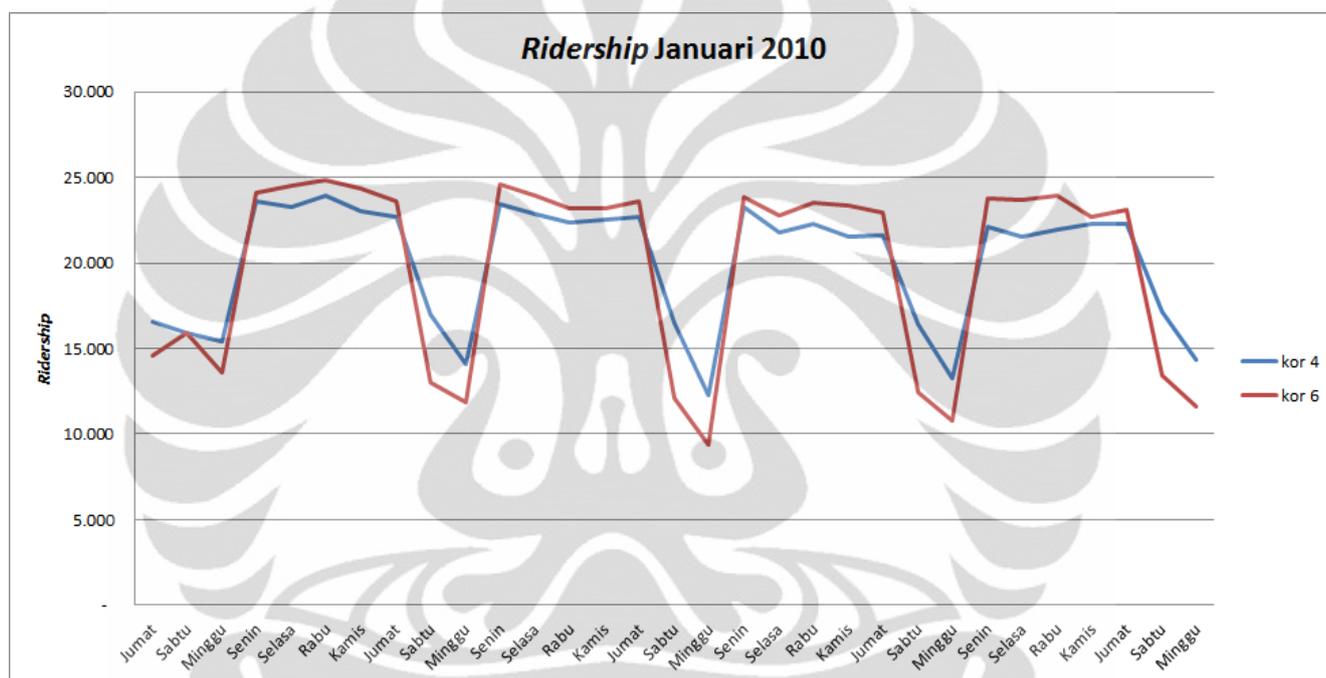
Selain dengan mempergunakan persamaan *Line Capacity*, *ridership* juga dianalisis dengan *headway* dengan uji ANOVA (*Analysis of Variances*). Tujuan dari uji ANOVA adalah menemukan variabel independen dalam penelitian dan

menentukan bagaimana mereka berinteraksi dan mempengaruhi tanggapan atas perlakuan

4.2.1. Analisis *Ridership*

4.2.1. *Ridership* Harian

Pada sub bab akan dijelaskan mengenai *ridership* harian untuk koridor IV dan koridor VI. Koridor IV dan koridor VI akan dicoba dijelaskan kondisi *ridership*nya per bulan.



Gambar 4.3 *Ridership* Bulan Januari 2010

(Sumber: ITDP-Indonesia)

Pada bulan Januari 2010, *ridership* antara koridor IV dengan koridor VI dapat terlihat kurang lebih hampir sama jumlahnya. Dan mulai dari sini hingga bulan Maret 2011, akan terlihat pada koridor VI bahwa koridor tersebut memiliki perbedaan *ridership* antara hari kerja dengan hari libur, yang menandakan bahwa koridor ini menjadi koridor pilihan bagi masyarakat yang khususnya bekerja dan bekegiatan di seputaran daerah Kuningan serta Sudirman (dengan transit atau turun di halte Dukuh Atas).

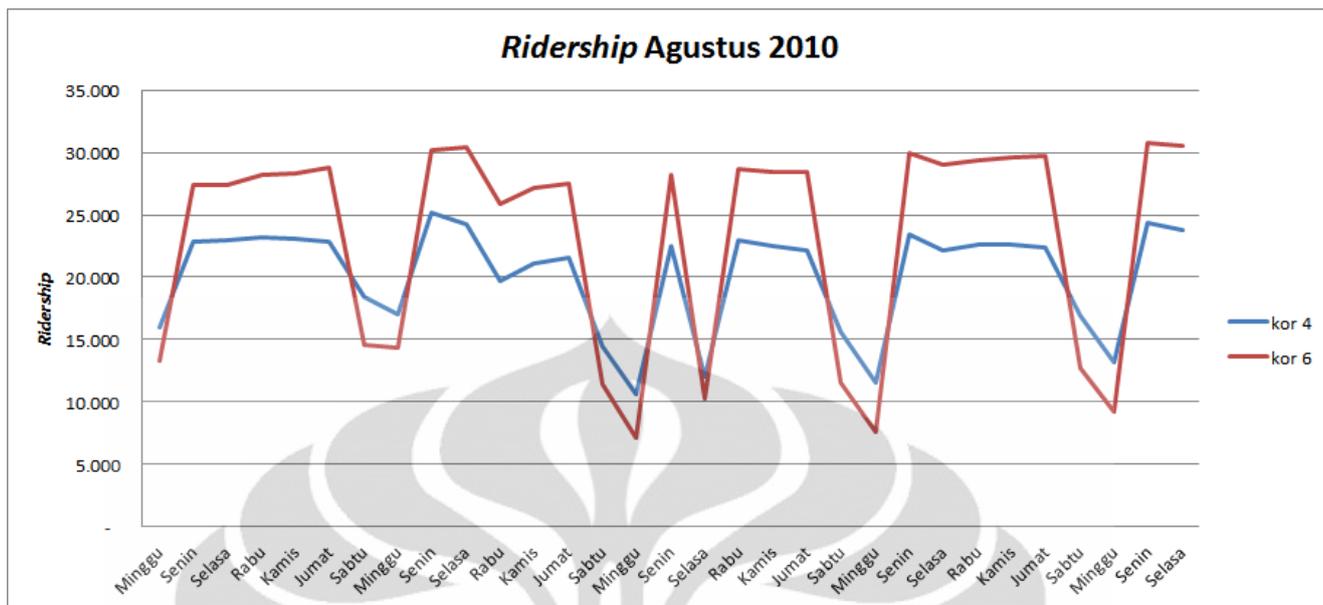
Begitu pula dengan koridor IV, akan terlihat dari bulan Januari 2010 hingga Maret 2011 bahwa di koridor ini tidak terjadi peningkatan yang signifikan

dari bulan ke bulan. Ini akan terlihat di pembahasan *ridership* bulanan, dimana nanti akan terlihat dengan jelas perbedaan antara koridor VI dengan koridor IV dimana pada koridor VI akan terjadi peningkatan *ridership* setelah bulan Agustus 2010 sedangkan koridor IV cenderung memiliki pola dan *ridership* yang kurang lebih stabil atau sama. Oleh karena itu, grafik-grafik dari bulan Februari 2010 hingga Juli 2010 (lihat LAMPIRAN C) tidak akan dijelaskan secara terperinci tiap bulannya.

Dari mulai bulan Mei 2010 hingga Juli 2010 (lihat LAMPIRAN C) mulai terlihat ada perbedaan yang cukup besar antara koridor IV dengan koridor VI. Ini dapat dijelaskan akibat adanya operasi “Patuh Jaya 2010” yang dilaksanakan oleh kepolisian guna menindak pengguna-pengguna jalan yang tidak melanggar UU berlalu lintas, salah satunya dengan menindak pelanggar *busway*. Operasi ini cukup memberikan efek jera terhadap para pengguna jalan sehingga *travel time* TransJakarta dapat diperpendek sehingga menarik bagi para pengguna jalan yang menggunakan kendaraan pribadi untuk berpindah ke TransJakarta.

Maka seperti pada penjelasan pada bab I, akhirnya pada bulan Agustus 2010 diterapkan kebijakan sterilisasi yang difokuskan pada empat koridor pilihan, yakni koridor I, koridor III, koridor V, dan koridor VI. Sebenarnya dari pengamatan di lapangan pada saat survei pengambilan data *headway*, pada koridor IV terlihat adanya sterilisasi yang dilakukan oleh petugas TransJakarta.

Akan tetapi berbeda dengan sterilisasi di koridor VI, sterilisasi yang dilakukan oleh petugas di koridor ini tidaklah seketat yang diberlakukan pada koridor VI. Ini disebabkan oleh kurangnya kesadaran kendaraan pribadi untuk tidak melanggar *busway* dengan “melompat” median *busway* meskipun portal telah ditutup oleh petugas, atau petugas hanya menutup portal disaat bus TransJakarta sudah mulai mendekati halte tujuan.

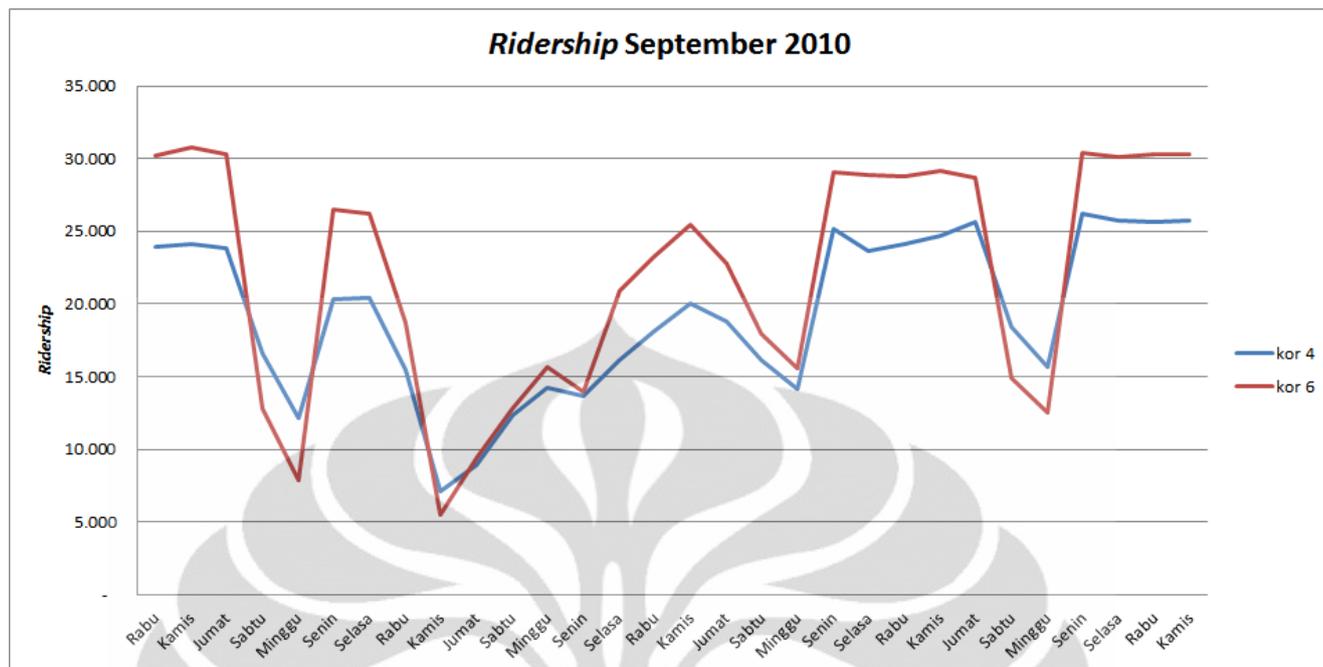


Gambar 4. 4 Ridership Bulan Agustus 2010

(Sumber: ITDP-Indonesia)

Pada bulan pertama pelaksanaan sterilisasi, terjadi peningkatan *ridership* pada hari kerja sebesar 3958 penumpang atau meningkat sebesar 13,8% dan penurunan *ridership* hari libur sebesar 2763 penumpang atau berkurang sebesar 24,6% dari bulan Juli 2010. Angka-angka ini semakin mempertegas bahwa koridor VI adalah koridor yang sangat diminati oleh masyarakat yang perlu beraktifitas dan bekerja pada hari kerja.

Untuk koridor IV, karena koridor ini tidak difokuskan untuk sterilisasi, hanya terjadi peningkatan penumpang pada hari kerja sebesar 576 penumpang atau meningkat sebesar 2,5% dan menurun pada hari libur sebesar 1881 penumpang atau sebesar 12,9%.



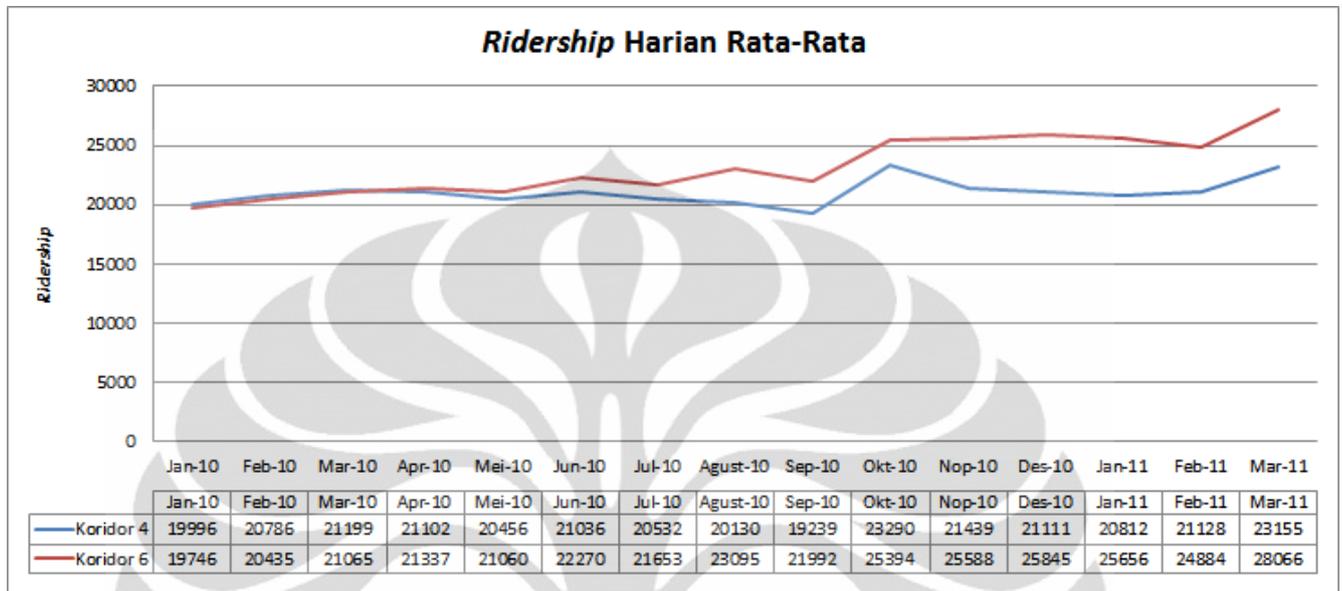
Gambar 4.5 Ridership Bulan September 2010

(Sumber: ITDP-Indonesia)

Pada bulan September 2010 dapat terlihat bahwa grafik yang terbentuk tidak teratur jika dibandingkan dengan grafik dari bulan-bulan sebelumnya. Ini disebabkan mulainya cuti bersama hari raya Idul Fitri pada Kamis, 9 September 2010 hingga seminggu ke depannya. Grafik mulai normal pada minggu ketiga bulan tersebut.

Dari bulan Oktober 2010 hingga Januari 2011, grafik-grafik yang terbentuk (lihat LAMPIRAN C) kurang lebih memiliki pola yang sama dengan *ridership* yang kurang lebih sama. Sebenarnya pada bulan Februari 2011 grafik *ridership* yang terbentuk kurang lebih sama dengan dengan bulan-bulan sebelumnya, akan tetapi terjadi penurunan yang tajam pada Rabu, 9 Februari 2011 dan Selasa, 15 Februari 2011. Pada Rabu, 9 Februari 2011 terjadi kecelakaan bus TransJakarta yang menabrak dan menewaskan seorang siswa SD sehingga jalur *busway* ditutup paksa oleh warga di sekitar halte Mampang Prapatan sehingga operator pun menghentikan layanan TransJakarta pada hari tersebut. Operasional bus kembali normal pada keesokan harinya.

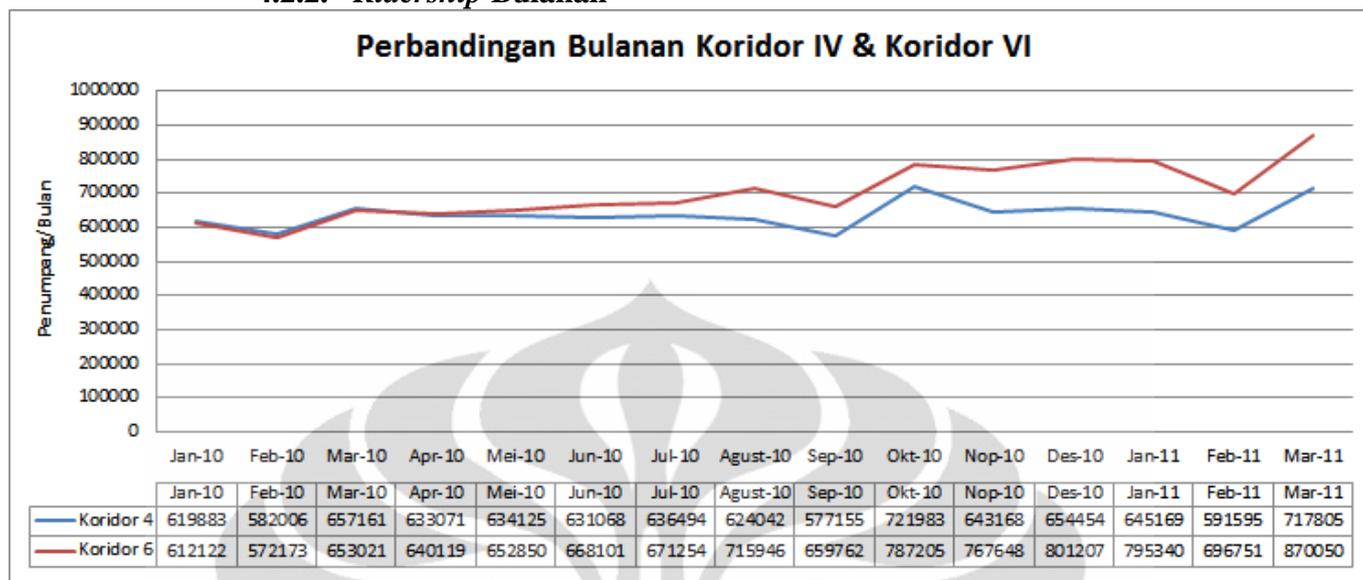
Sedangkan pada Selasa, 15 Februari 2011 kebetulan libur nasional karena peringatan Maulud Nabi Muhammad SAW. Operasional bus pun kembali normal keesokan harinya.



Gambar 4. 6 Ridership Harian Rata-Rata

Jika kita melihat *ridership* harian rata-rata dari bulan Januari 2010 hingga Maret 2011, dapat terlihat bahwa pada koridor VI terjadi peningkatan yang cukup besar dari Agustus 2010 hingga Maret 2011 (kecuali September 2010). Sedangkan untuk koridor IV, kondisi *ridership* pada koridor ini cukup stabil.

4.2.2. Ridership Bulanan



Gambar 4. 7 Perbandingan *Ridership* Bulanan Koridor IV Dan Koridor VI

Gambar 4. 19 membandingkan *ridership* bulanan antara koridor IV dengan koridor VI. Dari grafik di atas dapat terlihat bahwa dari bulan Januari 2010 hingga April 2010 *ridership* antara koridor IV dengan koridor VI tidak menunjukkan perbedaan. Perbedaan mulai terlihat dari bulan Mei 2010 hingga Juli 2010. Perbedaan ini disebabkan karena pelaksanaan operasi “Patuh Jaya 2010” yang dilaksanakan oleh kepolisian. Semenjak dilihat sterilisasi yang dilakukan berhasil mengurangi kendaraan yang menyerobot jalur busway dan mempercepat waktu perjalanan busway, maka sterilisasi itu kemudian dipermanenkan pelaksanaannya mulai Agustus 2010.

Setelah penerapan kebijakan sterilisasi pada bulan Agustus 2010, terjadi peningkatan *ridership*, khususnya pada koridor VI. Terlihat pada bulan Agustus 2010 sendiri terjadi peningkatan sebesar 44692 penumpang atau peningkatan sebesar 6,7%. Pada bulan September 2010 terjadi penurunan *ridership* menjadi 659762 turun sekitar 7,8%. Tetapi penurunan ini lebih disebabkan karena pada bulan merupakan bulan puasa bagi umat Islam dan cuti bersama hari raya Idul Fitri mulai jatuh pada 9 September 2011.

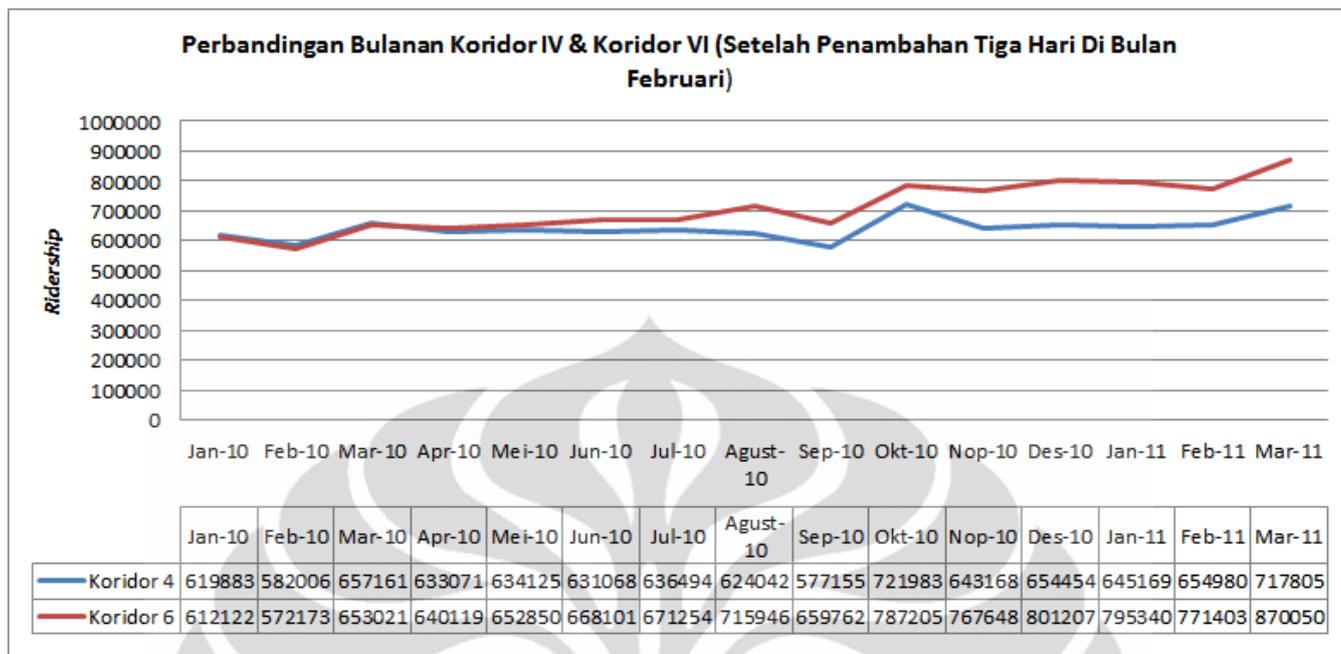
Setelah bulan September 2010, dari bulan Oktober 2011 hingga Maret 2011, jumlah *ridership* TransJakarta koridor VI rata-rata per bulannya adalah 786367 penumpang atau meningkat 19,2% dari bulan September 2010. Tetapi jika dibandingkan terhadap koridor VI, kondisi *ridership* pada koridor IV cenderung konstan, tidak mengalami peningkatan atau penurunan *ridership* yang cukup signifikan.

Memang pada bulan Oktober 2010 jumlah penumpang dapat mencapai hingga 721983 penumpang serta pada bulan Maret 2011 dapat mencapai 717805 penumpang. Tetapi sebelum Oktober 2010 dan diantara Oktober 2010 hingga Maret 2011, *ridership* rata-rata untuk koridor IV adalah sekitar 627632 penumpang.

Dari grafik terlihat bahwa pada bulan Februari 2011 terjadi penurunan *ridership* pada kedua koridor, namun hal ini lebih dikarenakan karena faktor pada bulan Februari hanya terdapat 28 hari. Jika kita menambahkan *ridership* dari *ridership* harian rata-rata bulan Februari 2011 sebanyak tiga hari, agar sama dengan bulan Januari dan Maret yang memiliki 31 hari, akan didapatkan grafik berikut.

Terlihat dari Gambar 4. 20 bahwa dengan menambahkan tiga hari pada bulan Februari 2011, grafik terlihat tidak mengalami penurunan yang cukup besar jika dibandingkan dengan grafik sebelumnya.

Sekali lagi, *ridership* yang tidak konstan pada koridor IV mungkin menandakan bahwa masyarakat yang tinggal disepanjang koridor IV belum tertarik untuk berpindah ke TransJakarta karena beragam faktor, mungkin salah satunya karena *travel time travel time* yang lama akibat tidak sterilnya *busway* dari kendaraan lain, kurangnya armada bus yang beroperasi, atau hal-hal lainnya.



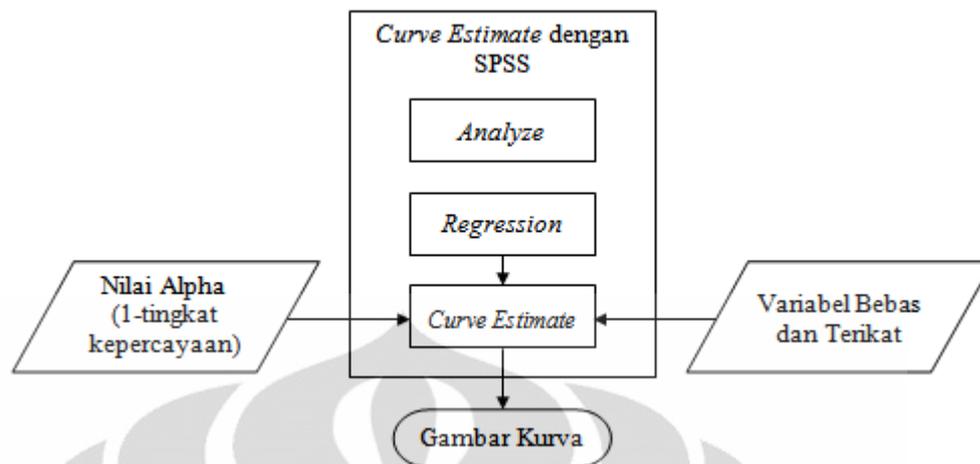
Gambar 4. 8 Perbandingan *Ridership* Bulanan Koridor IV Dan Koridor VI (Setelah Penambahan Tiga Hari di Bulan Februari 2011)

4.2.3. Analisis *Ridership* Dengan *Travel Time*

Untuk menganalisis *ridership* dengan *travel time*, dipergunakan bantuan perangkat lunak yakni *Microsoft Excel* dan *SPSS v.17* untuk melakukan analisis regresi. Dengan bantuan kedua perangkat lunak ini, mempermudah dalam pengolahan data dan menganalisis secara regresi untuk menemukan korelasi dan kesignifikanan hubungan antara *ridership* dengan *travel time*.

Langkah pertama yang dilakukan adalah mengelompok data menurut *ridership* dan *travel time* masing-masing koridor. Selain itu, data juga dikelompokkan sesuai dengan arah koridor yang ditinjau serta waktu peninjauan. Tabel-tabel pengelompokkan data dapat dilihat pada LAMPIRAN D.

Setelah mengelompokkan data-data tersebut dalam *Microsoft Excel*, data tersebut lalu dipindahkan ke dalam *SPSS*.



Gambar 4. 9 Flow Chart Pengolahan Dengan SPSS

Hipotesis yang dipergunakan untuk dalam analisis regresi ini ada dua hipotesis yang dipergunakan untuk uji F dan hipotesis yang dipergunakan untuk uji t. Uji F akan menguji signifikansi koefisien persamaan regresi secara individual dengan perumusan:

H_0 : kontribusi variabel independen (*travel time*) terhadap variabel dependen (*ridership*) tidak signifikan

H_a : kontribusi variabel independen (*travel time*) terhadap variabel dependen (*ridership*) signifikan

Aturan penerimaan dan penolakan hipotesis menggunakan uji F, H_0 diterima jika F hitung lebih kecil daripada F tabel serta nilai signifikansi lebih besar daripada *alpha* 5%, dan menolak H_0 jika F hitung lebih besar daripada F tabel serta nilai signifikansi lebih kecil daripada *alpha* 5%.

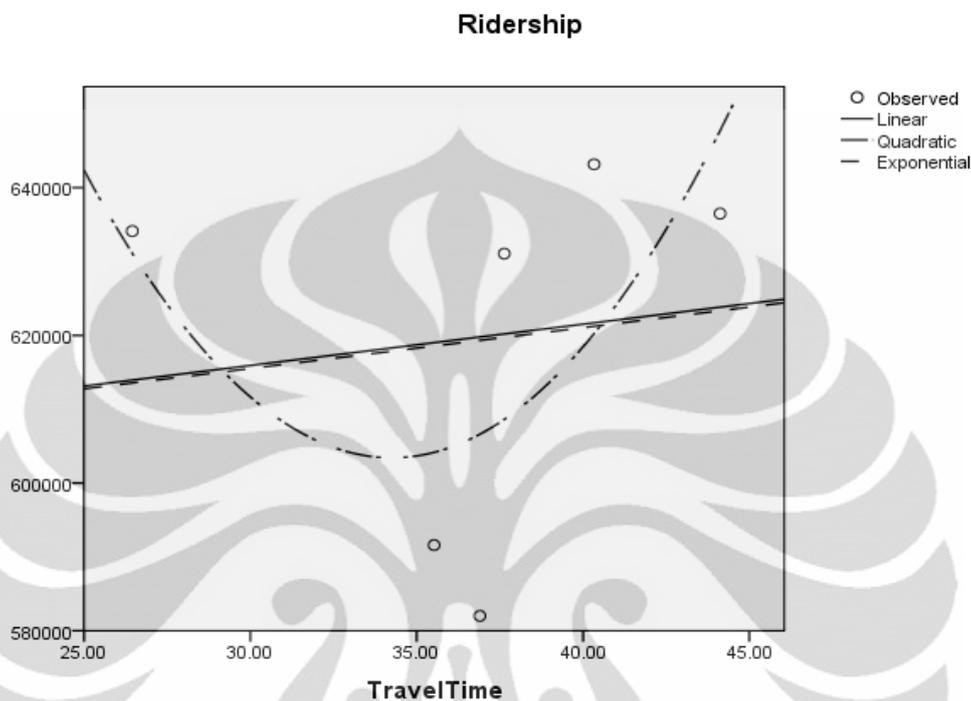
Sedangkan uji t akan menguji koefisien variabel independen dengan perumusan:

H_0 : koefisien variabel independen (*travel time*) tidak signifikan

H_a : koefisien variabel independen (*travel time*) signifikan

Aturan penerimaan dan penolakan hipotesis menggunakan uji t, H_0 akan diterima jika t hitung lebih kecil daripada t tabel, dan menolak H_0 jika t hitung lebih besar daripada t tabel. Berikut adalah hasil-hasilnya:

- Analisis Regresi *Ridership* Dengan *Travel Time* Koridor IV (Arah Pulo Gadung) Peak Hour Pagi



Gambar 4. 10 Curve Estimation Koridor IV (Arah Pulo Gadung) Peak Hour Pagi

Terlihat di atas bahwa ada tiga macam analisis regresi yang dilakukan, yakni model regresi linier, model regresi eksponensial, serta model regresi *quadratic*. Langkah pertama yang dilakukan adalah melakukan analisis dengan model regresi linier.

Dari hasil model regresi linier, didapatkan koefisien korelasi (R) 0,127 dan koefisien determinasi (R^2) 0,016. Karena nilai signifikansi (Sig) adalah 0,81 dan lebih besar dari *alpha* 5% atau 0,05, maka koefisien korelasi tidaklah signifikan secara statistik. Untuk melihat signifikansi dapat dengan membandingkan nilai F hitung dengan F tabel serta nilai Sig . F hitung adalah sebesar 0,066 dengan nilai F tabel 7,71. Dengan nilai F hitung lebih kecil dari F tabel dan nilai Sig yang lebih besar dari *alpha*, maka H_0 diterima yang berarti koefisien determinasi adalah tidak signifikan secara statistik. Hasil

penghitungan koefisien regresi memperlihatkan nilai koefisien *travel time* sebesar 559,030 dengan t hitung sebesar 0,257, dan nilai Sig sebesar 0,81, serta t tabel adalah sebesar 2,78. Dengan membandingkan t hitung dengan t tabel, terlihat bahwa t hitung lebih kecil dari t tabel, dan nilai Sig yang lebih besar daripada *alpha*, maka kesimpulan yang bisa diambil adalah menerima H_0 yang berarti koefisien *travel time* adalah tidak signifikan secara statistik.

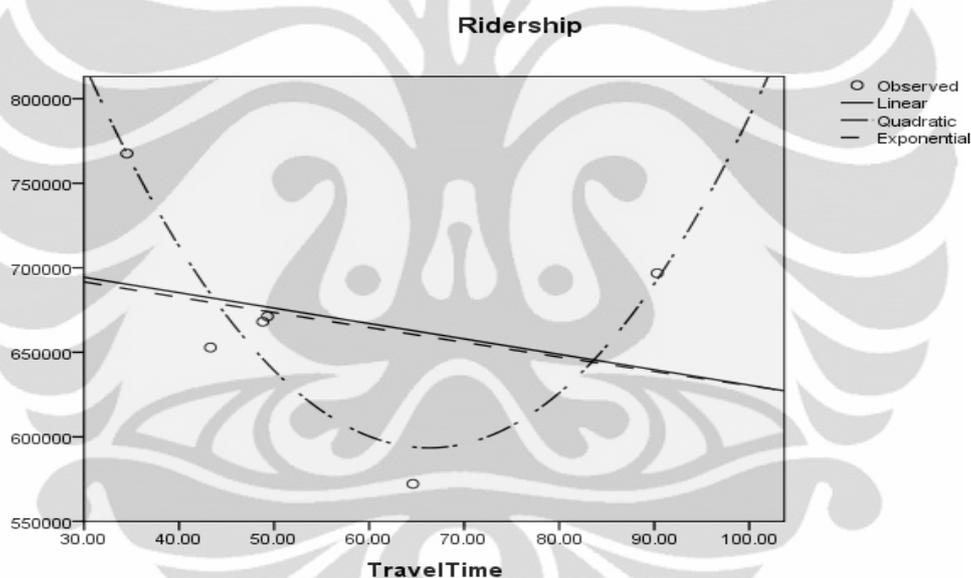
Tetapi jika kita melihat dari grafik yang terbentuk, hubungan antar variabel tidaklah linier, sehingga bentuk regresi yang digunakan adalah trend non-linier. Untuk jenis-jenis trend non-linier yang dipergunakan adalah model eksponensial dan *quadratic*.

Dari hasil *output SPSS* dengan model *eksponensial*, didapatkan koefisien korelasi sebesar 0,125. Sedangkan koefisien determinasi adalah sebesar 0,016 dengan *Standard Error* 0,047. Hasil pengujian *ANOVA* memperlihatkan nilai F hitung sebesar 0,063 dengan nilai Sig F adalah 0,814. Dengan F tabel adalah sebesar 7,71, F hitung ternyata lebih kecil dibandingkan F tabel dan nilai Sig lebih besar dari *alpha*, maka kesimpulan dengan menggunakan model ini adalah sama seperti dengan model regresi linier, yakni menerima H_0 . Hasil pengujian parameter regresi menunjukkan nilai t hitung untuk *travel time* adalah sebesar 0,251 dengan nilai Sig 0,814. Dengan nilai t tabel 2,78 yang lebih besar dari t hitung dan nilai Sig yang lebih besar dari nilai *alpha*, maka keputusannya pun adalah juga menerima H_0 . Tetapi karena *trend line* yang terbentuk tetap tidak dapat mewakili *scatter plot* yang ada, maka dilanjutkan untuk mencari *trend line* yang dapat mewakili penyebaran yang ada dengan menggunakan model regresi *quadratic*.

Dari model regresi *quadratic*, R adalah sebesar 0,655 dan R^2 0,429 serta *Standard Error* 25355,855. Hasil pengujian *ANOVA* memperlihatkan nilai F hitung sebesar 1,129 dengan nilai Sig F adalah 0,431. Dengan F tabel adalah sebesar 7,71, F hitung ternyata lebih kecil dibandingkan F tabel dan nilai Sig lebih besar dari *alpha*, maka kesimpulan dengan menggunakan model ini

adalah sama seperti dengan model regresi linier dan model regresi eksponensial, yakni menerima H_0 . Hasil pengujian parameter regresi menunjukkan nilai t hitung untuk *travel time* adalah sebesar -1,443 dengan nilai Sig 0,245. Dengan nilai t tabel 2,78 yang lebih besar dari t hitung dan nilai Sig yang lebih besar dari nilai α , maka keputusannya pun adalah juga menerima H_0 . Dengan menggunakan model regresi *quadratic* didapatkan *trend line* yang cukup mewakili *scatter plot* yang ada.

- Analisis Regresi *Ridership* Dengan *Travel Time* Koridor VI (Arah Dukuh Atas) *Peak Hour* Pagi



Gambar 4. 11 *Curve Estimation* Koridor VI (Arah Dukuh Atas) *Peak Hour* Pagi

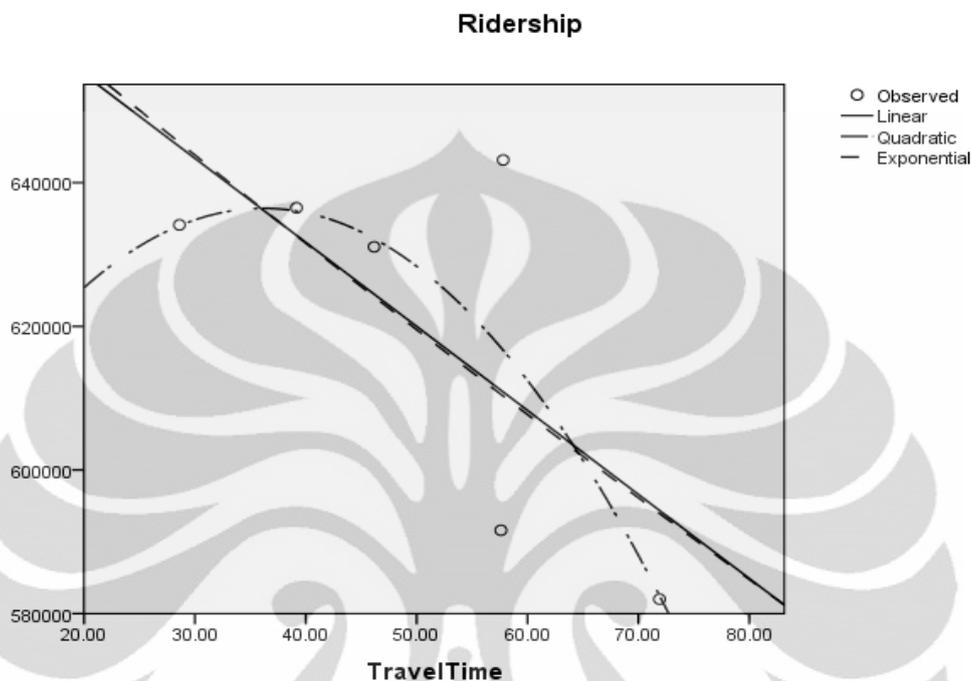
Dari hasil model regresi linier, didapatkan koefisien korelasi (R) 0,285 dan koefisien determinasi (R^2) 0,081. Karena nilai signifikansi (Sig) adalah 0,584 dan lebih besar dari α 5% atau 0,05, maka koefisien korelasi tidaklah signifikan secara statistik. F hitung adalah sebesar 0,354 dengan nilai F tabel 7,71. Dengan nilai F hitung lebih kecil dari F tabel dan nilai Sig yang lebih besar dari α , maka H_0 diterima yang berarti koefisien determinasi adalah tidak signifikan secara statistik. Hasil penghitungan koefisien regresi memperlihatkan nilai koefisien *travel time* sebesar -911,652 dengan t hitung

sebesar -0,595, dan nilai Sig sebesar 0,584, serta t tabel adalah sebesar 2,78. Dengan membandingkan t hitung dengan t tabel, terlihat bahwa t hitung lebih kecil dari t tabel, dan nilai Sig yang lebih besar daripada *alpha*, maka kesimpulan yang bisa diambil adalah menerima H_0 yang berarti koefisien *travel time* adalah tidak signifikan secara statistik.

Dari hasil *output SPSS* dengan model *eksponensial*, didapatkan koefisien korelasi sebesar 0,276. Sedangkan koefisien determinasi adalah sebesar 0,076 dengan *Standard Error* 0,103. Hasil pengujian *ANOVA* memperlihatkan nilai F hitung sebesar 0,329 dengan nilai Sig F adalah 0,597. Dengan F tabel adalah sebesar 7,71, F hitung ternyata lebih kecil dibandingkan F tabel dan nilai Sig lebih besar dari *alpha*, maka kesimpulan dengan menggunakan model ini adalah sama seperti dengan model regresi linier, yakni menerima H_0 . Hasil pengujian parameter regresi menunjukkan nilai t hitung untuk *travel time* adalah sebesar -0,574 dengan nilai Sig 0,597. Dengan nilai t tabel 2,78 yang lebih besar dari t hitung dan nilai Sig yang lebih besar dari nilai *alpha*, maka keputusannya pun adalah juga menerima H_0 .

Dari model regresi *quadratic*, R adalah sebesar 0,929 dan R^2 0,863 serta *Standard Error* 30341,268. Hasil pengujian *ANOVA* memperlihatkan nilai F hitung sebesar 9,421 dengan nilai Sig F adalah 0,051. Dengan F tabel adalah sebesar 7,71, F hitung ternyata lebih besar dibandingkan F tabel dan nilai Sig sama dengan nilai *alpha*, maka kesimpulan dengan menggunakan model ini adalah menolak H_0 yang berarti koefisien determinasi adalah signifikan secara statistik. Hasil pengujian parameter regresi menunjukkan nilai t hitung untuk *travel time* adalah sebesar -4,267 dengan nilai Sig 0,024. Dengan nilai t tabel 2,78 yang lebih besar dari t hitung dan nilai Sig yang sama dengan nilai *alpha*, maka keputusannya pun adalah juga menolak H_0 , yakni koefisien *travel time* adalah signifikan secara statistik.

- Analisis Regresi *Ridership* Dengan *Travel Time* Koridor IV (Arah Dukuh Atas II) *Peak Hour* Pagi



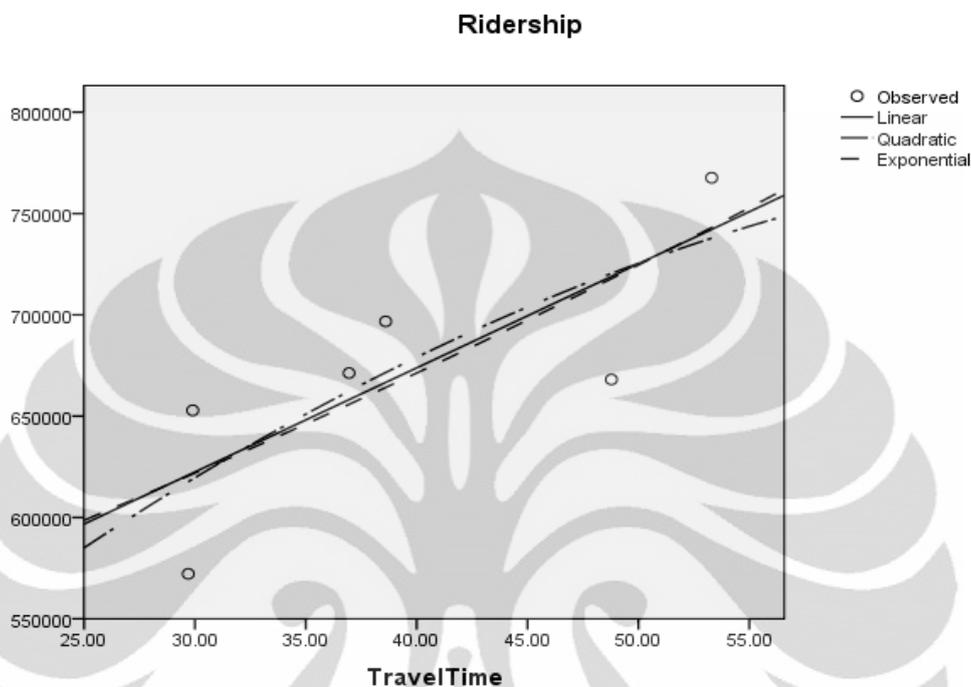
Gambar 4.23 *Curve Estimation* Koridor IV (Arah Dukuh Atas II) *Peak Hour* Pagi

Dari hasil model regresi linier, didapatkan koefisien korelasi (R) 0,694 dan koefisien determinasi (R^2) 0,481. Karena nilai signifikansi (Sig) adalah 0,126 dan lebih besar dari α 5% atau 0,05, maka koefisien korelasi tidaklah signifikan secara statistik. F hitung adalah sebesar 3,712 dengan nilai F tabel 7,71. Dengan nilai F hitung lebih kecil dari F tabel dan nilai Sig yang lebih besar dari α , maka H_0 diterima yang berarti koefisien determinasi adalah tidak signifikan secara statistik. Hasil penghitungan koefisien regresi memperlihatkan nilai koefisien *travel time* sebesar $-1170,278$ dengan t hitung sebesar $-1,927$, dan nilai Sig sebesar 0,126, serta t tabel adalah sebesar 2,78. Dengan membandingkan t hitung dengan t tabel, terlihat bahwa t hitung lebih kecil dari t tabel, dan nilai Sig yang lebih besar daripada α , maka kesimpulan yang bisa diambil adalah menerima H_0 yang berarti koefisien *travel time* adalah tidak signifikan secara statistik.

Dari hasil *output SPSS* dengan model *eksponensial*, didapatkan koefisien korelasi sebesar 0,798. Sedangkan koefisien determinasi adalah sebesar 0,487 dengan *Standard Error* 0,034. Hasil pengujian *ANOVA* memperlihatkan nilai *F* hitung sebesar 3,801 dengan nilai *Sig F* adalah 0,123. Dengan *F* tabel adalah sebesar 7,71, *F* hitung ternyata lebih kecil dibandingkan *F* tabel dan nilai *Sig* lebih besar dari *alpha*, maka kesimpulan dengan menggunakan model ini adalah sama seperti dengan model regresi linier, yakni menerima H_0 . Hasil pengujian parameter regresi menunjukkan nilai *t* hitung untuk *travel time* adalah sebesar -1,949 dengan nilai *Sig* 0,123. Dengan nilai *t* tabel 2,78 yang lebih besar dari *t* hitung dan nilai *Sig* yang lebih besar dari nilai *alpha*, maka keputusannya pun adalah juga menerima H_0 .

Dari model regresi *quadratic*, *R* adalah sebesar 0,75 dan R^2 0,6 serta *Standard Error* 21221,462. Hasil pengujian *ANOVA* memperlihatkan nilai *F* hitung sebesar 2,254 dengan nilai *Sig F* adalah 0,253. Dengan *F* tabel adalah sebesar 7,71, *F* hitung ternyata lebih kecil dibandingkan *F* tabel dan nilai *Sig* lebih kecil daripada *alpha*, maka kesimpulan dengan menggunakan model ini adalah menerima H_0 yang berarti koefisien determinasi adalah tidak signifikan secara statistik. Hasil pengujian parameter regresi menunjukkan nilai *t* hitung untuk *travel time* adalah sebesar 0,677 dengan nilai *Sig* 0,547. Dengan nilai *t* tabel 2,78 yang lebih kecil daripada *t* hitung dan nilai *Sig* yang lebih kecil daripada nilai *alpha*, maka keputusannya pun adalah menerima H_0 , yakni koefisien *travel time* adalah tidak signifikan secara statistik.

- Analisis Regresi *Ridership* Dengan *Travel Time* Koridor VI (Arah Rangunan) *Peak Hour* Pagi



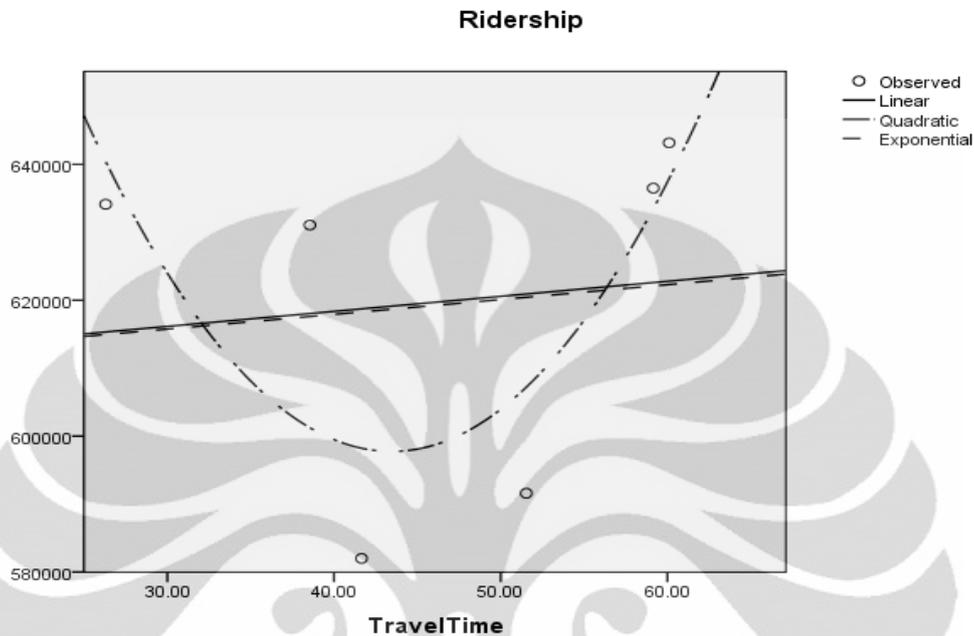
Gambar 4. 12 *Curve Estimation* Koridor VI (Arah Rangunan) *Peak Hour* Pagi

Dari hasil model regresi linier, didapatkan koefisien korelasi (R) 0,787 dan koefisien determinasi (R^2) 0,620. Karena nilai signifikansi (Sig) adalah 0,063 dan lebih besar dari α 5% atau 0,05, maka koefisien korelasi tidaklah signifikan secara statistik. F hitung adalah sebesar 6,523 dengan nilai F tabel 7,71. Dengan nilai F hitung lebih kecil dari F tabel dan nilai Sig yang lebih besar dari α , maka H_0 diterima yang berarti koefisien determinasi adalah tidak signifikan secara statistik. Hasil penghitungan koefisien regresi memperlihatkan nilai koefisien *travel time* sebesar 5138,422 dengan t hitung sebesar 2,554, dan nilai Sig sebesar 0,063, serta t tabel adalah sebesar 2,78. Dengan membandingkan t hitung dengan t tabel, terlihat bahwa t hitung lebih kecil dari t tabel, dan nilai Sig yang lebih besar daripada α , maka kesimpulan yang bisa diambil adalah menerima H_0 yang berarti koefisien *travel time* adalah tidak signifikan secara statistik.

Dari hasil *output SPSS* dengan model *eksponensial*, didapatkan koefisien korelasi sebesar 0,777. Sedangkan koefisien determinasi adalah sebesar 0,604 dengan *Standard Error* 0,067. Hasil pengujian *ANOVA* memperlihatkan nilai *F* hitung sebesar 6,106 dengan nilai *Sig F* adalah 0,069. Dengan *F* tabel adalah sebesar 7,71, *F* hitung ternyata lebih kecil dibandingkan *F* tabel dan nilai *Sig* lebih besar dari *alpha*, maka kesimpulan dengan menggunakan model ini adalah sama seperti dengan model regresi linier, yakni menerima H_0 . Hasil pengujian parameter regresi menunjukkan nilai *t* hitung untuk *travel time* adalah sebesar 2,471 dengan nilai *Sig* 0,069. Dengan nilai *t* tabel 2,78 yang lebih besar dari *t* hitung dan nilai *Sig* yang lebih besar dari nilai *alpha*, maka keputusannya pun adalah juga menerima H_0 .

Dari model regresi *quadratic*, *R* adalah sebesar 0,79 dan R^2 0,624 serta *Standard Error* 50204,492. Hasil pengujian *ANOVA* memperlihatkan nilai *F* hitung sebesar 2,489 dengan nilai *Sig F* adalah 0,231. Dengan *F* tabel adalah sebesar 7,71, *F* hitung ternyata lebih kecil dibandingkan *F* tabel dan nilai *Sig* lebih kecil daripada *alpha*, maka kesimpulan dengan menggunakan model ini adalah menerima H_0 yang berarti koefisien determinasi adalah tidak signifikan secara statistik. Hasil pengujian parameter regresi menunjukkan nilai *t* hitung untuk *travel time* adalah sebesar 0,677 dengan nilai *Sig* 0,547. Dengan nilai *t* tabel 2,78 yang lebih kecil daripada *t* hitung dan nilai *Sig* yang lebih kecil daripada nilai *alpha*, maka keputusannya pun adalah menerima H_0 , yakni koefisien *travel time* adalah tidak signifikan secara statistik.

- Analisis Regresi *Ridership* Dengan *Travel Time* Koridor IV (Arah Pulo Gadung) Peak Hour Sore



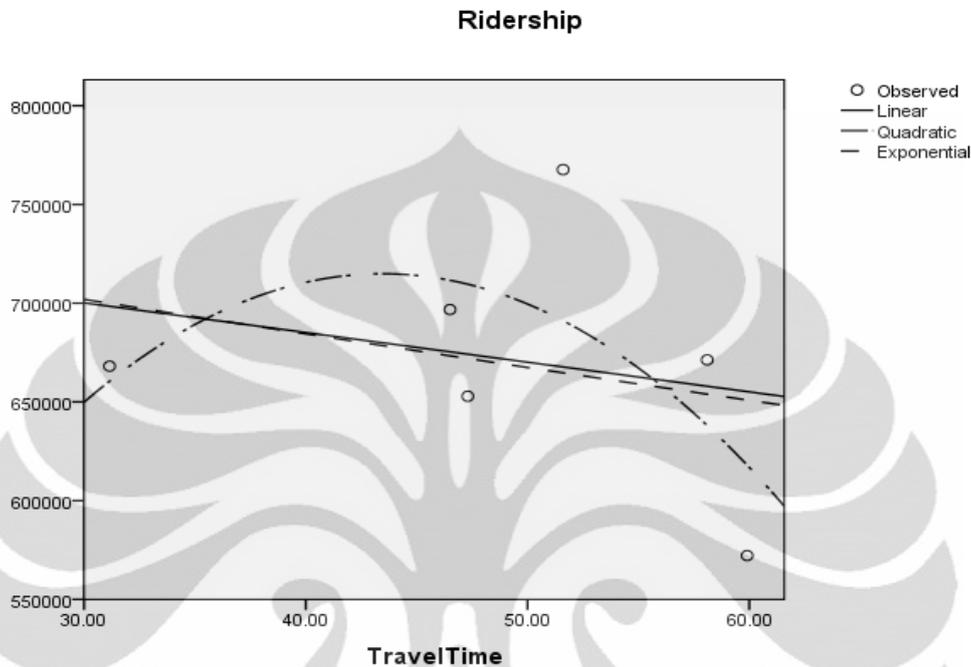
Gambar 4. 13 *Curve Estimation* Koridor IV (Arah Pulo Gadung) Peak Hour Sore

Dari hasil model regresi linier, didapatkan koefisien korelasi (R) 0,112 dan koefisien determinasi (R^2) 0,013. Karena nilai signifikansi (Sig) adalah 0,833 dan lebih besar dari α 5% atau 0,05, maka koefisien korelasi tidaklah signifikan secara statistik. F hitung adalah sebesar 0,051 dengan nilai F tabel 7,71. Dengan nilai F hitung lebih kecil dari F tabel dan nilai Sig yang lebih besar dari α , maka H_0 diterima yang berarti koefisien determinasi adalah tidak signifikan secara statistik. Hasil penghitungan koefisien regresi memperlihatkan nilai koefisien *travel time* sebesar 221,350 dengan t hitung sebesar 0,225, dan nilai Sig sebesar 0,833, serta t tabel adalah sebesar 2,78. Dengan membandingkan t hitung dengan t tabel, terlihat bahwa t hitung lebih kecil dari t tabel, dan nilai Sig yang lebih besar daripada α , maka kesimpulan yang bisa diambil adalah menerima H_0 yang berarti koefisien *travel time* adalah tidak signifikan secara statistik.

Dari hasil *output SPSS* dengan model *eksponensial*, didapatkan koefisien korelasi sebesar 0,109. Sedangkan koefisien determinasi adalah sebesar 0,012 dengan *Standard Error* 0,047. Hasil pengujian *ANOVA* memperlihatkan nilai *F* hitung sebesar 0,048 dengan nilai *Sig F* adalah 0,837. Dengan *F* tabel adalah sebesar 7,71, *F* hitung ternyata lebih kecil dibandingkan *F* tabel dan nilai *Sig* lebih besar dari *alpha*, maka kesimpulan dengan menggunakan model ini adalah sama seperti dengan model regresi linier, yakni menerima H_0 . Hasil pengujian parameter regresi menunjukkan nilai *t* hitung untuk *travel time* adalah sebesar 0,219 dengan nilai *Sig* 0,837. Dengan nilai *t* tabel 2,78 yang lebih besar dari *t* hitung dan nilai *Sig* yang lebih besar dari nilai *alpha*, maka keputusannya pun adalah juga menerima H_0 .

Dari model regresi *quadratic*, *R* adalah sebesar 0,751 dan R^2 0,564 serta *Standard Error* 22156,696. Hasil pengujian *ANOVA* memperlihatkan nilai *F* hitung sebesar 1,943 dengan nilai *Sig F* adalah 0,288. Dengan *F* tabel adalah sebesar 7,71, *F* hitung ternyata lebih kecil dibandingkan *F* tabel dan nilai *Sig* lebih kecil daripada *alpha*, maka kesimpulan dengan menggunakan model ini adalah menerima H_0 yang berarti koefisien determinasi adalah tidak signifikan secara statistik. Hasil pengujian parameter regresi menunjukkan nilai *t* hitung untuk *travel time* adalah sebesar -1,903 dengan nilai *Sig* 0,153. Dengan nilai *t* tabel 2,78 yang lebih kecil daripada *t* hitung dan nilai *Sig* yang lebih kecil daripada nilai *alpha*, maka keputusannya pun adalah menerima H_0 , yakni koefisien *travel time* adalah tidak signifikan secara statistik.

- Analisis Regresi *Ridership* Dengan *Travel Time* Koridor VI (Arah Dukuh Atas) *Peak Hour Sore*



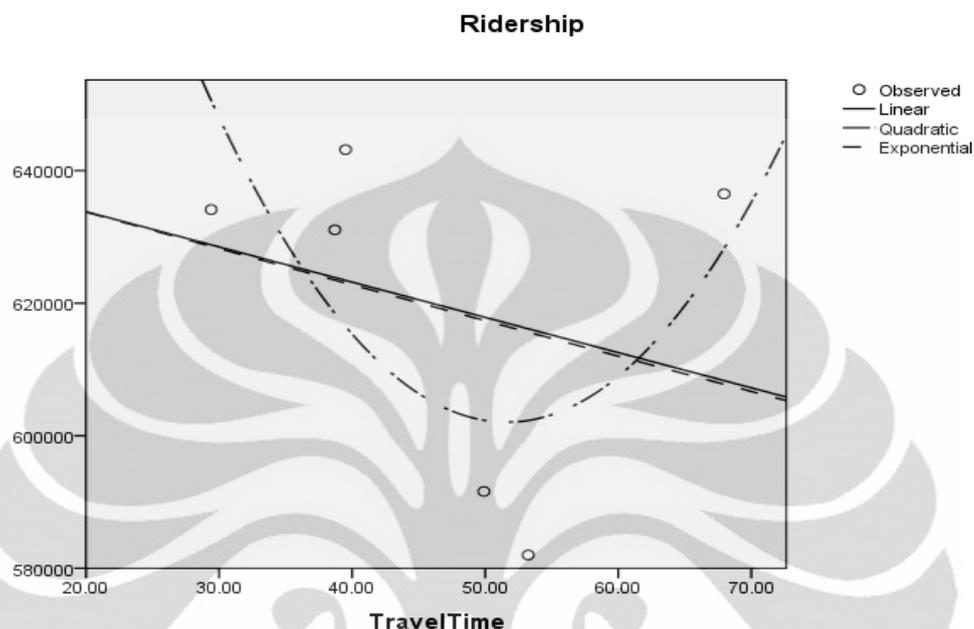
Gambar 4. 14 *Curve Estimation* Koridor VI (Arah Dukuh Atas) *Peak Hour Sore*

Dari hasil model regresi linier, didapatkan koefisien korelasi (R) 0,245 dan koefisien determinasi (R^2) 0,060. Karena nilai signifikansi (Sig) adalah 0,639 dan lebih besar dari $alpha$ 5% atau 0,05, maka koefisien korelasi tidaklah signifikan secara statistik. F hitung adalah sebesar 0,256 dengan nilai F tabel 7,71. Dengan nilai F hitung lebih kecil dari F tabel dan nilai Sig yang lebih besar dari $alpha$, maka H_0 diterima yang berarti koefisien determinasi adalah tidak signifikan secara statistik. Hasil penghitungan koefisien regresi memperlihatkan nilai koefisien *travel time* sebesar -1502,826 dengan t hitung sebesar -0,506, dan nilai Sig sebesar 0,639, serta t tabel adalah sebesar 2,78. Dengan membandingkan t hitung dengan t tabel, terlihat bahwa t hitung lebih kecil dari t tabel, dan nilai Sig yang lebih besar daripada $alpha$, maka kesimpulan yang bisa diambil adalah menerima H_0 yang berarti koefisien *travel time* adalah tidak signifikan secara statistik.

Dari hasil *output SPSS* dengan model *eksponensial*, didapatkan koefisien korelasi sebesar 0,273. Sedangkan koefisien determinasi adalah sebesar 0,075 dengan *Standard Error* 0,103. Hasil pengujian *ANOVA* memperlihatkan nilai *F* hitung sebesar 0,323 dengan nilai *Sig F* adalah 0,6. Dengan *F* tabel adalah sebesar 7,71, *F* hitung ternyata lebih kecil dibandingkan *F* tabel dan nilai *Sig* lebih besar dari *alpha*, maka kesimpulan dengan menggunakan model ini adalah sama seperti dengan model regresi linier, yakni menerima H_0 . Hasil pengujian parameter regresi menunjukkan nilai *t* hitung untuk *travel time* adalah sebesar -0,568 dengan nilai *Sig* 0,6. Dengan nilai *t* tabel 2,78 yang lebih besar dari *t* hitung dan nilai *Sig* yang lebih besar dari nilai *alpha*, maka keputusannya pun adalah juga menerima H_0 .

Dari model regresi *quadratic*, *R* adalah sebesar 0,613 dan R^2 0,376 serta *Standard Error* 64688,553. Hasil pengujian *ANOVA* memperlihatkan nilai *F* hitung sebesar 0,903 dengan nilai *Sig F* adalah 0,493. Dengan *F* tabel adalah sebesar 7,71, *F* hitung ternyata lebih kecil dibandingkan *F* tabel dan nilai *Sig* lebih kecil daripada *alpha*, maka kesimpulan dengan menggunakan model ini adalah menerima H_0 yang berarti koefisien determinasi adalah tidak signifikan secara statistik. Hasil pengujian parameter regresi menunjukkan nilai *t* hitung untuk *travel time* adalah sebesar 1,168 dengan nilai *Sig* 0,327. Dengan nilai *t* tabel 2,78 yang lebih kecil daripada *t* hitung dan nilai *Sig* yang lebih kecil daripada nilai *alpha*, maka keputusannya pun adalah menerima H_0 , yakni koefisien *travel time* adalah tidak signifikan secara statistik.

- Analisis Regresi *Ridership* Dengan *Travel Time* Koridor IV (Arah Dukuh Atas II) *Peak Hour Sore*



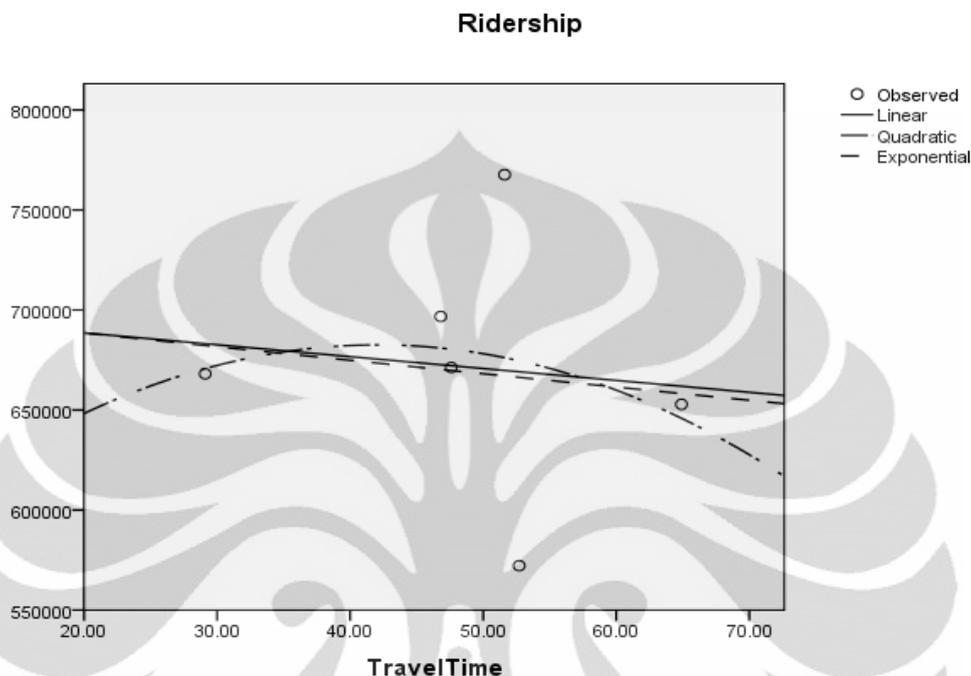
Gambar 4.15 *Curve Estimation* Koridor IV (Arah Dukuh Atas II) *Peak Hour Sore*

Dari hasil model regresi linier, didapatkan koefisien korelasi (R) 0,277 dan koefisien determinasi (R^2) 0,077. Karena nilai signifikansi (Sig) adalah 0,595 dan lebih besar dari $alpha$ 5% atau 0,05, maka koefisien korelasi tidaklah signifikan secara statistik. F hitung adalah sebesar 0,333 dengan nilai F tabel 7,71. Dengan nilai F hitung lebih kecil dari F tabel dan nilai Sig yang lebih besar dari $alpha$, maka H_0 diterima yang berarti koefisien determinasi adalah tidak signifikan secara statistik. Hasil penghitungan koefisien regresi memperlihatkan nilai koefisien *travel time* sebesar -531,563 dengan t hitung sebesar -0,577, dan nilai Sig sebesar 0,595, serta t tabel adalah sebesar 2,78. Dengan membandingkan t hitung dengan t tabel, terlihat bahwa t hitung lebih kecil dari t tabel, dan nilai Sig yang lebih besar daripada $alpha$, maka kesimpulan yang bisa diambil adalah menerima H_0 yang berarti koefisien *travel time* adalah tidak signifikan secara statistik.

Dari hasil *output SPSS* dengan model *eksponensial*, didapatkan koefisien korelasi sebesar 0,278. Sedangkan koefisien determinasi adalah sebesar 0,077 dengan *Standard Error* 0,046. Hasil pengujian *ANOVA* memperlihatkan nilai *F* hitung sebesar 0,336 dengan nilai *Sig F* adalah 0,593. Dengan *F* tabel adalah sebesar 7,71, *F* hitung ternyata lebih kecil dibandingkan *F* tabel dan nilai *Sig* lebih besar dari *alpha*, maka kesimpulan dengan menggunakan model ini adalah sama seperti dengan model regresi linier, yakni menerima H_0 . Hasil pengujian parameter regresi menunjukkan nilai *t* hitung untuk *travel time* adalah sebesar -0,579 dengan nilai *Sig* 0,593. Dengan nilai *t* tabel 2,78 yang lebih besar dari *t* hitung dan nilai *Sig* yang lebih besar dari nilai *alpha*, maka keputusannya pun adalah juga menerima H_0 .

Dari model regresi *quadratic*, *R* adalah sebesar 0,697 dan R^2 0,486 serta *Standard Error* 24061,429. Hasil pengujian *ANOVA* memperlihatkan nilai *F* hitung sebesar 1,42 dengan nilai *Sig F* adalah 0,368. Dengan *F* tabel adalah sebesar 7,71, *F* hitung ternyata lebih kecil dibandingkan *F* tabel dan nilai *Sig* lebih kecil daripada *alpha*, maka kesimpulan dengan menggunakan model ini adalah menerima H_0 yang berarti koefisien determinasi adalah tidak signifikan secara statistik. Hasil pengujian parameter regresi menunjukkan nilai *t* hitung untuk *travel time* adalah sebesar -1,619 dengan nilai *Sig* 0,204. Dengan nilai *t* tabel 2,78 yang lebih kecil daripada *t* hitung dan nilai *Sig* yang lebih kecil daripada nilai *alpha*, maka keputusannya pun adalah menerima H_0 , yakni koefisien *travel time* adalah tidak signifikan secara statistik.

- Analisis Regresi *Ridership* Dengan *Travel Time* Koridor VI (Arah Rangunan) *Peak Hour Sore*



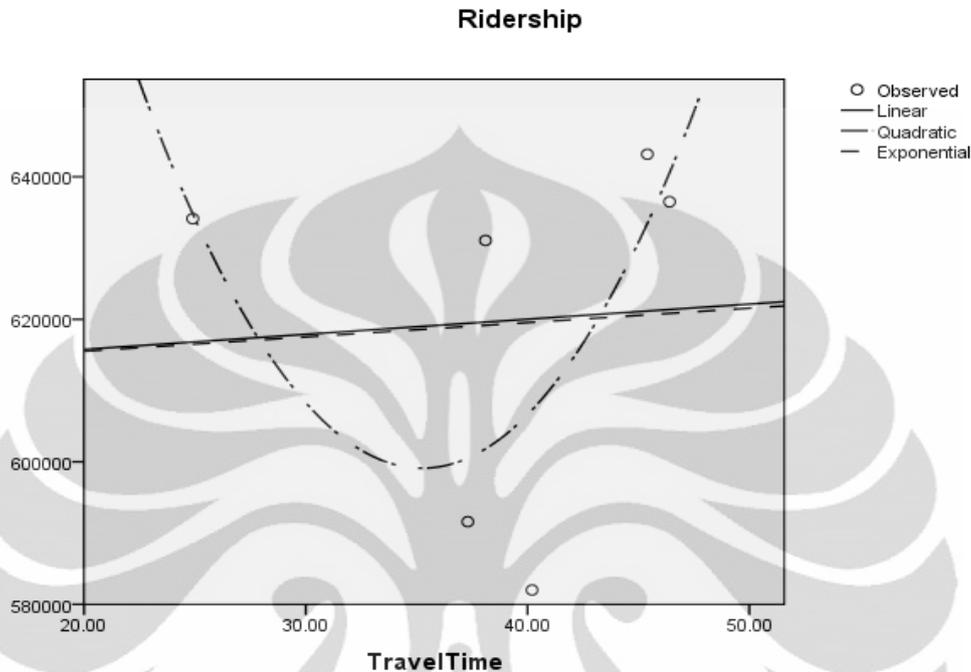
Gambar 4. 16 *Curve Estimation* Koridor VI (Arah Rangunan) *Peak Hour Sore*

Dari hasil model regresi linier, didapatkan koefisien korelasi (R) 0,109 dan koefisien determinasi (R^2) 0,012. Karena nilai signifikansi (Sig) adalah 0,837 dan lebih besar dari α 5% atau 0,05, maka koefisien korelasi tidaklah signifikan secara statistik. F hitung adalah sebesar 0,048 dengan nilai F tabel 7,71. Dengan nilai F hitung lebih kecil dari F tabel dan nilai Sig yang lebih besar dari α , maka H_0 diterima yang berarti koefisien determinasi adalah tidak signifikan secara statistik. Hasil penghitungan koefisien regresi memperlihatkan nilai koefisien *travel time* sebesar -594,382 dengan t hitung sebesar -0,219, dan nilai Sig sebesar 0,837, serta t tabel adalah sebesar 2,78. Dengan membandingkan t hitung dengan t tabel, terlihat bahwa t hitung lebih kecil dari t tabel, dan nilai Sig yang lebih besar daripada α , maka kesimpulan yang bisa diambil adalah menerima H_0 yang berarti koefisien *travel time* adalah tidak signifikan secara statistik.

Dari hasil *output SPSS* dengan model *eksponensial*, didapatkan koefisien korelasi sebesar 0,122. Sedangkan koefisien determinasi adalah sebesar 0,015 dengan *Standard Error* 0,106. Hasil pengujian *ANOVA* memperlihatkan nilai *F* hitung sebesar 0,06 dengan nilai *Sig F* adalah 0,818. Dengan *F* tabel adalah sebesar 7,71, *F* hitung ternyata lebih kecil dibandingkan *F* tabel dan nilai *Sig* lebih besar dari *alpha*, maka kesimpulan dengan menggunakan model ini adalah sama seperti dengan model regresi linier, yakni menerima H_0 . Hasil pengujian parameter regresi menunjukkan nilai *t* hitung untuk *travel time* adalah sebesar -0,246 dengan nilai *Sig* 0,818. Dengan nilai *t* tabel 2,78 yang lebih besar dari *t* hitung dan nilai *Sig* yang lebih besar dari nilai *alpha*, maka keputusannya pun adalah juga menerima H_0 .

Dari model regresi *quadratic*, *R* adalah sebesar 0,207 dan R^2 0,043 serta *Standard Error* 80102,419. Hasil pengujian *ANOVA* memperlihatkan nilai *F* hitung sebesar 0,067 dengan nilai *Sig F* adalah 0,937. Dengan *F* tabel adalah sebesar 7,71, *F* hitung ternyata lebih kecil dibandingkan *F* tabel dan nilai *Sig* lebih kecil daripada *alpha*, maka kesimpulan dengan menggunakan model ini adalah menerima H_0 yang berarti koefisien determinasi adalah tidak signifikan secara statistik. Hasil pengujian parameter regresi menunjukkan nilai *t* hitung untuk *travel time* adalah sebesar -0,279 dengan nilai *Sig* 0,798. Dengan nilai *t* tabel 2,78 yang lebih kecil daripada *t* hitung dan nilai *Sig* yang lebih kecil daripada nilai *alpha*, maka keputusannya pun adalah menerima H_0 , yakni koefisien *travel time* adalah tidak signifikan secara statistik.

- Analisis Regresi *Ridership* Dengan *Travel Time* Koridor IV (Arah Pulo Gadung) Rata-Rata



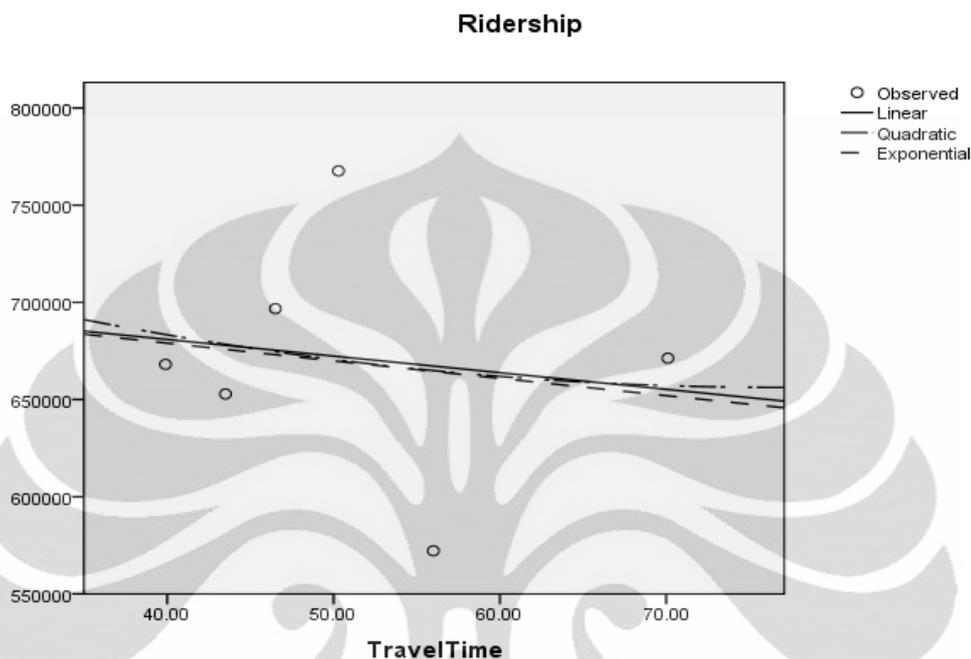
Gambar 4. 17 *Curve Estimation* Koridor IV (Arah Pulo Gadung) Rata-Rata

Dari hasil model regresi linier, didapatkan koefisien korelasi (R) 0,063 dan koefisien determinasi (R^2) 0,004. Karena nilai signifikansi (Sig) adalah 0,905 dan lebih besar dari α 5% atau 0,05, maka koefisien korelasi tidaklah signifikan secara statistik. F hitung adalah sebesar 0,016 dengan nilai F tabel 7,71. Dengan nilai F hitung lebih kecil dari F tabel dan nilai Sig yang lebih besar dari α , maka H_0 diterima yang berarti koefisien determinasi adalah tidak signifikan secara statistik. Hasil penghitungan koefisien regresi memperlihatkan nilai koefisien *travel time* sebesar 212,125 dengan t hitung sebesar 0,126, dan nilai Sig sebesar 0,905, serta t tabel adalah sebesar 2,78. Dengan membandingkan t hitung dengan t tabel, terlihat bahwa t hitung lebih kecil dari t tabel, dan nilai Sig yang lebih besar daripada α , maka kesimpulan yang bisa diambil adalah menerima H_0 yang berarti koefisien *travel time* adalah tidak signifikan secara statistik.

Dari hasil *output SPSS* dengan model *eksponensial*, didapatkan koefisien korelasi sebesar 0,059. Sedangkan koefisien determinasi adalah sebesar 0,004 dengan *Standard Error* 0,047. Hasil pengujian *ANOVA* memperlihatkan nilai *F* hitung sebesar 0,014 dengan nilai *Sig F* adalah 0,911. Dengan *F* tabel adalah sebesar 7,71, *F* hitung ternyata lebih kecil dibandingkan *F* tabel dan nilai *Sig* lebih besar dari *alpha*, maka kesimpulan dengan menggunakan model ini adalah sama seperti dengan model regresi linier, yakni menerima H_0 . Hasil pengujian parameter regresi menunjukkan nilai *t* hitung untuk *travel time* adalah sebesar 0,119 dengan nilai *Sig* 0,911. Dengan nilai *t* tabel 2,78 yang lebih besar dari *t* hitung dan nilai *Sig* yang lebih besar dari nilai *alpha*, maka keputusannya pun adalah juga menerima H_0 .

Dari model regresi *quadratic*, *R* adalah sebesar 0,708 dan R^2 0,502 serta *Standard Error* 23700,157. Hasil pengujian *ANOVA* memperlihatkan nilai *F* hitung sebesar 1,509 dengan nilai *Sig F* adalah 0,352. Dengan *F* tabel adalah sebesar 7,71, *F* hitung ternyata lebih kecil dibandingkan *F* tabel dan nilai *Sig* lebih kecil daripada *alpha*, maka kesimpulan dengan menggunakan model ini adalah menerima H_0 yang berarti koefisien determinasi adalah tidak signifikan secara statistik. Hasil pengujian parameter regresi menunjukkan nilai *t* hitung untuk *travel time* adalah sebesar -1,707 dengan nilai *Sig* 0,186. Dengan nilai *t* tabel 2,78 yang lebih kecil daripada *t* hitung dan nilai *Sig* yang lebih kecil daripada nilai *alpha*, maka keputusannya pun adalah menerima H_0 , yakni koefisien *travel time* adalah tidak signifikan secara statistik.

- Analisis Regresi *Ridership* Dengan *Travel Time* Koridor VI (Arah Dukuh Atas) Rata-Rata



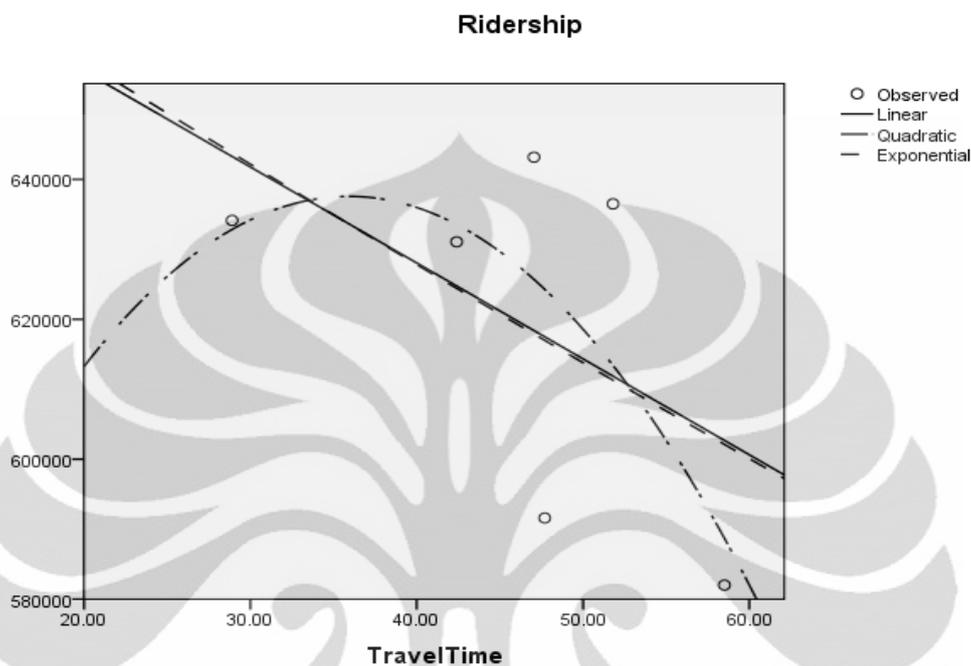
Gambar 4.18 *Curve Estimation* Koridor VI (Arah Dukuh Atas) Rata-Rata

Dari hasil model regresi linier, didapatkan koefisien korelasi (R) 0,147 dan koefisien determinasi (R^2) 0,021. Karena nilai signifikansi (Sig) adalah 0,782 dan lebih besar dari α 5% atau 0,05, maka koefisien korelasi tidaklah signifikan secara statistik. F hitung adalah sebesar 0,088 dengan nilai F tabel 7,71. Dengan nilai F hitung lebih kecil dari F tabel dan nilai Sig yang lebih besar dari α , maka H_0 diterima yang berarti koefisien determinasi adalah tidak signifikan secara statistik. Hasil penghitungan koefisien regresi memperlihatkan nilai koefisien *travel time* sebesar -855,349 dengan t hitung sebesar -0,296, dan nilai Sig sebesar 0,782, serta t tabel adalah sebesar 2,78. Dengan membandingkan t hitung dengan t tabel, terlihat bahwa t hitung lebih kecil dari t tabel, dan nilai Sig yang lebih besar daripada α , maka kesimpulan yang bisa diambil adalah menerima H_0 yang berarti koefisien *travel time* adalah tidak signifikan secara statistik.

Dari hasil *output SPSS* dengan model *eksponensial*, didapatkan koefisien korelasi sebesar 0,154. Sedangkan koefisien determinasi adalah sebesar 0,024 dengan *Standard Error* 0,106. Hasil pengujian *ANOVA* memperlihatkan nilai *F* hitung sebesar 0,097 dengan nilai *Sig F* adalah 0,771. Dengan *F* tabel adalah sebesar 7,71, *F* hitung ternyata lebih kecil dibandingkan *F* tabel dan nilai *Sig* lebih besar dari *alpha*, maka kesimpulan dengan menggunakan model ini adalah sama seperti dengan model regresi linier, yakni menerima H_0 . Hasil pengujian parameter regresi menunjukkan nilai *t* hitung untuk *travel time* adalah sebesar -0,311 dengan nilai *Sig* 0,771. Dengan nilai *t* tabel 2,78 yang lebih besar dari *t* hitung dan nilai *Sig* yang lebih besar dari nilai *alpha*, maka keputusannya pun adalah juga menerima H_0 .

Dari model regresi *quadratic*, *R* adalah sebesar 0,15 dan R^2 0,022 serta *Standard Error* 23700,157. Hasil pengujian *ANOVA* memperlihatkan nilai *F* hitung sebesar 0,034 dengan nilai *Sig F* adalah 0,967. Dengan *F* tabel adalah sebesar 7,71, *F* hitung ternyata lebih kecil dibandingkan *F* tabel dan nilai *Sig* lebih kecil daripada *alpha*, maka kesimpulan dengan menggunakan model ini adalah menerima H_0 yang berarti koefisien determinasi adalah tidak signifikan secara statistik. Hasil pengujian parameter regresi menunjukkan nilai *t* hitung untuk *travel time* adalah sebesar 0,075 dengan nilai *Sig* 0,945. Dengan nilai *t* tabel 2,78 yang lebih kecil daripada *t* hitung dan nilai *Sig* yang lebih kecil daripada nilai *alpha*, maka keputusannya pun adalah menerima H_0 , yakni koefisien *travel time* adalah tidak signifikan secara statistik.

- Analisis Regresi *Ridership* Dengan *Travel Time* Koridor IV (Arah Dukuh Atas II) Rata-Rata



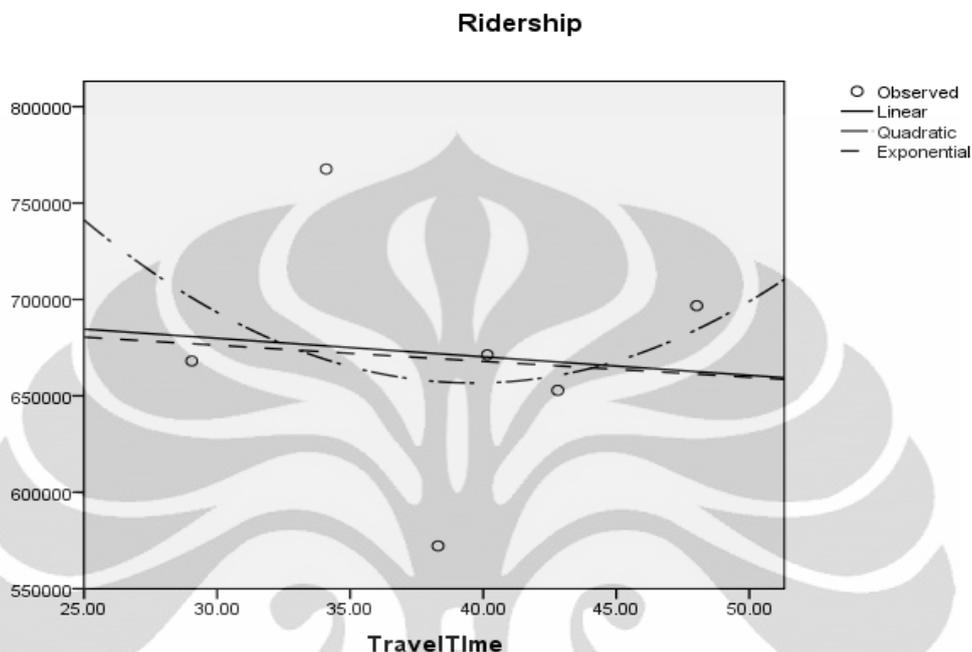
Gambar 4. 19 *Curve Estimation* Koridor IV (Arah Dukuh Atas II) Rata-Rata

Dari hasil model regresi linier, didapatkan koefisien korelasi (R) 0,527 dan koefisien determinasi (R^2) 0,278. Karena nilai signifikansi (Sig) adalah 0,283 dan lebih besar dari $alpha$ 5% atau 0,05, maka koefisien korelasi tidaklah signifikan secara statistik. F hitung adalah sebesar 1,537 dengan nilai F tabel 7,71. Dengan nilai F hitung lebih kecil dari F tabel dan nilai Sig yang lebih besar dari $alpha$, maka H_0 diterima yang berarti koefisien determinasi adalah tidak signifikan secara statistik. Hasil penghitungan koefisien regresi memperlihatkan nilai koefisien *travel time* sebesar -1371,134 dengan t hitung sebesar -1,24, dan nilai Sig sebesar 0,283, serta t tabel adalah sebesar 2,78. Dengan membandingkan t hitung dengan t tabel, terlihat bahwa t hitung lebih kecil dari t tabel, dan nilai Sig yang lebih besar daripada $alpha$, maka kesimpulan yang bisa diambil adalah menerima H_0 yang berarti koefisien *travel time* adalah tidak signifikan secara statistik.

Dari hasil *output SPSS* dengan model *eksponensial*, didapatkan koefisien korelasi sebesar 0,531. Sedangkan koefisien determinasi adalah sebesar 0,282 dengan *Standard Error* 0,04. Hasil pengujian *ANOVA* memperlihatkan nilai *F* hitung sebesar 1,569 dengan nilai *Sig F* adalah 0,279. Dengan *F* tabel adalah sebesar 7,71, *F* hitung ternyata lebih kecil dibandingkan *F* tabel dan nilai *Sig* lebih besar dari *alpha*, maka kesimpulan dengan menggunakan model ini adalah sama seperti dengan model regresi linier, yakni menerima H_0 . Hasil pengujian parameter regresi menunjukkan nilai *t* hitung untuk *travel time* adalah sebesar -1,252 dengan nilai *Sig* 0,279. Dengan nilai *t* tabel 2,78 yang lebih besar dari *t* hitung dan nilai *Sig* yang lebih besar dari nilai *alpha*, maka keputusannya pun adalah juga menerima H_0 .

Dari model regresi *quadratic*, *R* adalah sebesar 0,649 dan R^2 0,421 serta *Standard Error* 25552,624. Hasil pengujian *ANOVA* memperlihatkan nilai *F* hitung sebesar 1,089 dengan nilai *Sig F* adalah 0,441. Dengan *F* tabel adalah sebesar 7,71, *F* hitung ternyata lebih kecil dibandingkan *F* tabel dan nilai *Sig* lebih kecil daripada *alpha*, maka kesimpulan dengan menggunakan model ini adalah menerima H_0 yang berarti koefisien determinasi adalah tidak signifikan secara statistik. Hasil pengujian parameter regresi menunjukkan nilai *t* hitung untuk *travel time* adalah sebesar 0,713 dengan nilai *Sig* 0,528. Dengan nilai *t* tabel 2,78 yang lebih kecil daripada *t* hitung dan nilai *Sig* yang lebih kecil daripada nilai *alpha*, maka keputusannya pun adalah menerima H_0 , yakni koefisien *travel time* adalah tidak signifikan secara statistik.

- Analisis Regresi *Ridership* Dengan *Travel Time* Koridor VI (Arah Rangunan) Rata-Rata



Gambar 4. 20 *Curve Estimation* Koridor VI (Arah Rangunan) Rata-Rata

Dari hasil model regresi linier, didapatkan koefisien korelasi (R) 0,1 dan koefisien determinasi (R^2) 0,01. Karena nilai signifikansi (Sig) adalah 0,85 dan lebih besar dari *alpha* 5% atau 0,05, maka koefisien korelasi tidaklah signifikan secara statistik. F hitung adalah sebesar 0,041 dengan nilai F tabel 7,71. Dengan nilai F hitung lebih kecil dari F tabel dan nilai Sig yang lebih besar dari *alpha*, maka H_0 diterima yang berarti koefisien determinasi adalah tidak signifikan secara statistik. Hasil penghitungan koefisien regresi memperlihatkan nilai koefisien *travel time* sebesar $-959,196$ dengan t hitung sebesar $-0,202$, dan nilai Sig sebesar 0,85, serta t tabel adalah sebesar 2,78. Dengan membandingkan t hitung dengan t tabel, terlihat bahwa t hitung lebih kecil dari t tabel, dan nilai Sig yang lebih besar daripada *alpha*, maka kesimpulan yang bisa diambil adalah menerima H_0 yang berarti koefisien *travel time* adalah tidak signifikan secara statistik.

Dari hasil *output SPSS* dengan model *eksponensial*, didapatkan koefisien korelasi sebesar 0,086. Sedangkan koefisien determinasi adalah sebesar 0,007 dengan *Standard Error* 0,106. Hasil pengujian *ANOVA* memperlihatkan nilai *F* hitung sebesar 0,03 dengan nilai *Sig F* adalah 0,871. Dengan *F* tabel adalah sebesar 7,71, *F* hitung ternyata lebih kecil dibandingkan *F* tabel dan nilai *Sig* lebih besar dari *alpha*, maka kesimpulan dengan menggunakan model ini adalah sama seperti dengan model regresi linier, yakni menerima H_0 . Hasil pengujian parameter regresi menunjukkan nilai *t* hitung untuk *travel time* adalah sebesar -0,173 dengan nilai *Sig* 0,871. Dengan nilai *t* tabel 2,78 yang lebih besar dari *t* hitung dan nilai *Sig* yang lebih besar dari nilai *alpha*, maka keputusannya pun adalah juga menerima H_0 .

Dari model regresi *quadratic*, *R* adalah sebesar 0,28 dan R^2 0,078 serta *Standard Error* 78602,314. Hasil pengujian *ANOVA* memperlihatkan nilai *F* hitung sebesar 0,127 dengan nilai *Sig F* adalah 0,885. Dengan *F* tabel adalah sebesar 7,71, *F* hitung ternyata lebih kecil dibandingkan *F* tabel dan nilai *Sig* lebih kecil daripada *alpha*, maka kesimpulan dengan menggunakan model ini adalah menerima H_0 yang berarti koefisien determinasi adalah tidak signifikan secara statistik. Hasil pengujian parameter regresi menunjukkan nilai *t* hitung untuk *travel time* adalah sebesar -0,484 dengan nilai *Sig* 0,661. Dengan nilai *t* tabel 2,78 yang lebih kecil daripada *t* hitung dan nilai *Sig* yang lebih kecil daripada nilai *alpha*, maka keputusannya pun adalah menerima H_0 , yakni koefisien *travel time* adalah tidak signifikan secara statistik.

4.2.4. Analisis Ridership Dengan Headway

Pada bagian ini, akan diestimasi atau diproyeksikan *ridership* akibat *headway* eksisting. Seperti yang telah dijelaskan sebelumnya, akan dipergunakan persamaan *Line Capacity* untuk menentukan *ridership*/kapasitas yang sebenarnya bisa dibangkitkan oleh *headway* eksisting pada koridor bus TransJakarta yang ditinjau.

Berikut adalah hasil proyeksi *ridership* dengan mempergunakan persamaan *Line Capacity*:

Tabel 4. 11 Proyeksi *Ridership Peak Hour* Pagi Hari Kerja

Koridor	Rute	Headway (peak hour pagi hari kerja)			Ridership (peak hour pagi hari kerja)/jam			Estimasi Ridership Harian
		Maksimum	Rata-Rata	Minimum	Maksimum	Rata-Rata	Minimum	
IV	Pulo Gadung - Dukuh Atas 2	0:00:12	0:03:04	0:16:07	25500	1663	316	28272
	Dukuh Atas 2 - Pulo Gadung	0:00:08	0:02:43	0:16:33	38250	1877	308	31914
VI	Ragunan -Dukuh Atas 2	0:00:21	0:02:25	0:20:42	14571	2110	246	35876
	Dukuh Atas 2 - Ragunan	0:00:04	0:02:33	0:15:09	76500	2000	337	34000

Tabel 4. 12 Proyeksi *Ridership Peak Hour* Sore Hari Kerja

Koridor	Rute	Headway (peak hour sore hari kerja)			Ridership (peak hour sore hari kerja)/jam			Estimasi Ridership Harian
		Maksimum	Rata-Rata	Minimum	Maksimum	Rata-Rata	Minimum	
IV	Pulo Gadung - Dukuh Atas 2	0:00:08	0:02:54	0:17:50	38250	1759	180	29897
	Dukuh Atas 2 - Pulo Gadung	0:00:05	0:02:53	0:23:13	61200	1769	220	30069
VI	Ragunan -Dukuh Atas 2	0:00:14	0:03:24	0:19:50	21857	1500	257	25500
	Dukuh Atas 2 - Ragunan	0:00:12	0:02:54	0:11:31	25500	1759	443	29897

Tabel 4. 13 Proyeksi *Ridership Peak Hour* Pagi Hari Libur

Koridor	Rute	Headway (peak hour pagi hari libur)			Ridership (peak hour pagi hari libur)/jam			Estimasi Ridership Harian
		Maksimum	Rata-Rata	Minimum	Maksimum	Rata-Rata	Minimum	
IV	Pulo Gadung - Dukuh Atas 2	0:00:08	0:02:10	0:11:14	38250	2354	454	40015
	Dukuh Atas 2 - Pulo Gadung	0:00:09	0:02:12	0:09:28	34000	2318	539	39409
VI	Ragunan -Dukuh Atas 2	0:00:15	0:04:10	0:12:25	20400	1224	411	20808
	Dukuh Atas 2 - Ragunan	0:00:15	0:04:28	0:15:30	20400	1142	329	19410

Tabel 4. 14 Proyeksi *Ridership Peak Hour* Pagi Gabungan

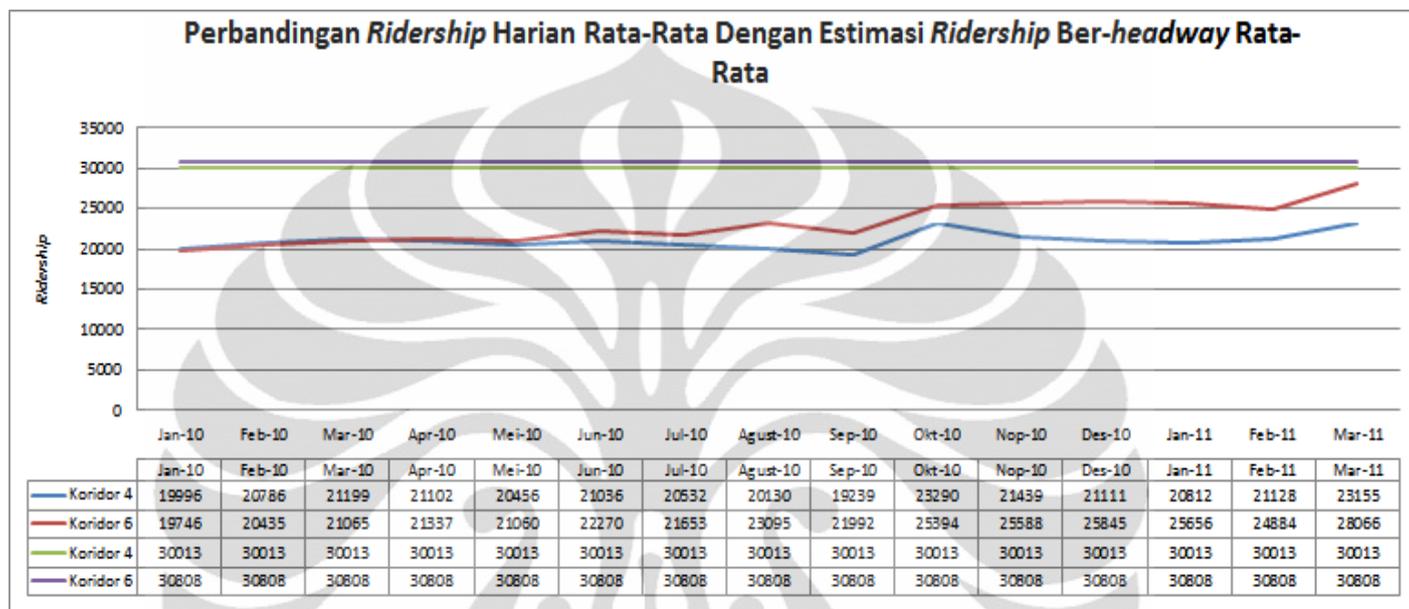
Koridor	Rute	Headway (peak hour pagi gabungan)			Ridership (peak hour pagi gabungan)/jam			Estimasi Ridership Harian
		Maksimum	Rata-Rata	Minimum	Maksimum	Rata-Rata	Minimum	
IV	Pulo Gadung - Dukuh Atas 2	0:00:10	0:02:37	0:13:41	30600	1729	373	29390
	Dukuh Atas 2 - Pulo Gadung	0:00:09	0:02:27	0:13:01	34000	2082	392	35388
VI	Ragunan -Dukuh Atas 2	0:00:18	0:03:17	0:16:34	17000	1553	308	26406
	Dukuh Atas 2 - Ragunan	0:00:09	0:03:30	0:15:19	34000	1457	333	24771

Tabel 4. 15 Proyeksi *Ridership Peak Hour* Rata-Rata

Koridor	Rute	Headway (peak hour rata-rata)			Ridership (peak hour rata-rata)			Estimasi Ridership Harian
		Maksimum	Rata-Rata	Minimum	Maksimum	Rata-Rata	Minimum	
IV	Pulo Gadung - Dukuh Atas 2	0:00:09	0:02:42	0:15:04	34000	1889	338	32111
	Dukuh Atas 2 - Pulo Gadung	0:00:07	0:02:36	0:16:25	43714	1962	311	33346
VI	Ragunan -Dukuh Atas 2	0:00:17	0:03:19	0:17:39	18000	2571	289	43714
	Dukuh Atas 2 - Ragunan	0:00:10	0:03:18	0:14:03	30600	2593	363	44085

Tabel 4. 16 Proyeksi *Ridership Peak Hour* Hari Kerja Gabungan

Koridor	Rute	Headway (<i>peak hour</i> kerja gabungan)			Ridership (<i>peak hour</i> kerja gabungan)/jam			Estimasi Ridership Harian
		Maksimum	Rata-Rata	Minimum	Maksimum	Rata-Rata	Minimum	
IV	Pulo Gadung - Dukuh Atas 2	0:00:10	0:02:59	0:16:59	30600	1709	300	29061
	Dukuh Atas 2 - Pulo Gadung	0:00:07	0:02:48	0:19:53	43714	1821	256	30964
VI	Ragunan -Dukuh Atas 2	0:00:18	0:02:54	0:20:16	17000	1759	252	29897
	Dukuh Atas 2 - Ragunan	0:00:08	0:02:44	0:13:20	38250	1866	383	31720

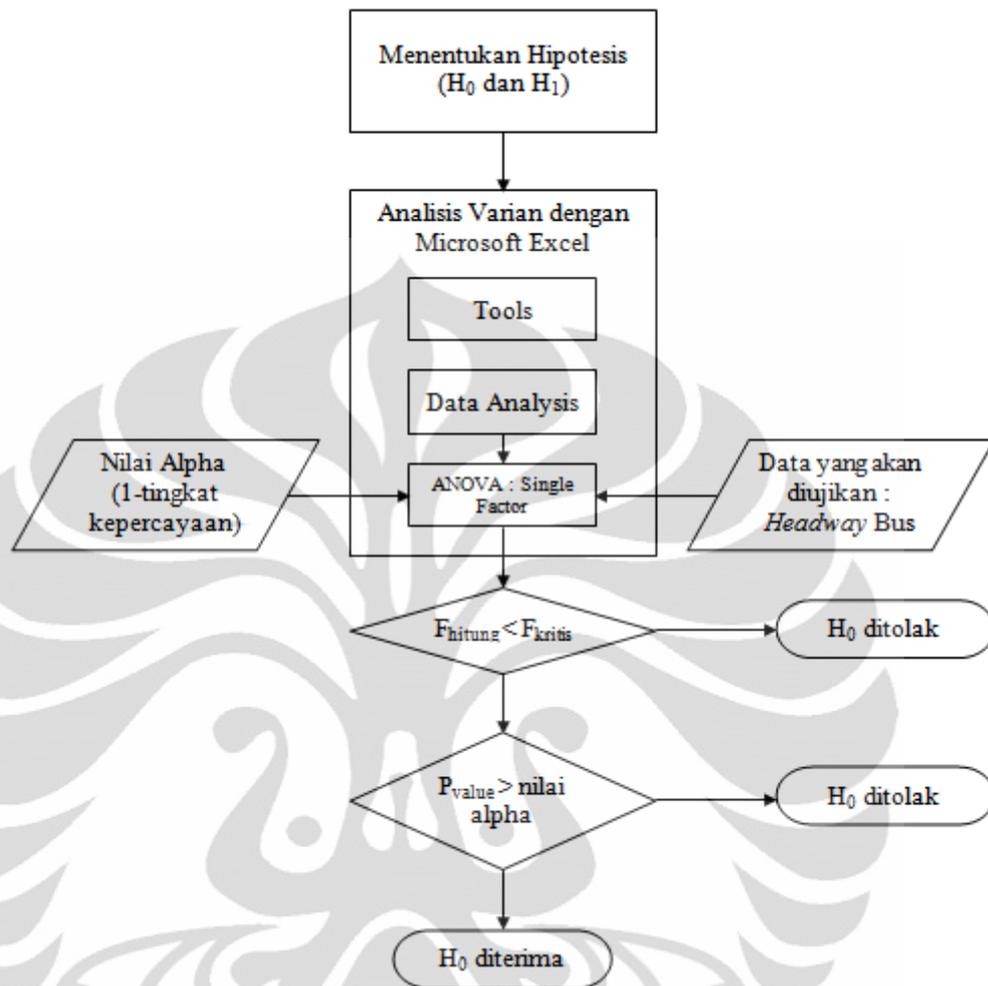


Gambar 4. 21 Perbandingan *Ridership* Harian Rata-Rata Dengan Estimasi *Ridership* Ber-headway Rata-Rata

Dengan memsuperposisikan *ridership* dari *headway* rata-rata *peak hour* kerja gabungan dengan *ridership* harian rata-rata, dapat terlihat bahwa *ridership* harian rata-rata koridor IV dan koridor VI masih di bawah dengan estimasi *ridership* dari *headway* rata-rata gabungan.

Berikutnya dilihat hasil uji *ANOVA* antara *ridership* dengan *travel time*. Uji *ANOVA* adalah prosedur yang mencoba menganalisis variasi dari respons atau perlakuan dan mencoba menerapkan porsi variansi ini pada setiap kelompok dari variabel independen. Uji *ANOVA* yang dipergunakan adalah uji *ANOVA* satu faktor, dimana uji *ANOVA* satu faktor ini menggunakan dasar perlakuan terhadap variabel independen untuk menguji apakah ada perbedaan antara rata-rata dari perlakuan. Uji *ANOVA* dilakukan berdasarkan koridor, hari, serta jam *survei*.

Pengujian menggunakan bantuan *Microsoft Excel*.



Gambar 4. 22 *Flow Chart* Pengolahan Data Dengan *Microsoft Excel*

Untuk uji *ANOVA* satu faktor ini, hipotesis yang dirumuskan secara umum adalah adalah:

$$H_0: \mu_1 = \mu_2$$

H_a : satu atau lebih pasangan dari rata-rata berbeda

- Koridor IV *Peak Hour* Pagi Hari Kerja

Tabel 4. 17 Summary Dan ANOVA Koridor IV *Peak Hour* Pagi Hari Kerja

<i>Groups</i>	<i>Count</i>	<i>Sum</i>	<i>Average</i>	<i>Variance</i>		
Pulo Gadung - Dukuh Atas II	65	3:18:54	0:03:04	0:00:00		
Dukuh Atas II - Pulo Gadung	73	3:15:55	0:02:41	0:00:00		
<i>Source of Variation</i>	<i>SS</i>	<i>df</i>	<i>MS</i>	<i>F</i>	<i>P-value</i>	<i>F crit</i>
Between Groups	2,35E-06	1	2,34689E-06	0,462413	0,497654	3,910747
Within Groups	0,00069	136	5,07532E-06			
Total	0,000693	137				

Dari hasil uji ANOVA satu faktor di atas, F hitung adalah 0,46 dan F *crit*/F tabel adalah 3,91. Karena F hitung lebih kecil dari F *crit*, maka Ho diterima, yakni bahwa *headway* PG-DA dengan DA-PG pada *peak hour* pagi hari kerja sama.

- Koridor IV *Peak Hour* Sore Hari Kerja

Tabel 4. 18 Summary Dan ANOVA Koridor IV *Peak Hour* Sore Hari Kerja

<i>Groups</i>	<i>Count</i>	<i>Sum</i>	<i>Average</i>	<i>Variance</i>		
Pulo Gadung - Dukuh Atas II	78	3:45:40	0:02:54	4,53E-06		
Dukuh Atas II - Pulo Gadung	76	3:37:57	0:02:52	8,39E-06		
<i>Source of Variation</i>	<i>SS</i>	<i>df</i>	<i>MS</i>	<i>F</i>	<i>P-value</i>	<i>F crit</i>
Between Groups	1,2E-08	1	1,2E-08	0,001862	0,965635	3,903366
Within Groups	0,000977	152	6,43E-06			
Total	0,000977	153				

Dari hasil uji ANOVA satu faktor di atas, F hitung adalah 0,46 dan F *crit*/F tabel adalah 3,91. Karena F hitung lebih kecil dari F *crit*, maka Ho diterima, yakni bahwa *headway* PG-DA dengan DA-PG pada *peak hour* sore hari kerja sama.

- Koridor IV *Peak Hour* Pagi Hari Libur

Tabel 4. 19 Summary Dan ANOVA Koridor IV *Peak Hour* Pagi Hari Libur

<i>Groups</i>	<i>Count</i>	<i>Sum</i>	<i>Average</i>	<i>Variance</i>		
Pulo Gadung - Dukuh Atas II	95	3:16:14	0:02:04	3,21E-06		
Dukuh Atas II - Pulo Gadung	91	3:15:23	0:02:09	2,18E-06		
<i>Source of Variation</i>	<i>SS</i>	<i>df</i>	<i>MS</i>	<i>F</i>	<i>P-value</i>	<i>F crit</i>
Between Groups	1,49E-07	1	1,49E-07	0,054969	0,814892	3,892494
Within Groups	0,000498	184	2,71E-06			
Total	0,000498	185				

Dari hasil uji ANOVA satu faktor di atas, F hitung adalah 0,06 dan F *crit*/F tabel adalah 3,89. Karena F hitung lebih kecil dari F *crit*, maka Ho diterima, yakni bahwa *headway* PG-DA dengan DA-PG pada *peak hour* pagi hari libur sama.

- Koridor IV *Peak Hour* Pagi Antara Hari Kerja Dengan Hari Libur

Tabel 4. 20 Summary Dan ANOVA Koridor IV *Peak Hour* Pagi Hari Libur

<i>Groups</i>	<i>Count</i>	<i>Sum</i>	<i>Average</i>	<i>Variance</i>		
Pulo Gadung - Dukuh Atas II	65	3:18:54	0:03:04	5,68E-06		
Dukuh Atas II - Pulo Gadung	73	3:15:55	0:02:41	4,54E-06		
Pulo Gadung - Dukuh Atas II	95	3:16:14	0:02:04	3,21E-06		
Dukuh Atas II - Pulo Gadung	91	3:15:23	0:02:09	2,18E-06		
<i>Source of Variation</i>	<i>SS</i>	<i>df</i>	<i>MS</i>	<i>F</i>	<i>P-value</i>	<i>F crit</i>
Between Groups	2,43E-05	3	8,1E-06	2,182056	0,09005	2,632827
Within Groups	0,001188	320	3,71E-06			
Total	0,001212	323				

Dari hasil uji ANOVA satu faktor di atas, F hitung adalah 2,18 dan F *crit*/F tabel adalah 2,63. Karena F hitung lebih kecil dari F *crit*, maka Ho diterima, yakni bahwa *headway peak hour* pagi hari kerja dengan *headway peak hour* pagi hari libur sama.

- Koridor VI *Peak Hour* Pagi Hari Kerja

Tabel 4. 21 Summary Dan ANOVA Koridor VI *Peak Hour* Pagi Hari Kerja

<i>Groups</i>	<i>Count</i>	<i>Sum</i>	<i>Average</i>	<i>Variance</i>		
Ragunan - Dukuh Atas II	81	3:15:43	0:02:25	4,49E-06		
Dukuh Atas II - Ragunan	77	3:14:50	0:02:32	3,84E-06		
<i>Source of Variation</i>	<i>SS</i>	<i>df</i>	<i>MS</i>	<i>F</i>	<i>P-value</i>	<i>F crit</i>
Between Groups	2,48E-07	1	2,48E-07	0,059313	0,807905	3,901761
Within Groups	0,000651	156	4,17E-06			
Total	0,000651	157				

Dari hasil uji ANOVA satu faktor di atas, F hitung adalah 0,059 dan F *crit*/F tabel adalah 3,9. Karena F hitung lebih kecil dari F *crit*, maka Ho diterima, yakni bahwa *headway* R-DA dengan DA-R sama pada *peak hour* pagi hari kerja.

- Koridor VI *Peak Hour* Sore Hari Kerja

Tabel 4. 22 Summary Dan ANOVA Koridor VI *Peak Hour* Sore Hari Kerja

<i>Groups</i>	<i>Count</i>	<i>Sum</i>	<i>Average</i>	<i>Variance</i>		
Ragunan - Dukuh Atas II	65	3:40:36	0:03:24	7,34E-06		
Dukuh Atas II - Ragunan	71	3:27:01	0:02:55	3,62E-06		
<i>Source of Variation</i>	<i>SS</i>	<i>df</i>	<i>MS</i>	<i>F</i>	<i>P-value</i>	<i>F crit</i>
Between Groups	3,74E-06	1	3,74E-06	0,69311	0,40659	3,911795
Within Groups	0,000723	134	5,4E-06			
Total	0,000727	135				

Dari hasil uji ANOVA satu faktor di atas, F hitung adalah 0,69 dan F *crit*/F tabel adalah 3,91. Karena F hitung lebih kecil dari F *crit*, maka Ho diterima, yakni bahwa *headway* R-DA dengan DA-R sama pada *peak hour* sore hari kerja.

- Koridor VI *Peak Hour* Pagi Hari Libur

Tabel 4. 23 Summary Dan Anova Koridor VI *Peak Hour* Pagi Hari Libur

Groups	Count	Sum	Average	Variance		
Ragunan - Dukuh Atas II	54	3:44:35	0:04:10	4,56E-06		
Dukuh Atas II - Ragunan	49	3:41:01	0:04:31	8,55E-06		
Source of Variation	SS	df	MS	F	P-value	F crit
Between Groups	1,53E-06	1	1,5315E-06	0,237124	0,627346	3,935188
Within Groups	0,000652	101	6,4585E-06			
Total	0,000654	102				

Dari hasil uji ANOVA satu faktor di atas, F hitung adalah 0,237 dan F *crit*/F tabel adalah 3,93. Karena F hitung lebih kecil dari F *crit*, maka Ho diterima, yakni bahwa *headway* R-DA dengan DA-R sama pada *peak hour* pagi hari libur.

- Koridor VI *Peak Hour* Pagi Antara Hari Kerja Dengan Hari Libur

Tabel 4. 24 Summary Dan ANOVA Koridor VI *Peak Hour* Pagi Antara Hari Kerja Dengan Hari Libur

Groups	Count	Sum	Average	Variance		
Ragunan - Dukuh Atas II (kerja)	81	3:15	0:02	4,49E-06		
Dukuh Atas II - Ragunan (kerja)	77	3:14	0:02	3,84E-06		
Ragunan - Dukuh Atas II (libur)	54	3:44	0:04	4,56E-06		
Dukuh Atas II - Ragunan (libur)	49	3:41	0:04	8,55E-06		
Source of Variation	SS	df	MS	F	P-value	F crit
Between Groups	0,000105	3	3,51E-05	6,912209	0,000171	2,639725695
Within Groups	0,001304	257	5,07E-06			
Total	0,001409	260				

Dari hasil uji ANOVA satu faktor di atas, F hitung adalah 6,91 dan F *crit*/F tabel adalah 2,64. Karena F hitung lebih besar dari F *crit*, maka Ho ditolak dan menerima Ha, yakni bahwa *headway peak hour* pagi pada hari kerja dengan *headway peak hour* pagi pada hari libur tidak sama.

- Gabungan Koridor IV Dengan Koridor VI *Peak Hour* Pagi Hari Kerja

Tabel 4. 25 Summary Dan ANOVA Gabungan Koridor IV Dengan Koridor VI *Peak Hour* Pagi Hari Kerja

<i>Groups</i>	<i>Count</i>	<i>Sum</i>	<i>Average</i>	<i>Variance</i>		
Pulo Gadung - Dukuh Atas II	65	3:18:54	0:03:04	0		
Dukuh Atas II - Pulo Gadung	73	3:15:55	0:02:41	4,53603E-06		
Ragunan - Dukuh Atas II	81	3:15:43	0:02:25	4,49259E-06		
Dukuh Atas II - Ragunan	77	3:14:50	0:02:32	3,83994E-06		
<i>Source of Variation</i>	<i>SS</i>	<i>df</i>	<i>MS</i>	<i>F</i>	<i>P-value</i>	<i>F crit</i>
Between Groups	7,97E-06	3	2,6581E-06	0,578584971	0,629496	2,635523
Within Groups	0,001341	292	4,5941E-06			
Total	0,001349	295				

Dari hasil uji ANOVA satu faktor di atas, F hitung adalah 0,58 dan F *crit*/F tabel adalah 2,635. Karena F hitung lebih kecil dari F *crit*, maka Ho diterima, yakni bahwa *headway peak hour* pagi hari kerja koridor IV sama dengan *headway peak hour* pagi hari kerja koridor VI.

- Gabungan Koridor IV Dengan Koridor VI *Peak Hour* Sore Hari Kerja

Tabel 4. 26 Summary Dan ANOVA Gabungan Koridor IV Dengan Koridor VI *Peak Hour* Sore Hari Kerja

<i>Groups</i>	<i>Count</i>	<i>Sum</i>	<i>Average</i>	<i>Variance</i>		
Pulo Gadung - Dukuh Atas II	78	3:45:40	0:02:54	4,53E-06		
Dukuh Atas II - Pulo Gadung	76	3:37:57	0:02:52	8,39E-06		
Ragunan - Dukuh Atas II	65	3:40:36	0:03:24	7,34E-06		
Dukuh Atas II - Ragunan	71	3:27:01	0:02:55	3,62E-06		
<i>Source of Variation</i>	<i>SS</i>	<i>df</i>	<i>MS</i>	<i>F</i>	<i>P-value</i>	<i>F crit</i>
Between Groups	6,17E-06	3	2,06E-06	0,346043	0,792044	2,63617
Within Groups	0,001701	286	5,95E-06			
Total	0,001707	289				

Dari hasil uji ANOVA satu faktor di atas, F hitung adalah 0,35 dan F *crit*/F tabel adalah 2,634. Karena F hitung lebih kecil dari F *crit*, maka Ho diterima, yakni bahwa *headway peak hour* sore hari kerja koridor IV sama dengan *headway peak hoursore* hari kerja koridor VI.

- Gabungan Koridor IV Dengan Koridor VI *Peak Hour* Pagi Hari Libur

Tabel 4. 27 Summary Dan ANOVA Gabungan Koridor IV Dengan Koridor VI *Peak Hour* Pagi Hari Libur

<i>Groups</i>	<i>Count</i>	<i>Sum</i>	<i>Average</i>	<i>Variance</i>		
Pulo Gadung - Dukuh Atas II	95	3:16	0:02	3,21E-06		
Dukuh Atas II - Pulo Gadung	91	3:15	0:02	2,18E-06		
Ragunan - Dukuh Atas II	54	3:44	0:04	4,56E-06		
Dukuh Atas II - Ragunan	49	3:41	0:04	8,55E-06		
<i>Source of Variation</i>	<i>SS</i>	<i>df</i>	<i>MS</i>	<i>F</i>	<i>P-value</i>	<i>F crit</i>
Between Groups	0,000159	3	5,31E-05	13,1616	4,51E-08	2,63628
Within Groups	0,00115	285	4,04E-06			
Total	0,001309	288				

Dari hasil uji ANOVA satu faktor di atas, F hitung adalah 13,16 dan F *crit*/F tabel adalah 2,633. Karena F hitung lebih kecil dari F *crit*, maka Ho diterima, yakni bahwa *headway peak hour* pagi hari libur koridor IV *tidak* sama dengan *headway peak hour* pagi hari libur koridor VI.

4.2.5. Analisis Kondisi Lapangan Eksisting

Pada bagian ini akan dilihat kondisi lapangan eksisting dari koridor IV dan koridor VI. Berdasarkan pengamatan yang dilakukan selama pengambilan data langsung di lapangan, ada beberapa hal yang menarik perhatian dari kedua koridor TransJakarta tersebut.

- Kondisi Eksisting TransJakarta Koridor IV

Pada koridor ini, dari pengamatan pada hari kerja di pagi hari terlihat adanya petugas yang melakukan sterilisasi dari arah Pulo Gadung menuju Dukuh Atas II. Tetapi sterilisasi yang menggunakan portal tersebut tidak banyak membantu mengurangi jumlah kendaraan yang masuk ke dalam *busway*. Ini dikarenakan pemortalan hanya dilakukan menjelang kedatangan bus dari halte Pramuka LIA menuju halte Utan Kayu (lokasi survei). Selain karena kedatangan bus, pemortalan dilakukan hanya jika lalu lintas di jalan arteri tidak padat, jika arteri sudah mulai padat portal dibuka untuk membiarkan kendaraan-kendaraan masuk menggunakan *busway*. Para pengguna kendaraan

pribadi juga melanggar aturan dengan "melompati" median pembatas *busway* yang pendek untuk masuk ke dalam *busway* jika jalan arteri sudah mulai padat atau pun jika portal ditutup. Akan tetapi jika melihat kondisi pada sore hari, pelanggaran tidak banyak terjadi atau tidak sebanyak pelanggaran pada pagi hari.

Kondisi tersebut menghambat laju bus TransJakarta. *Headway* tidak dapat selalu konsisten di bawah 3-5 menit. Pada kondisi tertentu, *headway* beberapa bus bisa di bawah 3-5 menit, akan tetapi *headway* antar bus jadinya bisa hanya 20 detik, *headway* yang terlalu singkat. Hal ini mengakibatkan pada waktu-waktu tertentu terjadi penumpukan penumpang di halte akibat bus yang datang terlalu cepat atau datang terlalu lama. Jika di rata-rata memang *headway* untuk tujuan Dukuh Atas II adalah 3 menit 4 detik dan untuk tujuan Pulo Gadung adalah 2 menit 43 detik, tetapi idealnya untuk *headway* ≤ 3 menit atau ≤ 5 menit itu harus konstan. Jadi misalkan dalam waktu 1 jam, dengan *headway* 3 menit akan terdapat 20 kali bus tiba di halte Utan Kayu atau di halte-halte lainnya pada masing-masing arah.

Pada hari libur, otomatis tidak ada sterilisasi baik pada pagi hari maupun pada sore hari. Memang dari pengamatan di lapangan tidak banyak kendaraan yang melanggar masuk *busway*, tetapi untuk tetap menjaga kualitas pelayanan seharusnya sterilisasi tetap dilaksanakan meskipun hari libur.

Masalah lainnya adalah kapasitas bus. Seringkali penumpukan penumpang terjadi di halte-halte tengah koridor karena pada halte ujung-ujung (halte Dukuh Atas II dan halte Pulo Gadung), kapasitas tempat duduk diisi penuh dan diikuti oleh beberapa penumpang yang berdiri. Sehingga setelah halte-halte ujung dan melakukan *boarding-alighting* di dua atau tiga halte berikutnya, kondisi bus menjadi penuh sesak sehingga penumpang di halte-halte tengah kadang tidak terangkut dan harus menunggu bus lainnya, yang kadang juga kondisinya bisa saja penuh sesak. Dari pengamatan terhadap seorang penumpang TransJakarta koridor IV di halte Utan Kayu, penumpang

tersebut mulai mengantri untuk menaiki bus ke arah Dukuh Atas II pada sekitar pukul 06.53. Dari pertama kali penumpang tersebut antri, sudah 18 kali bus TransJakarta berhenti di halte Utan Kayu, akan tetapi penumpang tersebut selalu tidak jadi naik ke dalam bus karena kondisi bus yang penuh. Akibat hal tersebut, akhirnya penumpang tersebut menaiki bus TransJakarta yang mengarah ke Pulo Gadung pada pukul 07.29, kurang lebih 30 menit setelah penumpang tersebut mulai mengantri.

Hal lain yang patut menjadi perhatian adalah armada bus yang beroperasi. Armada bus pada hari kerja beroperasi sebanyak 90% dari total jumlah bus yang melayani koridor IV dan 10% dipersiapkan sebagai cadangan. Untuk hari libur, maka armada yang beroperasi sebanyak 75% - 80% dari total armada bus. Perbedaan hari libur dengan hari kerja dikarenakan pertimbangan *demand* penumpang yang lebih rendah pada hari libur dibandingkan dengan kondisi pada hari kerja. Tetapi walaupun pengoperasian armada telah diatur, tetapi kenyataan di lapangan adalah armada yang beroperasi dirasakan tidak dapat memenuhi *demand* yang ada.

Armada juga berpengaruh karena di koridor IV ini melayani dua rute, yakni rute Dukuh Atas II – TU Gas dan rute Dukuh Atas II – Pulo Gadung (pukul 13.00 lewat Bermis). Pengamatan selama survei di lapangan adalah terlihat frekuensi bus rute Dukuh Atas II – TU Gas lebih banyak karena rute ini hanya melayani hingga halte TU Gas sehingga *travel time* rute ini lebih cepat. Akan tetapi karena bus ini tidak melayani hingga halte Pulo Gadung, maka penumpang di halte harus menunggu untuk bus yang melayani rute Dukuh Atas II – Pulo Gadung. Bus ini memiliki *travel time* yang lebih lama karena jarak yang ditempuh lebih panjang, sehingga frekuensinya lebih sedikit dibandingkan dengan rute Dukuh Atas II – TU Gas.

- Kondisi Eksisting TransJakarta Koridor VI

Kondisi di koridor VI kurang lebih hampir sama dengan kondisi yang ada di koridor IV, padahal koridor VI mendapatkan perhatian lebih dengan

penerapan kebijakan sterilisasi oleh Dinas Perhubungan DKI Jakarta. Akan tetapi, dari pengamatan di lapangan sterilisasi tidak berjalan seketat yang diharapkan. Sepanjang ruas dari mulai lepas perempatan Kementerian Pertanian dari Jl. Harsono RM menuju Jl. Warung Jati Barat hingga pertigaan Jl. Warung Jati Barat dengan Jl. Ragunan tidak terlihat adanya sterilisasi oleh petugas TransJakarta maupun oleh anggota polantas di lokasi. Terlihat bahwa sepanjang ruas ini tampak dibiarkan kendaraan melewati jalur TransJakarta baik pada saat jam puncak pagi maupun sore hari pada hari kerja. Hal ini menghambat perjalanan bus TransJakarta, dan pada segmen ini yang cukup berpengaruh pada *travel time* bus.

Dan pada semua persimpangan yang terdapat pada ruas Jl. Warung Jati Barat – Jl. Mampang Prapatan hingga perempatan Jl. Mampang Prapatan – Jl. Kapten Tendean – Jl. H.R. Rasuna Said, tidak terlihat ada sinyal prioritas pada setiap persimpangan untuk bus TransJakarta. Sehingga bus TransJakarta sering menunggu di persimpangan untuk memberikan kesempatan bagi kendaraan yang akan melakukan gerakan belok kanan. Bahkan seringkali kali akibat terlalu lama menunggu memberikan kesempatan membelok kanan, bus TransJakarta akhirnya melanggar APILL di kala sudah lampu merah.

Hal lain yang cukup menghambat laju perjalanan bus adalah di beberapa titik dimana portal dioperasikan secara manual oleh beberapa petugas di lapangan, pramudi bus sengaja melambatkan laju bus untuk menyapa dan sedikit bercakap dengan petugas portal. Perilaku ini seharusnya tidak perlu dilakukan dan pramudi bus seharusnya bersikap profesional karena pramudi membawa banyak penumpang dan perilaku pramudi tersebut cukup mengganggu kenyamanan penumpang. Perilaku lain dari para pramudi *busway* yang berkaitan dengan *travel time* dan *headway* adalah cara pramudi mengemudikan bus. Pramudi-pramudi bus ada yang mengemudikan bus dengan nyaman dan aman, tetapi kerap dijumpai pramudi bus yang mengemudikan bus seolah bus tersebut metro mini, sering melaju dengan kecepatan yang tinggi lalu rem mendadak saat akan berhenti di halte. Atau

kadang akselerasi pramudi tidak pas sehingga saat bus akan berangkat dari halte penumpang ada yang tersentak dan terdorong ke depan akibat hal tersebut. Hal inilah yang cukup memberikan pengaruh pada *travel time* dan *headway*. Jika pramudi menaati kecepatan beroperasi yang dibolehkan serta melakukan *dwelling* dalam jangka waktu yang tidak lama, maka *headway* yang menjadi SPM mungkin bisa tercapai. Perilaku lain dari pramudi adalah memainkan telepon genggam disaat mengemudikan bus. Perilaku ini sangat membahayakan bagi penumpang maupun bagi masyarakat di luar bus.

Portal-portal yang tersedia di koridor ini beberapa dioperasikan secara manual oleh petugas di lapangan dan beberapa dioperasikan secara *remote* melalui panel kontrol yang berada di halte atau di tempat-tempat yang dekat dengan portal. Portal-portal ini dimensinya sama dengan portal berada di koridor IV maupun yang berada di koridor-koridor lain yang terdapat portal, tetapi dengan dimensi yang eksisting masih memungkinkan bagi beberapa pengendara sepeda motor maupun pengguna sepeda untuk nekat menerobos masuk *busway*. Hal ini cukup berbahaya terutama bagi pengguna sepeda yang menerobos *busway* mengingat lajunya yang tidak kencang serta seringkali pengguna sepeda justru bersepeda melawan arah sehingga sangat membahayakan keselamatan dia serta bus TransJakarta.

Armada bus di koridor ini juga masih kurang memadai mengingat besarnya animo masyarakat terutama kalangan pekerja yang mengandalkan koridor VI. Hal ini diantisipasi dengan adanya rute pagi dan sore yang melayani Ragunan – Monas dengan bus bantuan dari koridor I tetapi masih kurang mampu mengangkut penumpang yang menunggu di halte. Sama seperti di koridor IV, di koridor VI tidak tersedianya sistem informasi bagi penumpang untuk mengetahui rute apa yang dilayani oleh bus yang berhenti di halte. Mereka hanya bisa mengetahui dengan melihat papan rute di kaca depan bus.

Masalah lain yang hampir serupa terjadi di koridor-koridor lainnya adalah median pembatas *busway* dengan jalan sebidang yang terlalu rendah sehingga

kendaraan-kendaraan terutama bus-bus metro mini dan patas nekat untuk “melompat” masuk ke dalam *busway*. Selama pengguna kendaraan lain masih tidak mau mengalah dan mengutamakan jalur TransJakarta khusus untuk bus TransJakarta, maka median-median yang ada perlu diganti dengan median yang lebih tinggi atau diganti dengan pagar besi atau tembok beton untuk mencegah ada kendaraan-kendaraan yang masuk di tengah-tengah koridor.



BAB 5

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1. Kesimpulan

Berdasarkan analisis yang dilakukan terhadap hasil pengolahan data, maka dapat diambil kesimpulan bahwa:

1. Koridor IV dan koridor VI masih berpotensi untuk mengangkut lebih banyak penumpang dibandingkan kondisi sekarang.
2. Koridor VI lebih banyak dipergunakan oleh kalangan pekerja kantoran dan masyarakat pada hari kerja dibandingkan pada hari libur kecuali libur nasional atau hari raya besar keagamaan.
3. Koridor IV tidak terdapat perbedaan yang besar antara *ridership* hari kerja dengan *ridership* hari libur.
4. Pada hasil analisis regresi linier, dapat disimpulkan bahwa *travel time* tidak signifikan mempengaruhi *ridership* TransJakarta koridor IV dan koridor VI.
5. Melihat hasil analisis regresi eksponensial, dapat disimpulkan bahwa tidak ada korelasi signifikan antara *ridership* dengan *travel time*.
6. Melihat hasil analisis regresi *quadratic*, maka hanya pada koridor VI mengarah ke Dukuh Atas II pada saat *peak hour* pagi terdapat korelasi signifikan antara *ridership* dengan *travel time*.
7. Dari hasil uji ANOVA, untuk koridor VI pada saat *peak hour* pagi hari kerja dengan *peak hour* pagi hari libur *headway* tidak sama, kondisi serupa juga terjadi pada saat membandingkan koridor IV dan koridor VI untuk kondisi waktu gabungan koridor IV dan koridor VI *peak hour* pagi hari libur, sehingga dapat disimpulkan bahwa terdapat penerapan kebijakan berbeda antara sterilisasi serta dengan pengoperasian armada pada kondisi ini, kemungkinan karena rendahnya *demand* pada saat hari libur sehingga bus yang beroperasi hanya 75%-80% dari total armada yang tersedia dan sterilisasi tidak diberlakukan.

8. Disimpulkan bahwa penerapan kebijakan sterilisasi tidak berpengaruh terhadap *ridership* TransJakarta koridor IV serta koridor VI jika dikaitkan dengan *travel time* dan *headway*.
9. Masih banyak faktor lain juga yang ikut berperan terhadap kondisi *ridership* TransJakarta koridor IV dan koridor VI serta *headway* dan *travel time*, seperti jumlah armada bus TransJakarta yang beroperasi pada koridor IV dan koridor VI, kondisi lalu lintas, kenyamanan serta kenyamanan bus TransJakarta, serta minat masyarakat sendiri yang berada disekitar koridor IV dan koridor VI untuk menggunakan bus TransJakarta.

5.2. Saran

Adapun saran yang bisa diterapkan dalam penelitian selanjutnya antara lain:

1. Pemberian sinyal prioritas pada APILL di persimpangan sebidang.
2. Pelaksanaan sterilisasi selama operasional TransJakarta (pukul 05.00 – 22.00) pada kedua koridor pada kedua arah serta penegakan hukum bagi yang melanggar kebijakan tersebut tanpa melihat latar belakang pelanggar.
3. Pemasangan portal yang lebih lebar dan lebih rendah untuk mencegah sepeda motor dan sepeda masuk ke jalur TransJakarta.
4. Peninggian median untuk mencegah kendaraan pribadi melompat masuk ke dalam jalur TransJakarta.
5. Pemasangan *GPS transmitter* untuk memonitor posisi bus serta mengetahui kondisi lalu lintas secara *real time*.
6. Penambahan armada bus TransJakarta pada kedua koridor serta mengatur *dwelling time* di halte.
7. Peningkatan kenyamanan dan keamanan bagi penumpang baik di dalam bus maupun di halte untuk menarik minat masyarakat untuk beralih dari kendaraan pribadi ke TransJakarta.
8. Sosialisasi bagi pengguna kendaraan pribadi untuk tidak melanggar masuk ke dalam jalur TransJakarta serta mengedukasi pentingnya

TransJakarta sebagai salah satu angkutan massal untuk mengurangi kepadatan lalu lintas sehingga mau beralih ke TransJakarta.

9. Penyediaan *feeder line* yang memadai untuk menyuplai penumpang ke halte-halte TransJakarta.
10. Memperbanyak fasilitas *park and ride* di sekitar halte-halte TransJakarta.



REFERENSI

- DeCoursney, W.J. (2003). *Statistics and Probability for Engineering Applications*. USA: Newnes.
- Miro, Fidel. (2005). *Perencanaan Transportasi Untuk Mahasiswa, Perencana, dan Praktisi*. Jakarta: Erlangga.
- Laiuw, Hindra. (2010). *Atasi Keterlambatan Busway: Dimulai, Sterilisasi Jalur TransJakarta*. [online]. (<http://megapolitan.kompas.com/read/2010/08/02/10444328/Dimulai..Sterilisasi.Jalur.TransJakarta>, diakses pada tanggal 22 Agustus 2010).
- Baidowi, Ahmad. (2010). *Pasca Sterilisasi, Penumpang TransJakarta Naik 18%*. [online]. (<http://news.okezone.com/read/2010/08/07/338/360596/pasca-sterilisasi-penumpang-transjakarta-naik-18>, diakses pada tanggal 22 Agustus 2010).
- Nahdalina. (2006). *Sistem Transportasi – Arus Lalu Lintas*. [ppt]. (<http://nahdalina.staff.gunadarma.ac.id/Downloads/files/2342/ARUS+LALU+LI+NTAS.ppt>, diakses tanggal 24 November 2009).
- Chadidjah, Nachry. (2008). *Variabel Lalu Lintas*. [ppt].
- Anonym. (____). *TransJakarta*. [online]. (<http://wikipedia.com>, diakses pada tanggal 28 Mei 2009).
- Castro, Angelica, et al., ed. *Bus Rapid Transit Planning Guide*. USA: ITDP, 2007.
- Komputer, Wahana, et al. ed. *Mengolah Data Statistik Hasil Penelitian dengan SPSS 17*. Yogyakarta: C.V. ANDI OFFSET, 2010.

Anonym. (____). *Civil Engineering Handbook 2nd Edition*. [pdf].

Anonym. (____). *Transit Capacity and Quality of Service Manual-2nd Edition*. [pdf]

Kittelson & Associates Inc, et al. ed. *Bus Rapid Transit Practitioner's Guide*.
Washington, D.C.: *TRANSPORTATION RESEARCH BOARD*, 2007.



LAMPIRAN

A. TABEL-TABEL JUMLAH PENUMPANG (SUMBER: ITDP INDONESIA)

JANUARI 2010 JUMLAH PENUMPANG										
Tanggal	Hari	kor 1	kor 2	kor 3	kor 4	kor 5	kor 6	kor 7	kor 8	Jumlah
1	Jumat	58.475	35.684	36.822	16.556	49.259	14.601	17.153	14.307	242.857
2	Sabtu	50.994	29.529	31.637	15.914	30.832	15.917	16.858	13.328	205.009
3	Minggu	50.563	32.435	33.318	15.413	30.038	13.559	17.079	13.857	206.262
4	Senin	75.763	32.900	33.380	23.622	29.833	24.130	19.166	16.801	255.595
5	Selasa	74.801	30.670	31.370	23.269	28.593	24.531	17.391	16.436	247.061
6	Rabu	78.308	30.657	32.093	23.908	29.699	24.837	17.449	16.622	253.573
7	Kamis	75.176	29.448	30.563	23.023	28.292	24.333	16.705	15.693	243.233
8	Jumat	74.233	29.205	30.671	22.725	28.130	23.609	16.581	15.709	240.863
9	Sabtu	56.164	28.774	30.935	16.976	28.566	13.051	15.494	15.154	205.114
10	Minggu	48.524	29.047	30.454	14.064	24.587	11.863	14.983	12.449	185.971
11	Senin	74.937	30.824	33.024	23.420	28.544	24.560	17.723	16.410	249.442
12	Selasa	72.754	28.606	30.162	22.847	27.427	23.938	16.327	15.749	237.810
13	Rabu	72.361	28.027	29.757	22.397	26.916	23.221	16.065	15.261	234.005
14	Kamis	73.513	27.618	29.520	22.541	26.521	23.189	15.937	15.050	233.889
15	Jumat	75.287	29.034	30.412	22.668	27.710	23.568	16.211	15.779	240.669
16	Sabtu	54.374	26.196	29.765	16.489	26.756	12.090	14.566	14.674	194.910
17	Minggu	44.712	25.803	26.140	12.254	21.968	9.343	13.746	11.799	165.765
18	Senin	75.619	31.003	32.481	23.288	28.351	23.816	17.605	16.564	248.727
19	Selasa	71.843	27.633	30.287	21.787	26.518	22.790	15.726	15.185	231.769
20	Rabu	74.341	28.999	29.818	22.281	27.367	23.539	15.911	15.651	237.907
21	Kamis	73.742	28.174	29.749	21.539	26.696	23.353	15.876	15.691	234.820
22	Jumat	74.406	29.220	29.939	21.578	26.803	22.972	15.563	15.672	236.153
23	Sabtu	57.127	28.026	30.804	16.397	27.043	12.427	14.974	15.122	201.920
24	Minggu	48.747	27.712	28.642	13.257	23.656	10.764	14.792	12.253	179.823
25	Senin	75.315	30.712	31.775	22.079	27.284	23.778	17.384	16.134	244.461
26	Selasa	75.070	29.105	29.082	21.547	26.814	23.642	15.891	15.327	236.478
27	Rabu	74.192	29.283	29.704	21.909	27.374	23.925	15.934	15.472	237.793
28	Kamis	55.161	26.743	28.142	22.295	26.901	22.701	15.562	15.533	213.038
29	Jumat	78.186	30.142	30.674	22.296	27.728	23.067	16.542	15.813	244.448
30	Sabtu	60.338	30.252	33.196	17.168	30.537	13.413	16.121	14.996	216.021
31	Minggu	57.464	30.358	32.030	14.376	27.193	11.595	15.863	13.471	202.350
TOTAL		2.062.490	911.819	956.346	619.883	873.936	612.122	503.178	467.962	7.007.736

FEBRUARI 2010 JUMLAH PENUMPANG										
Tanggal	Hari	kor 1	kor 2	kor 3	kor 4	kor 5	kor 6	kor 7	kor 8	Jumlah
1	Senin	78.932	31.968	33.604	23.828	28.745	24.570	18.158	16.684	256.489
2	Selasa	77.411	30.535	31.378	23.468	28.056	24.156	17.018	16.326	248.348
3	Rabu	79.334	30.892	31.671	23.647	28.428	24.504	17.338	16.323	252.137
4	Kamis	77.231	30.297	31.112	23.340	28.704	24.268	16.882	15.754	247.588
5	Jumat	78.876	30.349	31.569	23.192	27.797	24.004	16.692	15.730	248.209
6	Sabtu	59.362	28.872	33.030	17.402	29.204	13.385	15.714	15.583	212.552
7	Minggu	54.567	31.149	32.738	15.490	26.871	12.551	16.437	13.870	203.673
8	Senin	77.449	30.995	33.152	23.571	28.553	24.316	17.899	16.376	252.311
9	Selasa	76.618	29.430	30.318	23.479	28.042	24.162	16.734	15.632	244.415
10	Rabu	76.066	29.214	30.441	23.525	27.636	24.552	16.733	15.543	243.710
11	Kamis	76.091	28.769	29.432	23.184	27.289	24.006	16.750	15.207	240.728
12	Jumat	77.298	29.296	30.385	22.665	27.259	23.935	16.254	15.343	242.435
13	Sabtu	51.883	25.933	28.042	15.388	24.116	11.899	14.317	13.481	185.059
14	Minggu	54.600	31.994	33.084	15.166	25.978	13.371	15.948	13.294	203.435
15	Senin	76.476	31.928	34.705	23.690	29.240	24.648	18.497	16.356	255.540
16	Selasa	74.077	29.486	30.899	23.196	27.584	24.152	17.131	15.416	241.941
17	Rabu	75.801	29.900	31.078	22.784	28.452	24.319	16.968	15.866	245.168
18	Kamis	73.109	28.345	29.086	22.783	26.394	23.253	16.361	14.868	234.199
19	Jumat	78.297	29.200	30.192	23.041	26.978	22.890	16.386	15.582	242.566
20	Sabtu	57.715	27.231	29.523	17.318	28.341	14.027	15.348	14.678	204.181
21	Minggu	51.129	29.403	29.258	13.793	24.178	11.374	14.887	12.798	186.820
22	Senin	75.351	30.666	32.438	23.434	27.544	24.332	17.746	16.197	247.708
23	Selasa	75.774	28.939	30.751	23.201	27.254	24.173	16.799	15.808	242.699
24	Rabu	74.490	28.380	30.057	22.925	27.053	23.580	16.470	15.284	238.239
25	Kamis	78.790	31.710	32.946	24.018	29.544	24.493	17.322	16.641	255.464
26	Jumat	50.746	29.395	28.467	14.014	26.039	11.767	15.209	12.754	188.391
27	Sabtu	56.387	28.505	31.364	16.477	28.505	13.355	16.208	14.616	205.417
28	Minggu	50.444	28.645	30.419	13.987	24.139	12.131	16.111	13.194	189.070
TOTAL		1.944.304	831.426	871.139	582.006	767.923	572.173	464.317	425.204	6.458.492

MARET 2010
JUMLAH PENUMPANG

Tanggal	Hari	kor 1	kor 2	kor 3	kor 4	kor 5	kor 6	kor 7	kor 8	Jumlah
1	Senin	78.662	32.589	34.472	24.279	28.482	24.364	19.126	17.387	259.361
2	Selasa	78.207	31.119	33.134	24.059	29.132	24.728	17.823	17.192	255.394
3	Rabu	77.421	30.511	32.830	23.943	29.290	25.039	17.298	16.661	252.993
4	Kamis	77.323	30.360	31.557	23.572	28.485	24.454	17.306	16.490	249.547
5	Jumat	78.482	30.121	32.070	22.996	27.783	23.660	17.036	16.438	248.586
6	Sabtu	63.443	29.906	33.413	18.807	29.657	13.979	15.948	16.008	221.161
7	Minggu	57.038	31.109	32.483	15.644	25.794	13.206	16.487	13.565	205.326
8	Senin	79.639	31.427	34.215	23.947	28.367	23.838	18.607	16.889	256.929
9	Selasa	77.819	29.595	31.652	23.729	28.430	24.315	17.217	16.361	249.118
10	Rabu	77.578	29.257	31.597	23.236	27.990	24.342	17.201	16.091	247.292
11	Kamis	78.654	30.848	31.157	23.281	25.440	26.286	17.213	16.216	249.095
12	Jumat	78.210	29.362	31.616	22.987	27.692	24.275	16.942	16.165	247.249
13	Sabtu	62.190	29.099	32.565	17.987	28.643	13.536	16.176	15.852	216.048
14	Minggu	53.110	29.900	30.028	14.367	24.278	12.298	14.796	12.773	191.550
15	Senin	79.023	32.145	34.727	23.493	29.598	23.994	18.430	17.092	258.502
16	Selasa	49.063	24.659	27.787	12.959	24.260	12.652	14.848	12.402	178.630
17	Rabu	76.937	30.402	32.556	23.483	28.487	24.815	17.777	16.989	251.446
18	Kamis	77.256	29.067	31.073	23.187	28.709	24.357	17.010	16.011	246.670
19	Jumat	76.464	29.375	31.213	22.933	28.338	23.760	16.776	16.279	245.138
20	Sabtu	55.619	27.227	30.588	16.722	27.302	12.498	15.327	14.952	200.235
21	Minggu	46.985	27.119	28.331	13.661	22.338	10.945	14.208	12.230	175.817
22	Senin	78.108	31.199	34.360	23.535	29.455	25.163	18.652	17.156	257.628
23	Selasa	77.491	29.242	31.733	23.154	28.926	24.661	17.365	16.234	248.806
24	Rabu	77.741	29.706	31.612	23.206	28.850	24.815	17.823	17.709	251.462
25	Kamis	79.044	29.573	31.937	23.241	28.888	24.451	17.995	16.629	251.758
26	Jumat	77.867	30.041	32.164	23.076	29.040	23.806	17.577	16.729	250.300
27	Sabtu	59.848	28.790	31.580	17.845	29.481	14.020	16.557	15.934	214.055
28	Minggu	51.660	27.976	27.774	13.683	23.345	11.612	14.786	12.132	182.968
29	Senin	77.366	30.826	33.704	23.766	29.444	24.493	18.745	17.393	255.737
30	Selasa	76.491	28.935	31.127	23.039	27.910	24.217	17.093	16.268	245.080
31	Rabu	80.358	30.552	32.810	23.344	29.897	24.442	17.837	17.250	256.490
TOTAL		2.215.097	922.037	987.865	657.161	863.731	653.021	527.982	493.477	7.320.371

APRIL 2010
JUMLAH PENUMPANG

Tanggal	Hari	kor 1	kor 2	kor 3	kor 4	kor 5	kor 6	kor 7	kor 8	Jumlah
1	Kamis	83.851	33.326	36.339	24.146	32.227	25.582	19.403	18.618	273.492
2	Jumat	47.124	27.212	27.545	13.454	24.927	11.534	15.125	12.401	179.322
3	Sabtu	55.999	29.343	32.383	15.892	28.098	13.193	16.251	15.553	206.712
4	Minggu	47.624	30.648	30.633	14.081	24.347	12.519	16.171	13.116	189.139
5	Senin	78.746	32.533	34.603	24.301	29.726	24.537	19.678	18.384	262.508
6	Selasa	78.775	30.985	33.090	23.826	30.124	25.181	18.157	17.173	257.311
7	Rabu	78.299	29.730	32.582	23.657	29.366	25.260	17.832	16.757	253.483
8	Kamis	78.052	29.292	31.708	23.283	29.111	24.300	17.639	16.533	249.918
9	Jumat	78.722	29.948	32.971	23.362	29.026	24.078	17.907	16.538	252.552
10	Sabtu	62.058	29.173	32.703	18.716	30.329	14.862	16.917	16.595	221.353
11	Minggu	51.783	30.430	31.760	15.371	24.541	12.398	15.463	13.383	195.129
12	Senin	77.259	31.279	34.219	23.855	29.743	24.867	18.866	17.452	257.540
13	Selasa	75.368	29.361	31.860	22.959	28.081	24.557	17.251	16.291	245.728
14	Rabu	77.318	29.282	31.860	22.966	28.731	24.142	17.090	16.316	247.705
15	Kamis	76.614	29.237	32.257	23.144	29.543	24.456	17.611	16.564	249.426
16	Jumat	79.049	29.627	31.799	23.238	28.709	24.025	17.261	16.524	250.232
17	Sabtu	59.258	28.779	32.770	17.553	29.333	13.762	16.493	16.113	214.061
18	Minggu	50.914	29.429	30.279	14.623	24.303	12.558	15.344	13.068	190.518
19	Senin	76.564	31.026	34.253	23.568	29.567	26.358	18.676	17.196	257.208
20	Selasa	75.412	29.179	32.172	23.378	28.904	24.458	17.581	16.278	247.362
21	Rabu	77.671	29.180	31.959	22.957	28.540	24.206	17.385	15.948	247.846
22	Kamis	76.126	28.807	32.017	22.792	28.177	24.512	17.661	16.107	246.199
23	Jumat	77.804	29.611	32.310	22.611	28.632	24.415	17.316	16.330	249.029
24	Sabtu	60.322	28.809	32.213	17.646	29.620	14.345	16.686	15.701	215.342
25	Minggu	62.410	31.444	31.633	15.793	25.407	12.710	15.519	13.358	208.274
26	Senin	77.022	31.053	34.535	23.232	29.035	25.200	18.349	17.226	255.652
27	Selasa	75.598	29.570	32.520	22.956	28.419	25.422	17.271	16.309	248.065
28	Rabu	77.086	29.193	32.968	23.187	29.115	25.710	17.664	16.326	251.249
29	Kamis	77.298	29.333	32.684	23.312	28.967	25.267	17.578	16.421	250.860
30	Jumat	79.279	30.727	33.779	23.212	30.539	25.705	18.152	17.118	258.511
TOTAL		2.129.405	897.546	974.404	633.071	855.187	640.119	520.297	481.697	7.131.726

MEI 2010 JUMLAH PENUMPANG										
Tanggal	Hari	kor 1	kor 2	kor 3	kor 4	kor 5	kor 6	kor 7	kor 8	Jumlah
1	Sabtu	53.996	30.440	33.928	18.248	31.637	13.960	17.518	16.708	216.435
2	Minggu	56.400	32.502	34.730	15.964	27.035	13.097	17.032	14.171	210.931
3	Senin	79.591	32.479	35.301	24.238	30.439	26.192	19.492	18.309	266.041
4	Selasa	78.053	31.044	34.278	23.465	30.375	26.219	18.493	17.207	259.134
5	Rabu	78.818	31.076	35.195	23.482	29.906	26.376	18.417	17.163	260.433
6	Kamis	84.469	32.196	34.487	25.398	32.681	27.083	18.886	17.036	272.236
7	Jumat	78.018	30.713	33.752	23.143	29.913	25.824	18.236	17.414	257.013
8	Sabtu	60.960	29.863	33.855	17.629	29.940	13.813	16.706	15.999	218.765
9	Minggu	54.789	31.581	33.656	15.825	26.370	13.103	16.370	14.204	205.898
10	Senin	77.798	31.115	35.052	23.467	29.807	26.333	18.483	17.612	259.667
11	Selasa	76.996	29.634	33.068	23.112	29.290	26.244	17.797	16.720	252.861
12	Rabu	79.776	30.923	34.833	23.764	30.715	26.865	18.144	17.633	262.653
13	Kamis	47.694	24.315	26.052	13.228	25.001	12.236	14.305	12.462	175.293
14	Jumat	76.423	29.761	33.656	22.132	28.927	24.724	17.705	17.063	250.391
15	Sabtu	57.652	28.732	32.229	16.676	29.574	13.260	16.428	15.538	210.089
16	Minggu	46.304	26.560	27.877	13.520	22.233	10.569	13.827	11.870	172.760
17	Senin	78.366	32.143	36.182	23.942	30.593	26.438	19.499	18.042	265.205
18	Selasa	77.499	30.083	33.748	23.324	29.331	26.376	17.717	16.890	254.968
19	Rabu	77.018	29.186	33.351	22.998	29.248	26.571	17.873	16.912	253.157
20	Kamis	77.498	28.964	32.584	23.251	29.313	25.551	17.355	16.641	251.157
21	Jumat	77.163	29.425	32.554	23.012	29.184	25.631	17.265	16.633	250.867
22	Sabtu	59.252	29.005	33.086	18.024	29.155	14.186	15.871	15.873	214.452
23	Minggu	48.842	27.153	29.609	13.879	22.873	11.831	14.081	12.507	180.775
24	Senin	76.978	30.729	35.182	23.553	29.520	26.025	18.811	17.612	258.410
25	Selasa	76.747	28.961	33.354	23.178	28.625	26.207	17.588	16.759	251.419
26	Rabu	79.555	29.417	33.529	23.116	29.765	26.498	17.707	17.093	256.680
27	Kamis	82.320	31.928	35.774	23.919	32.462	26.994	18.693	17.839	269.929
28	Jumat	49.135	25.729	27.402	13.303	26.470	11.669	14.999	12.813	181.520
29	Sabtu	57.548	29.195	32.183	16.387	29.416	14.341	16.908	15.291	211.269
30	Minggu	65.227	31.208	34.396	15.091	25.690	12.820	16.909	14.073	215.414
31	Senin	79.250	31.912	36.040	23.857	31.609	25.814	19.731	17.994	266.207
TOTAL		2.150.135	927.972	1.030.923	634.125	897.097	652.850	538.846	500.081	7.332.029

JUNI 2010 JUMLAH PENUMPANG										
Tanggal	Hari	kor 1	kor 2	kor 3	kor 4	kor 5	kor 6	kor 7	kor 8	Jumlah
1	Selasa	78.126	30.563	34.524	23.174	29.889	25.912	18.593	17.282	258.063
2	Rabu	79.120	30.752	35.108	23.372	29.735	26.301	18.425	17.453	260.266
3	Kamis	79.277	30.738	34.320	23.288	29.755	25.976	18.422	17.281	259.057
4	Jumat	79.197	30.568	33.816	22.630	29.367	25.423	17.970	17.289	256.260
5	Sabtu	60.197	29.413	34.835	17.612	29.769	14.247	16.721	15.638	218.432
6	Minggu	55.561	31.886	34.192	15.558	25.710	12.640	16.503	14.152	206.202
7	Senin	76.868	30.891	34.623	23.439	29.146	25.531	18.918	17.262	256.678
8	Selasa	76.657	29.122	32.294	22.919	28.960	25.285	17.893	16.738	249.868
9	Rabu	76.533	29.169	32.948	22.647	29.387	25.479	17.803	16.526	250.492
10	Kamis	76.519	29.065	32.919	22.765	28.710	25.154	17.632	16.844	249.608
11	Jumat	76.224	29.264	32.963	22.693	28.568	24.808	17.500	17.180	249.200
12	Sabtu	55.749	28.195	32.009	16.888	28.061	12.865	16.074	15.157	204.998
13	Minggu	50.898	30.915	31.988	14.543	25.799	12.384	15.963	13.603	196.093
14	Senin	76.520	31.098	35.185	23.336	29.410	25.006	19.235	17.504	257.294
15	Selasa	75.143	28.829	32.514	23.262	28.465	24.852	17.378	16.681	247.124
16	Rabu	72.735	27.627	31.699	22.280	28.003	24.502	17.091	16.289	240.226
17	Kamis	77.997	28.972	31.478	23.640	29.691	25.392	18.238	16.793	252.201
18	Jumat	77.224	29.214	32.338	22.425	28.647	24.472	17.700	16.606	248.626
19	Sabtu	58.439	28.067	32.393	17.061	28.740	13.317	16.314	15.538	209.869
20	Minggu	49.583	30.125	32.055	14.205	25.866	12.145	15.268	13.866	193.113
21	Senin	77.923	31.850	36.492	23.014	30.381	25.829	19.747	17.986	263.222
22	Selasa	79.154	30.277	34.507	23.154	32.941	25.565	19.058	17.393	262.049
23	Rabu	78.101	29.634	33.716	22.095	30.449	25.948	18.153	17.332	255.428
24	Kamis	77.593	29.965	33.261	22.044	30.060	25.062	18.168	16.675	252.828
25	Jumat	77.342	29.861	33.040	21.948	29.665	24.356	18.017	16.668	250.897
26	Sabtu	59.907	31.084	35.137	17.128	31.049	14.961	17.390	16.207	222.863
27	Minggu	64.004	35.095	36.000	16.384	30.313	16.074	18.241	15.226	231.337
28	Senin	78.869	32.648	36.350	23.221	32.136	26.374	20.791	18.092	268.481
29	Selasa	78.483	30.827	34.266	22.014	31.144	26.164	19.320	17.026	259.244
30	Rabu	79.989	32.056	35.123	22.329	31.656	26.077	19.896	17.696	264.822
TOTAL		2.159.932	907.770	1.012.093	631.068	881.472	668.101	538.422	495.983	7.294.841

JULI 2010
JUMLAH PENUMPANG

Tanggal	Hari	kor 1	kor 2	kor 3	kor 4	kor 5	kor 6	kor 7	kor 8	Jumlah
1	Kamis	82.525	33.008	35.847	22.706	31.760	25.876	20.038	18.541	270.301
2	Jumat	81.271	32.330	33.418	22.080	30.670	24.963	19.117	17.936	261.785
3	Sabtu	65.479	33.451	34.875	18.247	34.540	16.726	19.097	16.678	239.093
4	Minggu	67.758	37.976	39.811	17.500	33.955	14.508	19.217	16.753	247.478
5	Senin	81.910	34.611	38.496	23.749	32.890	26.437	21.485	19.265	278.843
6	Selasa	79.777	32.968	35.635	23.019	31.809	25.796	20.311	17.603	266.918
7	Rabu	81.228	32.195	34.906	22.606	30.772	26.062	19.913	17.548	265.230
8	Kamis	76.332	31.197	32.909	22.075	29.830	23.929	19.264	17.138	252.674
9	Jumat	80.150	32.955	34.935	22.267	31.569	23.968	19.335	17.749	262.928
10	Sabtu	62.375	33.623	35.448	16.641	33.743	15.690	18.840	15.771	232.131
11	Minggu	55.595	34.028	33.385	14.848	27.046	14.951	17.492	14.397	211.742
12	Senin	72.040	30.273	33.332	21.586	27.534	22.778	17.871	16.686	242.100
13	Selasa	72.872	28.911	30.825	21.699	26.972	23.182	17.092	16.208	237.761
14	Rabu	74.472	29.122	31.812	21.782	27.647	23.834	16.988	16.440	242.097
15	Kamis	74.572	29.021	30.903	21.928	27.238	24.158	16.844	16.286	240.950
16	Jumat	74.939	28.756	30.855	21.455	26.476	23.662	16.570	16.238	238.951
17	Sabtu	59.125	28.338	31.666	16.415	27.809	12.741	15.645	15.303	207.042
18	Minggu	51.030	28.709	29.665	13.721	23.988	11.182	14.129	13.301	185.725
19	Senin	74.450	29.757	33.404	22.402	27.317	24.331	17.731	16.978	246.370
20	Selasa	74.560	29.176	31.748	22.203	27.492	24.707	17.179	16.365	243.430
21	Rabu	73.617	28.765	31.460	21.562	27.266	24.532	16.768	16.456	240.426
22	Kamis	72.687	28.277	30.868	21.888	27.164	24.389	16.537	15.887	237.697
23	Jumat	74.584	29.243	31.001	22.268	27.723	24.874	16.873	16.512	243.048
24	Sabtu	58.007	28.796	32.764	18.275	29.100	13.476	16.142	16.108	212.668
25	Minggu	55.518	30.511	30.190	14.091	28.389	11.630	15.803	13.543	199.675
26	Senin	75.182	30.513	33.463	22.350	27.761	25.609	18.075	17.226	250.179
27	Selasa	69.578	27.203	28.975	20.979	25.134	24.410	15.940	15.369	227.588
28	Rabu	75.699	29.317	31.748	22.279	27.616	25.841	17.177	16.379	246.056
29	Kamis	76.058	29.780	31.445	22.539	28.612	25.792	17.209	16.398	247.833
30	Jumat	79.884	30.653	32.340	22.976	29.188	26.237	17.300	16.518	255.096
31	Sabtu	61.957	30.932	34.804	18.358	31.026	14.983	17.219	16.738	226.014
TOTAL		2.215.231	954.365	1.022.930	636.494	900.036	671.254	549.201	510.318	7.459.829

SEPTEMBER 2010
JUMLAH PENUMPANG

Tanggal	Hari	kor 1	kor 2	kor 3	kor 4	kor 5	kor 6	kor 7	kor 8	Jumlah
1	Rabu	81.918	30.941	37.062	23.890	30.857	30.246	19.334	18.168	272.416
2	Kamis	82.792	32.160	37.756	24.101	32.156	30.775	19.599	18.424	277.763
3	Jumat	86.306	32.699	37.689	23.804	32.285	30.332	19.990	18.598	281.703
4	Sabtu	62.198	26.299	38.049	16.637	32.030	12.814	18.147	17.305	223.479
5	Minggu	50.785	25.022	31.759	12.129	26.023	7.867	16.175	12.676	182.436
6	Senin	76.881	28.317	35.235	20.314	30.405	26.528	19.454	17.090	254.224
7	Selasa	78.702	28.959	35.997	20.391	31.682	26.236	18.964	17.030	257.961
8	Rabu	62.576	25.461	28.481	15.468	26.309	18.692	16.606	13.566	207.159
9	Kamis	25.288	13.272	15.255	7.079	14.179	5.466	8.825	6.742	96.106
10	Jumat	23.252	17.243	19.807	8.911	19.167	9.353	11.377	7.832	116.942
11	Sabtu	31.560	21.964	26.320	12.377	28.920	12.818	15.059	9.888	158.906
12	Minggu	36.990	23.595	27.891	14.217	31.998	15.695	17.170	10.467	178.023
13	Senin	37.532	21.891	25.244	13.652	29.149	13.924	16.964	10.864	169.220
14	Selasa	53.711	25.545	27.109	16.172	29.566	20.884	18.966	12.894	204.847
15	Rabu	56.882	26.180	29.315	18.142	28.700	23.304	19.175	14.321	216.019
16	Kamis	63.110	28.112	31.537	20.037	31.378	25.481	19.957	16.047	235.659
17	Jumat	61.524	27.590	30.310	18.847	28.408	22.844	18.587	15.651	223.761
18	Sabtu	49.155	26.349	30.554	16.175	30.527	17.928	17.683	14.242	202.613
19	Minggu	42.208	26.524	29.602	14.143	25.123	15.615	16.088	12.973	182.276
20	Senin	74.077	32.069	38.167	25.155	31.726	29.035	21.565	19.048	270.842
21	Selasa	73.498	28.694	34.361	23.671	28.443	28.845	18.722	17.628	253.862
22	Rabu	72.944	29.167	35.297	24.160	29.024	28.741	18.821	17.749	255.903
23	Kamis	75.744	28.335	35.057	24.684	29.324	29.147	18.939	17.535	258.765
24	Jumat	77.619	28.179	35.811	25.633	30.095	28.715	18.425	17.944	262.421
25	Sabtu	57.654	26.732	33.748	18.416	29.372	14.871	17.259	16.189	214.241
26	Minggu	41.935	26.326	28.884	15.641	26.821	12.487	16.422	13.487	182.003
27	Senin	78.588	30.709	38.564	26.174	31.716	30.382	20.781	18.526	275.440
28	Selasa	78.754	29.915	37.143	25.748	32.464	30.104	19.648	18.371	272.147
29	Rabu	78.764	29.507	37.296	25.642	32.469	30.282	19.531	17.876	271.367
30	Kamis	78.264	29.447	37.187	25.745	32.216	30.351	19.935	18.350	271.495
TOTAL		1.851.211	807.203	966.487	577.155	872.532	659.762	538.168	457.481	6.729.999

**OKTOBER 2010
JUMLAH PENUMPANG**

Tanggal	Hari	kor 1	kor 2	kor 3	kor 4	kor 5	kor 6	kor 7	kor 8	Jumlah
1	Jumat	82.721	30.515	38.864	25.893	33.517	30.794	19.951	18.975	281.230
2	Sabtu	59.871	29.483	36.609	19.887	38.191	16.213	19.320	17.404	236.978
3	Minggu	49.996	26.996	30.610	15.927	24.880	13.177	17.049	13.828	192.463
4	Senin	80.990	32.452	41.054	27.210	33.617	31.247	21.403	20.007	287.980
5	Selasa	79.648	30.409	38.456	26.245	32.699	30.506	20.301	18.811	277.075
6	Rabu	81.280	29.073	37.257	25.637	31.854	30.873	19.269	17.241	272.484
7	Kamis	80.712	29.744	37.570	26.406	32.387	30.242	19.609	18.310	274.980
8	Jumat	83.845	30.314	38.675	26.151	32.842	30.972	19.783	18.362	280.944
9	Sabtu	61.269	25.936	35.769	20.136	33.830	15.769	17.806	16.568	227.083
10	Minggu	57.019	27.853	33.994	18.036	30.669	13.908	18.653	14.952	215.084
11	Senin	80.230	28.646	39.449	26.783	34.986	31.223	21.463	18.995	281.775
12	Selasa	78.941	27.144	37.480	26.218	33.512	30.977	19.465	18.111	271.848
13	Rabu	77.610	26.738	36.882	25.353	33.477	30.243	18.978	17.847	267.128
14	Kamis	78.090	26.178	36.339	25.593	30.848	31.194	18.127	17.363	263.732
15	Jumat	79.669	27.637	37.316	25.919	34.552	31.148	19.483	18.412	274.136
16	Sabtu	59.278	25.983	36.069	19.987	35.073	15.889	18.075	17.769	228.123
17	Minggu	52.076	25.439	31.956	15.838	27.453	13.127	16.457	14.139	196.485
18	Senin	77.769	28.043	38.661	26.264	33.475	30.942	19.995	18.785	273.934
19	Selasa	78.504	26.895	37.020	25.553	33.215	31.115	19.286	17.907	269.495
20	Rabu	72.115	25.323	34.994	25.087	32.683	30.301	18.516	17.642	256.661
21	Kamis	78.887	26.216	36.120	25.391	32.524	30.369	18.728	17.723	265.958
22	Jumat	79.461	26.704	35.841	24.793	32.153	30.834	18.456	17.945	266.187
23	Sabtu	61.341	25.437	35.205	19.766	31.657	15.826	17.375	16.685	223.292
24	Minggu	52.711	24.233	30.510	16.424	26.464	13.144	15.219	14.562	193.267
25	Senin	75.553	24.680	34.797	26.112	27.712	27.526	18.154	17.645	252.179
26	Selasa	73.317	23.765	30.267	24.234	29.726	28.445	17.612	16.452	243.818
27	Rabu	80.353	26.095	35.183	25.372	32.974	30.596	18.963	17.603	267.139
28	Kamis	77.541	26.331	35.490	25.090	32.616	30.293	18.967	17.468	263.796
29	Jumat	79.851	26.846	36.521	25.003	33.270	30.316	18.698	17.815	268.320
30	Sabtu	64.644	27.568	36.354	18.669	35.223	16.027	17.949	18.129	234.563
31	Minggu	61.188	28.642	35.287	17.006	30.022	13.969	17.619	14.971	218.704
TOTAL		2.236.480	847.318	1.116.599	721.983	998.101	787.205	580.729	538.426	7.826.841

**NOPEMBER 2010
JUMLAH PENUMPANG**

Tanggal	Hari	kor 1	kor 2	kor 3	kor 4	kor 5	kor 6	kor 7	kor 8	Jumlah
1	Senin	79.561	29.619	39.450	25.461	33.816	31.712	20.257	19.304	279.180
2	Selasa	79.307	28.525	37.480	24.482	33.160	31.308	19.011	18.220	271.493
3	Rabu	81.652	28.457	37.195	24.296	33.211	31.275	19.060	17.534	272.680
4	Kamis	82.395	28.055	36.465	23.786	33.120	30.952	18.850	17.463	271.086
5	Jumat	82.606	28.598	37.151	23.743	33.099	30.649	18.818	17.842	272.506
6	Sabtu	65.759	28.485	36.273	18.447	33.331	16.812	18.094	17.863	235.064
7	Minggu	57.525	28.528	33.718	17.401	28.908	13.776	17.568	14.693	212.117
8	Senin	78.217	29.245	38.057	24.167	32.826	30.699	19.497	18.290	270.998
9	Selasa	76.151	26.647	36.011	24.146	32.884	31.344	18.978	17.352	263.513
10	Rabu	74.275	27.022	35.182	23.796	32.011	30.392	18.543	17.371	258.592
11	Kamis	77.455	27.370	35.362	23.527	32.093	30.635	18.381	17.075	261.898
12	Jumat	78.375	27.863	36.058	23.452	32.440	30.036	18.334	17.653	264.211
13	Sabtu	58.653	26.638	33.757	17.495	32.824	14.771	16.727	16.613	217.478
14	Minggu	52.760	28.395	31.550	15.051	27.873	11.891	16.057	14.196	197.773
15	Senin	76.781	28.955	38.169	24.047	33.247	30.913	19.169	18.532	269.813
16	Selasa	77.262	28.519	37.223	22.870	32.311	29.577	18.492	18.761	265.015
17	Rabu	42.772	24.007	29.281	11.302	23.902	11.902	13.061	12.404	168.631
18	Kamis	74.718	28.455	37.740	23.740	31.656	30.069	20.007	18.127	264.512
19	Jumat	73.679	26.540	34.854	22.615	30.765	29.251	18.530	17.143	253.377
20	Sabtu	56.540	25.610	33.016	17.201	30.661	14.120	16.497	15.834	209.479
21	Minggu	45.794	25.006	29.033	15.082	26.056	11.169	15.865	13.017	181.022
22	Senin	74.405	28.458	37.371	24.480	31.899	30.427	19.923	17.961	264.924
23	Selasa	72.770	26.757	35.010	23.468	30.639	30.332	18.241	16.595	253.812
24	Rabu	75.412	27.045	35.298	23.851	31.285	31.578	18.329	17.041	259.839
25	Kamis	75.271	27.235	35.272	23.078	31.441	30.949	18.313	17.472	259.031
26	Jumat	79.867	27.540	34.273	22.717	31.743	29.742	18.089	17.311	261.282
27	Sabtu	59.465	26.984	33.462	17.129	31.533	15.906	16.906	16.177	217.562
28	Minggu	53.649	26.577	31.371	14.059	27.372	11.858	15.695	13.883	194.464
29	Senin	77.640	28.513	37.958	24.622	32.305	31.896	18.741	17.893	269.568
30	Selasa	78.931	27.690	35.937	23.657	32.546	31.707	18.303	17.385	266.156
TOTAL		2.119.647	827.338	1.058.977	643.168	940.957	767.648	542.336	507.005	7.407.076

**DESEMBER 2010
JUMLAH PENUMPANG**

Tanggal	Hari	kor 1	kor 2	kor 3	kor 4	kor 5	kor 6	kor 7	kor 8	kor 9	kor 10	Jumlah
1	Rabu	81.188	28.358	37.195	24.980	33.426	31.716	19.092	17.988	-	-	273.943
2	Kamis	79.098	28.327	36.950	23.846	33.355	31.564	18.911	18.213			270.264
3	Jumat	79.669	28.063	36.271	23.818	30.329	32.471	18.829	17.853			267.303
4	Sabtu	60.458	27.358	36.349	17.948	32.592	16.318	17.777	16.722			225.522
5	Minggu	51.978	26.091	31.487	15.539	28.058	12.495	16.344	13.769			195.761
6	Senin	80.107	29.610	39.449	24.665	34.903	30.716	20.477	19.245			279.172
7	Selasa	50.261	24.872	29.257	13.900	28.798	12.604	16.505	13.419			189.616
8	Rabu	78.095	28.191	37.032	24.274	33.399	32.283	19.542	18.246			271.062
9	Kamis	77.231	26.886	34.970	23.491	33.937	31.266	18.750	17.455			263.986
10	Jumat	78.827	27.463	35.532	23.666	32.949	30.875	18.475	17.764			265.551
11	Sabtu	58.224	26.009	33.019	17.118	31.932	14.780	17.317	15.857			214.256
12	Minggu	51.765	25.151	30.154	15.721	28.682	11.970	16.804	14.101			194.348
13	Senin	78.968	28.342	37.628	25.033	33.978	31.853	19.779	18.313			273.894
14	Selasa	76.591	27.119	35.092	23.477	33.635	30.972	18.734	17.567			263.187
15	Rabu	79.506	27.109	35.254	23.445	34.073	31.736	19.454	17.725			268.302
16	Kamis	82.752	26.912	35.371	24.459	33.285	31.879	18.996	17.587			271.241
17	Jumat	78.901	27.041	34.980	23.579	32.615	31.631	18.871	17.634			265.252
18	Sabtu	60.334	26.393	34.038	18.436	32.969	16.689	18.123	16.646			223.628
19	Minggu	59.097	29.565	32.505	15.533	28.148	15.602	16.657	14.233			211.340
20	Senin	79.023	28.631	37.046	24.100	35.155	31.744	20.775	18.745			275.219
21	Selasa	78.189	27.263	33.608	23.458	34.300	31.594	19.447	17.799			265.658
22	Rabu	78.391	27.566	34.435	23.247	35.347	31.889	19.598	18.149			268.622
23	Kamis	79.414	27.407	34.264	23.396	34.388	31.221	19.634	18.203			267.927
24	Jumat	55.753	24.859	30.007	16.169	29.644	16.431	16.800	15.094			204.757
25	Sabtu	46.628	26.984	31.526	15.320	30.141	17.920	16.045	14.489			199.053
26	Minggu	55.203	28.153	32.349	15.352	27.984	17.152	16.829	14.019			207.041
27	Senin	72.717	27.855	34.638	23.285	34.273	29.805	21.345	18.134			262.052
28	Selasa	75.056	26.138	32.053	22.318	33.163	29.860	19.793	16.754			255.135
29	Rabu	82.017	28.416	33.486	23.172	32.873	30.396	19.252	16.834			266.446
30	Kamis	73.570	28.362	34.136	21.633	34.601	30.470	20.301	18.160			261.233
31	Jumat	59.886	26.311	33.673	20.076	29.270	23.305	19.230	16.780	1.575	1.068	231.174
TOTAL		2.178.897	846.805	1.063.754	654.454	1.002.202	801.207	578.486	523.497	1.575	1.068	7.651.945

**JANUARI 2011
JUMLAH PENUMPANG**

Tanggal	Hari	kor 3	kor 4	kor 5	kor 6	kor 7	kor 8	kor 9	kor 10	Jumlah
1	Sabtu	37.583	17.238	51.668	18.059	20.744	18.174	6.168	5.225	272.054
2	Minggu	33.624	15.491	30.956	18.867	19.425	15.041	5.472	4.731	222.033
3	Senin	36.067	23.701	32.996	29.377	21.984	19.243	7.988	6.538	277.501
4	Selasa	34.863	23.399	32.096	30.704	21.505	18.874	10.269	7.731	280.047
5	Rabu	34.205	22.849	32.315	30.350	22.145	19.004	11.951	8.255	280.640
6	Kamis	34.368	23.821	33.415	31.231	23.005	19.059	14.032	8.356	287.865
7	Jumat	34.174	23.810	32.973	30.739	22.828	19.560	16.132	8.485	290.145
8	Sabtu	33.267	17.511	32.753	15.904	20.793	18.386	11.861	7.182	238.374
9	Minggu	32.364	15.023	28.377	13.456	19.043	15.950	11.008	4.877	221.799
10	Senin	35.378	23.953	32.028	31.204	23.754	20.591	17.505	8.719	294.276
11	Selasa	33.629	22.946	31.622	30.736	22.950	19.435	18.442	8.572	287.409
12	Rabu	33.569	22.663	31.234	30.637	22.636	19.987	19.982	8.601	289.909
13	Kamis	33.548	22.958	31.015	30.292	22.773	20.113	20.816	8.800	289.055
14	Jumat	33.550	22.777	31.345	30.680	23.286	20.749	22.153	9.137	292.501
15	Sabtu	32.192	16.905	30.806	16.015	20.404	18.869	14.974	7.645	235.416
16	Minggu	29.453	13.905	26.631	12.495	18.928	15.188	11.080	6.114	207.649
17	Senin	35.576	24.196	32.089	30.921	24.948	21.212	22.601	9.103	301.306
18	Selasa	33.451	22.542	30.710	30.345	23.589	20.202	23.275	8.974	290.493
19	Rabu	32.863	22.886	31.600	31.168	23.866	20.266	23.960	9.350	293.367
20	Kamis	32.715	23.237	30.693	30.261	23.758	20.261	24.300	9.556	292.389
21	Jumat	31.788	21.999	29.927	29.820	23.465	19.976	24.964	9.559	285.519
22	Sabtu	32.459	17.107	30.876	16.247	20.623	18.792	16.914	8.152	242.492
23	Minggu	29.252	14.712	26.463	12.614	18.665	15.967	12.035	6.247	207.215
24	Senin	34.817	24.098	30.951	30.282	25.307	21.155	25.317	9.580	301.463
25	Selasa	32.813	22.647	30.220	30.363	23.967	20.380	25.291	9.677	294.282
26	Rabu	33.047	22.293	30.673	30.237	24.103	20.345	25.688	9.645	294.645
27	Kamis	32.683	22.264	31.152	29.779	24.094	20.332	25.893	9.557	293.587
28	Jumat	33.141	22.315	31.042	29.797	24.552	20.980	26.439	10.179	299.567
29	Sabtu	34.559	17.498	33.224	17.277	22.121	20.207	18.178	8.536	258.990
30	Minggu	31.101	14.567	29.617	14.120	20.220	16.578	13.655	7.442	231.556
31	Senin	35.629	23.858	31.967	31.363	26.100	21.661	26.567	10.085	310.130
TOTAL		1.037.728	645.169	983.434	795.340	695.581	596.534	554.910	254.610	8.463.674

FEBRUARI 2011										
JUMLAH PENUMPANG										
Tanggal	Hari	kor 3	kor 4	kor 5	kor 6	kor 7	kor 8	kor 9	kor 10	Jumlah
1	Selasa	34.519	23.519	31.933	31.555	25.470	21.466	27.486	10.265	309.473
2	Rabu	36.371	23.892	33.158	32.827	26.694	22.327	29.239	10.993	323.428
3	Kamis	31.231	15.119	31.390	16.156	21.927	17.182	16.090	8.071	236.396
4	Jumat	33.868	22.324	30.453	29.259	24.794	20.992	25.633	9.981	293.782
5	Sabtu	32.443	16.829	30.467	16.281	21.363	19.733	18.644	8.457	244.276
6	Minggu	31.148	14.165	26.663	12.506	20.096	16.599	14.563	6.912	217.614
7	Senin	36.837	24.131	32.730	31.681	31.751	23.651	36.949	10.352	331.230
8	Selasa	33.579	23.249	31.574	31.516	29.840	22.862	39.376	10.093	323.470
9	Rabu	33.821	23.271	32.092	19.439	30.004	22.882	40.625	10.392	314.870
10	Kamis	33.733	23.661	31.874	29.830	28.928	22.981	39.028	10.425	321.578
11	Jumat	33.052	23.184	32.067	29.782	29.193	22.599	39.256	11.149	320.737
12	Sabtu	34.209	17.730	31.386	17.346	25.308	21.294	29.042	9.003	267.234
13	Minggu	32.291	14.897	28.802	14.550	23.498	18.037	22.961	7.383	245.054
14	Senin	35.772	23.595	28.396	29.400	30.627	23.839	39.193	11.267	321.850
15	Selasa	28.812	13.643	29.283	13.898	23.310	17.617	21.896	7.502	232.453
16	Rabu	36.047	25.196	32.269	30.466	30.857	23.844	40.390	10.955	331.375
17	Kamis	34.463	24.305	32.167	30.657	29.514	23.309	40.276	10.901	325.268
18	Jumat	34.112	24.414	31.405	30.561	29.197	23.603	40.707	10.991	325.178
19	Sabtu	32.562	17.788	31.031	16.527	25.115	21.339	29.278	8.957	263.496
20	Minggu	30.327	14.557	27.035	14.112	22.951	18.116	22.803	7.252	231.520
21	Senin	37.211	25.885	32.297	32.006	31.801	24.547	42.177	11.130	340.002
22	Selasa	34.431	24.952	31.314	30.759	28.938	23.581	40.358	10.691	324.069
23	Rabu	33.994	24.387	31.649	30.872	28.863	22.915	40.284	10.605	322.237
24	Kamis	33.512	24.509	32.168	30.372	29.137	23.296	40.612	10.794	324.349
25	Jumat	34.111	24.491	32.072	31.419	29.186	23.726	41.037	11.149	330.314
26	Sabtu	34.061	17.959	34.535	17.643	26.377	22.101	30.847	9.592	277.154
27	Minggu	30.831	14.892	29.276	13.883	24.468	17.921	23.878	7.605	242.060
28	Senin	36.505	25.051	34.566	31.448	33.675	24.954	42.573	11.442	344.066
TOTAL		943.843	591.595	874.052	696.751	762.882	607.313	915.201	274.309	8.284.533

MARET 2011												
JUMLAH PENUMPANG												
Tanggal	Hari	kor 1	kor 2	kor 3	kor 4	kor 5	kor 6	kor 7	kor 8	kor 9	kor 10	Jumlah
1	Selasa	77.637	28.983	37.263	25.766	35.140	31.725	32.313	24.997	42.876	11.239	347.939
2	Rabu	77.235	28.523	36.592	25.455	36.310	31.911	31.631	25.207	42.406	11.385	346.655
3	Kamis	75.676	27.848	36.027	25.108	35.196	31.213	30.789	24.383	41.787	11.021	339.048
4	Jumat	79.354	30.148	39.223	25.970	36.303	31.795	31.785	25.967	43.469	11.879	355.893
5	Sabtu	60.599	28.834	35.838	17.586	38.123	17.597	27.190	21.346	28.422	8.198	283.733
6	Minggu	54.716	29.559	34.312	15.886	30.116	15.563	27.254	19.347	25.171	7.742	259.666
7	Senin	76.034	30.737	39.237	26.240	33.031	31.891	33.570	25.788	42.488	11.567	350.583
8	Selasa	75.359	28.101	35.960	25.357	32.805	31.424	30.492	24.490	41.411	11.126	336.525
9	Rabu	75.735	27.620	35.589	24.870	31.879	31.247	29.802	24.182	42.295	11.346	334.565
10	Kamis	75.393	27.492	35.291	25.477	31.349	31.523	29.770	24.098	43.154	10.997	334.544
11	Jumat	76.870	27.844	35.060	25.362	31.966	31.338	29.790	24.218	42.948	11.486	336.882
12	Sabtu	64.409	27.833	35.928	19.167	33.204	18.314	26.702	22.718	35.073	9.277	292.625
13	Minggu	58.587	28.238	33.348	15.987	26.356	15.644	25.493	18.324	28.063	8.097	258.137
14	Senin	74.314	29.139	37.711	25.827	32.882	31.936	32.349	25.175	42.993	11.512	343.838
15	Selasa	74.309	27.230	35.521	25.483	31.681	31.666	29.933	24.322	41.530	10.982	332.657
16	Rabu	73.402	26.815	35.522	25.172	32.209	32.423	30.269	24.226	41.563	11.430	333.031
17	Kamis	74.995	27.397	35.389	25.271	32.695	31.630	29.936	24.280	41.684	11.577	334.854
18	Jumat	74.642	27.600	35.535	24.985	32.576	31.317	30.013	24.943	42.859	11.469	335.939
19	Sabtu	57.517	26.056	34.222	18.205	32.114	17.467	25.667	22.465	31.338	9.335	274.386
20	Minggu	52.488	27.017	32.363	14.707	26.749	16.362	23.845	18.687	25.050	7.895	245.163
21	Senin	75.139	29.190	37.756	25.602	34.096	32.272	32.247	25.565	42.705	11.296	345.868
22	Selasa	73.620	27.359	34.830	25.090	32.490	31.928	30.357	24.386	41.544	10.921	332.525
23	Rabu	74.105	26.882	34.784	24.108	32.245	32.013	29.516	24.212	41.117	10.819	329.801
24	Kamis	72.551	26.376	33.847	24.503	32.430	32.007	29.544	23.824	40.421	10.791	326.294
25	Jumat	75.659	27.138	34.325	24.711	32.559	32.134	29.850	24.352	41.836	11.457	334.021
26	Sabtu	60.031	26.912	34.408	19.139	33.874	18.153	26.599	23.726	32.867	9.441	285.150
27	Minggu	58.010	28.742	32.694	15.599	28.172	15.528	24.887	19.259	25.640	7.850	256.381
28	Senin	75.820	28.767	37.770	25.482	33.944	32.919	31.828	25.451	42.777	11.279	346.037
29	Selasa	75.141	27.140	35.599	25.149	33.365	33.359	30.258	24.299	42.145	11.087	337.542
30	Rabu	73.829	27.336	35.073	25.017	33.322	33.433	30.077	24.326	42.475	11.104	335.992
31	Kamis	77.486	27.784	36.154	25.524	34.084	32.318	30.280	24.736	43.165	11.345	342.856
TOTAL		2.200.662	866.620	1.103.171	717.805	1.013.265	870.050	914.036	733.299	1.203.272	326.950	9.949.130

B. TABEL-TABEL *HEADWAY*

Koridor	Rute	<i>Headway (peak hour pagi hari kerja)</i>		
		Maksimum	Rata-Rata	Minimum
IV	Pulo Gadung - Dukuh Atas 2	0:00:12	0:03:04	0:16:07
	Dukuh Atas 2 - Pulo Gadung	0:00:08	0:02:43	0:16:33
VI	Ragunan -Dukuh Atas 2	0:00:21	0:02:25	0:20:42
	Dukuh Atas 2 - Ragunan	0:00:04	0:02:33	0:15:09

Koridor	Rute	<i>Headway (peak hour sore hari kerja)</i>		
		Maksimum	Rata-Rata	Minimum
IV	Pulo Gadung - Dukuh Atas 2	0:00:08	0:02:54	0:17:50
	Dukuh Atas 2 - Pulo Gadung	0:00:05	0:02:53	0:23:13
VI	Ragunan -Dukuh Atas 2	0:00:14	0:03:24	0:19:50
	Dukuh Atas 2 - Ragunan	0:00:12	0:02:54	0:11:31

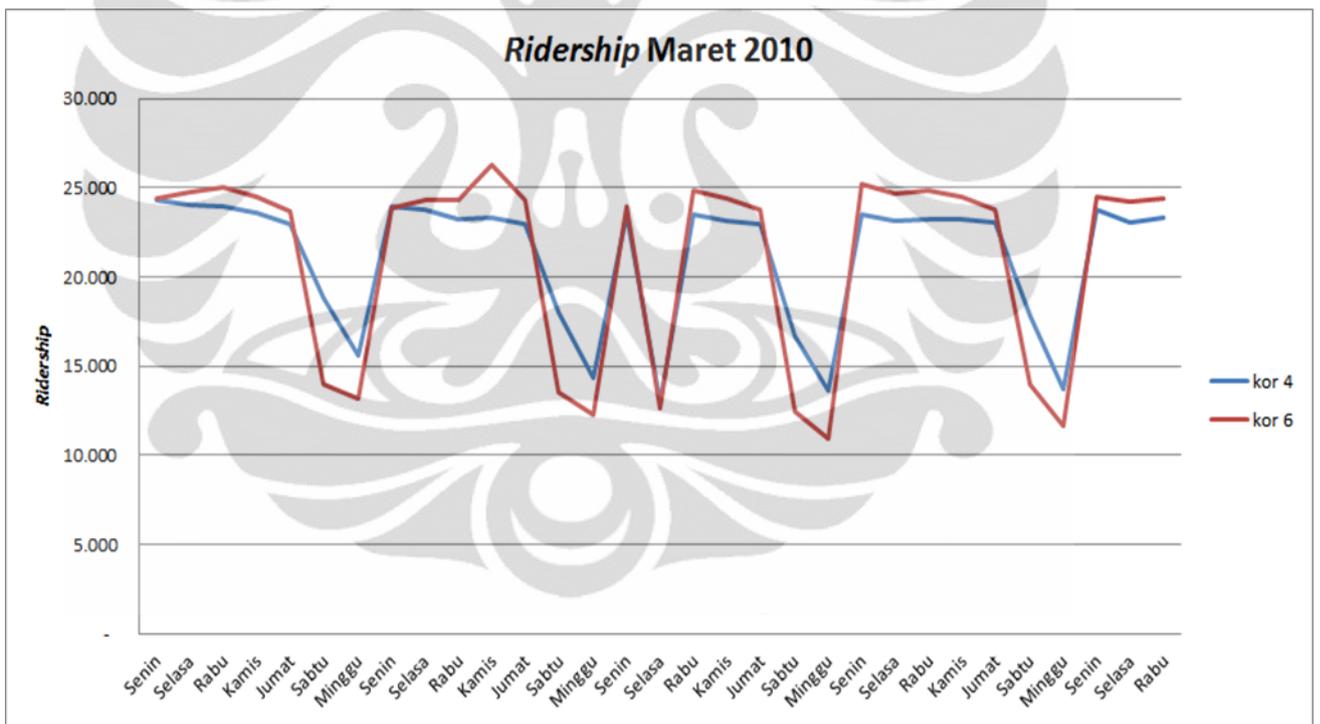
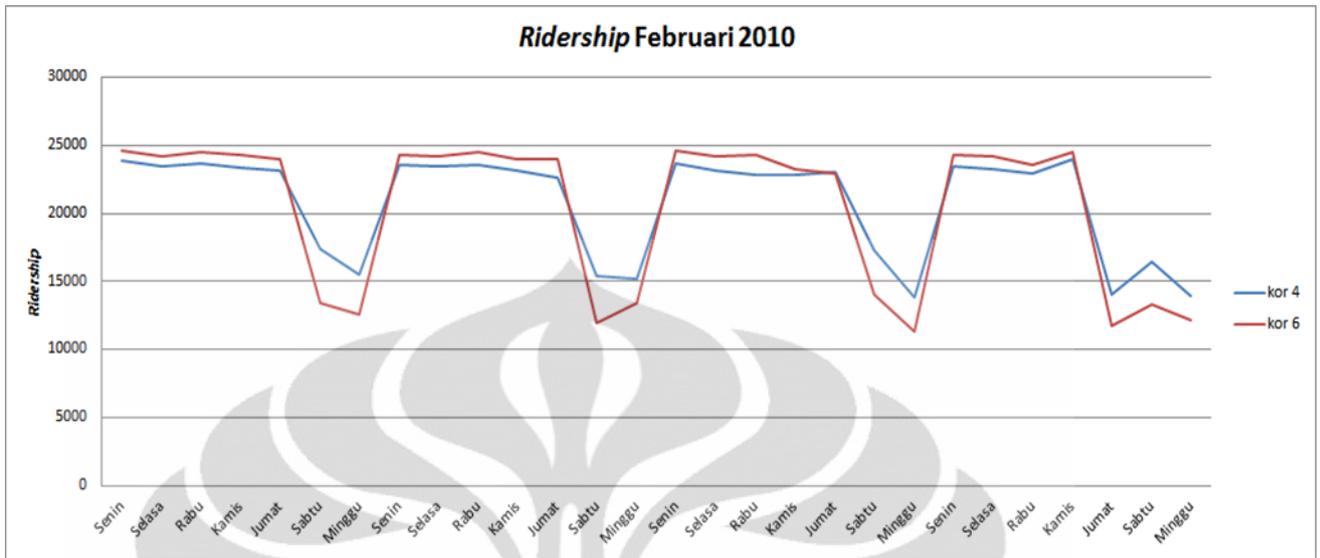
Koridor	Rute	<i>Headway (peak hour pagi hari libur)</i>		
		Maksimum	Rata-Rata	Minimum
IV	Pulo Gadung - Dukuh Atas 2	0:00:08	0:02:10	0:11:14
	Dukuh Atas 2 - Pulo Gadung	0:00:09	0:02:12	0:09:28
VI	Ragunan -Dukuh Atas 2	0:00:15	0:04:10	0:12:25
	Dukuh Atas 2 - Ragunan	0:00:15	0:04:28	0:15:30

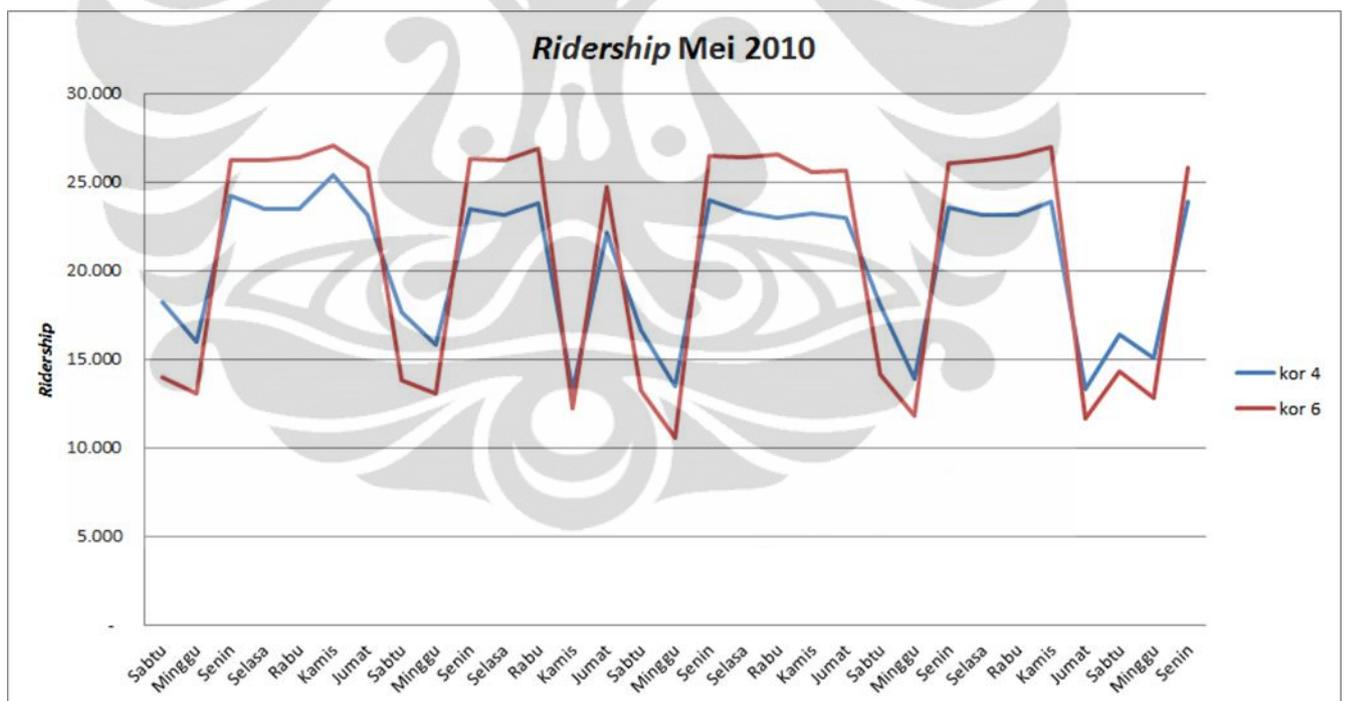
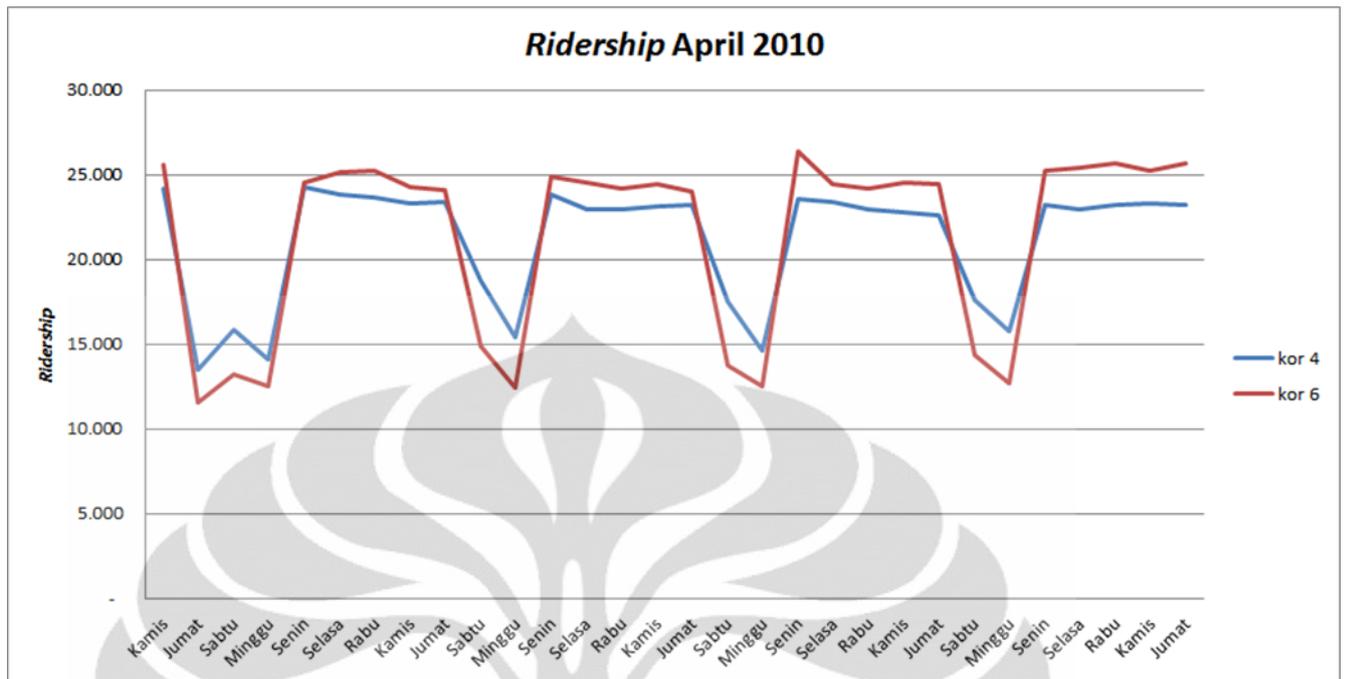
Koridor	Rute	<i>Headway (peak hour pagi gabungan)</i>		
		Maksimum	Rata-Rata	Minimum
IV	Pulo Gadung - Dukuh Atas 2	0:00:10	0:02:37	0:13:41
	Dukuh Atas 2 - Pulo Gadung	0:00:09	0:02:27	0:13:01
VI	Ragunan -Dukuh Atas 2	0:00:18	0:03:17	0:16:34
	Dukuh Atas 2 - Ragunan	0:00:09	0:03:30	0:15:19

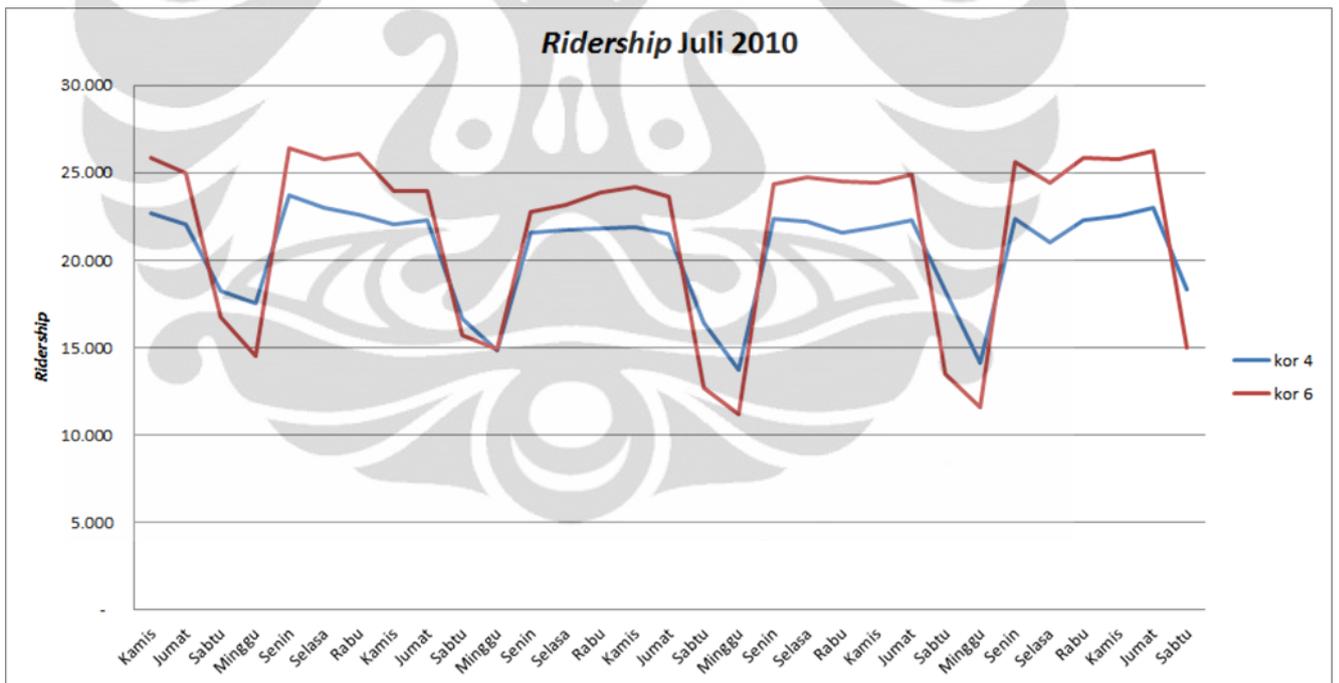
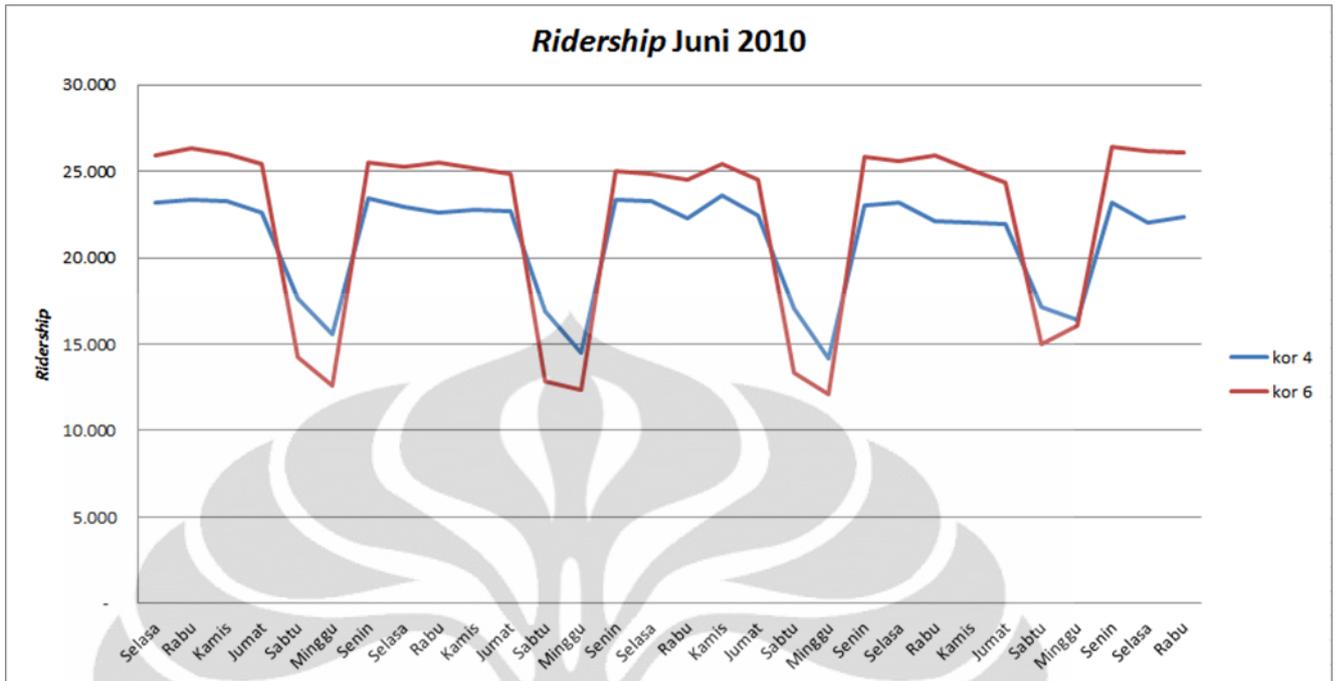
Koridor	Rute	<i>Headway (peak hour rata-rata)</i>		
		Maksimum	Rata-Rata	Minimum
IV	Pulo Gadung - Dukuh Atas 2	0:00:09	0:02:42	0:15:04
	Dukuh Atas 2 - Pulo Gadung	0:00:07	0:02:36	0:16:25
VI	Ragunan -Dukuh Atas 2	0:00:17	0:03:19	0:17:39
	Dukuh Atas 2 - Ragunan	0:00:10	0:03:18	0:14:03

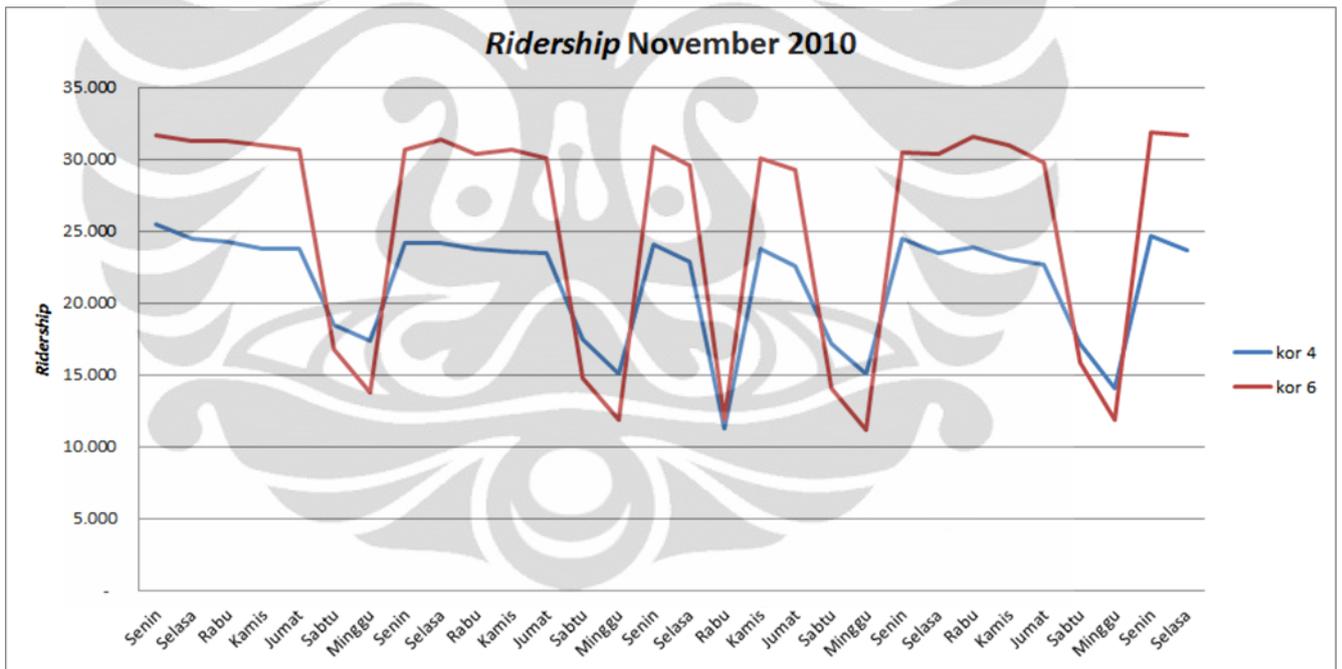
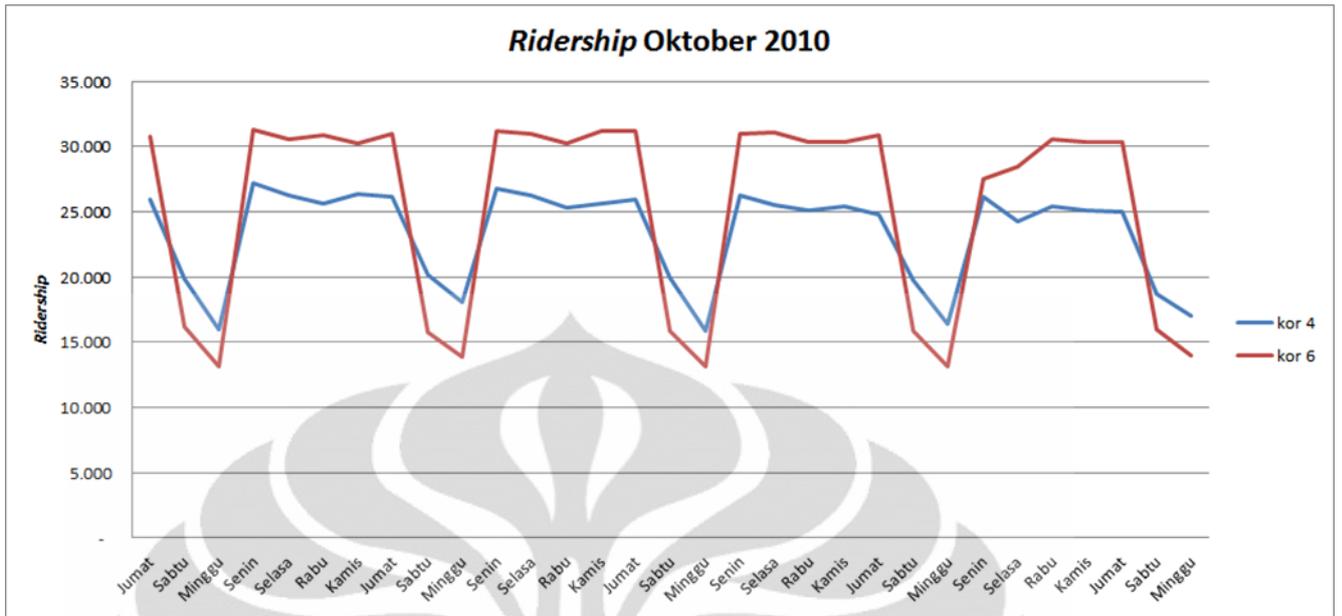
Koridor	Rute	<i>Headway (peak hour kerja gabungan)</i>		
		Maksimum	Rata-Rata	Minimum
IV	Pulo Gadung - Dukuh Atas 2	0:00:10	0:02:59	0:16:59
	Dukuh Atas 2 - Pulo Gadung	0:00:07	0:02:48	0:19:53
VI	Ragunan -Dukuh Atas 2	0:00:18	0:02:54	0:20:16
	Dukuh Atas 2 - Ragunan	0:00:08	0:02:44	0:13:20

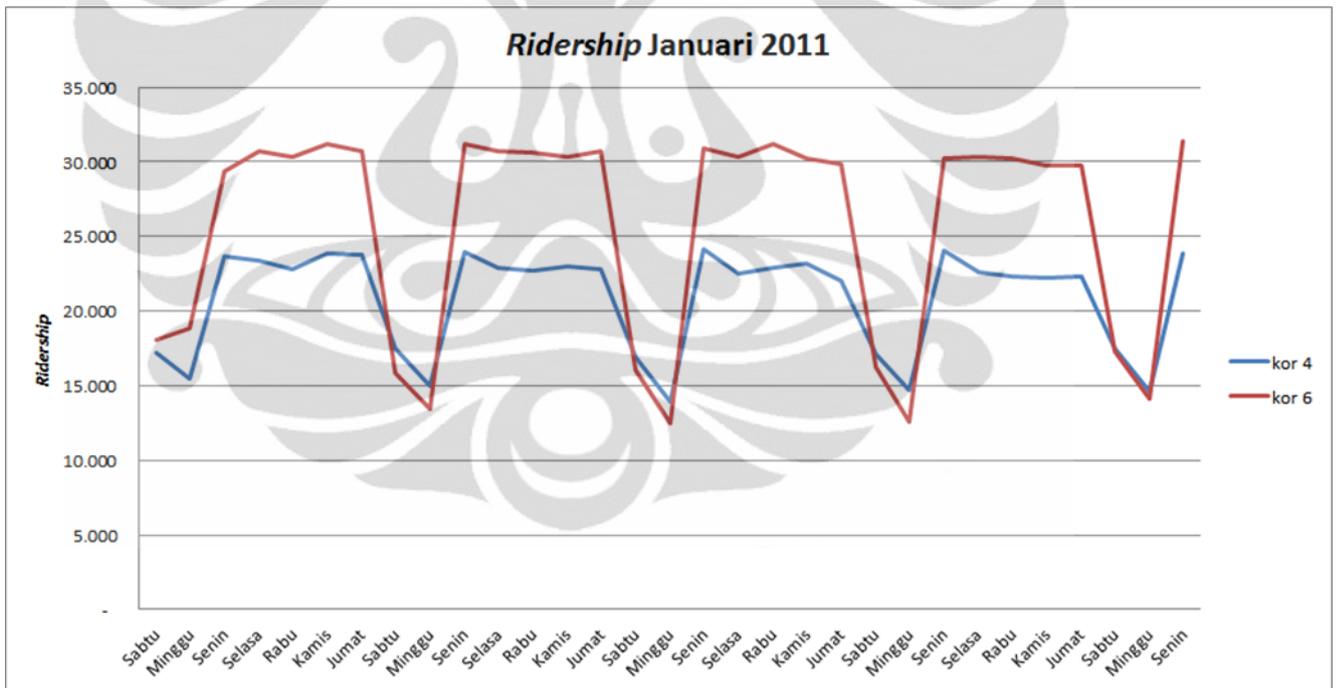
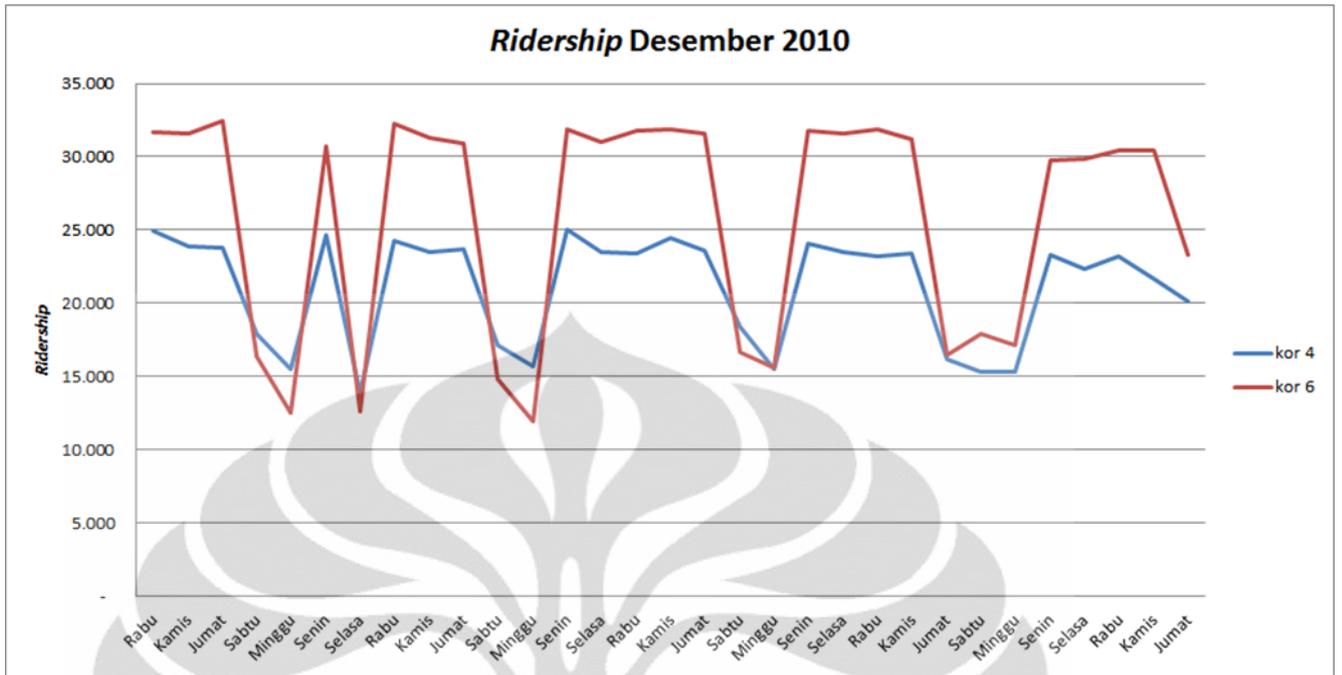
C. GAMBAR *RIDERSHIP* HARIAN

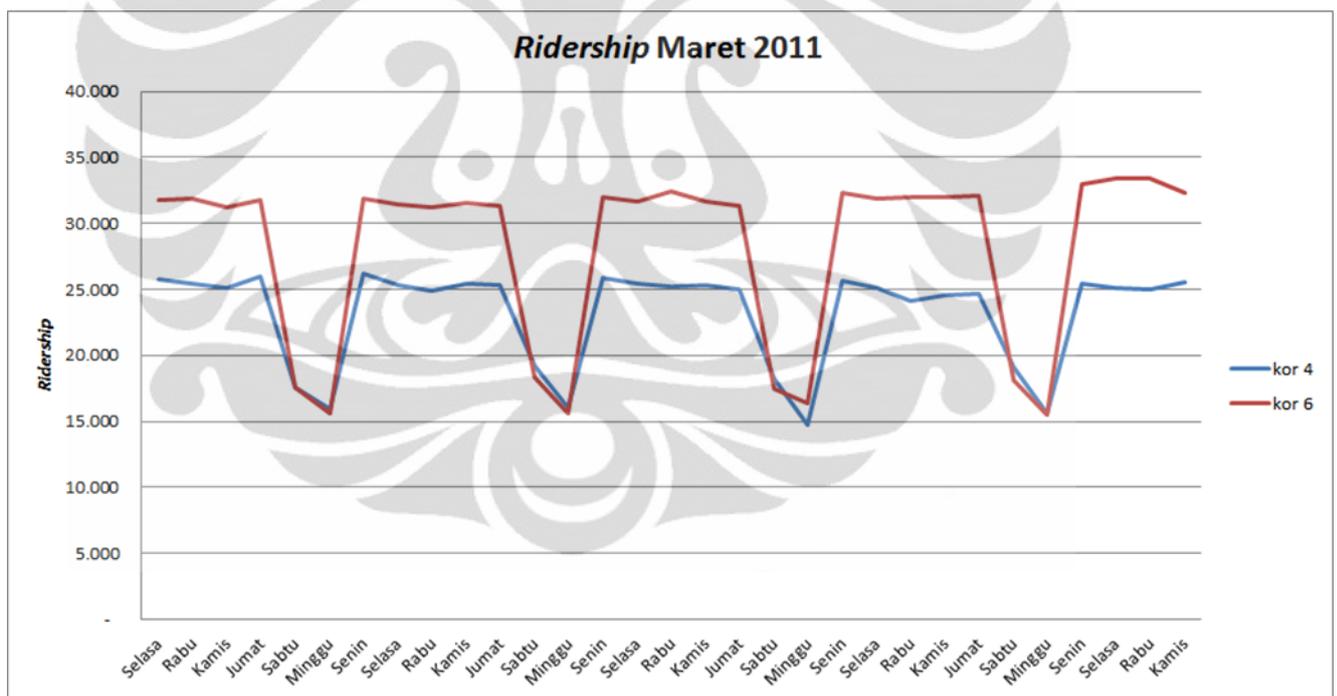
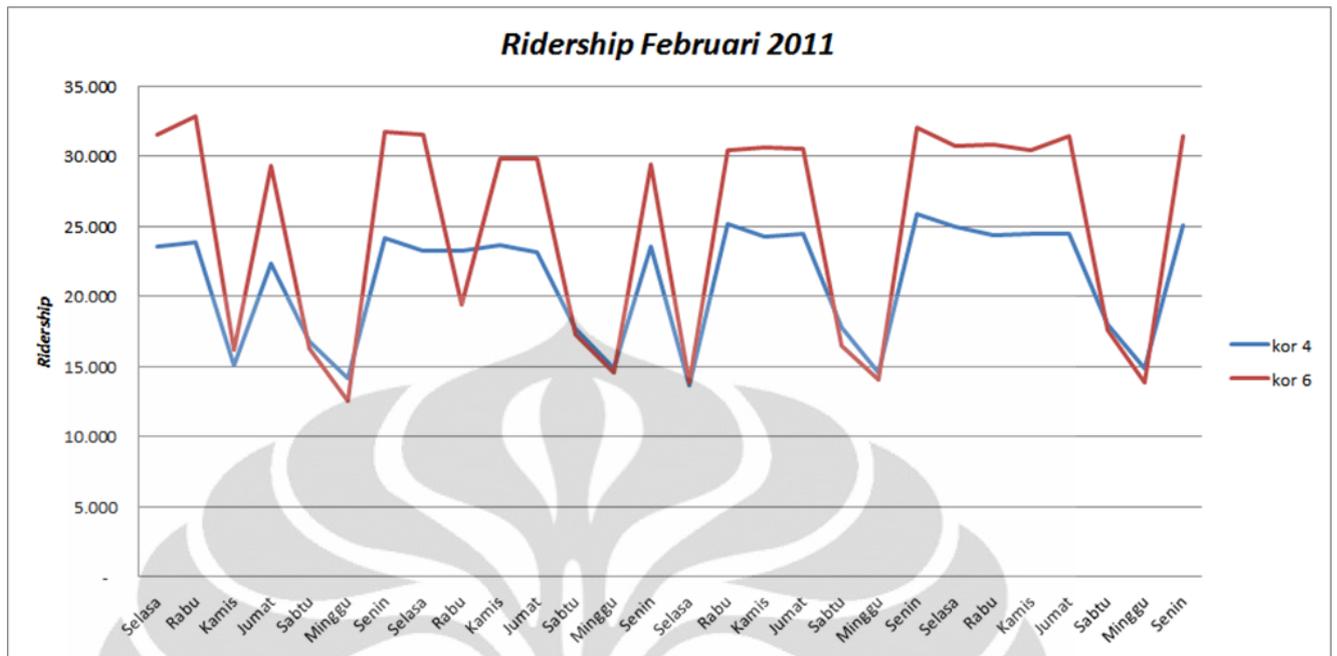












D. TABEL-TABEL *TRAVEL TIME* BERDASARKAN KORIDOR

Bulan	Koridor IV	<i>Travel Time</i> Koridor IV (arah Pulo Gadung) [menit]
Feb-10	582006	36,9
Mei-10	634125	26,45
Jun-10	631068	37,63
Jul-10	636494	44,12
Nop-10	643168	40,33
Feb-11	591595	35,52

Bulan	Koridor VI	<i>Travel Time</i> Koridor VI (arah Dukuh Atas) [menit]
Feb-10	572173	64,55
Mei-10	652850	43,28
Jun-10	668101	48,78
Jul-10	671254	49,3
Nop-10	767648	34,48
Feb-11	696751	90,26

Bulan	Koridor IV	<i>Travel Time</i> Koridor IV (arah Dukuh Atas II) [menit]
Feb-10	582006	71,9
Mei-10	634125	28,6
Jun-10	631068	46,16
Jul-10	636494	39,16
Nop-10	643168	57,8
Feb-11	591595	57,6

Bulan	Koridor VI	<i>Travel Time</i> Koridor VI (arah Ragunan) [menit]
Feb-10	572173	29,7
Mei-10	652850	29,9
Jun-10	668101	48,78
Jul-10	671254	36,95
Nop-10	767648	53,3
Feb-11	696751	38,6

Bulan	Koridor IV	<i>Travel Time</i> Koridor IV (arah Pulo Gadung) [menit]
Feb-10	582006	41,65
Mei-10	634125	26,3
Jun-10	631068	38,55
Jul-10	636494	59,15
Nop-10	643168	60,1
Feb-11	591595	51,53

Bulan	Koridor VI	<i>Travel Time</i> Koridor VI (arah Dukuh Atas) [menit]
Feb-10	572173	59,9
Mei-10	652850	47,3
Jun-10	668101	31,15
Jul-10	671254	58,1
Nop-10	767648	51,6
Feb-11	696751	46,5

Bulan	Koridor IV	<i>Travel Time</i> Koridor IV (arah Dukuh Atas II) [menit]
Feb-10	582006	53,23
Mei-10	634125	29,4
Jun-10	631068	38,7
Jul-10	636494	67,95
Nop-10	643168	39,5
Feb-11	591595	49,9

Bulan	Koridor VI	<i>Travel Time</i> Koridor VI (arah Ragunan) [menit]
Feb-10	572173	52,7
Mei-10	652850	64,9
Jun-10	668101	29,1
Jul-10	671254	47,6
Nop-10	767648	51,6
Feb-11	696751	46,8

Bulan	Koridor IV	<i>Travel Time</i> Koridor IV (arah Pulo Gadung) [menit]
Feb-10	582006	40,2
Mei-10	634125	24,9
Jun-10	631068	38,1
Jul-10	636494	46,4
Nop-10	643168	45,4
Feb-11	591595	37,3

Bulan	Koridor VI	<i>Travel Time</i> Koridor VI (arah Dukuh Atas) [menit]
Feb-10	572173	56
Mei-10	652850	43,5
Jun-10	668101	39,9
Jul-10	671254	70,1
Nop-10	767648	50,3
Feb-11	696751	46,5

Bulan	Koridor IV	<i>Travel Time</i> Koridor IV (arah Dukuh Atas II) [menit]
Feb-10	582006	58,5
Mei-10	634125	28,9
Jun-10	631068	42,4
Jul-10	636494	51,8
Nop-10	643168	47,05
Feb-11	591595	47,7

Bulan	Koridor VI	<i>Travel Time</i> Koridor VI (arah Ragunan) [menit]
Feb-10	572173	38,3
Mei-10	652850	42,8
Jun-10	668101	29,05
Jul-10	671254	40,15
Nop-10	767648	34,1
Feb-11	696751	48,02

E. TABEL-TABEL HASIL PERHITUNGAN SPSS

• ANALISIS REGRESI LINIER

Tabel 4. 28 *Modal Summary* Koridor IV (Arah Pulo Gadung) *Peak Hour* Pagi

R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
.127	.016	-.230	28835.608

The independent variable is TravelTime.

Tabel 4. 29 *ANOVA* Koridor IV (Arah Pulo Gadung) *Peak Hour* Pagi

	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Regression	5.485E7	1	5.485E7	.066	.810
Residual	3.326E9	4	8.315E8		
Total	3.381E9	5			

The independent variable is TravelTime.

Tabel 4. 30 *Coefficients* Koridor IV (Arah Pulo Gadung) *Peak Hour* Pagi

	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
TravelTime	559.030	2176.664	.127	.257	.810
(Constant)	599156.385	81015.489		7.396	.002

Tabel 4. 31 *Modal Summary* Koridor VI (Arah Dukuh Atas) *Peak Hour* Pagi

R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
.285	.081	-.148	67958.064

The independent variable is TravelTime.

Tabel 4. 32 *ANOVA* Koridor VI (Arah Dukuh Atas) *Peak Hour* Pagi

	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Regression	1.634E9	1	1.634E9	.354	.584
Residual	1.847E10	4	4.618E9		
Total	2.011E10	5			

The independent variable is TravelTime.

Tabel 4. 33 *Coefficients* Koridor VI (Arah Dukuh Atas) *Peak Hour Pagi*

	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
TravelTime	-911.652	1532.589	-.285	-.595	.584
(Constant)	721725.243	88934.890		8.115	.001

Tabel 4. 34 *Modal Summary* Koridor IV (Arah Dukuh Atas II) *Peak Hour Pagi*

R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
.694	.481	.352	20937.711

The independent variable is TravelTime.

Tabel 4. 35 *ANOVA* Koridor IV (Arah Dukuh Atas II) *Peak Hour Pagi*

	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Regression	1.627E9	1	1.627E9	3.712	.126
Residual	1.754E9	4	4.384E8		
Total	3.381E9	5			

The independent variable is TravelTime

Tabel 4. 36 *Coefficients* Koridor IV (Arah Dukuh Atas II) *Peak Hour Pagi*

	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
TravelTime	-1170.278	607.420	-.694	-1.927	.126
(Constant)	678494.542	31669.871		21.424	.000

Tabel 4. 37 *Modal Summary* Koridor VI (Arah Ragunan) *Peak Hour Pagi*

R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
.787	.620	.525	43712.974

The independent variable is TravelTime.

Tabel 4. 38 ANOVA Koridor VI (Arah Ragunan) *Peak Hour* Pagi

	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Regression	1.246E10	1	1.246E10	6.523	.063
Residual	7.643E9	4	1.911E9		
Total	2.011E10	5			

The independent variable is TravelTime.

Tabel 4. 39 Coefficients Koridor VI (Arah Ragunan) *Peak Hour* Pagi

	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
TravelTime	5138.422	2011.920	.787	2.554	.063
(Constant)	468298.189	81525.161		5.744	.005

Tabel 4. 40 Modal Summary Koridor IV (Arah Pulo Gadung) *Peak Hour* Sore

R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
.112	.013	-.234	28889.685

The independent variable is TravelTime.

Tabel 4. 41 ANOVA Koridor IV (Arah Pulo Gadung) *Peak Hour* Sore

	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Regression	4.236E7	1	4.236E7	.051	.833
Residual	3.338E9	4	8.346E8		
Total	3.381E9	5			

The independent variable is TravelTime

Tabel 4. 42 Coefficients Koridor IV (Arah Pulo Gadung) *Peak Hour* Sore

	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
TravelTime	221.350	982.531	.112	.225	.833

	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
TravelTime	221.350	982.531	.112	.225	.833
(Constant)	609513.339	46912.808		12.992	.000

Tabel 4. 43 *Modal Summary Koridor VI (Arah Dukuh Atas) Peak Hour Sore*

R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
.245	.060	-.175	68732.435

The independent variable is TravelTime.

Tabel 4. 44 *ANOVA Koridor VI (Arah Dukuh Atas) Peak Hour Sore*

	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Regression	1.211E9	1	1.211E9	.256	.639
Residual	1.890E10	4	4.724E9		
Total	2.011E10	5			

The independent variable is TravelTime

Tabel 4. 45 *Coefficients Koridor VI (Arah Dukuh Atas) Peak Hour Sore*

	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
TravelTime	-1502.816	2968.534	-.245	-.506	.639
(Constant)	745238.598	148407.121		5.022	.007

Tabel 4. 46 *Modal Summary Koridor IV (Arah Dukuh Atas II) Peak Hour Sore*

R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
.277	.077	-.154	27933.358

The independent variable is TravelTime.

Tabel 4. 47 ANOVA Koridor IV (Arah Dukuh Atas II) *Peak Hour Sore*

	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Regression	2.597E8	1	2.597E8	.333	.595
Residual	3.121E9	4	7.803E8		
Total	3.381E9	5			

The independent variable is TravelTime.

Tabel 4. 48 Coefficients Koridor IV (Arah Dukuh Atas II) *Peak Hour Sore*

	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
TravelTime	-531.563	921.342	-.277	-.577	.595
(Constant)	644431.999	44286.671		14.551	.000

Tabel 4. 49 Modal Summary Koridor VI (Arah Ragunan) *Peak Hour Sore*

R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
.109	.012	-.235	70477.980

The independent variable is TravelTime.

Tabel 4. 50 ANOVA Koridor VI (Arah Ragunan) *Peak Hour Sore*

	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Regression	2.387E8	1	2.387E8	.048	.837
Residual	1.987E10	4	4.967E9		
Total	2.011E10	5			

Tabel 4. 51 Coefficients Koridor VI (Arah Ragunan) *Peak Hour Sore*

	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
TravelTime	-594.382	2711.116	-.109	-.219	.837
(Constant)	700458.747	135350.822		5.175	.007

Tabel 4. 52 Modal Summary Koridor IV (Arah Pulo Gadung) Rata-Rata

R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
.063	.004	-.245	29014.448

The independent variable is TravelTime.

Tabel 4. 53 ANOVA Koridor IV (Arah Pulo Gadung) Rata-Rata

	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Regression	1.346E7	1	1.346E7	.016	.905
Residual	3.367E9	4	8.418E8		
Total	3.381E9	5			

The independent variable is TravelTime.

Tabel 4. 54 Coefficients Koridor IV (Arah Pulo Gadung) Rata-Rata

	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
TravelTime	212.125	1677.421	.063	.126	.905
(Constant)	611529.893	66015.506		9.263	.001

Tabel 4. 55 Modal Summary Koridor VI (Arah Dukuh Atas) Rata-Rata

R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
.147	.021	-.223	70135.010

The independent variable is TravelTime.

Tabel 4. 56 ANOVA Koridor VI (Arah Dukuh Atas) Rata-Rata

	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Regression	4.317E8	1	4.317E8	.088	.782
Residual	1.968E10	4	4.919E9		
Total	2.011E10	5			

Tabel 4. 57 *Coefficients* Koridor VI (Arah Dukuh Atas) Rata-Rata

	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
TravelTime	-855.349	2887.425	-.147	-.296	.782
(Constant)	715128.401	150158.171		4.763	.009

Tabel 4. 58 *Modal Summary* Koridor IV (Arah Dukuh Atas II) Rata-Rata

R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
.527	.278	.097	24709.586

The independent variable is TravelTime.

Tabel 4. 59 *ANOVA* Koridor IV (Arah Dukuh Atas II) Rata-Rata

	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Regression	9.386E8	1	9.386E8	1.537	.283
Residual	2.442E9	4	6.106E8		
Total	3.381E9	5			

The independent variable is TravelTime.

Tabel 4. 60 *Coefficients* Koridor IV (Arah Dukuh Atas II) Rata-Rata

	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
TravelTime	-1371.134	1105.896	-.527	-1.240	.283
(Constant)	682894.818	51925.024		13.152	.000

Tabel 4. 61 *Modal Summary* Koridor VI (Arah Ragunan) Rata-Rata

R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
.100	.010	-.237	70542.056

The independent variable is TravelTime.

Tabel 4. 62 ANOVA Koridor VI (Arah Ragunan) Rata-Rata

	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Regression	2.026E8	1	2.026E8	.041	.850
Residual	1.990E10	4	4.976E9		
Total	2.011E10	5			

The independent variable is TravelTime.

Tabel 4. 63 Coefficients Koridor VI (Arah Ragunan) Rata-Rata

	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
TravelTime	-.959.196	4753.683	-.100	-.202	.850
(Constant)	708618.879	186380.214		3.802	.019

- ANALISIS REGRESI EKSPONENSIAL**

Tabel 4. 64 Modal Summary Koridor IV (Arah Pulo Gadung) *Peak Hour Pagi*

R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
.125	.016	-.231	.047

The independent variable is TravelTime.

Tabel 4. 65 ANOVA Koridor IV (Arah Pulo Gadung) *Peak Hour Pagi*

	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Regression	.000	1	.000	.063	.814
Residual	.009	4	.002		
Total	.009	5			

The independent variable is TravelTime.

Tabel 4. 66 Coefficients Koridor IV (Arah Pulo Gadung) *Peak Hour Pagi*

	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
TravelTime	.001	.004	.125	.251	.814
(Constant)	599197.526	79434.380		7.543	.002

The dependent variable is ln(Ridership).

Tabel 4. 67 *Modal Summary* Koridor VI (Arah Dukuh Atas) *Peak Hour* Pagi

R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
.276	.076	-.155	.103

The independent variable is TravelTime.

Tabel 4. 68 *ANOVA* Koridor VI (Arah Dukuh Atas) *Peak Hour* Pagi

	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Regression	.003	1	.003	.329	.597
Residual	.042	4	.011		
Total	.046	5			

The independent variable is TravelTime.

Tabel 4. 69 *Coefficients* Koridor VI (Arah Dukuh Atas) *Peak Hour* Pagi

	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
TravelTime	-.001	.002	-.276	-.574	.597
(Constant)	719743.444	96698.231		7.443	.002

Tabel 4. 70 *Modal Summary* Koridor IV (Arah Dukuh Atas II) *Peak Hour* Pagi

R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
.698	.487	.359	.034

The independent variable is TravelTime.

Tabel 4. 71 *ANOVA* Koridor IV (Arah Dukuh Atas II) *Peak Hour* Pagi

	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Regression	.004	1	.004	3.801	.123
Residual	.005	4	.001		
Total	.009	5			

The independent variable is TravelTime.

Tabel 4. 72 *Coefficients* Koridor IV (Arah Dukuh Atas II) *Peak Hour* Pagi

	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
TravelTime	-.002	.001	-.698	-1.949	.123
(Constant)	682148.900	35137.157		19.414	.000

The dependent variable is ln(Ridership).

Tabel 4. 73 *Modal Summary* Koridor VI (Arah Ragunan) *Peak Hour* Pagi

R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
.777	.604	.505	.067

The independent variable is TravelTime.

Tabel 4. 74 *ANOVA* Koridor VI (Arah Ragunan) *Peak Hour* Pagi

	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Regression	.028	1	.028	6.106	.069
Residual	.018	4	.005		
Total	.046	5			

The independent variable is TravelTime.

Tabel 4. 75 *Coefficients* Koridor VI (Arah Ragunan) *Peak Hour* Pagi

	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
TravelTime	.008	.003	.777	2.471	.069
(Constant)	494503.807	61968.280		7.980	.001

The dependent variable is ln(Ridership).

Tabel 4. 76 *Modal Summary* Koridor IV (Arah Pulo Gadung) *Peak Hour* Sore

R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
.109	.012	-.235	.047

The independent variable is TravelTime.

Tabel 4. 77 ANOVA Koridor IV (Arah Pulo Gadung) *Peak Hour Sore*

	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Regression	.000	1	.000	.048	.837
Residual	.009	4	.002		
Total	.009	5			

The independent variable is TravelTime.

Tabel 4. 78 Coefficients Koridor IV (Arah Pulo Gadung) *Peak Hour Sore*

	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
TravelTime	.000	.002	.109	.219	.837
(Constant)	609292.199	46772.667		13.027	.000

The dependent variable is ln(Riderhsip).

Tabel 4. 79 Modal Summary Koridor VI (Arah Dukuh Atas) *Peak Hour Sore*

R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
.273	.075	-.157	.103

The independent variable is TravelTime.

Tabel 4. 80 ANOVA Koridor VI (Arah Dukuh Atas) *Peak Hour Sore*

	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Regression	.003	1	.003	.323	.600
Residual	.042	4	.011		
Total	.046	5			

The independent variable is TravelTime.

Tabel 4. 81 *Coefficients* Koridor VI (Arah Dukuh Atas) *Peak Hour* Sore

	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
TravelTime	-.003	.004	-.273	-.568	.600
(Constant)	757094.838	167937.446		4.508	.011

The dependent variable is ln(Ridership).

Tabel 4. 82 *Modal Summary* Koridor IV (Arah Dukuh Atas II) *Peak Hour* Sore

R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
.278	.077	-.153	.046

The independent variable is TravelTime.

Tabel 4. 83 *ANOVA* Koridor IV (Arah Dukuh Atas II) *Peak Hour* Sore

	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Regression	.001	1	.001	.336	.593
Residual	.008	4	.002		
Total	.009	5			

The independent variable is TravelTime.

Tabel 4. 84 *Coefficients* Koridor IV (Arah Dukuh Atas II) *Peak Hour* Sore

	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
TravelTime	.000	.002	-.278	-.579	.593
(Constant)	644900.286	46703.596		13.808	.000

The dependent variable is ln(Ridership).

Tabel 4. 85 *Modal Summary* Koridor VI (Arah Ragunan) *Peak Hour* Sore

R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
.122	.015	-.231	.106

The independent variable is TravelTime.

Tabel 4. 86 ANOVA Koridor VI (Arah Ragunan) *Peak Hour Sore*

	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Regression	.001	1	.001	.060	.818
Residual	.045	4	.011		
Total	.046	5			

The independent variable is TravelTime.

Tabel 4. 87 Coefficients Koridor VI (Arah Ragunan) *Peak Hour Sore*

	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
TravelTime	-.001	.004	-.122	-.246	.818
(Constant)	702433.801	142998.207		4.912	.008

The dependent variable is ln(Ridership).

Tabel 4. 88 Modal Summary Koridor IV (Arah Pulo Gadung) Rata-Rata

R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
.059	.004	-.246	.047

The independent variable is TravelTime.

Tabel 4. 89 ANOVA Koridor IV (Arah Pulo Gadung) Rata-Rata

	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Regression	.000	1	.000	.014	.911
Residual	.009	4	.002		
Total	.009	5			

The independent variable is TravelTime.

Tabel 4. 90 *Coefficients* Koridor IV (Arah Pulo Gadung) Rata-Rata

	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
TravelTime	.000	.003	.059	.119	.911
(Constant)	611523.583	66051.788		9.258	.001

The dependent variable is ln(Ridership).

Tabel 4. 91 *Modal Summary* Koridor VI (Arah Dukuh Atas) Rata-Rata

R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
.154	.024	-.220	.106

The independent variable is TravelTime.

Tabel 4. 92 *ANOVA* Koridor VI (Arah Dukuh Atas) Rata-Rata

	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Regression	.001	1	.001	.097	.771
Residual	.045	4	.011		
Total	.046	5			

The independent variable is TravelTime.

Tabel 4. 93 *Coefficients* Koridor VI (Arah Dukuh Atas) Rata-Rata

	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
TravelTime	-.001	.004	-.154	-.311	.771
(Constant)	716783.264	161944.548		4.426	.011

The dependent variable is ln(Ridership).

Tabel 4. 94 *Modal Summary* Koridor IV (Arah Dukuh Atas II) Rata-Rata

R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
.531	.282	.102	.040

The independent variable is TravelTime.

Tabel 4. 95 ANOVA Koridor IV (Arah Dukuh Atas II) Rata-Rata

	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Regression	.003	1	.003	1.569	.279
Residual	.006	4	.002		
Total	.009	5			

The independent variable is TravelTime.

Tabel 4. 96 Coefficients Koridor IV (Arah Dukuh Atas II) Rata-Rata

	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
TravelTime	-.002	.002	-.531	-1.252	.279
(Constant)	687193.449	58203.245		11.807	.000

The dependent variable is ln(Ridership).

Tabel 4. 97 Modal Summary Koridor VI (Arah Ragunan) Rata-Rata

R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
.086	.007	-.241	.106

The independent variable is TravelTime.

Tabel 4. 98 ANOVA Koridor VI (Arah Ragunan) Rata-Rata

	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Regression	.000	1	.000	.030	.871
Residual	.045	4	.011		
Total	.046	5			

The independent variable is TravelTime.

Tabel 4. 99 *Coefficients* Koridor VI (Arah Ragunan) Rata-Rata

	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
TravelTime	-.001	.007	-.086	-.173	.871
(Constant)	701930.368	197328.294		3.557	.024

The dependent variable is ln(Ridership).

- ANALISIS REGRESI QUADRATIC**

Tabel 4. 100 *Modal Summary* Koridor IV (Arah Pulo Gadung) Peak Hour Pagi

R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
.655	.429	.049	25355.855

The independent variable is TravelTime.

Tabel 4. 101 *ANOVA* Koridor IV (Arah Pulo Gadung) *Peak Hour* Pagi

	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Regression	1.452E9	2	7.260E8	1.129	.431
Residual	1.929E9	3	6.429E8		
Total	3.381E9	5			

The independent variable is TravelTime.

Tabel 4. 102 *Coefficients* Koridor IV (Arah Pulo Gadung) *Peak Hour* Pagi

	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
TravelTime	-31170.924	21608.622	-.7102	-1.443	.245
TravelTime ** 2	455.012	308.653	7.258	1.474	.237
(Constant)	1137270.134	371910.560		3.058	.055

Tabel 4. 103 *Modal Summary* Koridor VI (Arah Dukuh Atas) *Peak Hour* Pagi

R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
.929	.863	.771	30341.268

R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
.929	.863	.771	30341.268

The independent variable is TravelTime.

Tabel 4. 104 ANOVA Koridor VI (Arah Dukuh Atas) Peak Hour Pagi

	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Regression	1.735E10	2	8.673E9	9.421	.051
Residual	2.762E9	3	9.206E8		
Total	2.011E10	5			

The independent variable is TravelTime.

Tabel 4. 105 Coefficients Koridor VI (Arah Dukuh Atas) Peak Hour Pagi

	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
TravelTime	-22870.185	5359.182	-7.152	-4.267	.024
TravelTime ** 2	172.526	41.762	6.923	4.131	.026
(Constant)	1351409.866	157509.544		8.580	.003

Tabel 4. 106 Modal Summary Koridor IV (Arah Dukuh Atas II) Peak Hour Pagi

R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
.775	.600	.334	21221.462

The independent variable is TravelTime.

Tabel 4. 107 ANOVA Koridor IV (Arah Dukuh Atas II) Peak Hour Pagi

	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Regression	2.030E9	2	1.015E9	2.254	.253
Residual	1.351E9	3	4.504E8		
Total	3.381E9	5			

The independent variable is TravelTime.

Tabel 4. 108 *Coefficients* Koridor IV (Arah Dukuh Atas II) *Peak Hour* Pagi

	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
TravelTime	3056.859	4513.537	1.812	.677	.547
TravelTime ** 2	-42.256	44.697	-2.530	-.945	.414
(Constant)	581145.685	107860.059		5.388	.013

Tabel 4. 109 *Modal Summary* Koridor VI (Arah Ragunan) *Peak Hour* Pagi

R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
.790	.624	.373	50204.492

The independent variable is TravelTime.

Tabel 4. 110 *ANOVA* Koridor VI (Arah Ragunan) *Peak Hour* Pagi

	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Regression	1.255E10	2	6.273E9	2.489	.231
Residual	7.561E9	3	2.520E9		
Total	2.011E10	5			

The independent variable is TravelTime.

Tabel 4. 111 *Coefficients* Koridor VI (Arah Ragunan) *Peak Hour* Pagi

	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
TravelTime	10525.167	29986.323	1.613	.351	.749
TravelTime ** 2	-65.439	363.195	-.828	-.180	.868
(Constant)	362763.100	593170.488		.612	.584

Tabel 4. 112 *Modal Summary* Koridor IV (Arah Pulo Gadung) *Peak Hour* Sore

R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
.751	.564	.274	22156.696

The independent variable is TravelTime.

Tabel 4. 113 ANOVA Koridor IV (Arah Pulo Gadung) Peak Hour Sore

	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Regression	1.908E9	2	9.540E8	1.943	.288
Residual	1.473E9	3	4.909E8		
Total	3.381E9	5			

The independent variable is TravelTime.

Tabel 4. 114 Coefficients Koridor IV (Arah Pulo Gadung) Peak Hour Sore

	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
TravelTime	-12598.208	6618.967	-6.371	-1.903	.153
TravelTime ** 2	144.955	74.356	6.525	1.949	.146
(Constant)	871484.421	139114.168		6.265	.008

Tabel 4. 115 Modal Summary Koridor VI (Arah Dukuh Atas) Peak Hour Sore

R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
.613	.376	-.041	64688.553

The independent variable is TravelTime.

Tabel 4. 116 ANOVA Koridor VI (Arah Dukuh Atas) Peak Hour Sore

	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Regression	7.554E9	2	3.777E9	.903	.493
Residual	1.255E10	3	4.185E9		
Total	2.011E10	5			

The independent variable is TravelTime.

Tabel 4. 117 *Coefficients* Koridor VI (Arah Dukuh Atas) *Peak Hour* Sore

	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
TravelTime	31189.917	26701.149	5.093	1.168	.327
TravelTime ** 2	-358.807	291.440	-5.368	-1.231	.306
(Constant)	37078.218	591916.962		.063	.954

Tabel 4. 118 *Modal Summary* Koridor IV (Arah Dukuh Atas II) *Peak Hour* Sore

R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
.697	.486	.144	24061.429

The independent variable is TravelTime.

Tabel 4. 119 *ANOVA* Koridor IV (Arah Dukuh Atas II) *Peak Hour* Sore

	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Regression	1.644E9	2	8.220E8	1.420	.368
Residual	1.737E9	3	5.790E8		
Total	3.381E9	5			

The independent variable is TravelTime.

Tabel 4. 120 *Coefficients* Koridor IV (Arah Dukuh Atas II) *Peak Hour* Sore

	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
TravelTime	-10151.501	6271.830	-5.293	-1.619	.204
TravelTime ** 2	98.328	63.591	5.057	1.546	.220
(Constant)	864060.461	147071.901		5.875	.010

Tabel 4. 121 *Modal Summary* Koridor VI (Arah Ragunan) *Peak Hour* Sore

R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
.207	.043	-.596	80102.419

The independent variable is TravelTime.

Tabel 4. 122 *ANOVA* Koridor VI (Arah Ragunan) *Peak Hour* Sore

	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Regression	8.581E8	2	4.291E8	.067	.937
Residual	1.925E10	3	6.416E9		
Total	2.011E10	5			

The independent variable is TravelTime.

Tabel 4. 123 *Coefficients* Koridor VI (Arah Ragunan) *Peak Hour* Sore

	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
TravelTime	5922.875	21201.382	1.086	.279	.798
TravelTime ** 2	-70.392	226.563	-1.208	-.311	.776
(Constant)	557974.370	483710.326		1.154	.332

Tabel 4. 124 *Modal Summary* Koridor IV (Arah Pulo Gadung) Rata-Rata

R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
.708	.502	.169	23700.157

The independent variable is TravelTime.

Tabel 4. 125 *ANOVA* Koridor IV (Arah Pulo Gadung) Rata-Rata

	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Regression	1.696E9	2	8.479E8	1.509	.352
Residual	1.685E9	3	5.617E8		
Total	3.381E9	5			

The independent variable is TravelTime.

Tabel 4. 126 *Coefficients* Koridor IV (Arah Pulo Gadung) Rata-Rata

	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
TravelTime	-23504.382	13772.580	-6.992	-1.707	.186
TravelTime ** 2	333.416	192.660	7.090	1.731	.182
(Constant)	1013344.307	238362.512		4.251	.024

Tabel 4. 127 *Modal Summary* Koridor VI (Arah Dukuh Atas) Rata-Rata

R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
.150	.022	-.629	80945.154

The independent variable is TravelTime.

Tabel 4. 128 *ANOVA* Koridor VI (Arah Dukuh Atas) Rata-Rata

	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Regression	4.510E8	2	2.255E8	.034	.967
Residual	1.966E10	3	6.552E9		
Total	2.011E10	5			

The independent variable is TravelTime.

Tabel 4. 129 *Coefficients* Koridor VI (Arah Dukuh Atas) Rata-Rata

	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
TravelTime	-3057.048	40677.725	-.524	-.075	.945
TravelTime ** 2	19.874	365.947	.378	.054	.960
(Constant)	773777.638	1093754.816		.707	.530

Tabel 4. 130 *Modal Summary* Koridor IV (Arah Dukuh Atas II) Rata-Rata

R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
.649	.421	.034	25552.624

The independent variable is TravelTime.

Tabel 4. 131 ANOVA Koridor IV (Arah Dukuh Atas II) Rata-Rata

	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Regression	1.422E9	2	7.110E8	1.089	.441
Residual	1.959E9	3	6.529E8		
Total	3.381E9	5			

The independent variable is TravelTime.

Tabel 4. 132 Coefficients Koridor IV (Arah Dukuh Atas II) Rata-Rata

	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
TravelTime	6888.903	9667.282	.2647	.713	.528
TravelTime ** 2	-95.882	111.430	-3.197	-.860	.453
(Constant)	513831.113	203682.758		2.523	.086

Tabel 4. 133 Modal Summary Koridor VI (Arah Ragunan) Rata-Rata

R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
.280	.078	-.536	78602.314

The independent variable is TravelTime.

Tabel 4. 134 ANOVA Koridor VI (Arah Ragunan) Rata-Rata

	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Regression	1.572E9	2	7.862E8	.127	.885
Residual	1.853E10	3	6.178E9		
Total	2.011E10	5			

The independent variable is TravelTime.

Tabel 4. 135 *Coefficients* Koridor VI (Arah Rangunan) Rata-Rata

	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
TravelTime	-31274.847	64601.925	-3.273	-.484	.661
TravelTime ** 2	394.512	837.866	3.183	.471	.670
(Constant)	1276489.564	1223794.233		1.043	.374

