

SKRIPSI

**STUDI EVALUASI BIAYA OPERASIONAL KENDARAAN DAN TARIF
ANGKUTAN KOTA DI KOTA KUPANG
NUSA TENGGARA TIMUR**



Disusun Oleh :

LOUISA CORINCE RUBIAN

04.21.002

**PROGRAM STUDI TEKNIK SIPIL S-1
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL
MALANG**

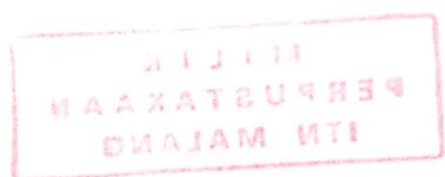
2010

SKRIPSI

STUDI EVALUASI RIWAYAT OPERASIONAL KENDARAAN DAN JALAN

ANGKUTAN KOTA DI KOTA KUPANG

MUSA TENDIGARA TIMUR



Dianjur Oleh :

LOUISA CORINCE RUBIAN

04.31.002

PROGRAM STUDI TEKNIK SIPIL 2-1

FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN

INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL

MALANG

2010

LEMBAR PERSETUJUAN
SKRIPSI
STUDI EVALUASI BIAYA OPERASIONAL KENDARAAN DAN TARIF
ANGKUTAN KOTA DI KOTA KUPANG NUSA TENGGARA TIMUR


Diajukan Sebagai Salah Satu Syarat Memperoleh Gelar Sarjana Teknik Sipil (S-1)
Institut Teknologi Nasional Malang


Disusun Oleh :
LOUISA CORINCE RUBIAN
04. 21. 002

Menyetujui :

Dosen Pembimbing I

Dosen Pembimbing II


(Ir. Nusa Sebayang, MT)


(Ir. Agus Prajitno, MT)

Mengetahui,

Ketua Program Studi Teknik Sipil S-1



(Ir. H. Hirijanto, MT)

LEMBAR PENGESAHAN

**STUDI EVALUASI BIAYA OPERASIONAL KENDARAAN DAN TARIF
ANGKUTAN KOTA DI KOTA KUPANG NUSA TENGGARA TIMUR**

SKRIPSI

Dipertahankan Dihadapan Majelis Penguji Sidang Skripsi Jenjang Strata Satu (S-1)

Pada hari : Senin

Tanggal : 23 Agustus 2010

*Dan Diterima Untuk Memenuhi Salah Satu Persyaratan
Guna Memperoleh Gelar Sarjana Teknik*

Disusun Oleh :

LOUISA CORINCE RUBIAN

04. 21. 002

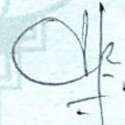
Disahkan Oleh:

Ketua



(Ir. H. Hirijanto, MT)

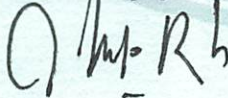
Sekretaris



(Lila Ayu Ratna Winanda, ST, MT)

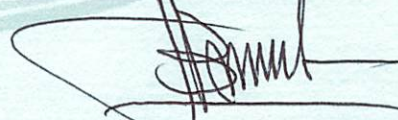
Anggota Penguji :

Dosen Penguji I



(Drs. Kamidjo Rahardjo, ST, MT)

Dosen Penguji II



(Ir. Bambang Wedyantadji, MT)

**PROGRAM STUDI TEKNIK SIPIL
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG
2010**

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Saya yang bertanda tangan dibawah ini :

Nama : LOUISA CORINCE RUBIAN

Nim : 04. 21. 002

Program Studi : Teknik Sipil

Fakultas : Teknik Sipil dan Perencanaan

Menyatakan dengan sesungguhnya bahwa skripsi saya dengan judul :

**“STUDI EVALUASI BIAYA OPERASIONAL KENDARAAN DAN TARIF
ANGKUTAN KOTA DI KOTA KUPANG NUSA TENGGARA TIMUR”**

Adalah hasil karya saya sendiri, bukan merupakan duplikat serta tidak mengutip
atau menyadur dari hasil karya orang lain kecuali disebutkan sumbernya.

Malang, 23 Agustus 2010

Yang Membuat Pernyataan

METERAI
TEMPEL
PILIH KEMBARANGUNAN
TOL

2968EAAF259530879

ENAM RIBU RUPIAH
6000 DJP



(LOUISA CORINCE RUBIAN)

ABSTRAKSI

Evaluasi Biaya Operasional Kendaraan Dan Tarif Angkutan Di Kota Kupang Nusa Tenggara Timur, Louisa Corince Rubian, 04.21.002, Dosen Pembimbing : (1) Ir. Nusa Sebayang, MT. (2) Ir. Agus Prajitno, MT

Kata Kunci : Load Faktor, Headway, Frekuensi, Tarif

Agar terciptanya pelayanan sistem transportasi yang lebih aman, nyaman dan teratur di Kota Kupang khususnya angkutan kota, perlu diadakan evaluasi kinerja angkutan kota yang melibatkan semua pihak baik itu regulator, pemilik angkutan, atau sopir dan pengguna jasa itu sendiri. Kenaikan Bahan Bakar Minyak (BBM) tahun 2008 menyebabkan tingginya tarif angkutan kota yaitu Rp 2.000 dari tarif sebelumnya Rp 1.000. evaluasi Biaya Operasional Kendaraan angkutan di Kota Kupang ini bertujuan untuk meninjau kembali kinerja yang sudah ada dan untuk mendapatkan tarif angkutan yang wajar di Kota Kupang.

Metode survey yang digunakan dalam studi evaluasi ini yaitu metode survey dinamis dan survey statis dengan ketentuan evaluasi yang digunakan mengacu pada Peraturan Dirjen Perhubungan Darat 2002. Metode dinamis yaitu metode pengambilan data-data di lapangan dengan cara mencatat penumpang yang naik dan turun dari sebuah kendaraan yang dilakukan selama 4 hari yaitu hari Senin 8 Juni 2009, Selasa 9 Juni 2009, Rabu 10 Juni 2009, dan Kamis 11 Juni 2009. Pada angkutan umum Trayek 2, Trayek 5 dan Trayek 7. Tarif yang berlaku saat ini dievaluasi berdasarkan tarif dengan Load faktor standart (70%).

Dari hasil evaluasi kinerja studi pelayanan didapati nilai faktor muat per rit untuk trayek 2 rute Terminal Kota Kupang-Pertigaan Oepura sebesar 75.58%, sedangkan rute Pertigaan Oepura-Terminal Kota Kupang 80.90%. Untuk trayek 5 rute Terminal Kota Kupang-Pertigaan Oepura sebesar 80.90%, sedangkan rute Pertigaan Oepura-Terminal Kota Kupang 77.78%. Dan untuk trayek 7 rute Terminal Walikota-Pertigaan Oepura sebesar 79.86% dan rute Pertigaan Oepura-Terminal Walikota 83.45%. untuk nilai . Headway pada. untuk trayek 2 adalah 2.18 menit dan pada trayek 5 sebesar 2.92 menit, sedangkan pada trayek 7 yaitu 4.87 menit sehingga masih dalam headway puncak yaitu 2-5 menit. Untuk nilai frekuensi tertinggi adalah pada trayek 2, yaitu 35 kend/jam dan terendah terjadi pada trayek 7 yaitu 17 kend/jam. Tarif yang berlaku saat ini Rp 2.000 jika menggunakan LF 70% masih lebih tinggi yaitu Rp 1.902,94 untuk trayek 2 dan Trayek 7 sebesar Rp 1.978,65. Sedangkan untuk trayek 5 masih berada diatas LF 70% yaitu Rp 2.079,33

KATA PENGANTAR

Puji Syukur kepada Tuhan Yesus Kristus karena atas bimbingan dan penyertaannya sehingga saya dapat menyelesaikan Proposal skripsi ini dengan judul “ **EVALUASI BIAYA OPERASIONAL KENDARAAN DAN TARIF ANGKUTAN KOTA DI KOTA KUPANG NUSA TENGGARA TIMUR** ”

Dalam kesempatan ini penyusun ingin menyampaikan rasa terima kasih kepada semua pihak yang telah membantu dalam menyusun laporan ini kepada:

1. Prof. Dr. Eng Ir. Abraham Lomi, MSEE, selaku rector ITN Malang
2. Ir Agus Santoso, MT selaku dekan FTSP
3. Bapak Ir. H. Hirijanto, MT selaku Ketua Jurusan Teknik Sipil S–1 ITN Malang.
4. Lila Ayu Ratna Winanti, ST, MT selaku Sekretaris Jurusan Teknik Sipil S–1 ITN
5. Bapak Ir. Nusa Sebayang, MT selaku Dosen Pembimbing I
6. Bapak Ir. Agus Prajitno, MT selaku Dosen Pembimbing II
7. Kedua orang tua yang selalu membantu dalam doa, moril dan materi

Penyusun menyadari Skripsi ini jauh dari sempurna, oleh karena itu penyusun mengharapkan kritik dan saran yang membangun dari semua pihak untuk menyempurnakan penyusunan Proposal Skripsi ini.

Malang, September 2010

Penyusun

DAFTAR ISI

LEMBAR PERSETUJUAN.....	i
ABSTRAKSI.....	ii
KATA PENGANTAR.....	iii
DAFTAR ISI.....	iv
DAFTAR TABEL.....	v
DAFTAR GRAFIK.....	vi
BAB I PENDAHULUAN	
1.1. Latar Belakang.....	1
1.2. Identifikasi Masalah.....	2
1.3. Rumusan masalah	3
1.4. Pembatasan Masalah dan Ruang Lingkup.....	3
1.5. Tujuan Studi.....	4
1.6. Keaslian studi	4
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	
2.1. Gambaran Umum Kota Kupang.....	6
2.1.1 Letak geografis dan administrasi.....	6
2.1.2 Karakteristik jaringan jalan.....	7
2.2. Tarif Angkutan.....	8
2.3. Dasar Kebijakan.....	10

2.3.1	Perhitungan tarif berdasarkan operasional	10
2.3.2	Perhitungan tarif berdasarkan nilai jasa angkutan..	11
2.4.	Struktur Biaya.....	12
2.5.	Penentuan Jumlah Armada Angkutan.....	13
2.5.1	Dasar perhitungan	13
2.5.2	Jumlah armada yang dibutuhkan	18
2.6	Penentuan Standart Operasi.....	18
2.7	Analisa Biaya Operasional Kendaraan.....	20
2.7.1	Biaya tetap	22
2.7.2	Biaya variabel	25
2.8	Penumpang Kendaraan	30
2.9	Tarif.....	30

BAB III METODOLOGI STUDI

3.1.	Lokasi Studi	32
3.2.	Studi literatur.....	32
3.3.	Pengumpulan Data.....	32
3.3.1	Data primer.....	32
3.3.2	Data sekunder.....	34
3.4.	Teknik Pengumpulan Data	35
3.4.1	Metode survey.....	35
3.4.2	Waktu survey.....	37
3.4.3	Pengambilan data.....	37

3.5.	Metode pengolahan data	39
3.6.	Metode analisis	39
3.7.	Metode evaluasi	40
3.8.	Bagan alur tahapan studi.....	41

BAB IV PENGOLAHAN DATA, ANALISA DAN EVALUASI

4.1	Pelaksanaan survey	42
	A. Survei pendahuluan.....	42
	B. Survei dinamis.....	43
	B. Survei statis.....	44
4.2	Karakteristik rute angkutan kota.....	44
	4.2.1 Trayek 2.....	45
	A. Simpul-simpul naik turun.....	45
	B. Jumlah Rit.....	49
	C. Jumlah Penumpang.....	50
	D. Waktu tempuh.....	52
	E. Load Faktor.....	53
	F. Headway.....	61
	G. Frekwensi.....	64
	H. Waktu Sirkulasi.....	66
	I. Jumlah Kendaraan.....	67
	J. Waktu Tunggu.....	70

4.2.2	Trayek 5.....	72
	A. Simpul-simpul naik turun.....	72
	B. Jumlah Rit.....	77
	C. Jumlah Penumpang.....	77
	D. Waktu tempuh.....	78
	E. Load Faktor.....	79
	F. Headway.....	86
	G. Frekwensi.....	89
	H. Waktu Sirkulasi.....	90
	I. Jumlah Kendaraan.....	91
	J. Waktu Tunggu.....	94
4.2.3	Trayek 7.....	96
	A. Simpul-simpul naik turun.....	96
	B. Jumlah Rit.....	99
	C. Jumlah Penumpang.....	100
	D. Waktu tempuh.....	101
	E. Load Faktor.....	102
	F. Headway.....	109
	G. Frekwensi.....	112
	H. Waktu Sirkulasi.....	113
	I. Jumlah Kendaraan.....	114
	J. Waktu Tunggu.....	117

BAB V PERHITUNGAN DAN ANALISA TARIF

5.1	Perhitungan Biaya	119
5.1.1	Produksi per kendaraan.....	119
5.1.2	Produksi per kendaraan – km.....	121
5.1.2.1	Biaya langsung	121
5.1.2.2	Biaya tidak langsung	133
5.1.2.3	Biaya pokok per kendaraan	133
5.2	Evaluasi dan Perhitungan Biaya	134
5.2.1	Pendapatan per hari	134
5.2.2	Biaya operasi kendaraan masing-masing trayek....	135
5.2.3	Untung rugi per hari.....	136
5.2.4	Perhitungan dengan load factor standart.....	138

BAB VI KESIMPULAN DAN SARAN

6.1	Kesimpulan.... ..	141
6.2	Saran.....	141

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 Kapasitas Kendaraan.....	14
Tabel 4.1 Jumlah Rit Rata – rata Perhari.....	50
Tabel 4.2 Nilai Rata-Rata Penumpang Pada Jam Sibuk angkutan Kota Tr 2.....	51
Tabel 4.3 waktu Tempuh rata-rata perjam sibuk angkutan kota Tr 2.....	53
Tabel 4.4 Load Faktor Rata-rata Trayek 2.....	55
Tabel 4.5 Load Factor Arah Terminal Kota Kupang - Pertigaan Oepura Tr 2....	56
Tabel 4.6 Load Factor Rit Pulang Trayek 2.....	59
Tabel 4.7 headway aktual dan standar Trayek 2 berdasarkan survei dinamis.....	62
Tabel 4.8 headway Trayek 2 berdasarkan survei Statis.....	63
Tabel 4.9 Perbandingan Headway Statis dan Dinamis.....	63
Tabel 4.10 Perbandingan Frekwensi Statis dan Dinamis.....	65
Tabel 4.11 Nilai CTABA Perhari Angkutan Kota Trayek 2.....	67
Tabel 4.12 Perhitungan Jumlah Kendaraan Pada Jam Sibuk Untuk Trayek 2....	68
Tabel 4.13 Perhitungan Kendaraan interval 30 menit pada trayek 2.....	69
Tabel 4.14 Waktu Tunggu Aktual Pada Trayek 2 Menurut Survei Statis.....	71
Tabel 4.15 Jumlah Rit Rata - rata Perhari.....	77
Tabel 4.16 Nilai Rata-Rata Penumpang Pada Jam Sibuk angkutan Kota Tr 5....	78
Tabel 4.17 waktu Tempuh rata-rata perjam sibuk angkutan kota Trayek 5.....	79
Tabel 4.18 Load Faktor Rata-rata Trayek 5.....	80
Tabel 4.19 LF Segmen Arah Terminal Kota Kupang-Pertigaan Oepura.....	81
Tabel 4.20 LF Segmen Arah Pertigaan Oepura-Terminal Kota Kupang.....	84

Tabel 4.21 headway aktual Trayek 5 survei dinamis.....	87
Tabel 4.22 headway aktual dan standar Trayek 5 berdasarkan survei Statis.....	87
Tabel 4.23 Perbandingan Headway Statis dan Dinamis Pada Trayek 5.....	88
Tabel 4.24 Perbandingan Frekwensi Statis dan Dinamis Pada Trayek 5.....	89
Tabel 4.25 Nilai CTABA Perhari Angkutan Kota Trayek 5.....	91
Tabel 4.26 Perhitungan Jumlah Kendaraan Pada Jam Sibuk Untuk Trayek 5.....	92
Tabel 4.27 Perhitungan Kendaraan interval 30 menit pada trayek 5.....	93
Tabel 4.28 Waktu Tunggu Aktual Pada Trayek 5 Menurut Survei Statis.....	95
Tabel 4.29 Jumlah Rit Rata - rata Perhari.....	100
Tabel 4.30 Waktu Tempuh rata-rata perjam sibuk angkutan kota Trayek 7.....	101
Tabel 4.31 Load Faktor Rata-rata Trayek 7.....	102
Tabel 4.32 LF Arah Terminal Walikota – Pertigaan Oepura.....	103
Tabel 4.33 Load Factor Rit Pulang Trayek 7.....	104
Tabel 4.34 Headway aktual Trayek 7 survei dinamis.....	107
Tabel 4.35 Headway aktual Trayek 7 berdasarkan survei Statis.....	110
Tabel 4.36 Perbandingan Headway Statis dan Dinamis Pada Trayek 7.....	110
Tabel 4.37 Perbandingan Frekwensi Statis dan Dinamis Pada Tr 7.....	111
Tabel 4.38 Nilai CTABA Perhari Angkutan Kota Trayek 7.....	112
Tabel 4.39 Perhitungan Jumlah Kendaraan Pada Jam Sibuk Untuk Tr 7.....	114
Tabel 4.40 Perhitungan Kendaraan interval 30 menit pada trayek 7.....	115
Tabel 4.41 Waktu Tunggu Aktual Pada Trayek 7 Menurut Survei Statis.....	116

DAFTAR GRAFIK

Grafik 4.1 Grafik LF Arah TKK-Pertigaan Oepura Pada Jam Sibuk dan Tidak Sibuk untuk Trayek 2.....	57
Grafik 4.2 LF Arah Pertigaan Oepura - Terminal Kota Kupang Pada Jam Sibuk dan Tidak Sibuk untuk Trayek 2.....	59
Grafik 4.3 Kendaraan interval 30 menit pada trayek 2.....	70
Grafik 4.4 LF Arah Terminal Kota Kupang - Pertigaan Oepura Pada Jam Sibuk dan Tidak Sibuk untuk Trayek 5.....	82
Grafik 4.5 LF Segmen Arah Pertigaan Oepura - Terminal Kota Kupang Pada Jam Sibuk dan Tidak Sibuk untuk Trayek 5.....	84
Grafik 4.6 Kendaraan interval 30 menit pada trayek 5.....	94
Grafik 4.7 LF Arah Terminal Walikota - Pertigaan Oepura Pada Jam Sibuk dan Tidak Sibuk untuk Trayek 7.....	105
Grafik 4.8 LF arah Pertigaan Oepura – Terminal Walikota Pada Jam Sibuk dan Tidak Sibuk untuk Trayek 7.....	107
Grafik 4.9 Kendaraan interval 30 menit pada trayek 7.....	117

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 LATAR BELAKANG

Setiap manusia memerlukan berbagai macam sumber daya dan kepentingan untuk melangsungkan hidupnya. Sumber daya tersebut tidak tersedia dan tersebar di seluruh tempat tinggal manusia dan tidak ada suatu daerah yang dapat memenuhi kebutuhan hidupnya. Untuk itu manusia memerlukan pergerakan / atau transportasi guna memenuhi kebutuhannya.

Transportasi merupakan sarana pergerakan orang dan barang dari tempat asal ke tempat tujuan dengan suatu maksud tertentu. Oleh sebab itu transportasi memegang peranan yang sangat penting dalam setiap segi kehidupan ekonomi, sosial budaya, politik dan hankam. Seiring dengan perkembangan pembangunan, maka permintaan jasa transportasi meningkat pula. Salah satu komponen sistem transportasi adalah lalu lintas dengan sarannya adalah moda transportasi.

Agar pengusaha angkutan kota dapat melangsungkan produksi jasa transportasi dan agar angkutan kota tersedia dengan kualitas dan kuantitas yang memadai, pengusaha dapat meningkatkan pelayanan dan orang tertarik untuk berusaha di bidang angkutan kota. Penentuan tarif memerlukan pertimbangan antar permintaan tarif yang setinggi mungkin oleh pengusaha transportasi, dan di pihak lain pemakai jasa menghendaki tarif yang serendah mungkin. Untuk menghindari perbedaan dari dua

kepentingan itu perlu adanya perhitungan batas kerugian tingkat tarif. Dimana pada pihak perusahaan masih dapat keuntungan dan pihak lain pemakai jasa dapat menjangkau tarif tersebut

Kota Kupang merupakan ibu kota propinsi dari Nusa Tenggara Timur. Dengan moda transportasi yang sudah ada di kota ini. Tarif angkutan kota ditentukan oleh pemerintah kota Kupang yang bertindak sebagai regulator dalam sistem transportasi. Meskipun pemerintah memerlukan adanya pertimbangan dari segi pengusaha angkutan kota. Peningkatan harga suku cadang kendaraan dan biaya komponen lainnya, akan meningkatkan biaya operasi kendaraan. Tarif yang sekarang berlaku belum tentu sesuai dengan peningkatan tersebut.

Dalam studi ini akan dievaluasi sejauh mana tingkat pelayanan yang diberikan bagi pengguna jasa angkutan dan berapa besarnya tarif angkutan kota yang disesuaikan dengan Biaya Operasional Kendaraan dan tingkat pendapatan masyarakat Kota Kupang, demi terciptanya transportasi yang aman, nyaman dan cepat disamping itu juga menguntungkan baik dari segi operator dan juga tidak merugikan dari segi penumpang

1.2 IDENTIFIKASI MASALAH

- 1 Karena masih banyak armada angkutan kota yang tidak disiplin dalam menjalankan ketentuan-ketentuan dari Dinas Perhubungan Kota Kupang, sehingga penumpang tumpang tindih antar angkutan umum yang satu dengan yang lain dalam satu trayek, maka perlu diadakan

Studi evaluasi Biaya Operasional Kendaraan (BOK) untuk mengetahui kinerja pelayanan angkutan kota.

2. Tarif yang ada masih terlalu tinggi bagi pengguna jasa angkutan kota, sedangkan di pihak penyedia jasa angkutan dianggap wajar, sehingga perlu diadakan studi tentang kewajaran tarif

1.3 RUMUSAN MASALAH

1. Termasuk nilai kinerja pelayanan manakah angkutan di Kota Kupang apabila dievaluasi sesuai Biaya Operasional Kendaraan (BOK)?
2. Berapa tarif angkutan kota yang seharusnya berlaku sesuai Biaya Operasional Kendaraan (BOK) sehubungan dengan kenaikan BBM?

1.4 PEMBATAHAN MASALAH DAN RUANG LINGKUP

Agar penelitian tidak terlalu luas dan terbatasnya waktu, supaya memberi arah yang lebih fokus sehingga studi dapat lebih teliti dan lebih mudah di selesaikan, maka perlu adanya pembatasan berikut :

1. Untuk mengetahui nilai kinerja pelayanan angkutan berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan (BOK) dilaksanakan 3 jenis survey. Yaitu survey pendahuluan selama 1 hari, kemudian survey dinamis dan survey statis yang dilakukan selama 4 hari.
2. Tarif yang di tinjau adalah tarif sebelum dan sesudah kenaikan BBM dengan menggunakan perhitungan Biaya Operasional Kendaraan (BOK)

1.5 TUJUAN STUDI

1. Mengetahui Pelayanan angkutan kota yang berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan (BOK)
2. Untuk mendapatkan tarif angkutan kota yang wajar sehubungan dengan kenaikan BBM agar pengguna jasa angkutan tidak dirugikan dan menguntungkan dari sisi penyedia jasa angkutan

1.6 KEASLIAN STUDI

Dalam studi ini terdapat sumber-sumber yang mendukung penyusun antara lain :

1. Studi ini sebelumnya sudah pernah diambil yaitu Studi Evaluasi Biaya Transportasi Kendaraan dan Perhitungan Tarif Angkutan Kota di Kota Waingapu oleh Erlina R. N.A Radamuri. Dari hasil penelitiannya diperoleh kesimpulan bahwa tarif yang berlaku di Kota Waingapu saat itu sebesar Rp 1.000,00 adalah tarif dibawah standart yang diharapkan yaitu sebesar Rp1.400,00
2. M. Zulhian Noor 99.21.041 dalam studinya "Studi Evaluasi Kinerja Pelayanan Angkutan Perkotaan rute CKL,MKS,TGT,AG dan TST Di Kota Malang". Dari studinya dapat disimpulkan bahwa Lf actual pada rute CKL=51,8%<70%, rute MKS=61,4%<70%, rute TGT=44%<70%, rute AG=18,5%<70%, dan rute TST=32,44%<70%. Dengan demikian LF dari ketiga rute tersebut memenuhi standart

3. Yulisanus Alfonsi Madur 98.21.144 dalam studinya “Studi Evaluasi Dan Perhitungan Tarif Angkutan Umum Di Kota Ruteng Kabupaten Manggarai Nusa Tenggara Timur”. Dari hasil studinya dapat disimpulkan bahwa nilai LF per rit untuk rute Terminal Kota – Terminal Carep sebesar 41.70%, rute terminal Kota – Terminal Karot 33,33% dan rute Terminal Kota – Terminal Taga 38,89% dibawah nilai LF standarrt yaitu 70%

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Gambaran Umum Kota Kupang

Ditinjau dari geografisnya, wilayah kota Kupang merupakan bagian dari propinsi Nusa Tenggara Timur yang berada pada daratan pulau Timor. Kota Kupang terbentuk berdasarkan UU No 5 Tahun 1996 dan dituangkan dalam lembar Negara nomor 3632 tahun 1996.

2.1.1 Letak Geografis dan Administrasi Wilayah

Dilihat dari aspek geografis, kota Kupang berada di ujung Barat pulau Timor dan berhadapan dengan Benua Australia bagian Utara. Posisi inilah yang menempatkan kota Kupang sebagai satu-satunya ibukota propinsi yang terletak di bagian paling selatan wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia.

Letaknya yang sangat strategis ini memungkinkan perkembangan kota Kupang kedepan akan menjadi pilihan yang terbaik bagi pintu gerbang masuk atau keluar orang, barang dan jasa tidak saja pada arus local, regional, dan nasional juga pada lingkup global.

Kota Kupang secara geografis terletak pada koordinat $10^{\circ}36'14''$ – $10^{\circ}39'58''$ Lintang Selatan, $123^{\circ}31'35''$ – $123^{\circ}41'00''$ Bujur Timur. Secara administrasi wilayah ini berbatasan dengan Kabupaten Kupang.

Adapun batas-batas Kota Kupang adalah sebagai berikut :

Utara : Teluk Kupang

Selatan : Kecamatan Kupang Barat Kabupaten Kupang

Barat : Kecamatan Kupang Barat Kabupaten Kupang dan selat semau

Timur : Kecamatan Kupang Tengah dan Kupang Barat Kabupaten Kupang

2.1.2 Karakteristik Jaringan Jalan

Ketersediaan jaringan jalan merupakan kebutuhan mutlak dalam perkembangan kota sekaligus merupakan factor penunjang yang sangat vital bagi daerah perkotaan maupun daerah di sekitarnya guna kelancaran pergerakan baik orang maupun barang. Jaringan jalan terutama dibutuhkan untuk pergerakan penduduk dalam suatu daerah tertentu atau digunakan untuk menghubungkan daerah yang potensial dengan daerah lainnya.

Jalan utama kota Kupang adalah jalan tembusan yang menghubungkan Kota Kupang dan kabupaten-kabupaten lainnya. Dengan kata lain, jalan yang menuju ke kecamatan-kecamatan di kota Kupang merupakan cabang dari jalan utama tersebut.

Jaringan jalan menurut statusnya dapat dibedakan menjadi :

- Jalan Negara
- Jalan propinsi
- Jalan kabupaten
- Jalan desa

Panjang jalan Negara di kota Kupang adalah 45.50 km, panjang jalan propinsi adalah 51.40 km dan panjang jalan kota adalah 729.26 km, sebagian besar (93.30%) jalan kota sudah teraspal yaitu sepanjang

694.98 km. sedangkan seluruh jalan (100%) jalan Negara dan jalan propinsi adalah teraspal

Sebagian besar jalan dikota Kupang adalah jalan Negara dan jalan Propinsi, sedangkan jalan kota dan jalan kelurahan hanya sedikit. Jalan Propinsi dan jalan Negara pada umumnya berfungsi sebagai pelayanan pergerakan regional sedangkan jalan kabupaten dan jalan desa melayani pergerakan dalam kota atau bagian kota.

Kondisi jalan kota Kupang bagian timur relative lebih baik keadaannya dibandingkan dengan bagian Barat ini dapat dikaitkan dengan lebih tingginya intensitas pergerakan dan pemanfaatan ruang yang ada.

Sarana transportasi umum yang tersedia adalah angkutan umum dan ojek. Angkutan umum merupakan alternative terbanyak yang dipilih masyarakat kota Kupang, di samping kendaraan pribadi.

2.2 TARIF ANGKUTAN

Harga jasa angkutan dapat di tentukan dengan system tarif dan atau melalui perjanjian sewa (charter) jika dengan sistem tarif, maka harga tersebut berlaku umum dan tidak ada ketentuan lain yang mengikat kecuali apa yang sudah diatur dalam buku tarif. Di Indonesia tarif ditentukan oleh pemerintah. Dalam buku tarif dicantumkan tingkat tarif yang berlaku untuk tiap jenis atau golongan barang asal ke berbagai tempat tujuan serta biaya-biaya lain yang dikenakan dalam pengiriman tersebut. Karena begitu banyak jenis barang yang diangkut dan tempat tujuan pengirimannya juga berbeda-

beda maka banyak pula jenis dan tingkat tarif yang berlaku. Untuk angkutan barang berlaku tarif barang dan untuk angkutan orang berlaku tarif penumpang berbeda pada tiap jenis alat angkutan.

Menurut Muchtarudin Siregar (1980) harga jasa angkutan yang ditetapkan melalui perjanjian sewa hanya berlaku bagi pihak yang terikat perjanjian. Perjanjian sewa itu dapat mengikuti :

- a. Waktu pemakaian alat angkut (Time charter)
- b. Perjalanan yang dilakukan (Voyage Charter)

Dalam perjanjian tersebut diatur hanya jasa angkutan dan hak serta tanggung jawab perusahaan angkutan dan pemakai jasa angkutan. Harga jasa angkutan melalui perjanjian biasanya lebih mudah ditetapkan sifat berlakunya yang terbatas . sebaliknya penentuan harga angkutan yang mengikuti system tarif lebih sukar, karena tarif berlaku untuk ribuan jenis barang ke berbagai tempat tujuan pengiriman dan melibatkan demikian banyak perusahaan angkutan yang jenis dan keadaanya berbeda-beda. Itulah sebabnya tarif merupakan salah satu masalah-masalah pokok yang selalu dibicarakan dalam pengangkutan. Tingkat tarif angkutan dipengaruhi oleh perubahan biaya operasi alat angkutan. Harga sewa (charter) merupakan hasil negosiasi antara pemakai dan perusahaan angkutan lebih peka terhadap perubahan yang terjadi insidental di pasar jasa angkutan. Walaupun harga tersebut juga dipengaruhi oleh tingkat tarif yang berlaku.

2.3 DASAR KEBIJAKSANAAN TARIF

Menurut Muchtarudin Siregar (1980) dasar kebijaksanaan dalam penentuan tarif angkutan biasa didasarkan biaya operasi dan didasarkan nilai jasa angkutan.

2.3.1 Perhitungan Tarif Berdasarkan Operasional (Cost of Service Pricing)

Perhitungan tarif jenis ini adalah menghitung biaya operasi satuan yang dinyatakan per-ton-kilometer untuk angkutan barang atau perpenumpang-kilometer untuk angkutan penumpang. Tarif terdiri atas biaya tetap, biaya variable, biaya langsung dan tidak langsung. Perhitungan jenis ini dibagi atas :

a. Prinsip Biaya Marginal

Tarif akan memberi keuntungan maksimum kepada perusahaan apabila biaya marginal (marginal cost) sama dengan penerimaan marginal biaya dan penerimaan dari satu jasa tambahan yang dihasilkan (marginal output)

Penetapan tarif jenis ini tidak menggunakan short run marginal cost dikarenakan hasil perhitungan menjadi kurang wajar, sebab sukar dicapai tingkat pemakaian kapasitas penuh. Akan tetapi menggunakan long run marginal cost dalam perhitungan untuk menghindari terjadinya keadaan yang under utilized atau over utilized.

b. Prinsip Biaya Rata-Rata

Biaya rata-rata satuan dihitung dengan membagi jumlah biaya operasi dengan seluruh jasa angkutan yang dihasilkan. Sedangkan tarif yang diberlakukan adalah tarif minimum tersebut ditambah dengan

bagian keuntungan perusahaan. Bagian keuntungan perusahaan ditentukan sesuai dengan kebijaksanaan manajer dan disepakati oleh Asosiasi dan pemerintah.

c. Prinsip “Increment Out Of Pocket Cost”

Dalam hal ini dijadikan sebagai dasar tarif adalah biaya yang dikeluarkan (out of pocket cost), dibawah batas mana tarif tidak dapat ditekan lebih rendah lagi. Biaya ini adalah sama dengan biaya variabel rata-rata. Kalau biaya variabel rata-rata dipakai sebagai suatu dasar penentuan tarif oleh perusahaan angkutan yang beroperasi dalam keadaan constant return to scale (biaya variabel sama untuk jumlah output yang berbeda, maka biaya variable sama dengan biaya marginal). Tetapi jika tarif ditetapkan berdasarkan biaya rata-rata lebih besar dari biaya marginal, tarif berada dibawah biaya operasi. Dengan demikian tingkat tarif yang ditetapkan berdasarkan prinsip biaya marginal.

2.3.2 Perhitungan tarif Berdasarkan Nilai Jasa Angkutan (Value of Service Pricing)

Penetapan tarif berdasarkan nilai jasa angkutan (value of service pricing) disebut sebagai multiple price strategies yang banyak diikuti pada waktu ini. Tinggi rendahnya tarif ditentukan oleh nilai yang tinggi atas jasa angkutan maka tingkat tarif akan tinggi. Demikian juga sebaliknya, tarif akan ditetapkan lebih rendah oleh pemakai jasa. Tinggi rendahnya nilai itu dapat diketahui dari elastisitas permintaan jasa angkutan tersebut.

Perusahaan angkutan dengan unit yang lebih besar dapat mengoptimalkan pemakaian kapasitasnya dengan menerapkan kebijakan tarif yang bersifat diskriminatif. Dalam hal ini ada sejumlah pemakaian jasa angkutan dengan elastisitas permintaan yang berbeda. Disamping itu para pemakai jasa berada dipasar yang tarifnya lebih tinggi tidak pindah kepasar yang tarif lebih rendah.

2.4 STRUKTUR BIAYA

Pada kegiatan produksi barang dan jasa angkutan terdapat beberapa jenis biaya dan untuk mempermudah perhitungan, biaya-biaya tersebut diklasifikasikan Menurut Departemen Perhubungan tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum di Wilayah Perkotaan Dalam trayek Tetap dan Teratur. Biaya – biaya tersebut diklasifikasikan menjadi :

1. Klasifikasi Biaya

Menurut fungsi pokok kegiatan :

- Biaya produksi, yaitu semua biaya yang berhubungan dengan fungsi produksi atau kegiatan dalam proses produksi.
- Biaya organisasi, yaitu semua biaya yang berhubungan dengan fungsi administrasi dan biaya umum perusahaan.
- Biaya pemasaran, yaitu biaya yang dikeluarkan untuk kegiatan-kegiatan pemasaran dan produksi jasa.

2. Klasifikasi Biaya Yang Berkaitan Dengan Perubahan Volume Jasa

- Biaya tetap (Fixed Cost), yaitu biaya yang tidak berubah walaupun terjadi perubahan volume produksi jasa.
- Biaya tidak tetap (Variable Cost), yaitu biaya yang berubah apabila terjadi perubahan pada volume produksi jasa.

3. Klasifikasi Biaya Yang Berhubungan Produksi Jasa Yang Dihasilkan.

- Biaya langsung, yaitu biaya yang berkaitan langsung dengan produksi jasa yang dihasilkan.
- Biaya tidak langsung, yaitu biaya yang tidak langsung berhubungan dengan produksi jasa yang dihasilkan.

2.5 PENENTUAN JUMLAH ARMADA ANGKUTAN

Jumlah armada angkutan menunjukkan banyaknya kendaraan yang diperlukan dalam satu waktu sirkulasi. Dasar-dasar perhitungan yang dipergunakan adalah :

2.5.1 Dasar Perhitungan

a. Kapasitas Kendaraan

Kapasitas kendaraan ditentukan berdasarkan standar kendaraan angkutan sesuai dengan kapasitas tempat duduk

Tabel 2.1
Kapasitas Kendaraan

Jenis angkutan	Kapasitas Kendaraan			Kapasitas Penumpang Perhari/kendaraan
	Duduk	Berdiri	Total	
Mobil Penumpang Umum	8		8	250-300
Bus Kecil	19		19	300-400
Bus Sedang	20	10	30	500-600
Bus besar lt tunggal	49	30	79	1000-1200
Bus besar lt ganda	85	35	120	1500-1800

b. Load Factor

load factor atau faktor muat didefenisikan sebagai perbandingan antara kapasitas terjual dan kapasitas tersedia untuk satu perjalanan yang biasa dinyatakan dalam persen (%). Factor muat untuk perhitungan tarif umumnya adalah 70%

$$LF = \frac{N}{C} \times 100\%$$

Keterangan :

LF : Load Factor (faktor muat)

N : Jumlah penumpang

C : Kapasitas kendaraan angkutan kota (12 orang)

c. Perhitungan Headway

Headway adalah waktu antara satu angkutan kota dengan angkutan kota yang lain yang berurutan dibelakangnya pada satu rute yang sama. Headway makin kecil menunjukkan frekuensi semakin tinggi, sehingga

akan menyebabkan waktu tunggu yang rendah. Ini merupakan kondisi yang menguntungkan bagi penumpang, namun disisi lain akan menyebabkan proses bunching atau saling menempel antar angkutan dan ini akan mengakibatkan gangguan pada arus lalu lintas lainnya. Untuk menghindari efek Bunching ditetapkan minimum headway sebesar 1 (satu) menit.

Headway masing-masing jalur dapat diperoleh dengan rumus :

$$H = \frac{60 \times C \times Lf}{P}$$

Keterangan :

H : Headway

P : Jumlah penumpang per jam pada seksi terpadat

C : Kapasitas kendaraan

LF : Load Factor muat, diambil 70% (pada kondisi dinamis)

d. Perhitungan Frekuensi

Frekwensi adalah jumlah kendaraan yang lewat persatuan waktu. Frekwensi yang dihitung dibedakan antara frekwensi actual atau yang terjadi di lapangan dengan frekwensi standar.

Frekuensi angkutan pada masing-masing trayek dapat ditentukan dengan formula :

* Frekwensi Aktual

$$F = \frac{1}{Ht}$$

Keterangan :

F : Frekwensi

Ht : Headway (dalam jam)

e. Perhitungan Waktu Tempuh dan Waktu Sirkulasi

Waktu Sirkulasi

Dasar perhitungan waktu sirkulasi kendaraan pada suatu jenis trayek ditentukan oleh kapasitas kendaraan, waktu henti kendaraan di terminal dan waktu antara analisa data waktu sirkulasi di dapatkan dari hasil survey on board yaitu dari waktu tempuh dari terminal menuju ke tempat tujuan dan begitu juga sebaliknya. Waktu sirkulasi diperlukan untuk mengetahui jumlah kendaraan per waktu sirkulasi

Rumus dasar yang digunakan untuk menghitung waktu sirkulasi yaitu :

$$CT_{ABA} = (T_{AB} + T_{BA}) + (\sigma_{AB}^2 + \sigma_{BA}^2) + (T_{TA} + T_{TB}) .. (dishub 2002)$$

Keterangan :

CT_{ABA} = Waktu siklus dari A ke B, kembali ke A

T_{AB} = Waktu perjalanan rata-rata dari A ke B

T_{BA} = Waktu perjalanan rata-rata dari B ke A

σ_{AB} = Deviasi waktu perjalanan dari A ke B

σ_{BA} = Deviasi waktu perjalanan dari B ke A

T_{TA} = Waktu henti kendaraan di A

T_{TB} = Waktu henti kendaraan di B

Waktu sirkulasi dengan pengaturan kecepatan kendaraan rata-rata 20 km perjam mengalami deviasi waktu sebesar 5% dari waktu perjalanan. Sedangkan untuk waktu henti kendaraan di A maupun di B diperoleh dari survey dinamis.

f. Perhitungan Jumlah Kendaraan Untuk masing-masing Trayek

Jumlah kendaraan didasarkan pada survey yang dilakukan selama 4 hari terhadap 3 trayek yang menjadi objek studi. Rumus yang digunakan untuk menghitung jumlah angkutan digunakan rumus dari Dirjen Perhubungan Darat 2002 yakni :

$$K = \frac{CT}{Ht \times fA}$$

Keterangan :

K = Jumlah Kendaraan

CT = Waktu sirkulasi

Ht = Headway (menit)

f_A = Faktor ketersediaan kendaraan (100%)

2.5.2 Jumlah Armada Yang Dibutuhkan

Penentuan jumlah armada ditetapkan berdasarkan :

- a. Jalur
- b. Jumlah penumpang apda seksi tertinggi pada tahun rencana
- c. Headway
- d. Waktu sirkulasi
- e. Waktu

2.6 PENENTUAN STANDART OPERASI

Perhitungan untuk memperoleh besarnya biaya operasi kendaraan angkutan dari struktur biaya, didapatkan dari data hasil survey setelah melalui pengolahan lebih dahulu. Beberapa data lainnya dapat dipertimbangkan sebagai data empiris yang dapat diambil dengan sedikit pengolahan statistik dari kenyataan sehari-hari.

Patokan harga tertentu dari pada variabel-variabel tersebut pada penelitian ini disebut standart operasi.

Latar belakang penentuan besaran beberapa buah standar operasi antara lain :

- **Umur Ekonomis**

Pada dasarnya umur ekonomis kendaraan dipengaruhi beberapa factor yaitu jarak tempuh, cara pengopersian, cara pemeliharaan, besar muatan, cuaca serta kondisi lalu lintas yang dihadapi. Umur ekonomis yang dimaksudkan adalah besarnya rentang waktu, dimana kendaraan masih dapat dioperasikan dengan tetap efisien (secara ekonomis) sejak dioperasikan pertama kali. Untuk kebutuhan teknis perhitungan dalam struktur biaya, pengertian umur ekonomis dapat dikatakan sebagai umur depresi. Untuk kebutuhan empiris data didapat dari Tanya jawab dengan dealer kendaraan, pemilik kendaraan, pengemudi dan DLLAJ.

- **Jarak Tempuh Rata-rata**

Jarak tempuh rata-rata adlah produksi kilometer rata-rata pertahun dari kendaraan yang beroperasi. Produksi kilometer per-tahun dipengaruhi oleh beberapa faktor, antara lain kondisi lalulintas, rute, serta karakteristik permintaan dan penyediaan yang dihadapi, disamping kondisi kendaraannya sendiri.

Dalam penelitian ini dikarenakan rute yang dilalui adalah tetap, maka variable yang dicari adalah jumlah rit / perjalanan dari kendaraan yang bersangkutan. Dari perhitungan tersebut akan didapat jarak tempuh rata-rata.

- **Jumlah Penumpang**

Jumlah penumpang yang didapat diangkut dan dilayani setiap ritnya. Jumlah penumpang disini termasuk jumlah penumpang yang turun kemudian diisi penumpang lain. Hal tersebut dikarenakan diberlakukannya sistem tarif sekali naik, bukannya tergantung jarak antara tempat asal dan tujuan.

- **Operasi dan Pemeliharaan Kendaraan**

Untuk mengoperasikan kendaraan diperlukan bahan bakar. Jumlah yang dipakai adalah berbanding lurus dengan jarak tempuh kendaraan. Angka perbandingan ditetapkan sebagai standar operasi. Disamping itu juga kendaraan memerlukan minyak pelumas, penggantian peralatan, suku cadang sarta pemeliharaannya.

Operasi dan pemeliharaannya juga dipengaruhi oleh karakteristik rute yang dilalui dan cara mengemudikan kendaraannya. Tingkat kepadatan lalu lintas mempengaruhinya, pada lalu lintas padat konsumsi biaya variabel akan meningkat, demikian juga sebaliknya.

2.7 ANALISA BIAYA OPERASIONAL KENDARAAN

Sistem apapun yang dipakai dalam penentuan tarif angkutan umum maka satu hal yang sangat perlu dilakukan adalah mengadakan analisis biaya produksi jasa angkutan tersebut.

Analisis biaya ini perlu untuk memperoleh hal-hal sebagai berikut

- I. Untuk memperoleh gambaran tentang struktur biaya jasa angkutan
- II. Untuk mengetahui besarnya biaya per-satuan jasa angkutan.
- III. Untuk membandingkan antara tarif dengan biaya per-satuan jasa angkutan.

Untuk mendapatkan bahan-bahan dasar bagi suatu kebijaksanaan disbanding pentarifan, misalnya penyesuaian besarnya tarif dengan tingkat biaya yang rasional, dapat dilakukan perubahan tarif sesuai dengan perkembangan dalam tingkat produksi jasa angkutan dan lain-lain.

Menurut pertimbangan ekonomi, sebenarnya perlu adanya kesesuaian antara besarnya biaya yang dikeluarkan untuk menghasilkan jasa angkutan dengan besarnya tarif (penerimaan). Dalam hal ini pengusaha akan mendapatkan keuntungan yang wajar, sehingga dapat bertindak sebagai pengusaha jasa angkutan yang baik atau dapat menjamin kontinuitas perkembangan perusahaan.

Pada prinsipnya pengklasifikasian biaya kedalam biaya tetap, biaya tidak tetap, biaya langsung, dan biaya tidak langsung ataupun lainnya tidak mempengaruhi hasil total biaya yang dihasilkannya, selama tidak ada biaya yang tertinggal atau yang dihitung secara ulang. Yang menjadi masalah adalah terutama besarnya biaya-biaya yang akan diestimasi dan informasi mana saja yang akan dipergunakan.

Biaya tetap merupakan biaya yang tetap akan dikeluarkan tanpa tergantung volume penumpang yang terjadi. Sebaliknya biaya tidak tetap besarnya sangat dipengaruhi oleh volume angkutan yang dihadapi.

2.7.1 Biaya Tetap

Biaya tetap ini dapat dikelompokkan menjadi :

- **Biaya Bunga Modal**

Biaya yang dikeluarkan untuk bunga modal dihitung berdasarkan besarnya modal yang digunakan untuk pembelian kendaraan. Tingkat suku bunga didasarkan atas tingkat suku bunga bank yang berlaku. Menurut Departemen Perhubungan (1996).

biaya modal dapat dirumuskan sebagai berikut :

$$BM = ((n+1) / 4) \times 20\% \text{ HK} \times I / (\text{PT} \times \text{MS})$$

Keterangan :

BM = Bunga Modal

I = Tingkat Suku Bunga Per Tahun

HK = Harga Kendaraan

PT = Penumpang Per Tahun

Ms = Masa susut

n = Jangka waktu Pinjaman

- **Biaya Penyusutan Kendaraan**

Biaya yang dikeluarkan atas penyusutan nilai kendaraan atau berkurangnya umur ekonomis adalah waktu dimana pemakaian kendaraan masih memberikan keuntungan secara ekonomis, sedangkan nilai sisa adalah nilai setelah umur ekonomisnya berakhir.

Untuk perhitungan biaya operasional kendaraan, biaya penyusutan kendaraan :

$$\text{Biaya Penyusutan Kend-Km} = \frac{\text{Harga}-\text{Nilai residu}}{\text{Km tempuh/tahun} \times \text{Harga penyusutan}}$$

- **Biaya Izin Usaha, Trayek dan Kir.**

Biaya izin usaha, merupakan biaya yang dikeluarkan untuk memperoleh izin dalam pengusahaan kendaraan angkutan umum. Biaya izin trayek merupakan biaya yang dikeluarkan untuk memperoleh izin pengoperasian untuk melayani pada suatu trayek tertentu. Biaya Kir merupakan biaya yang dikeluarkan untuk pemeriksaan kendaraan secara teknis dapat layak beroperasi atau tidak.

Biaya izin usaha dan izin trayek ditarik setiap tahun sekali, sedangkan kir kendaraan dilakukan minimal sekali setiap enam bulan.

Biaya STNK / Pajak kendaraan :

1. Biaya STNK/kendaraan = Rp

2. Biaya STNK/kend-km = $\frac{\text{Biaya STNK}}{\text{Prod kend km / tahun}} = \text{Rp}.....$

Kir :

1. Frekuensi kir/tahun = Rp.....
2. Biaya setiap kali Kir = Rp.....
3. Biaya Kir/tahun = Rp.....
4. Biaya Kir/kend-km = $\frac{\text{Biaya Kir / Tahun}}{\text{Prod kend km / tahun}}$
= Rp..... /kend-km

- **Biaya Pajak Kendaraan**

Yaitu, biaya yang dikeluarkan untuk asuransi kecelakaan bagi penumpang dan sopir, dipungut bersamaan dengan waktu kir kendaraan. Biaya Jasa Raharja dibayarkan kepada PT Asuransi Jasa Raharja guna pertanggungjawaban bila terjadi kecelakaan.

Asuransi :

1. Asuransi kendaraan/th = Rp.....
2. Asuransi awak kendaraan = Rp.....
- Jumlah = Rp.....
3. Biaya asuransi per kend-km = $\frac{\text{Jumlah asuransi / tahun}}{\text{Prod kend km / tahun}}$
= Rp.../kend-km

$$\text{Rumus} = Bm + P + Utk + Pk + Bo + JR$$

Dan untuk menentukan biaya tetap rata-rata per-rit :

$$Bt = \frac{Bt}{Rt}$$

Keterangan :

- Bt = Biaya tetap per-tahun
- Bm = Biaya bunga modal per-tahun
- P = Biaya penyusutan per-tahun
- Utk = Biaya izin usaha, izin trayek dan biaya kir per-tahun
- Pk = Pajak kendaraan per-tahun
- Bo = Biaya organda
- Jr = Biaya jasa raharja
- Bt rit = Biaya tetap rata-rata per-rit
- Rt = Jumlah rit yang dihasilkan per-tahun

2.7.2 Biaya Variabel

Biaya variabel dapat dibagi dalam beberapa kelompok :

- Biaya Bahan Bakar Minyak

Menurut Departemen Perhubungan Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan penumpang Umum di wilayah perkotaan Dalam Trayek Tetap dan Teratur, biaya bahan bakar minyak (BBM).

1. Pemakaian BBM/ken/hr =l
2. Km-tempuh/hr =km/l
3. Pemakaian BBM =km/hr
4. Harga BBM = Rp...../l
5. Biaya BBM/kend/hr = Rp.....
6. Biaya / kend-km = $\frac{\text{Pemakaian BBM / kend hr}}{\text{Km tempuh / hari}}$
= Rp...../kend-km

- **Biaya oli / pelumas**

Biaya yang dikeluarkan untuk pembelian oli / pelumas seperti oli mesin, oli garden, oli rem, dan perseneling.

Besarnya konsumsi dasar minyak pelumas (liter / km) sangat tergantung pada kecepatan kendaraan dan jenis kendaraan.

1. Penambahan oli mesin/hari =lt

2. Km-tempuh/hr =km

3. Harga oli/liter = Rp.....

4. Biaya penambahan oli/kend-km

$$= \frac{\text{Penambahan oli / hr x Harga oli / l}}{\text{km-tempuh / hari}}$$

$$= \text{Rp...../kend-km}$$

- **Biaya Pemakaian Ban**

Biaya yang dikeluarkan untuk pembelian ban, baik ban luar maupun ban dalam. Biaya ini juga dipengaruhi oleh kecepatan dan jenis kendaraan.

1. Jumlah pemakaian ban = 4 buah ban

2. Daya tahan ban =km

3. Harga ban / buah = Rp.....

4. Biaya ban / kend-km

$$= \frac{\text{Jumlah pemakaian ban x Biaya ban}}{\text{Daya tahan ban}}$$

$$= \text{Rp...../km}$$

- **Biaya gaji pengemudi dan kondektur**

Biaya untuk gaji pengemudi atau kernet yang menjalankan kendaraan dan kondektur.

1. Susunan awak kendaraan :

- Sopir =orang
- Kondektur =orang

2. Gaji / upah :

- Sopir = Rp...../bulan
- Kondektur = Rp.....?bulan

3. Biaya per kend-km = $\frac{\text{Biaya awak kend / tahun}}{\text{Prod kend km / tahun}}$ =
 Rp...../kend-km

● Biaya perawatan dan perbaikan

Biaya yang dikeluarkan untuk perawatan dan perbaikan kendaraan, baik servis rutin maupun penggantian suku cadang dan lain-lain.

1. Servis kecil

- Servis kecil dilakukan setiap 3000 km
- Biaya bahan :
 Oli mesin, gemuk, minyak rem, solar / bensin = Rp.....
- Upah atau servis (bila dilakukan diluar) = Rp.....
- Jumlah = Rp.....

$$\text{Biaya servis kecil/kend-km} = \frac{\text{Biaya servis kecil}}{3000 \text{ km}} =$$

Rp...../kend-km

2. Servis besar

- Servis besar dilakukan setiap 12000 km
 - Biaya bahan :
 Oli mesin, oli garden, oli transmisi, gemuk, minyak rem,
 platina, busi, kondensor, filter, solar / bensin = Rp.....
 - Upah servis (bila dilakukan pihak luar) = Rp.....
- Jumlah = Rp.....

$$\text{Biaya servis besar/kend-km} = \frac{\text{Biaya servis besar}}{12000 \text{ km}} =$$

Rp...../kend-km

- **Biaya paguyuban**

Yaitu iuran yang dikeluarkan untuk paguyuban angkutan per-trayek.

Biaya ini dikeluarkan setiap hari.

- **Biaya retribusi**

Biaya pembayaran retribusi sehubungan dengan beroperasinya kendaraan tersebut. Biasanya ditarik didalam terminal.

Untuk menentukan biaya variabel per-tahun dengan rumus :

$$B_v = B_b + O + B_n + S_p + W_t + B_p + T_{pr}$$

Dan untuk menentukan biaya variabel rata-rata per-rit

$$Bv \text{ rit} = \frac{Bv}{Rit}$$

Keterangn :

Bv = Biaya variabel per-tahun

Bb = Biaya bahan bakar per-tahun

O = Biaya oli per-tahun

Bn = Biaya bahan per-tahun

Sp = Biaya pengemudi atau kernet per-tahun

Wt = Biaya perawatan per-tahun

Bp = Biaya paguyuban

Tpr = Biaya retribusi per-tahun

Bv rit = Biaya variabel rata-rata per-rit

Rt = Jumlah rit-tahun

Dari formula-formula yang telah disusun diatas dapat menghasilkan biaya pokok produksi jasa angkutan per-rit untuk sebuah kendaraan.

Formula umum yang dapat menghitung biaya pokok produksi jasa angkutan per-rit untuk sebuah kendaraan adalah sebagai berikut :

$$C \text{ rit} = Bv \text{ rit} + Bt \text{ rit}$$

Keterangan :

C rit = Biaya operasi kendaraan rata-rata per-rit

Bv rit = Biaya variabel per-rit

$Bt_{rit} = \text{Biaya tetap per-rit}$

2.8 PENUMPANG KENDARAAN

Untuk mengetahui kemampuan operasional kendaraan pada suatu rute dengan mengetahui jumlah per-rit yang dapat diangkut oleh kendaraan angkutan kota.

Jumlah penumpang per-rit merupakan semua penumpang yang naik mulai dari terminal asal sampai ke terminal tujuan, termasuk semua penumpang yang naik dalam perjalanan, tetapi tidak memperhitungkan penumpang yang turun selama perjalanan.

2.9 TARIF

Setelah diketahui biaya-biaya operasi kendaraan per-rit dan diketahui juga jumlah penumpang per-rit maka :

$$\text{Tarif Pokok} = \frac{\text{Total Biaya pokok}}{\text{faktor pengisian} \times \text{kapasitas kendaraan}}$$

Pada angkutan kota tarif tidak didasarkan atas kilometer yang ditempuh akan tetapi tarif dipungut untuk sekali naik. Menurut Departemen Perhubungan (1996) jasa keuntungan yang diambil oleh perusahaan adalah sebesar 10% tarif pokok sehingga :

$$\text{Tarif} = \text{tarif pokok} + 10\% \text{ Tarif pokok}$$

Bagian keuntungan ini sifatnya tidak tetap, akan tetapi ditentukan oleh pembuat tarif, dalam hal ini pemerintah melalui Departemen Perhubungan. Dimungkinkan juga adanya ketidaksamaan dalam hal keuntungan setiap rute tergantung dari besar kecilnya jumlah penumpang, akan tetapi tingkat tarif angkutan kota semua rute sama untuk daerah kota Kupang.

BAB III

METODOLOGI STUDI

3.1 LOKASI STUDI

Dalam hal ini penulis mengambil lokasi di kota Kupang, Ibu kota Propinsi Nusa Tenggara Timur.

3.2 STUDI LITERATUR

Dimana penulis mencari materi dan buku yang berhubungan dengan studi perencanaan yang dikerjakan demi kesempurnaan laporan.

3.3 PENGUMPULAN DATA

Untuk pengambilan data dibagi menjadi dua adalah data primer dan data sekunder. Data primer adalah data utama yang diperoleh dari survey lapangan secara langsung. Sedangkan data sekunder adalah data yang di peroleh dari instansi pemerintah terkait.

3.3.1 Data Primer

Data primer diperoleh melalui 2 survey dan quisioner yakni survey statis dan survey dinamis

- **Survey Statis**

Survey ini dilakukan dari luar kendaraan dengan mengamati/ menghitung/ mencatat informasi dari setiap kendaraan angkutan kota yang melintas disetiap arah lalu lintas, serta di pintu masuk dan pintu keluar terminal.

untuk memperoleh data mengenai jumlah armada operasi, factor muat (load factor), frekuensi pelayanan, dan waktu antara (headway).

Menggunakan formulir AS-I

- **Survey Dinamis**

Survey ini dilakukan di atas angkutan kota untuk mendata naik turunnya penumpang untuk memperoleh total penumpang per hari, dan mengetahui waktu perjalanan untuk memperoleh total waktu dalam sekali jalan termasuk tundaan dan waktu berhenti untuk menaikkan dan menurunkan penumpang.

Jadi melalui survey ini didapat data yang di peroleh meliputi :

- Factor muat
- Waktu tempuh
- Jumlah penumpang naik dan turun

Survey dilaksanakan pada jam sibuk pagi, jam tidak sibuk, dan jam tidak sibuk. Jumlah pengamatan dilakukan sekurang-kurangnya 6 (enam) perjalanan pergi-pulang pada waktu jam sibuk pagi, 6 (enam)

perjalanan pergi-pulang pada waktu jam tidak sibuk, 6 (enam) perjalanan pergi-pulang pada waktu jam sibuk sore untuk tiap-tiap trayek yang diamati.

Menggunakan formulir rekapitulasi No AD-II

- **Wawancara**

Quisioner dan wawancara ini dilakukan untuk memperoleh data mengenai biaya operasi kendaraan dari angkutan kota pada sopir atau pemilik masing-masing angkutan kota dan mendapatkan informasi mengenai penghasilan masyarakat masyarakat di kota Kupang

Menggunakan formulir No WP-I

3.3.2 Data Sekunder

- **Dinas Perhubungan meliputi :**
 - Peta jaringan trayek
 - Inventarisasi angkutan kota
 - Daftar tarif jarak angkutan mobil penumpang umum tiap-tiap trayek.
 - SK Gubernur Nusa Tenggara Timur Nomor 125/KEP/HK/2008
 - Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 84 tahun 1999 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan Dengan Kendaraan Umum.

- Keputusan Dirjen Perhub Darat No 687 / AJ.206 / DRDJ / 2002 tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum di Wilayah Perkotaan Dalam trayek Tetap dan Teratur .
- PP RI : 41 – 44 tentang Petunjuk Pelaksanaan UU Lalu Lintas Angkutan Jalan 1993.
- Studi literatur yang erat kaitannya dengan masalah transportasi terutama mengenai angkutan umum kota.

3.4 TEKNIK PENGUMPULAN DATA

3.4.1 Metode Survey

1. Survei Pendahuluan

Survei pendahuluan adalah survei yang dilaksanakan pertama kali, untuk mengetahui kepadatan arus angkutan umum sehingga didapatkan jam Sibuk dan Tidak sibuk. Survei ini mengambil satu lokasi (satu titik survei) sebagai tempat pengamatan.

Adapun titik survei masing-masing trayek adalah sebagai berikut :

- Trayek 2 berlokasi di depan Toko Semangat
- Trayek 5 berlokasi di Halte SMP Don Bosco
- Trayek 7 berlokasi di depan rumah jabatan gubernur

2. Survei Dinamis

Survei dinamis adalah survei yang dilaksanakan didalam kendaraan untuk mengetahui jumlah penumpang yang naik dan turun beserta waktu tempuh setiap trayek, pada jam sibuk pagi, jam sibuk siang, jam tidak sibuk dan jam sibuk sore.

Dimana survei ini tidak mengambil sample kendaraan yaitu sekurang-kuarangnya 6 perjalanan pergi-pulang untuk jam sibuk pagi, 6 perjalanan pergi-pulang untuk jam tidak sibuk dan 6 perjalanan pergi-pulang untuk jam sibuk sore, sesuai dengan Panduan Pengumpulan Data angkutan Umum Perkotaan Dephub – Dirjen Pehubungan darat, 2002.

3. Survei Statis

Survei statis adalah survei dilakukan dari luar kendaraan untuk mengamati informasi dari setiap kendaraan penumpang umum yang melintas diruas jalan pada setiap arah lalu lintas, serta pintu masuk dan pintu keluar terminal.

Adapun lokasi survei masing-masing trayek adalah sebagai berikut :

- Trayek 2 berlokasi di Terminal Kota Kupang
- Trayek 5 berlokasi di Terminal Kota Kupang
- Trayek 7 berlokasi di Terminal Walikota

3.4.2 Waktu Survey

1. Survei Pendahuluan

Untuk ketiga trayek yaitu Trayek 2, trayek 5 dan trayek 7 dilakukan pada satu hari (Kamis 4 Juni 2009)

2. Survei Dinamis

Untuk ketiga trayek yaitu Trayek 2, trayek 5 dan trayek 7 dilakukan selama 4 hari (Senin 8 Juni, Selasa 9 Juni, Rabu 10 Juni, Kamis 11 Juni 2009)

3. Survei Statis

Untuk ketiga trayek yaitu Trayek 2, trayek 5 dan trayek 7 dilakukan selama 4 hari (Senin 15 Juni, Selasa 16 Juni, Rabu 17 Juni, Kamis 1 Juni 2009)

3.4.3 Pengambilan Data

1. Survei Pendahuluan

Dimulai dari pukul 06.00 WITA sampai 18.00 WITA per hari

2. Survei Dinamis

Dilaksanakan pada jam sibuk pagi, jam sibuk siang, jam sibuk sore dan jam tidak sibuk

3. Survei Statis

Dimulai dari pukul 06.00 WITA sampai 18.00 WITA per hari

- **Langkah Kerja Survey**

Langkah kerja pengambilan data dijelaskan dibawah ini :

1. Pengamatan rute dari trayek yang diteliti
2. Pengamatan karakteristik daerah yang dilalui angkutan kota tersebut
3. Penentuan atau pembagian surveyor di daerah yang dilalui oleh angkutan kota tersebut.
4. Diadakan penjelasan kepada anggota kelompok mengenai cara – cara pengambilan data dan pengisian formulir.
5. Pengambilan data mulai dilakukan dengan menyamakan waktu masing – masing personal dan dibatasi waktu pengambilan data tersebut
6. Pengambilan data diawasi oleh koordinator secara berkala sehingga masalah dan hambatan yang dialami oleh surveyor dapat diatasi sedini mungkin.

- **Peralatan**

Peralatan yang dipakai dalam pengambilan data adalah :

1. Blanko survey
2. Alat tulis

- **Form Survey**

Desain form survey jumlah penumpang dan kuisisioner dibuat dengan sederhana sehingga cukup tempat untuk mencatat data dengan mudah.

3.5 METODE PENGOLAHAN DATA

Data yang diperoleh diolah sedemikian rupa dengan menggunakan cara perhitungan Biaya Operasional Kendaraan (BOK) seperti pada buku PEDOMAN TEKNIS PENYELENGGARAAN ANGKUTAN PENUMPANG UMUM DI WILAYAH PERKOTAAN DALAM TRAYEK TETAP DAN TERATUR, menurut DEPARTEMEN PERHUBUNGAN. Jumlah penumpang dari hasil survey dianalisa rata – ratanya, jumlah rit dalam satu hari, waktu dan jarak tempuh dimana dari hasil ini akan dapat dianalisa data lain yang menunjang perhitungan BOK, termasuk kebutuhan BBM dan data sekunder lainnya. Dari hasil yang diperoleh dapat ditentukan tingkat tarif yang diharapkan.

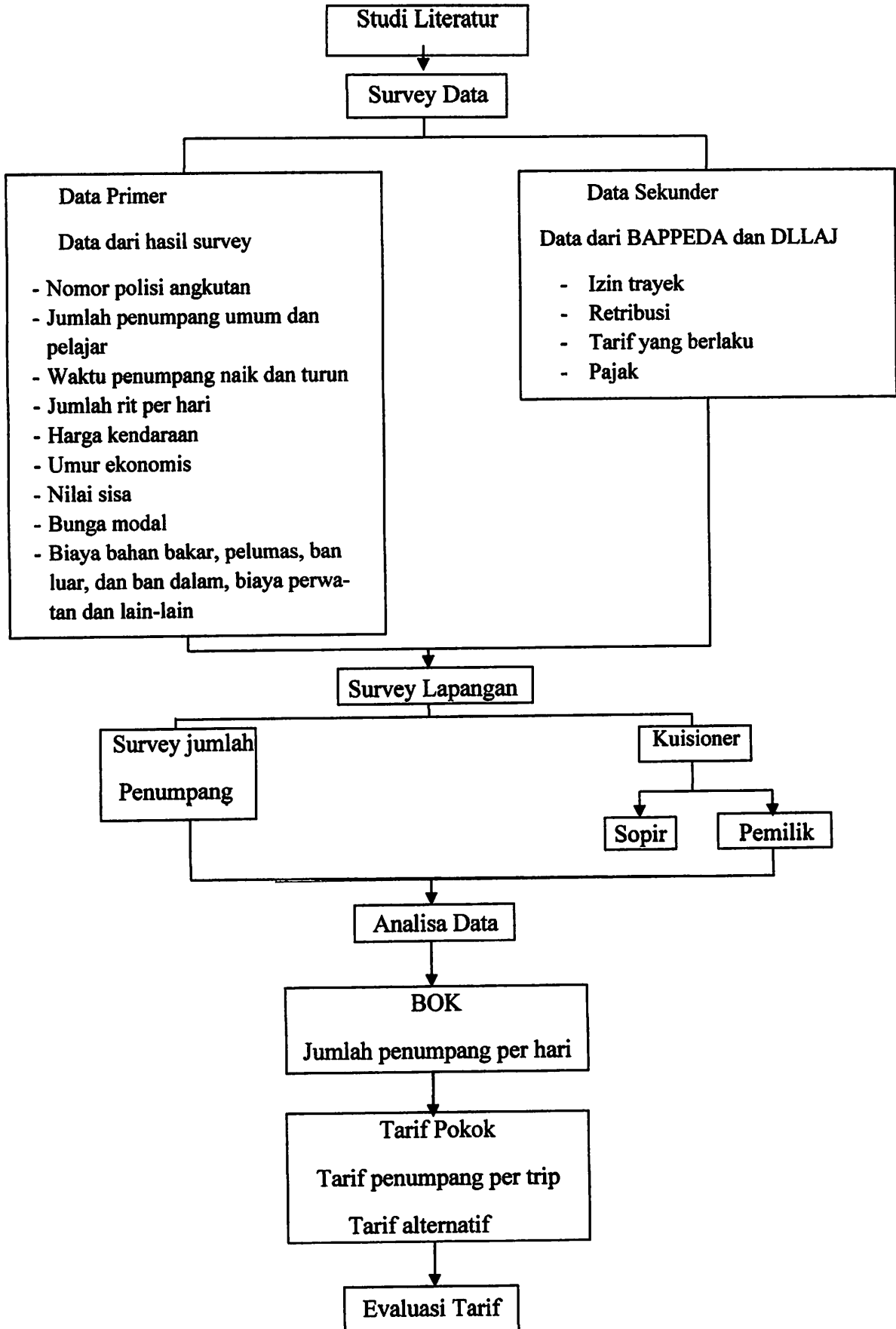
3.6 METODE ANALISIS

Metode yang digunakan dalam perhitungan tarif adalah metode Analisis biaya berdasarkan biaya operasional (cost of service pricing) yakni menghitung biaya operasi satuan yang dinyatakan per-ton-kilometer untuk angkutan barang atau per-penumpang-kilometer untuk angkutan penumpang. Perhitungan tarif yang terdiri atas biaya tetap, biaya variabel, biaya langsung dan tidak langsung ini menggunakan Prinsip Biaya Rata-rata satuan dihitung dengan membagi jumlah biaya operasi dengan seluruh jasa angkutan yang dihasilkan. Sedangkan tarif yang diberlakukan adalah tarif minimum tersebut ditambah dengan bagian keuntungan perusahaan.

3.7 METODE EVALUASI

Evaluasi biaya dilakukan dengan perhitungan keuntungan pemilik kendaraan per-rit yang kemudian akan dapat diketahui keuntungan per-hari dari pemilik kendaraan tersebut, juga dapat diketahui standar tarif yang berlaku saat survey yaitu tarif setelah kenaikan BBM guna menentukan tarif yang pantas, sehingga diharapkan dapat menguntungkan pemilik kendaraan sekaligus tarif tersebut tetap dapat dijangkau oleh pengguna jasa.

3.8 BAGAN ALUR TAHAPAN STUDI



BAB IV

PENGOLAHAN DATA, ANALISA, DAN EVALUASI

4.1 Pelaksanaan Survei

Survei yang dilaksanakan untuk mendapatkan data primer didalam studi evaluasi ini ada tiga jenis. Ketiga jenis survei tersebut adalah :

A. Survei Pendahuluan

Survei pendahuluan adalah survei yang dilaksanakan pertama kali, untuk mengetahui kepadatan arus angkutan umum sehingga didapatkan jam Sibuk dan Tidak sibuk. Survei ini mengambil satu lokasi (satu titik survei) sebagai tempat pengamatan.

Adapun titik survei masing-masing trayek adalah sebagai berikut :

- Trayek 2 berlokasi di depan Toko Semangat
- Trayek 5 berlokasi di Halte SMP Don Bosco
- Trayek 7 berlokasi di depan rumah jabatan gubernur

Hasil dari survei ini adalah didapatkan jam sibuk pagi untuk trayek 2 dimulai pada pukul 06.30 – 07.30 WITA, jam sibuk siang mulai pukul 12.45 – 13.45 WITA, jam tidak sibuk dimulai pukul 14.45 – 15.45 WITA dan jam sibuk sore mulai pukul 17.00 – 18.00 WITA. Dan untuk trayek 5 Jam sibuk pagi dimulai pada pukul 06.30 – 07.30 WITA, jam sibuk siang

mulai pukul 12.15 – 13.15 WITA, jam tidak sibuk dimulai pukul 14.00 – 15.00 WITA dan dan jam sibuk sore mulai pukul 16.00 – 17.00 WITA. Sedangkan pada trayek 7 jam sibuk pagi dimulai pada pukul 06.30 – 07.30 WITA, jam sibuk siang mulai pukul 12.30 – 13.30 WITA, jam tidak sibuk dimulai pukul 15.00 – 16.00 WITA dan jam sibuk sore mulai pukul 17.00 – 18.00 WITA. (Untuk selengkapnya dapat dilihat pada grafik pendahuluan pada lampiran 1)

B. Survei Dinamis

Survei dinamis adalah survei untuk mengetahui besarnya jumlah penumpang didalam kendaraan. Jumlah penumpang yang ada didalam kendaraan diperoleh dari penumpang yang naik turun disetiap titik-titik survey pada setiap trayek yang diamati. Survei ini dilaksanakan berdasarkan hasil jam sibuk pagi, jam sibuk siang, jam tidak sibuk dan jam sibuk sore yang telah didapatkan dari survei pendahuluan.

Jumlah pengamatan yang dilakukan adalah 1 kali perjalanan dengan jumlah sample 2 kendaraan untuk jam sibuk pagi, 2 kendaraan pada jam sibuk siang, 2 kendaraan pada jam sibuk sore, dan 1 kendaraan pada jam tidak sibuk. Dimana survei ini tidak mengambil sample kendaraan yaitu sekurang-kurangnya 6 perjalanan pergi-pulang untuk jam sibuk pagi, 6 perjalanan pergi-pulang untuk jam tidak sibuk dan 6 perjalanan pergi-pulang untuk jam sibuk sore, sesuai dengan Panduan Pengumpulan Data angkutan Umum Perkotaan Dephub – Dirjen Pehubungan darat, 2002.

C. Survei Statis

Survei statis adalah survei dilakukan dari luar kendaraan untuk mengamati informasi dari setiap kendaraan penumpang umum yang melintas diruas jalan pada setiap arah lalu lintas, serta pintu masuk dan pintu keluar terminal.

Hasil dari pelaksanaan survei ini adalah data jumlah kendaraan penumpang umum yang beroperasi persatuan waktu. Waktu yang ditentukan untuk pelaksanaan survei ini adalah pukul 06.00 WITA sampai pukul 18.00 WITA.

Untuk selanjutnya data-data yang telah didapatkan dari survei ini akan digunakan untuk menilai dan menganalisis kinerja yang sesungguhnya dari setiap pelayanan angkutan umum pada trayek yang telah ditentukan.

4.2 Karakteristik Rute Angkutan Kota

Karakteristik rute angkutan kota adalah angkutan umum dikota Kupang melayani melayani 22 rute. Dengan pola pergi-pulang. Adapun karakteristik angkutan kota dari setiap rute yang telah ditentukan adalah :

4.2.1 Trayek 2

A. Simpul – Simpul Naik Turun

Trayek ini memiliki panjang 11,6 Km. Dengan rute pergi adalah arah Terminal Kota Kupang menuju Pertigaan Oepura. Sedangkan untuk rute pulang adalah arah Pertigaan Oepura menuju Terminal Kota Kupang.

Untuk memudahkan pengamatan ditentukan titik-titik pengamatan survei berdasarkan aktivitas naik turun penumpang. Sehingga setelah titik-titik survei tersebut digabungkan menjadi satu terbentuklah 6 segmen pada arah Terminal Kota Kupang menuju Pertigaan Oepura dan 6 segmen pada arah Pertigaan Oepura menuju Terminal Kota Kupang pada trayek ini. Adapun segmen-segmen tersebut adalah sebagai berikut:

1. Segmen Arah Terminal Kota Kupang - Pertigaan Oepura

Arah Terminal Kota Kupang menuju Pertigaan Oepura melewati Jl Sukarno, Jl Moh Hatta, Jl Jend Sudirman dan Jl Jend Soeharto dengan pembagian segmen sebagai berikut :

a. Term Kota Kupang - Perpustakaan Daerah

Arus lalu lintas arah terminal Kota Kupang menuju Perpustakaan daerah lancar, tapi sebelum sampai pada Perpustakaan harus melewati daerah disekitar Halte BI yang mengalami kemacetan.

b. Perpustakaan daerah - RSUD W.Z Yohanes

Jalur Perpustakaan menuju RSUD W.Z Yohanes cukup lancar, hingga sampai di depan RSUD terjadi kemacetan karena terdapat

RSU, supermarket Rukun Jaya, Pusat Perbelanjaan Barata dan Rumah Makan.

c. **RSU W.Z Yohanes - Asrama Tentara**

Arus Lalulintas dari RSU W.Z Yohanes menuju Asrama Tentara agak terhambat karena terdapat di ruas kiri dan kanan terdapat pertokoan, dan di depan Jalan Pemuda karena jalan ini merupakan Jalur penghubung antara Jalan Cak Doko (Daerah Oebobo) dan Sudirman (daerah Kuanino).

d. **Asrama Tentara - Hotel astiti**

Dari asrama Tentara menuju Hotel Astiti arus lalu lintas cukup lancar sampai pada daerah seputar Hotel Astiti karena terdapat Toko Buku Gramedia, dan beberapa pertokoan.

e. **Hotel astiti - Pasar Kasih Naikoten**

Arah Hotel Astiti menuju Pasar Kasih arus lalu lintas tertahan lampu merah di perempatan Polda (Jl Soeharto, Jalan Herewila dan Jalan Untung Suropati), setelah itu cukup tertahan pada Jalur masuk Jalan Eltari karena ada arus kendaraan masuk.

f. **Pasar Kasih Naikoten - Pertigaan Oepura**

Dari Pasar Kasih menuju Pertigaan Oepura kondisi Lalu lintas lancar, pada beberapa titik seperti pada Jalan Motaain dan Jalan Kemuning sering terhambat karena merupakan tempat perhentian angkutan untuk Naikolan dan merupakan jalur keluar masuk untuk kendaraan pada Jalan tersebut. Ditambah lagi dengan adanya pasar di Jalan Kenari.

2. Segmen Arah Pertigaan Oepura - Terminal Kota Kupang

Arah Pertigaan Oepura menuju Terminal Kota Kupang melalui Jend Soeharto, Jl Jend Sudirman, Jl Moh Hatta, Jl Urip Sumoharjo, Jl A Yani, Jl Sumba, Jl Sumatera, Jl G Mutis, Jl Sunan Jati, Jl Cendrawasih. Dengan pembagian segmen sebagai berikut :

a. Pertigaan Oepura - Pasar Kasih Naikoten

Dari pertigaan Oepura menuju Pasar Kasih kondisi Lalu lintas lancar, pada beberapa titik seperti pada Jalan Kemuning dan Jalan Motaain sering terhambat karena merupakan tempat perhentian angkutan untuk Naikolan dan merupakan jalur keluar masuk untuk kendaraan pada Jalan tersebut. Ditambah lagi dengan adanya pasar di Jalan Kenari.

b. Pasar Kasih Naikoten - Gereja Koinonia

Dari Pasar Kasih menuju Gereja Koinonia, arus Lalulintas tertahan Lampu merah pada perempatan Polda (Jl Soeharto, Jalan Herewila dan Jalan Untung Suropati) setelah itu di pada ruas jalan ini terdapat Hotel Astiti, Toko Buku Gramedia, dan beberapa pertokoan. Setelah itu mulai dari depan Jalan Sapta Marga II tersebar pertokoan di ruas kiri dan kanan, jalan sehingga arus lalulintas bergerak agak lambat. Dan cukup tertahan di depan Jalan Pemuda yang merupakan jalan yang menghubungkan antara Jalan Cak Doko (Daerah Oebobo) dan Sudirman (daerah Kuanino).

c. Gereja Koinonia - Halte BI

Dari gereja Koinonia menuju halte masih tersebar pertokoan dan juga di depan jalan W.Z Yohanis terdapat SMPN 1, SMKN, bank dan ada supermarket Rukun Jaya yang termasuk dalam supermarket skala besar di Kota Kupang. Setelah itu terdapat Rumah Sakit Umum. Dimana di depan Rumah sakit terdapat Pusat perbelanjaan Barata dan Rumah Makan. Setelah itu sekitar 200 meter terdapat lagi RST Wirasakti. Setelah melewati RSU W.Z Yohanis arus lalu lintas bisa lancar. Pada Jalan Cempaka angkutan agak lambat dikarenakan ada angkutan dari arah Cempaka maupun kendaraan yang keluar dari Jalan Gajah Mada, disamping itu angkutan Trayek 2 ini harus mengambil lajur kanan karena akan berbelok ke kanan. Setelah itu mengambil lajur kiri karena terdapat tempat untuk menaikkan atau menurunkan penumpang. (terdapat SD Bonipoi, Gereja Katedral dan daerah pemukiman). disekitar halte BI terdapat ruko dan Bank Mandiri yang menjadi tempat naik turun penumpang yang akan menuju Penfui, Oesapa, (arah luar kota).

d. Halte BI - Pasar Oeba

Pada arah Halte BI menuju Pasar Oeba, sering terjadi kemacetan di depan daerah Yayasan Swastisari di mana pada daerah ini terdapat (TK Maria Goretti, SD Don Bosco I dan II, SMPK St Theresia, SMPK Giovanni, SMUK Giovanni dan Perguruan Tinggi Widya Mandira, Klinik Susteran) dan STM Negri

Sehingga pada saat jam sibuk daerah ini sangat padat. Ditambah lagi di daerah ini terdapat jalan keluar (Jalan G. Fatuleu) untuk menghubungkan Jalan Ahmad Yani dan Jalan Cak Doko. Setelah melewati daerah tersebut lalu lintas cukup lancar, tapi setelah itu sekitar 200 meter terdapat Stadion Merdeka, sehingga lalu lintas akan macet apabila Stadion tersebut digunakan untuk pertandingan. Sampai pada Pasar Oeba, dimana kemacetan yang sering terjadi adalah karena adanya pasar tersebut.

e. Pasar Oeba - Tode Kisar

Arah pasar Oeba menuju tode Kisar lancar, tetapi terdapat Restaurant Pantai Timor yang sering menyebabkan kemacetan karena kendaraan pengunjung sering di parker di badan jalan. Setelah itu lalu lintas sampai menuju ke Tode Kisar lancar.

f. Tode Kisar - Term Kota Kupang

Arah Tode Kisar menuju Terminal Kota Kupang cukup lancar, karena merupakan arah satu jalur, tetapi yang menjadi penghambat adalah kondisi jalan yang rusak dan lajur yang sempit.

B. Jumlah Rit

Adalah Jumlah total rit berdasarkan hasil survey statis yang dilakukan selama 4 hari di Terminal Kota Kupang. Data – data tersebut adalah :

1. Hari Senin 8 Juni 2009 total jumlah rit = 370 rit/hari
2. Hari Selasa 9 Juni 2009 total jumlah rit = 368 rit/hari

3. Hari Rabu 10 Juni 2009 total jumlah rit = 370 rit/hari

4. Hari Kamis 11 Juni 2009 total jumlah rit = 375 rit/hari

(Data jumlah rit dapat dilihat pada lampiran)

Untuk mengetahui jumlah rit perhari perhitungan yang dilakukan adalah :

Rata-rata rit = $370/66 = 5.61$ rit / kend

Untuk hasil perhitungan selanjutnya dapat dilihat pada table 4.1

Tabel 4.1 Jumlah Rit Rata - rata Perhari

Rute	Hari	Jumlah Kendaraan	Total Rit	Rata-rata rit
Trayek 2	Senin	66	370	5,61
	Selasa	66	368	5,58
	Rabu	66	371	5,62
	Kamis	66	377	5,71

Sumber : Hasil Survey Statis dan perhitungan

C. Jumlah Penumpang

Berdasarkan hasil survey dinamis yang dilakukan selama 4 hari yakni pada tanggal 8, 9, 10, 11 Juni 2009 maka didapat data-data sebagai berikut :

1. Jumlah Penumpang Rata-rata Tiap Trayek Pada jam Sibuk

Untuk perhitungan jumlah rata-rata pada trayek 2 hari Senin jam sibuk pagi. (data-data penumpang dapat dilihat pada tabel data rekapitulasi survey dinamis pada lampiran).

Untuk mengetahui jumlah penumpang/rit perhari perhitungan yang dilakukan adalah :

$$* \text{ Jumlah penumpang rata-rata} = (26+28) / 2 = 27 \text{ orang/rit}$$

Untuk hasil perhitungan selanjutnya dapat dilihat pada tabel 4.2 dibawah ini

Tabel 4.2 Nilai Rata-Rata Penumpang Pada Jam Sibuk angkutan Kota Trayek 2

Hari	Jam Sibuk	Penumpang Rata-rata Dalam Angkutan			No Kend
		Segmen Pergi	Segmen Pulang	Rata-Rata	
Senin	Pagi	26	28	27	DH 2909 BA
	Siang	20	21	21	DH 1644 GA
	Sore	20	22	21	DH 1962 GA
Selasa	Pagi	28	24	26	DH 2884 CA
	Siang	15	16	16	DH 2929 CA
	Sore	17	20	19	DH 2708 CA
Rabu	Pagi	19	20	20	DH 1644 GA
	Siang	20	16	18	DH 2958 CA
	Sore	15	18	17	DH 2283 CA
Kamis	Pagi	17	24	21	DH 2929 CA
	Siang	17	18	18	DH 2708 CA
	Sore	17	21	19	DH 2804 CA

Sumber : Hasil Survey Dinamis

Dari table 4.2 didapat rata-rata jumlah penumpang yang tertinggi yaitu pada hari Senin jam sibuk pagi yakni sebanyak 27 penumpang/rit. Sedangkan rata-rata jumlah penumpang terendah yaitu pada hari Selasa, jam sibuk siang sebanyak 16 penumpang.

D. Waktu Tempuh

Berdasarkan hasil survey dinamis yang dilakukan selama 4 hari yakni pada tanggal 8, 9, 10, 11 Juni 2009 maka didapat data-data sebagai berikut :

1. Waktu Tempuh Pada Jam Sibuk

Data – data didapat dari hasil survey dinamis pada jam sibuk pagi, jam sibuk siang dan jam sibuk sore.

Untuk mengetahui jumlah waktu tempuh/rit perhari perhitungan yang dilakukan adalah :

$$* \text{ Waktu tempuh} = (44 + 35) = 40 \text{ menit/rit}$$

(pada jam sibuk pagi)

$$* \text{ Waktu tempuh rata-rata} = (558 / 12) = 46.46 \text{ menit/rit}$$

Untuk perhitungan selanjutnya dapat dilihat pada tabel 4.3

Tabel 4.3 waktu Tempuh rata-rata perjam sibuk angkutan kota Trayek 2

Hari	Jam Sibuk	Waktu Tempuh Rata-rata Angkutan			No Kend
		Segmen Pergi	Segmen Pulang	Rata-Rata/rit	
Senin	Pagi	44	35	40	DH 2909 BA
	Siang	39	48	44	DH 1644 GA
	Sore	53	52	53	DH 1962 GA
Selasa	Pagi	47	35	41	DH 2884 CA
	Siang	39	51	45	DH 2929 CA
	Sore	53	52	53	DH 2708 CA
Rabu	Pagi	55	35	45	DH 1644 GA
	Siang	40	49	45	DH 2958 CA
	Sore	57	55	56	DH 2283 CA
Kamis	Pagi	53	31	42	DH 2929 CA
	Siang	39	48	44	DH 2708 CA
	Sore	53	52	53	DH 2804 CA
Total waktu Tempuh				558	menit
Waktu tempuh rata-rata				46,46	menit

Sumber : Hasil Survey Dinamis

Berdasarkan tabel 4.6 dapat dilihat rata-rata waktu tempuh tertinggi yaitu 56 menit pada hari Rabu jam sibuk sore, sedangkan rata-rata waktu tempuh terkecil yaitu sebesar 40 menit pada hari Senin jam sibuk pagi.

E. Load Factor (LF)

Load factor adalah perbandingan antara kapasitas terjual dengan kapasitas tersedia untuk satu perjalanan yang biasa dinyatakan dalam persen.

1. Load Factor Rata-rata pada jam sibuk dan tidak sibuk.

Load factor yang didapatkan berdasarkan survey dinamis pada jam sibuk dan tidak sibuk. Untuk mengetahui jumlah Load factor perhari perhitungan yang dilakukan adalah :

Contoh perhitungan trayek 2 pada hari senin

$$* \text{Jam sibuk pagi} = (27/12) \times 100 = 225\%$$

$$* \text{Jam sibuk siang} = (21/12) \times 100 = 170.83\%$$

$$* \text{Jam sibuk sore} = (27/12) \times 100 = 175\%$$

$$* \text{Jam tidak sibuk} = (8/12) \times 100 = 66.67\%$$

$$* \text{Rata-rata LF} = 537.79 / 16 = 134\% / \text{hari}$$

Untuk perhitungan selanjutnya dapat dilihat pada tabel 4.4 dibawah ini

Tabel 4.4 Load Faktor Rata-rata Trayek 2

Hari	Waktu	Rit	Rit	Rata2	LF	Rata2
		Pergi	pulang	penumpang		LF/hari
senin	Pagi	26	28	27	225.00	159.38
	Siang	20	21	21	170.83	
	Sore	20	22	21	175.00	
	Tidak Sibuk	9	7	8	66.67	
Selasa	Pagi	28	24	26	216.67	140.63
	Siang	15	16	16	129.17	
	Sore	17	20	19	154.17	
	Tidak Sibuk	7	8	8	62.50	
Rabu	Pagi	19	20	20	101.63	101.33
	Siang	20	16	18	101.50	
	Sore	15	18	17	101.38	
	Tidak Sibuk	10	10	10	100.83	
Kamis	Pagi	17	24	21	170.83	136.46
	Siang	17	18	18	145.83	
	Sore	17	21	19	158.33	
	Tidak Sibuk	8	9	9	70.83	
Total						537.79
Rata-rata LF						134

Sumber : Hasil Perhitungan

Dari tabel 4.13 diatas maka didapat LF rata-rata tertinggi terjadi pada hari Senin yaitu 159% dan LF rata-rata terendah yaitu 101.63% terjadi pada hari Rabu

1. Analisa Load Factor Per Segmen

a. Segmen Arah Terminal Kota Kupang - Pertigaan Oepura

Load faktor yang dipakai adalah Load faktor dari survei dinamis.

Dengan contoh perhitungan sebagai berikut :

* Nilai LF pada jam sibuk pagi (segmen 1)

$$LF = (91.67 + 100 + 75 + 91.67) / 4 = 89.58\%$$

* Nilai LF pada jam sibuk siang (segmen 1)

$$LF = (66.67 + 83.33 + 83.33 + 83.33) / 4$$

$$= 79.17\%$$

* Nilai LF pada jam tidak sibuk (segmen 1)

$$LF = (33.33 + 16.67 + 16.67 + 25) / 4$$

$$= 22.92\%$$

* Nilai LF pada jam sibuk sore (segmen 1)

$$LF = (58.33 + 66.67 + 83.33 + 58.33) / 4$$

$$= 66.67\%$$

Untuk perhitungan selanjutnya dapat dilihat pada tabel dibawah ini

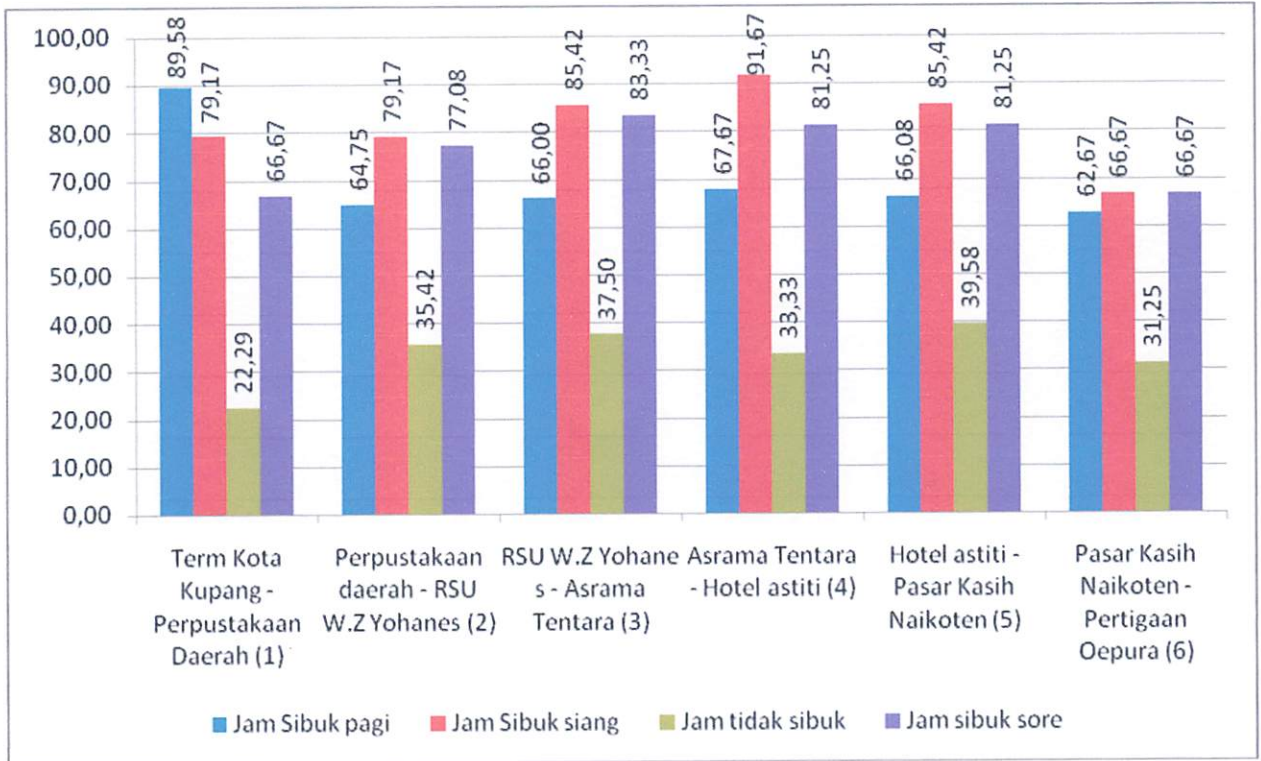
Tabel 4.5 Load Factor Arah Terminal Kota Kupang - Pertigaan Oepura

No	Trayek 2 Rit Pergi	Panjang Segmen (meter)	Jam Sibuk Pagi	Jam sibuk siang	Jam Tidak Sibuk	Jam Sibuk Sore
1	Term Kota Kupang - Perpustakaan Daerah (1)	900	89,58	79,17	22,29	66,67
2	Perpustakaan daerah - RSUD W.Z Yohanes (2)	900	64,75	79,17	35,42	77,08
3	RSUD W.Z Yohanes - Asrama Tentara (3)	1000	66	85,42	37,5	83,33
4	Asrama Tentara - Hotel astiti (4)	300	67,67	91,67	33,33	81,25
5	Hotel astiti - Pasar Kasih Naikoten (5)	600	66,08	85,42	39,58	81,25
6	Pasar Kasih Naikoten - Pertigaan Oepura (6)	900	62,67	66,67	31,25	66,67
		4600	69,46	81,25	33,23	76,04

Sumber : Hasil Perhitungan

Analisa diatas dapat dilihat pada grafik 4.1 dibawah ini :

Grafik 4.1 Grafik LF Arah Terminal Kota Kupang - Pertigaan Oepura Pada Jam Sibuk dan Tidak Sibuk untuk Trayek 2



Analisa grafik Arah Terminal Kota Kupang - Pertigaan Oepura Pada Jam Sibuk dan Tidak Sibuk untuk Trayek 2

- a. Segmen dengan LF yang paling padat adalah segmen no 4 pada jam sibuk siang yaitu 91.67%, sedangkan LF yang paling rendah pada jam sibuk adalah pada segmen no 3 pada jam sibuk pagi yaitu 66.00%. dengan nilai rata-rata LF pada jam sibuk adalah 75.58%
- b. Pada jam sibuk pagi jumlah LF yang melebihi LF 70% ada 1 segmen yaitu segmen 1. Panjang segmen ini adalah 900 m, maka prosentase panjang segmen dengan dengan nilai LF > 70% adalah $(900/4600) = 19.56\%$. Oleh karena itu

kurang dari 50% dari panjang rute yang memiliki nilai $LF > 70\%$ sehingga pada jam sibuk pagi nilai LF nya memenuhi standart

- c. Pada jam sibuk siang jumlah LF yang melebihi $LF 70\%$ ada 5 segmen yaitu segmen 1, 2, 3, 4 dan 5. Panjang total 5 segmen tersebut adalah 3700 m, maka prosentase panjang segmen dengan dengan nilai $LF > 70\%$ adalah $(3700/4600) = 80.34\%$. sehingga lebih dari 50% dari panjang rute yang memiliki nilai $LF > 70\%$. Oleh karena itu pada jam sibuk siang nilai LF nya tidak memenuhi standart.
- d. Pada jam sibuk sore jumlah LF yang melebihi $LF 70\%$ ada 4 segmen yaitu segmen 2, 3, 4, dan 5. Panjang total 4 segmen tersebut adalah 2800 m, maka prosentase panjang segmen dengan dengan nilai $LF > 70\%$ adalah $(2800/4600) = 60.08\%$. Oleh karena itu lebih dari 50% dari panjang rute yang memiliki nilai $LF > 70\%$ oleh karena itu pada jam sibuk sore nilai LF nya tidak memenuhi standart.
- e. Pada setiap segmen jam tidak sibuk jumlah $LF < LF 70\%$, sehingga tidak memenuhi standart
- f. Dari hasil analisa dapat diketahui bahwa rit pergi (arah Terminal Kota kupang – Pertigaan Oepura) pada jam sibuk siang dan jam sibuk sore memiliki nilai LF yang tidak memenuhi standart, sehingga kurang menguntungkan bagi penumpang.

b. Segmen Arah Pertigaan Oepura - Terminal Kota Kupang

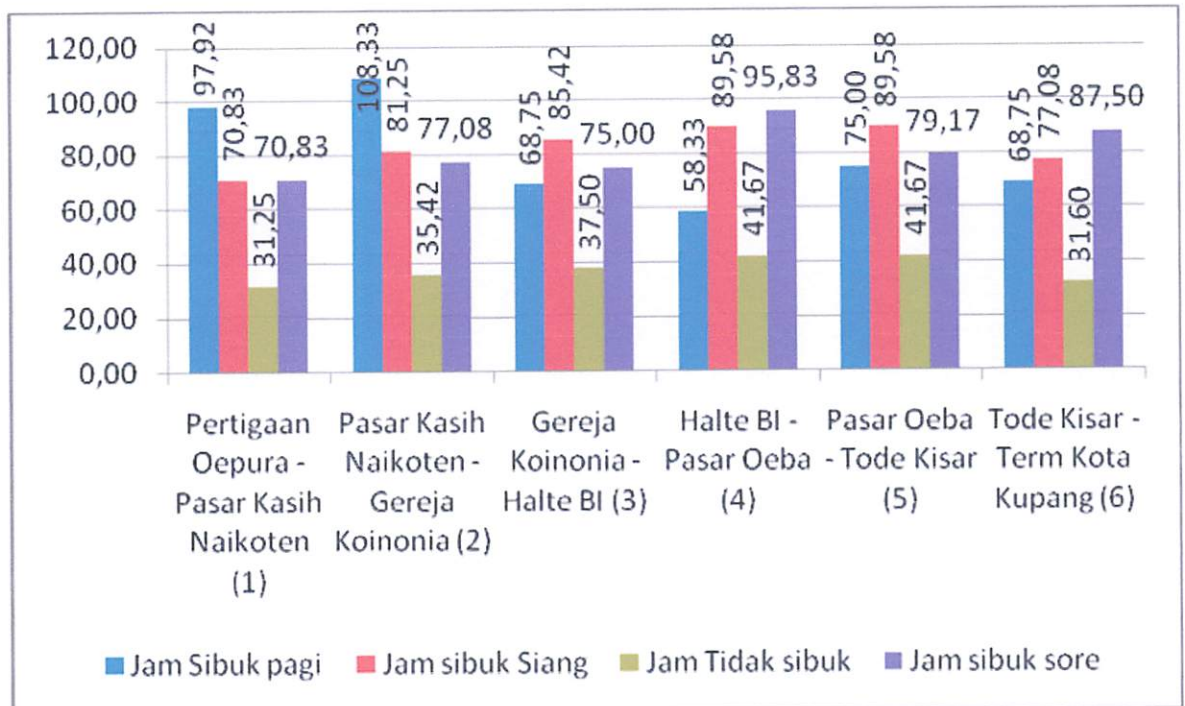
Tabel 4.6 Load Factor Arah Pertigaan Oepura - Terminal Kota Kupang

No	Trayek 2 Rit Pulang	Panjang Segmen (meter)	Jam Sibuk Pagi	Jam sibuk siang	Jam Tidak Sibuk	Jam Sibuk Sore
1	Pertigaan Oepura - Pasar Kasih Naikoten (1)	900	97,92	70,83	31,25	70,83
2	Pasar Kasih Naikoten - Gereja Koinonia (2)	1200	108,33	81,25	35,42	77,08
3	Gereja Koinonia - Halte BI (3)	1500	68,75	85,42	37,5	75
4	Halte BI - Pasar Oeba (4)	1000	58,33	89,58	41,67	95,83
5	Pasar Oeba - Tode Kisar (5)	1000	75	89,58	41,67	79,17
6	Tode Kisar - Term Kota Kupang (6)	1400	68,75	77,08	31,6	87,5
		7000	79,51	82,29	36,52	80,9

Sumber : Hasil Perhitungan

Analisa diatas dapat dilihat pada grafik 4.2

Grafik 4.2 LF Arah Pertigaan Oepura - Terminal Kota Kupang Pada Jam Sibuk dan Tidak Sibuk untuk Trayek 2



Analisa grafik Arah Pertigaan Oepura - Terminal Kota Kupang Pada Jam Sibuk dan Tidak Sibuk untuk Trayek 2

- a. Segmen dengan LF yang paling padat adalah segmen no 2 pada jam sibuk pagi yaitu 108.33%, sedangkan LF yang paling rendah pada jam sibuk adalah pada segmen no 4 pada jam sibuk pagi yaitu 58.33%. dengan nilai LF rata-rata pada jam sibuk adalah 80.90%**
- b. Pada jam sibuk pagi jumlah LF yang melebihi LF 70% ada 3 segmen yaitu segmen 1, 2 dan 5. Panjang total rit ini adalah 3100 m, maka prosentase panjang rit dengan dengan nilai LF > 70% adalah $(3100/4600) = 67.39\%$. Oleh karena itu lebih dari 50% dari panjang rute yang memiliki nilai LF > 70%. sehingga pada jam sibuk pagi nilai LF nya tidak memenuhi standart**
- c. Pada jam sibuk siang jumlah LF yang melebihi LF 70% ada 6 segmen (semua segmen), maka prosentase panjang segmen dengan dengan nilai LF > 70% adalah 100%. Sehingga pada jam sibuk siang nilai LF nya memenuhi standart.**
- d. Pada jam sibuk sore jumlah LF yang melebihi LF standart ada 6 segmen (semua segmen), maka prosentase panjang segmen dengan dengan nilai LF > 70% adalah 100%. Sehingga pada jam sibuk siang nilai LF nya memenuhi standart.**
- e. Pada setiap segmen jam tidak sibuk jumlah LF < standart, yaitu 70% sehingga tidak memenuhi standart**

f. Dari hasil analisa dapat diketahui bahwa rit pulang (arah Pertigaan Oepura - Terminal Kota kupang) pada jam sibuk (pagi, siang dan sore) memiliki nilai LF yang memenuhi standart, sehingga menguntungkan bagi penumpang

Dari hasil analisa segmen pada rit pergi dan rit pulang, maka dapat diketahui bahwa LF pada Trayek 2 untuk rit pergi tidak memenuhi standart, karena prosentase panjang segmen dengan nilai $LF > 70\%$ adalah lebih kecil dari 70%. Sedangkan untuk rit pulang memenuhi standart, karena prosentase panjang segmen dengan nilai $LF > 70\%$ adalah lebih besar dari 70%

F. Headway

Headway adalah waktu antara kedatangan dari kendaraan pertama dan waktu keberangkatan dari kendaraan berikutnya yang diukur pada satu titik. Headway actual di hitung berdasarkan hasil survey statis dengan load factor yang diperoleh survey dinamis, sedangkan headway standar menggunakan load factor 70% sesuai dengan ketentuan dari dinas perhubungan.

Untuk headway ideal adalah sebesar 5 – 10 menit, sedangkan headway puncak sebesar 2 – 5 menit (*Dirjen Perhubungan Darat*)

1. Headway Menurut Survei Statis dan Dinamis

Data yang dipakai berdasarkan survey dinamis dan survey statis. Contoh perhitungan Headway actual dan standart (hari Senin pagi) untuk trayek 2 adalah sebagai berikut :

$$* \text{ Headway actual} = \frac{60 \times 12 \times 70\%}{116} = 4,34 \text{ menit}$$

Untuk perhitungan selanjutnya dapat dilihat pada Tabel 4.7 dibawah ini

Tabel 4.7 headway aktual dan standar Trayek 2 berdasarkan survei dinamis

Hari	Jam Sibuk	Jumlah Penumpang			Kps kend	LF std	Headway standart (menit)
		Rit pergi	Rit pulang	total			
Senin	Pagi	58	58	116	12	70	4,34
	Siang	56	58	114	12	70	4,42
	Sore	56	58	114	12	70	4,42
Selasa	Pagi	55	57	112	12	70	4,5
	Siang	54	59	113	12	70	4,46
	Sore	56	56	112	12	70	4,5
Rabu	Pagi	63	54	117	12	70	4,31
	Siang	58	59	117	12	70	4,31
	Sore	55	59	114	12	70	4,42
Kamis	Pagi	62	60	122	12	70	4,13
	Siang	65	61	126	12	70	4
	Sore	52	60	112	12	70	4,5

Sumber : Hasil Perhitungan

Perhitungan nilai headway dapat dilihat pada tabel 4.8 dibawah ini

Tabel 4.8 headway Trayek 2 berdasarkan survei Statis

Hari	Jam Sibuk	Σ Kendaraan	Σ Headway	Headway
Senin	Pagi	29	1:00:00	0:02:06
	Siang	35	0:58:02	0:02:00
	Sore	25	0:54:00	0:02:10
Selasa	Pagi	28	1:01:00	0:02:11
	Siang	35	1:15:13	0:02:09
	Sore	26	0:57:00	0:02:12
Rabu	Pagi	31	1:02:00	0:02:00
	Siang	35	1:14:07	0:02:07
	Sore	33	1:04:00	0:02:42
Kamis	Pagi	31	1:06:00	0:02:08
	Siang	31	1:03:00	0:02:02
	Sore	26	1:00:00	0:02:18

Sumber : Hasil Survei

Perbandingan headway dinamis dan actual dapat dilihat pada tabel 4.9

Tabel 4.9 Perbandingan Headway Statis dan Dinamis Pada Trayek 2

Hari	Jam Sibuk	Headway aktual	
		Survei Dinamis (menit)	Survei Statis (menit)
Senin	Pagi	4,34	2,1
	Siang	4,42	2
	Sore	4,42	2,17
Selasa	Pagi	4,5	2,18
	Siang	4,46	2,15
	Sore	4,5	2,2
Rabu	Pagi	4,31	2
	Siang	4,31	2,7
	Sore	4,42	1,93
Kamis	Pagi	4,13	2,13
	Siang	4	2,03
	Sore	4,5	2,3

Sumber : Hasil Perhitungan dan Hasil Survei

Untuk perhitungan selanjutnya dapat dilihat pada Tabel 4.10

Tabel 4.10 Perbandingan Frekwensi Statis dan Dinamis Pada Trayek 2

Hari	Jam Sibuk	Frekwensi aktual	
		Survei Dinamis (kendaraan)	Survei Statis (kendaraan)
Senin	Pagi	14	29
	Siang	14	35
	Sore	14	25
Selasa	Pagi	13	28
	Siang	13	35
	Sore	13	26
Rabu	Pagi	14	31
	Siang	14	35
	Sore	14	33
Kamis	Pagi	15	31
	Siang	15	31
	Sore	13	26

Sumber : Hasil Perhitungan

Berdasarkan tabel 4.10 pada trayek 2 didapatkan Frekwensi actual tertinggi berdasarkan survey dinamis adalah 15 kendaraan pada Hari Kamis jam sibuk pagi, jam sibuk siang. Sedangkan Frekwensi actual berdasarkan survey statis yang tertinggi adalah 35 kendaraan pada hari Senin, Selasa dan Rabu di jam sibuk siang. Dapat diambil kesimpulan bahwa frekwensi actual pada survey statis lebih besar dibandingkan dengan frekwensi pada survey dinamis. Sehingga dari sisi penumpang pelayanannya baik.

Berdasarkan tabel 4.9 pada trayek 2 didapatkan Headway actual tertinggi berdasarkan perhitungan survey dinamis adalah 4,46 menit pada hari Selasa jam sibuk siang. Sedangkan Headway actual tertinggi berdasarkan survey statis adalah 2.70 menit pada hari Rabu jam sibuk siang. Dapat diketahui bahwa headway pada survey dinamis lebih lebih besar dibanding headway pada survey statis. Tetapi headway ini tidak melebihi headway Pada jam Puncak (2 – 5 menit Dirjen Perhub Darat, 2002). Sehingga jika dilihat pelayanan dari segi penumpang dikatakan baik.

G. Frekwensi

Frekwensi adalah jumlah kendaraan yang lewat persatuan waktu. Frekwensi yang dihitung dibedakan antara frekwensi actual atau yang terjadi di lapangan dengan frekwensi standar.

1. Frekwensi Pada Jam Sibuk

Contoh perhitungan frekwensi (hari senin) untuk trayek 2 pada jam sibuk pagi adalah sebagai berikut:

* Frekwensi Aktual jam sibuk pagi (survey dinamis)

$$F = 1 / Ht = 1 / (4.34/60) = 14 \text{ kendaraan}$$

* Frekwensi Aktual jam sibuk pagi (survey statis)

$$F = 29 \text{ kendaraan (data survey statis)}$$

H. Waktu Sirkulasi

Dasar perhitungan waktu sirkulasi kendaraan pada suatu jenis trayek ditentukan oleh kapasitas kendaraan, waktu henti kendaraan di terminal dan waktu antara analisa data waktu sirkulasi di dapatkan dari hasil survey on board yaitu dari waktu tempuh dari terminal menuju ke tempat tujuan dan begitu juga sebaliknya. Waktu sirkulasi diperlukan untuk mengetahui jumlah kendaraan per waktu sirkulasi

1. Waktu Sirkulasi Tiap Trayek Pada Jam Sibuk

Dasar perhitungan waktu sirkulasi kendaraan pada suatu jenis trayek ditentukan oleh kapasitas kendaraan, waktu henti kendaraan di terminal dan waktu antara analisa data waktu sirkulasi di dapatkan dari hasil survey on board yaitu dari waktu tempuh dari terminal menuju ke tempat tujuan dan begitu juga sebaliknya. Waktu sirkulasi diperlukan untuk mengetahui jumlah kendaraan per waktu sirkulasi

Berikut contoh perhitungan nilai waktu sirkulasi (CT_{ABA}) untuk angkutan kota trayek 2 yaitu : (data berasal dari waktu tempuh survei dinamis)

$$\begin{aligned}CT_{ABA} &= (T_{AB} + T_{BA}) + (\sigma_{AB}^2 + \sigma_{BA}^2) + (T_{TA} + T_{TB}) \\ &= (44 + 35) + (7.90 + 10) + (4 + 6) \\ &= 96.90 \text{ menit}\end{aligned}$$

Hasil perhitungan lebih jelas untuk semua trayek dapat di lihat pada tabel 4.11 dibawah ini

Tabel 4.11 Nilai CTABA Perhari Angkutan Kota Trayek 2 (Jam 06.00 - 18.00)

Hari	Waktu Jam Sibuk	Waktu Tempuh (menit)		Waktu Henti (menit)		Nilai CTABA (menit)
		TAB	TBA	TA	TB	
Senin	Pagi	44	35	4	6	96,9025
	Siang	39	48	6	8	110,5625
	Sore	53	53	5	7	132,045
Selasa	Pagi	47	35	5	3	98,585
	Siang	39	51	4	8	112,305
	Sore	53	52	6	7	131,7825
Rabu	Pagi	55	35	5	4	109,625
	Siang	40	49	6	5	110,0025
	Sore	57	55	6	8	141,685
Kamis	Pagi	53	31	6	2	101,425
	Siang	39	48	5	8	109,5625
	Sore	53	52	5	7	130,7825

Sumber : Hasil Perhitungan

Dari tabel diatas dapat diketahui untuk trayek 2 memiliki waktu sirkulasi paling lama 131.85 menit pada hari Selasa jam sibuk sore, sedangkan waktu sirkulasi paling cepat yaitu 96.90 menit pada hari Senin jam sibuk pagi.

I. Jumlah Kendaraan Trayek 2

Jumlah kendaraan didasarkan pada survey yang dilakukan selama 4 hari terhadap 3 trayek yang menjadi objek studi

1. Jumlah Kendaraan Tiap Trayek Pada jam Sibuk

Contoh perhitungan jumlah kendaraan pada hari senin jam sibuk pagi untuk trayek 2 adalah sebagai berikut :

* Jumlah kendaraan actual (survey dinamis)

$$K = CT / (Ht \times fA) = 96.90 / (4.34 \times 1) = 22$$

kendaraan

* Jumlah kendaraan actual (statis) = data survey statis

Untuk perhitungan selanjutnya dapat dilihat pada tabel 4.12 dibawah ini :

Tabel 4.12 Perhitungan Jumlah Kendaraan Pada Jam Sibuk Untuk Trayek 2

Hari	waktu Jam Sibuk	Waktu Sirkulasi (Menit)	Headway 100% (Menit)	Headway Aktual (Menit)	fA (100%)	Jumlah Kend	Jlh kend
						Aktual	Aktual (statis)
Senin	Pagi	96,9	1	4,34	1	22	29
	Siang	110,56	1	4,42	1	25	35
	sore	132,05	1	4,42	1	30	25
Selasa	Pagi	98,59	1	4,5	1	22	28
	Siang	112,31	1	4,46	1	25	35
	sore	131,78	1	4,5	1	29	26
Rabu	Pagi	109,63	1	4,31	1	25	31
	Siang	110	1	4,31	1	26	35
	sore	141,69	1	4,42	1	32	33
Kamis	Pagi	101,43	1	4,13	1	25	31
	Siang	109,56	1	4	1	27	31
	sore	130,78	1	4,5	1	29	26

Sumber : Hasil Perhitungan

Dari tabel diatas dapat diketahui untuk trayek 2 jumlah angkutan actual (survey dinamis) yang tertinggi adalah 32 kendaraan pada hari Rabu jam

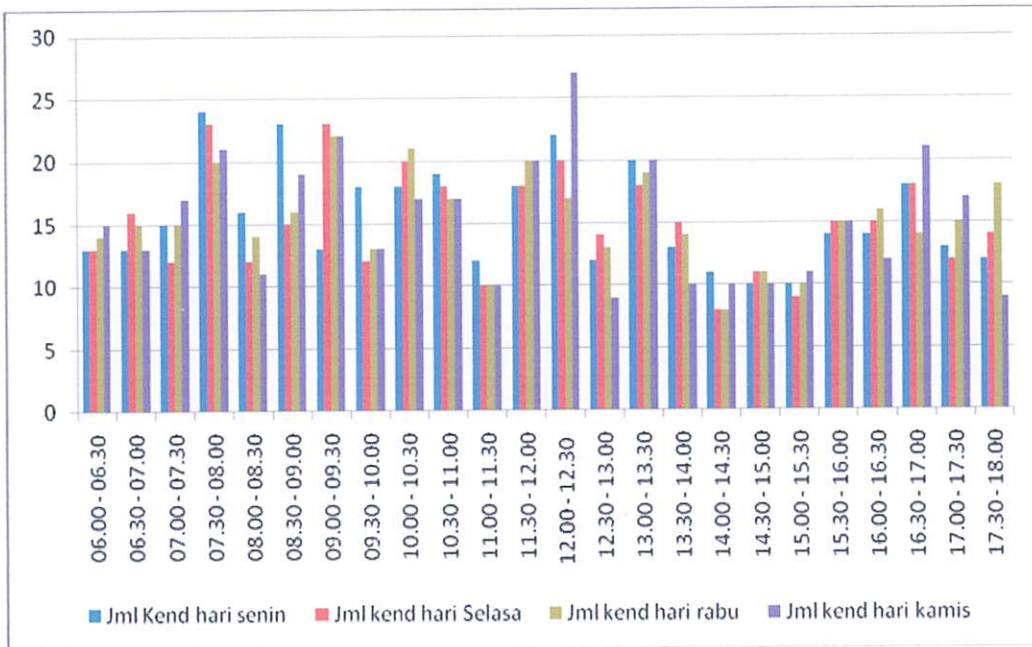
sibuk sore. Sedangkan jumlah kendaraan berdasarkan LF actual (survey statis) yang tertinggi adalah 35 kendaraan. Sehingga jumlah kendaraan harus dikurangi kemudian diatur dengan sebaik mungkin waktu sirkulasi kendaraan, sehingga dapat memenuhi kebutuhan penumpang

Tabel 4.13 Perhitungan Kendaraan interval 30 menit pada trayek 2

NO	Waktu	Jumlah Kendaraan / hari			
		Senin	Selasa	Rabu	Kamis
1	06.00 - 06.30	13	13	14	15
2	06.30 - 07.00	13	16	15	13
3	07.00 - 07.30	15	12	15	17
4	07.30 - 08.00	24	23	20	21
5	08.00 - 08.30	16	12	14	11
6	08.30 - 09.00	23	15	16	19
7	09.00 - 09.30	13	23	22	22
8	09.30 - 10.00	18	12	13	13
9	10.00 - 10.30	18	20	21	17
10	10.30 - 11.00	19	18	17	17
11	11.00 - 11.30	12	10	10	10
12	11.30 - 12.00	18	18	20	20
13	12.00 - 12.30	22	20	17	27
14	12.30 - 13.00	12	14	13	9
15	13.00 - 13.30	20	18	19	20
16	13.30 - 14.00	13	15	14	10
17	14.00 - 14.30	11	8	8	10
18	14.30 - 15.00	10	11	11	10
19	15.00 - 15.30	10	9	10	11
20	15.30 - 16.00	14	15	15	15
21	16.00 - 16.30	14	15	16	12
22	16.30 - 17.00	18	18	14	21
23	17.00 - 17.30	13	12	15	17
24	17.30 - 18.00	12	14	18	9

Sumber :HasilSurvey Statis

Grafik 4.3 Kendaraan interval 30 menit pada trayek 2



J. Waktu Tunggu

Dalam evaluasi ini waktu tunggu yang digunakan dalam perhitungan adalah waktu tunggu berdasarkan hasil survey di lapangan (survey statis).

1. Waktu Tunggu Tiap Trayek Pada Jam Sibuk dan Tidak sibuk

Contoh perhitungan waktu tunggu (hari senin) untuk trayek 2 adalah

* Waktu tunggu jam sibuk pagi

$$\begin{aligned}
 Wt &= \sum \text{waktu tunggu jam sibuk pagi} / \sum \text{kend jam sibuk pagi} \\
 &= 2:13:00 / 29 \\
 &= 4:35 \text{ menit}
 \end{aligned}$$

Untuk perhitungan selanjutnya dapat dilihat pada tabel 4.14 dibawah ini :

Tabel 4.14 Waktu Tunggu Aktual Pada Trayek 2 Menurut Survei Statis

Hari	Jam	Σ Kendaraan	Σ Waktu Tunggu	Rata-Rata Waktu Tunggu
	Sibuk			
Senin	Pagi	29	2:13:00	0:04:35
	Siang	35	3:37:00	0:06:12
	Sore	25	2:38:00	0:06:19
Selasa	Pagi	28	2:10:00	0:04:39
	Siang	35	3:10:00	0:05:26
	Sore	26	2:29:00	0:05:44
Rabu	Pagi	31	2:48:00	0:05:25
	Siang	35	3:24:00	0:05:50
	Sore	33	2:54:00	0:05:16
Kamis	Pagi	31	2:44:00	0:05:17
	Siang	31	3:09:00	0:06:06
	Sore	26	2:16:00	0:05:14

Sumber : Hasil Survei

Dari tabel diatas dapat diketahui untuk trayek 2 waktu tunggu yang tertinggi adalah 6.19 menit pada hari Senin jam sibuk siang. waktu tunggu yang terendah adalah 4.35 menit pada hari Senin jam sibuk pagi. Dapat diambil kesimpulan bahwa waktu tunggu pada jam sibuk pagi berkisar antara 4 sampai 6 menit. Jika di lihat dari kinerja pelayanan dikatakan cukup baik karena sesuai waktu tunggu standart (Menurut World Bank waktu tunggu rata-rata 5 - 10 menit, maksimal 10 – 20 menit).

4.2.2 Trayek 5

A. Simpul – Simpul Naik Turun

Trayek ini memiliki panjang 14,6 Km. Dengan rute pergi adalah arah Terminal Kota Kupang menuju Pertigaan Oepura. Sedangkan untuk rute pulang adalah arah Pertigaan Oepura menuju Terminal Kota Kupang.

1. Segmen Arah Terminal Kota Kupang - Pertigaan Oepura

Arah Terminal Kota Kupang menuju Pertigaan Oepura melewati Jl Siliwangi – Jl Garuda – Jl Sumatera – Jl Sumba - Jl A Yani – Jl Urip Sumoharjo – Jl Tompello - Jl Cak Doko – Jl R Soeprpto – Jl Herewila – Jl Jend Soeharto. Dengan pembagian segmen sebagai berikut :

a. Term Kota Kupang - Strat A

Arah dari Terminal Kota Kupang menuju Strat A cukup lancar, dengan kemacetan di depan Pasar Oeba. Setelah itu tepatnya di Halte Strat A angkutan akan berhenti untuk sementara waktu menunggu penumpang yang akan naik.

b. Strat A - Perpustakaan Daerah

Arah Strat A menuju Perpustakaan Daerah akan mengalami beberapa titik kemacetan yaitu pada stadion yang kemacetannya diakibatkan oleh pertandingan pada stadion. Setelah itu pada daerah Yayasan Swastisari di mana pada daerah ini terdapat (TK Maria goret, SD Don Bosco I dan II, SMPK St Theresia, SMPK Giovanni, SMAK Giovanni dan Perguruan Tinggi Widya

Mandira, Klinik Susteran) dan STM Negri Sehingga pada saat jam sibuk daerah ini sangat padat. Ditambah lagi di daerah ini terdapat jalan keluar (Jalan G. Fatuleu) untuk menghubungkan Jalan Ahmad Yani dan Jalan Cak Doko. Dilanjutkan dengan kemacetan di sekitar Perpustakaan dimana terdapat Ruko, dan merupakan tempat menaikkan atau menurunkan penumpang angkutan dari Oesapa atau Penfui.

c. Perpustakaan Daerah - RSUD Bhayangkara

Arah Perpustakaan Daerah menuju RSUD Bhayangkara melewati titik kemacetan yang pertama adalah pada Jalur keluar masuknya kendaraan pada Jalan Jalan G.Fatuleu dan Jalan W.Z Yohanes. Disamping itu juga banyak angkutan yang berhenti untuk menaikkan atau menurunkan penumpang dimana terdapat SMP 1 dan SMP 2, SMKN, dan kantor Dinas Pendidikan Kabupaten. Setelah itu mengalami kemacetan pada depan SMAN 1. Angkutan cukup tertahan pada depan Jalan Pemuda yang menghubungkan Jalan Cak Doko (Daerah Oebobo) dan Sudirman (daerah Kuanino). Setelah itu pada Jalan Nangka tempat keluar masuknya kendaraan yang menghubungkan Jalan Cak Doko (daerah Oebobo) dan Jalan A. Yani (daerah Pasir Panjang).

d. RSUD Bhayangkara - SMPK St Yoseph

Arah lalulintas RSUD Bhayangkara menuju SMPK St Yoseph cukup lancar, dengan tertahan lampu merah pada perempatan Palapa. Kemacetan dialami pada depan SMPK dan SMAK

Mercusuar dimana sekolah ini tidak mempunyai lahan parkir yang cukup sehingga seringkali menggunakan badan jalan untuk parkir. Setelah itu arus lalu lintas kembali lancar. Pada depan SDK dan SMPK St Yoseph kemacetan baru dialami lagi.

e. SMPK St Yoseph - Pasar Kasih Naikoten

Setelah melewati SMPK St Yoseph kemacetan kan dialami pada Jalur masuk Jalan Eltari karena ada arus kendaraan masuk. Dan kemudian mengalami kemacetan di depan Pasar Kasih Naikoten.

f. Pasar Kasih Naikoten - Pertigaan Oepura

Dari Pasar Kasih menuju Pertigaan Oepura kondisi Lalu lintas lancar, pada beberapa titik seperti pada Jalan Motaain dan Jalan Kemuning sering terhambat karena merupakan tempat perhentian angkutan untuk Naikolan dan merupakan jalur keluar masuk untuk kendaraan pada Jalan tersebut. Ditambah lagi dengan adanya pasar di Jalan Kenari.

2. Segmen Arah Pertigaan Oepura - Terminal Kota Kupang

Arah Pertigaan Oepura menuju Terminal Kota Kupang melalui Jl Jend Soeharto – Jl Herewila - Jl R Soeprapto - Jl Cak Doko - Jl Tompello – Jl Cempaka – Jl Sukarno – Terminal Kota Kupang. Dengan pembagian segmen sebagai berikut :

a. Term Kota Kupang - Strat A

Arah dari Terminal Kota Kupang menuju Strat A cukup lancar, dengan kemacetan di depan Pasar Oeba. Setelah itu tepatnya di

Halte Strat A angkutan akan berhenti untuk sementara waktu menunggu penumpang yang akan naik.

b. Strat A - Perpustakaan Daerah

Arah Strat A menuju Perpustakaan Daerah akan mengalami beberapa titik kemacetan yaitu pada stadion yang kemacetannya diakibatkan oleh pertandingan pada stadion. Setelah itu pada daerah Yayasan Swastisari di mana pada daerah ini terdapat (TK Maria Goretti, SD Don Bosco I dan II, SMPK St Theresia, SMPK Giovanni, SMAK Giovanni dan Perguruan Tinggi Widya Mandira, Klinik Susteran) dan STM Negeri Sehingga pada saat jam sibuk daerah ini sangat padat. Ditambah lagi di daerah ini terdapat jalan keluar (Jalan G. Fatuleu) untuk menghubungkan Jalan Ahmad Yani dan Jalan Cak Doko. Dilanjutkan dengan kemacetan di sekitar Perpustakaan dimana terdapat Ruko, dan merupakan tempat menaikkan atau menurunkan penumpang angkutan dari Oesapa atau Penfui.

c. Perpustakaan Daerah - RSUD Bhayangkara

Arah Perpustakaan Daerah menuju RSUD Bhayangkara melewati titik kemacetan yang pertama adalah pada Jalur keluar masuknya kendaraan pada Jalan Jalan G.Fatuleu dan Jalan W.Z Yohanes. Disamping itu juga banyak angkutan yang berhenti untuk menaikkan atau menurunkan penumpang dimana terdapat SMP 1 dan SMP 2, SMKN, dan kantor Dinas Pendidikan Kabupaten. Setelah itu mengalami kemacetan pada depan SMAN 1.

Angkutan cukup tertahan pada depan Jalan Pemuda yang menghubungkan Jalan Cak Doko (Daerah Oebobo) dan Sudirman (daerah Kuanino). Setelah itu pada Jalan Nangka tempat keluar masuknya kendaraan yang menghubungkan Jalan Cak Doko (daerah Oebobo) dan Jalan A. Yani (daerah Pasir Panjang).

d. **RSU Bhayangkara - SMPK St Yoseph**

Arah lalu lintas RSU Bhayangkara menuju SMPK St Yoseph cukup lancar, dengan tertahan lampu merah pada perempatan Palapa. Kemacetan dialami pada depan SMPK dan SMAK Mercusuar dimana sekolah ini tidak mempunyai lahan parkir yang cukup sehingga seringkali menggunakan badan jalan untuk parkir. Setelah itu arus lalu lintas kembali lancar. Pada depan SDK dan SMPK St Yoseph kemacetan baru dialami lagi.

e. **SMPK St Yoseph - Pasar Kasih Naikoten**

Setelah melewati SMPK St Yoseph kemacetan kan dialami pada Jalur masuk Jalan Eltari karena ada arus kendaraan masuk. Dan kemudian mengalami kemacetan di depan Pasar Kasih Naikoten.

f. **Pasar Kasih Naikoten - Pertigaan Oepura**

Dari Pasar Kasih menuju Pertigaan Oepura kondisi Lalu lintas lancar, pada beberapa titik seperti pada Jalan Motaain dan Jalan Kemuning sering terhambat karena merupakan tempat perhentian angkutan untuk Naikolan dan merupakan jalur keluar masuk untuk kendaraan pada Jalan tersebut. Ditambah lagi dengan adanya pasar di Jalan Kenari.

B. Jumlah Rit

Adalah Jumlah total rit berdasarkan hasil survey statis yang dilakukan selama 4 hari di Terminal Kota Kupang. Data – data tersebut adalah :

1. Hari Senin 8 Juni 2009 total jumlah rit = 302 rit/hari
2. Hari Selasa 9 Juni 2009 total jumlah rit = 297 rit/hari
3. Hari Rabu 10 Juni 2009 total jumlah rit = 280 rit/hari
4. Hari Kamis 11 Juni 2009 total jumlah rit = 311 rit/hari

Adapun jumlah rata-rata rit perhari dapat dilihat pada tabel 4.15 dibawah:

Tabel 4.15 Jumlah Rit Rata - rata Perhari

Rute	Hari	Jumlah Kendaraan	Total Rit	Rata-rata rit
Trayek 5	Senin	52	302	5,81
	Selasa	52	297	5,71
	Rabu	51	280	5,49
	Kamis	52	311	5,98

Sumber : Hasil Survey Statis dan perhitungan

C. Jumlah Penumpang

Berdasarkan hasil survey dinamis yang dilakukan selama 4 hari yakni pada tanggal 8, 9, 10, 11 Juni 2009 maka didapat data sebagai berikut:

1. Jumlah Penumpang Rata-rata Tiap Trayek Pada jam Sibuk

Untuk perhitungan jumlah rata-rata pada trayek 5 hari Senin jam sibuk pagi. (data-data penumpang dapat dilihat pada table data rekapitulasi survey dinamis pada lampiran).

Perhitungan jumlah penumpang/rit perhari yang dilakukan :

* Jumlah penumpang rata-rata = $(26+30) / 2 = 28$ orang/rit

Untuk hasil perhitungan selanjutnya dapat dilihat pada table 4.16

Tabel 4.16 Nilai Rata-Rata Penumpang Pada Jam Sibuk angkutan Kota Trayek 5

Hari	Jam Sibuk	Penumpang Rata-rata Dalam Angkutan			No Kend
		Segmen Pergi	Segmen Pulang	Rata-Rata	
Senin	Pagi	26	30	28	DH 2940 CA
	Siang	19	21	20	DH 2493 AA
	Sore	17	20	19	DH 2978 CA
Selasa	Pagi	19	21	20	DH 2671 BA
	Siang	21	23	22	DH 2974 CA
	Sore	27	25	26	DH 2614 BA
Rabu	Pagi	26	13	20	DH 2978 CA
	Siang	25	21	23	DH 2206 CA
	Sore	26	24	25	DH 2291 CA
Kamis	Pagi	26	24	25	DH 2671 BA
	Siang	23	19	21	DH 2469 BA
	Sore	21	23	22	DH 2746 BA

Sumber : Hasil Survey Statis dan perhitungan

D. Waktu Tempuh

Berdasarkan hasil survey dinamis yang dilakukan selama 4 hari yakni pada tanggal 8, 9, 10, 11 Juni 2009 maka didapat data sebagai berikut:

1. Waktu Tempuh Pada Jam Sibuk

Data – data didapat dari hasil survey dinamis pada jam sibuk pagi, jam sibuk siang dan jam sibuk sore.

Jumlah waktu tempuh/rit perhari dapat dilihat pada tabel 4.17

Tabel 4.17 waktu Tempuh rata-rata perjam sibuk angkutan kota Trayek 5

Hari	Jam Sibuk	Waktu Tempuh Rata-rata Angkutan			No Kend
		Segmen Pergi	Segmen Pulang	Rata-Rata	
Senin	Pagi	44	36	40	DH 2940 CA
	Siang	46	35	41	DH 2493 AA
	Sore	42	36	39	DH 2978 CA
Selasa	Pagi	46	34	40	DH 2671 BA
	Siang	48	37	43	DH 2974 CA
	Sore	49	31	40	DH 2614 BA
Rabu	Pagi	50	35	43	DH 2978 CA
	Siang	46	36	41	DH 2206 CA
	Sore	45	35	40	DH 2291 CA
Kamis	Pagi	50	30	40	DH 2671 BA
	Siang	45	34	40	DH 2469 BA
	Sore	46	30	38	DH 2746 BA
Total waktu Tempuh				483	menit
Waktu tempuh rata-rata				40,25	Menit/rit

Sumber : Hasil Survey Dinamis

Berdasarkan tabel 4.17 dapat dilihat bahwa untuk trayek 5 rata-rata waktu tempuh terbesar yaitu 41 menit pada hari Senin jam sibuk siang, sedangkan rata-rata waktu tempuh terkecil sebesar 38 menit pada hari Kamis jam sibuk sore.

E. Load Factor (LF)

Load factor adalah perbandingan antara kapasitas terjual dengan kapasitas tersedia untuk satu perjalanan yang biasa dinyatakan dalam persen

1. Load Factor Rata-rata pada jam sibuk dan tidak sibuk.

Load factor yang didapatkan berdasarkan survey dinamis pada jam sibuk dan tidak sibuk. Untuk mengetahui jumlah Load factor perhari perhitungan yang dilakukan adalah :

Untuk Load Factor rata-rata dapat dilihat pada tabel 4.18 dibawah ini

Tabel 4.18 Load Faktor Rata-rata Trayek 5

Hari	Waktu	Rit Pergi	Rit pulang	Rata2 penumpang	LF	Rata2
						LF
senin	Pagi	26	30	28	233.33	158.33
	Siang	19	21	20	166.67	
	Sore	17	20	19	154.17	
	Tidak Sibuk	10	9	10	79.17	
Selasa	Pagi	19	21	20	166.67	160.42
	Siang	21	23	22	183.33	
	Sore	27	25	26	216.67	
	Tidak Sibuk	8	10	9	75.00	
Rabu	Pagi	26	13	20	101.63	101.60
	Siang	25	21	23	101.92	
	Sore	26	24	25	102.08	
	Tidak Sibuk	10	9	10	100.79	
Kamis	Pagi	26	24	25	208.33	160.42
	Siang	23	19	21	175.00	
	Sore	21	23	22	183.33	
	Tidak Sibuk	9	9	9	75.00	
Total						580.77
Rata-rata LF						145

Sumber : Hasil Perhitungan

Dari tabel 4.18 diatas maka didapat LF rata-rata tertinggi terjadi pada hari Selasa yaitu 160.42% dan LF rata-rata terendah yaitu 101.60% terjadi pada hari Rabu

1. Analisa Load Factor Per Segmen

a. Segmen Arah Terminal Kota Kupang - Pertigaan Oepura

Load faktor yang dipakai adalah Load faktor dari survei dinamis.

Yang dapat dilihat pada tabel 4.19 dibawah ini :

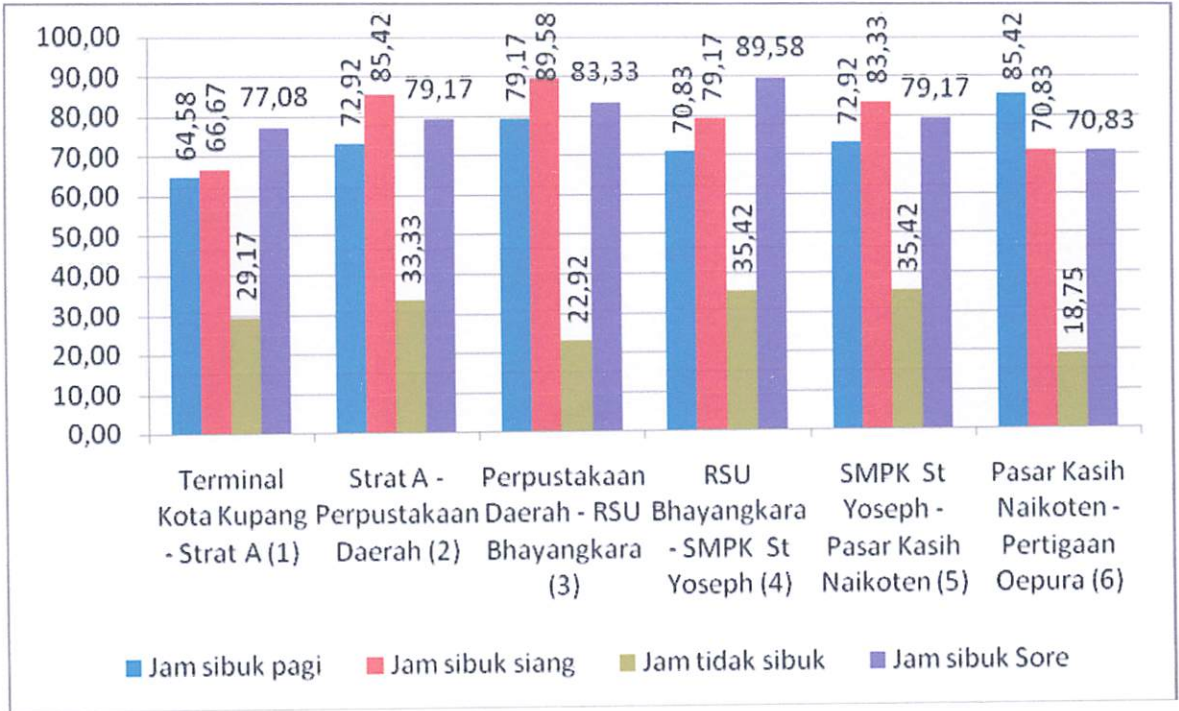
Tabel 4.19 LF Segmen Arah Terminal Kota Kupang - Pertigaan Oepura

No	Trayek 5	Panjang Segmen (meter)	Jam Sibuk Pagi	Jam sibuk siang	Jam Tidak Sibuk	Jam Sibuk Sore
1	Terminal Kota Kupang - Strat A (1)	2400	64,58	66,67	29,17	77,08
2	Strat A - Perpustakaan Daerah (2)	1400	72,92	85,42	33,33	79,17
3	Perpustakaan Daerah - RSUD Bhayangkara (3)	1200	79,17	89,58	22,92	83,33
4	RSUD Bhayangkara - SMPK St Yoseph (4)	1700	70,83	79,17	35,42	89,58
5	SMPK St Yoseph - Pasar Kasih Naikoten (5)	1400	72,92	83,33	35,42	79,17
6	Pasar Kasih Naikoten - Pertigaan Oepura (6)	900	85,42	70,83	18,75	70,83
		9000	74,31	79,17	29,17	79,86

Sumber : Hasil Perhitungan

Analisa diatas dapat dilihat pada grafik 4.4

Grafik 4.4 LF Arah Terminal Kota Kupang - Pertigaan Oepura Pada Jam Sibuk dan Tidak Sibuk untuk Trayek 5



Analisa grafik Grafik LF Arah Terminal Kota Kupang - Pertigaan Oepura Pada Jam Sibuk dan Tidak Sibuk untuk Trayek 5 :

- a. Segmen dengan LF yang paling padat adalah segmen no 3 pada jam sibuk siang yaitu 89.58%, sedangkan LF yang paling rendah pada jam sibuk adalah pada segmen no 1 pada jam sibuk pagi yaitu 64.58%. dengan nilai LF rata-rata 79.86%
- b. Pada jam sibuk pagi jumlah LF yang melebihi LF standart ada 5 segmen yaitu segmen 2, 3, 4, 5 dan 6. Panjang total segmen ini adalah 3100 m, maka prosentase panjang segmen dengan dengan nilai LF > 70% adalah (6600/9000)

= 66.67%. Oleh karena itu lebih dari 50% dari panjang rute yang memiliki nilai LF > 70%. sehingga pada jam sibuk pagi nilai LF nya memenuhi standart

- c. Pada jam sibuk siang jumlah LF yang melebihi LF standart ada 5 segmen yaitu segmen 2, 3, 4, 5 dan 6. Panjang total segmen ini adalah 3100 m, maka prosentase panjang segmen dengan dengan nilai LF > 70% adalah $(6600/9000) = 66.67\%$. Oleh karena itu lebih dari 50% dari panjang rute yang memiliki nilai LF > 70%. sehingga pada jam sibuk siang nilai LF nya memenuhi standart.
- d. Pada jam sibuk sore jumlah LF yang melebihi LF standart ada 6 segmen (semua segmen), maka prosentase panjang segmen dengan dengan nilai LF > 70% adalah 100%. Sehingga pada jam sibuk sore nilai LF nya memenuhi standart. sehingga menguntungkan bagi penumpang
- e. Pada setiap segmen jam tidak sibuk jumlah LF lebih kecil LF standart, yaitu 70% sehingga tidak memenuhi standart
- f. Dari hasil analisa dapat diketahui bahwa rit pergi (arah Terminal Kota kupang -Pertigaan Oepura) pada jam sibuk (pagi, siang dan sore) memiliki nilai LF yang memenuhi standart,

b. Segmen Arah Pertigaan Oepura - Terminal Kota Kupang

Load faktor yang dipakai adalah Load faktor dari survei dinamis.

Yang dapat dilihat pada tabel 4.20 dibawah ini

Tabel 4.20 L F Segmen Arah Pertigaan Oepura – Terminal Kota Kupang

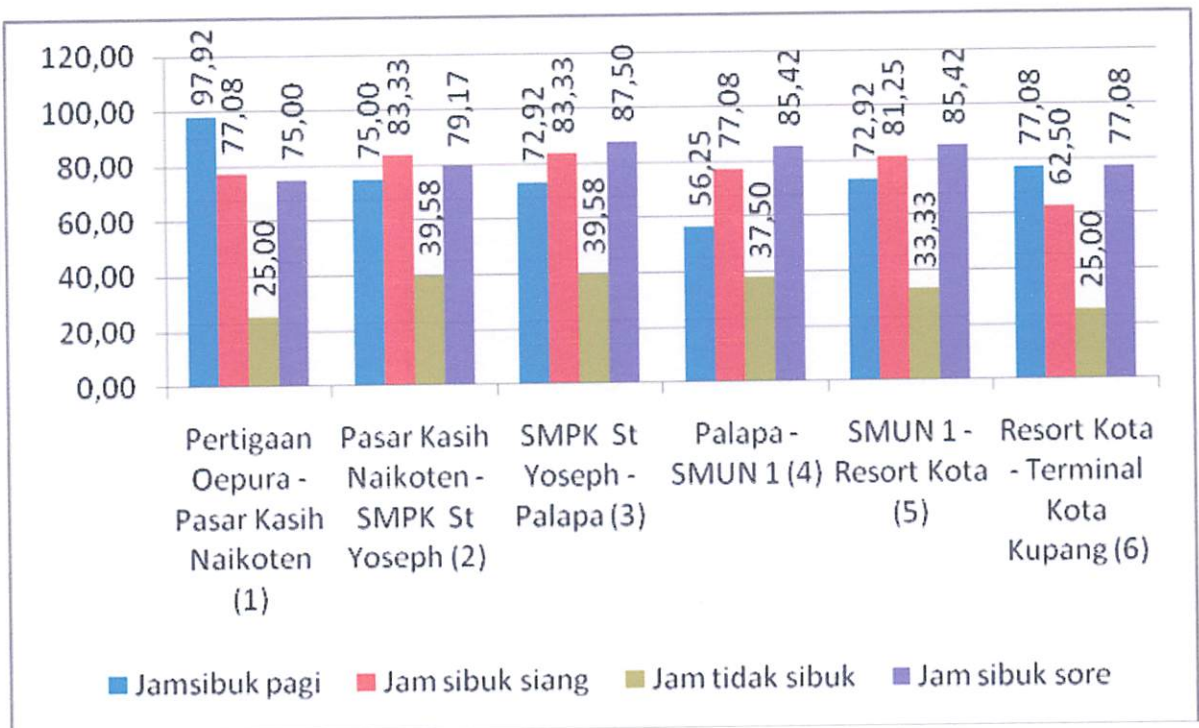
No	Trayek 5 Rit Pulang	Panjang Segmen (meter)	Jam Sibuk Pagi	Jam sibuk siang	Jam Tidak Sibuk	Jam Sibuk Sore
1	Pertigaan Oepura - Pasar Kasih Naikoten (1)	900	97,92	77,08	25	75
2	Pasar Kasih Naikoten - SMPK St Yoseph (2)	1400	75	83,33	39,58	79,17
3	SMPK St Yoseph - Palapa (3)	700	72,92	83,33	39,58	87,5
4	Palapa - SMUN 1 (4)	1000	56,25	77,08	37,5	85,42
5	SMUN 1 - Resort Kota (5)	1200	72,92	81,25	33,33	85,42
6	Resort Kota - Terminal Kota Kupang (6)	400	77,08	62,5	25	77,08
		5600	75,35	77,43	33,33	81,6

Sumber : Hasil Perhitungan

Analisa diatas dapat dilihat pada grafik 4.5

Grafik 4.5 LF Segmen Arah Pertigaan Oepura - Terminal Kota Kupang

Pada Jam Sibuk dan Tidak Sibuk untuk Trayek 5



Tabel 4.20.1.1. Segmen Arsh Perimbangan Opura – Terminal Kota Kupang

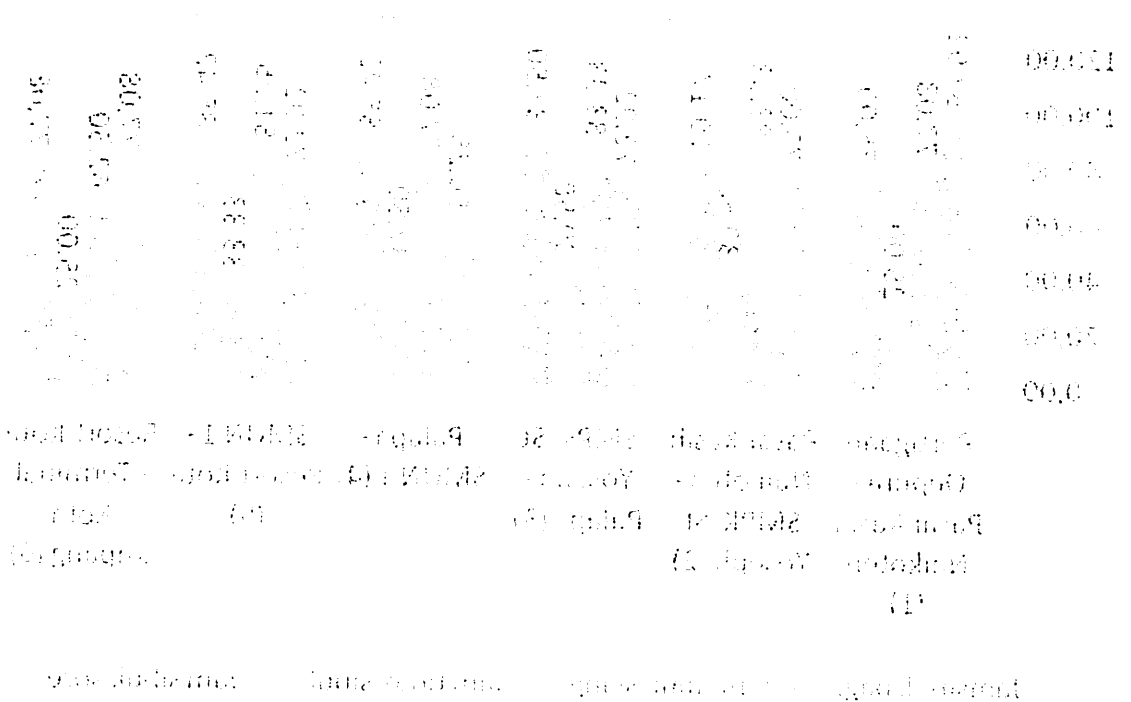
No	Tipek 2 Rit Pulang	Panjang Segmen (meter)	Jam sibuk Pagi	Jam sibuk siang	Jam Tidur Sibuk	Jam Sibuk Sore
1	Perimbangan Opura - Pasar Kasih Nakaton (1)	300	27,92	27,08	22	22
2	Pasar Kasih Nakaton - SMPK St Yoseph (2)	1400	22	83,33	30,28	20,17
3	SMPK St Yoseph - Palapa (3)	700	22,92	83,33	30,28	22,2
4	Palapa - STUN (4)	1000	26,22	27,08	27,2	22,42
5	STUN 1 - Reson Kota (5)	1500	22,92	81,22	33,33	22,42
6	Reson Kota - Terminal Kota Kupang (6)	400	27,08	62,2	22	27,08
		2600	22,32	27,43	33,33	21,6

Sumber : Hasil Perhitungan

Analisa diatas dapat dilihat pada grafik 4.2

Grafik 4.2.1.1. Segmen Arsh Perimbangan Opura - Terminal Kota Kupang

Pada jam Sibuk dan Tidak Sibuk untuk Tipek 2



Analisa grafik Grafik 4.4 LF Segmen Arah Pertigaan Oepura - Terminal Kota Kupang Pada Jam Sibuk dan Tidak Sibuk untuk Trayek 5

- a. Segmen dengan LF yang paling padat adalah segmen no 1 pada jam sibuk pagi yaitu 97.92%, sedangkan LF yang paling rendah pada jam sibuk adalah pada segmen no 4 pada jam sibuk pagi yaitu 56.25%. dengan nilai LF rata-rata 80.73%
- b. Pada jam sibuk pagi jumlah LF yang melebihi LF standart ada 5 segmen yaitu segmen 1, 2 3, 5 dan 6. Panjang total segmen ini adalah 3100 m, maka prosentase panjang segmen dengan dengan nilai LF > 70% adalah $(4600/5600) = 82.14\%$. Oleh karena itu lebih dari 50% dari panjang rute yang memiliki nilai LF > 70%. sehingga pada jam sibuk pagi nilai LF nya memenuhi standart
- c. Pada jam sibuk siang jumlah LF yang melebihi LF standart ada 5 segmen yaitu segmen 1, 2 3, 4 dan 5. Panjang total segmen ini adalah 3100 m, maka prosentase panjang segmen dengan dengan nilai LF > 70% adalah $(5200/5600) = 92.85\%$. Oleh karena itu lebih dari 50% dari panjang rute yang memiliki nilai LF > 70%. sehingga pada jam sibuk siang nilai LF nya memenuhi standart
- d. Pada jam sibuk sore jumlah LF yang melebihi LF standart ada 6 segmen (semua segmen), maka prosentase panjang segmen dengan dengan nilai LF > 70% adalah 100%. Sehingga pada jam sibuk sore nilai LF nya memenuhi standart.
- e. Pada setiap segmen jam tidak sibuk jumlah LF lebih kecil LF standart, yaitu 70% sehingga tidak memenuhi standart

f. Dari hasil analisa dapat diketahui bahwa rit pulang (arah Pertigaan Oepura - Terminal Kota kupang) pada jam sibuk (pagi, siang dan sore) memiliki nilai LF yang memenuhi standart. sehingga kurang menguntungkan bagi penumpang

Dari hasil analisa pada segmen pada rit pergi dan rit pulang, maka dapat diketahui bahwa LF pada Trayek 5 memenuhi standart, karena prosentase panjang segmen dengan dengan nilai $LF > 70\%$ adalah lebih dari 70%.

F. Headway

Headway adalah waktu antara kedatangan dari kendaraan pertama dan waktu keberangkatan dari kendaraan berikutnya yang diukur pada satu titik. Hedway actual di hitung berdasrkan hasil survey statis dengan load factor yang diperoleh survey dinamis, sedangkan headway standar menggunakan load factor 70% sesuai dengan ketentuan dari dinas perhubungan.

Untuk headway ideal adalah sebesar 5 – 10 menit, sedangkan headway puncak sebesar 2 – 5 menit (*Dirjen Perhubungan Darat*)

1. Perbandingan Headway Menurut Survei Statis dan Dinamis

Data yang dipakai berdasarkan survey dinamis dan survey statis. untuk headway menurut survey dinamis dapat dilihat pada tabel 4.21 dibawah ini.

Tabel 4.21 headway aktual Trayek 5 survei dinamis

Hari	Jam Sibuk	Jumlah Penumpang			Kps kend	LF aktual			LF standart	Headway standart
		seg pergi	seg pulang	total		seg pergi	seg pulang	Rata-rata		
Senin	Pagi	55	53	108	12	76,39	73,61	75	70	4,67
	Siang	58	54	112	12	80,56	75	77,78	70	4,5
	Sore	52	59	111	12	72,22	81,94	77,08	70	4,54
Selasa	Pagi	46	56	102	12	63,89	77,78	70,83	70	4,94
	Siang	57	48	105	12	79,17	76,39	77,78	70	4,8
	Sore	59	52	111	12	81,94	72,22	77,08	70	4,54
Rabu	Pagi	51	53	104	12	70,83	73,61	72,22	70	4,85
	Siang	58	58	116	12	80,56	80,56	80,56	70	4,34
	Sore	58	62	120	12	80,56	86,11	83,33	70	4,2
Kamis	Pagi	62	55	117	12	86,11	76,39	81,25	70	4,31
	Siang	63	53	116	12	76,39	77,78	77,08	70	4,34
	Sore	61	62	123	12	84,72	86,11	85,42	70	4,1

Sumber : Hasil Perhitungan

Untuk mengetahui headway survey statis dapat dilihat pada tabel dibawah ini

Tabel 4.22 headway aktual dan standar Trayek 5 berdasarkan survei Statis

Hari	Jam Sibuk	Σ Kendaraan	Σ Headway	Headway
Senin	Pagi	24	1:00:00	0:02:30
	Siang	23	1:03:00	0:02:44
	Sore	25	1:13:00	0:02:55
Selasa	Pagi	23	1:00:00	0:02:37
	Siang	29	0:58:00	0:02:00
	Sore	24	1:00:00	0:02:30
Rabu	Pagi	29	1:01:00	0:02:06
	Siang	23	1:00:00	0:02:37
	Sore	25	0:58:00	0:02:19
Kamis	Pagi	22	0:59:00	0:02:41
	Siang	26	1:01:00	0:02:21
	Sore	25	0:56:00	0:02:14

Sumber : Hasil Survei

Untuk perbandingan Headway statis dan dinamis dapat dilihat pada tabel dibawah ini :

Tabel 4.23 Perbandingan Headway Statis dan Dinamis Pada Trayek 5

Hari	Jam Sibuk	Headway aktual	
		Survei Dinamis (menit)	Survei Statis (menit)
Senin	Pagi	4,67	2,5
	Siang	4,5	2,73
	Sore	4,54	2,92
Selasa	Pagi	4,94	2,62
	Siang	4,8	2
	Sore	4,54	2,5
Rabu	Pagi	4,85	2,1
	Siang	4,34	2,28
	Sore	4,2	2,32
Kamis	Pagi	4,31	2,68
	Siang	4,34	2,35
	Sore	4,1	2,23

Sumber : Hasil Perhitungan dan Hasil Survei

Berdasarkan tabel 4.23 pada trayek 5 didapatkan Headway actual tertinggi berdasarkan perhitungan survey dinamis adalah 4.94 menit pada hari Selasa jam sibuk pagi. Sedangkan Headway actual tertinggi berdasarkan survey statis adalah 2.73 menit pada hari Senin jam sibuk sore. Dapat diketahui bahwa headway pada survey dinamis lebih lebih besar dibanding headway pada survey statis. Tetapi headway ini tidak melebihi headway Pada jam Puncak (2 – 5 menit Dirjen Perhub Darat, 2002). Sehingga jika dilihat pelayanan dari segi penumpang dikatakan baik.

G. Frekwensi

Frekwensi adalah jumlah kendaraan yang lewat persatuan waktu. Frekwensi yang dihitung dibedakan antara frekwensi actual atau yang terjadi di lapangan dengan frekwensi standar.

1. Frekwensi Pada Jam Sibuk

Untuk perhitungan frekwensi dapat dilihat pada Tabel 4.24

Tabel 4.24 Perbandingan Frekwensi Statis dan Dinamis Pada Trayek 5

Hari	Jam Sibuk	Frekwensi actual	
		Survei Dinamis (kendaraan)	Survei Statis (kendaraan)
Senin	Pagi	13	24
	Siang	13	23
	Sore	13	25
Selasa	Pagi	12	23
	Siang	13	29
	Sore	13	24
Rabu	Pagi	12	29
	Siang	14	23
	Sore	14	25
Kamis	Pagi	14	22
	Siang	14	26
	Sore	15	25

Sumber : Hasil Perhitungan

Berdasarkan tabel 4.24 pada trayek 5 didapatkan Frekwensi actual tertinggi berdasarkan survey dinamis adalah 15 kendaraan pada Hari Kamis jam sibuk sore. Sedangkan Frekwensi actual berdasarkan survey statis yang tertinggi adalah 29 kendaraan pada hari selasa jam sibuk siang dan hari Rabu jam sibuk pagi. Dapat diambil

kesimpulan bahwa frekwensi actual pada survey statis lebih besar dibandingkan dengan frekwensi pada survey dinamis. Sehingga dari sisi penumpang pelayanannya baik.

H. Waktu Sirkulasi

Dasar perhitungan waktu sirkulasi kendaraan pada suatu jenis trayek ditentukan oleh kapasitas kendaraan, waktu henti kendaraan di terminal dan waktu antara analisa data waktu sirkulasi di dapatkan dari hasil survey on board yaitu dari waktu tempuh dari terminal menuju ke tempat tujuan dan begitu juga sebaliknya. Waktu sirkulasi diperlukan untuk mengetahui jumlah kendaraan per waktu sirkulasi

1. Waktu Sirkulasi Tiap Trayek Pada Jam Sibuk

Dasar perhitungan waktu sirkulasi kendaraan pada suatu jenis trayek ditentukan oleh kapasitas kendaraan, waktu henti kendaraan di terminal dan waktu antara analisa data waktu sirkulasi di dapatkan dari hasil survey on board yaitu dari waktu tempuh dari terminal menuju ke tempat tujuan dan begitu juga sebaliknya. Waktu sirkulasi diperlukan untuk mengetahui jumlah kendaraan per waktu sirkulasi.

Untuk waktu sirkulasi pada trayek 5 dapat dilihat pada tabel 4.25 dibawah ini :

Tabel 4.25 Nilai CTABA Perhari Angkutan Kota Trayek 5 (Jam 06.00 - 18.00)

Hari	Waktu Jam Sibuk	Waktu Tempuh (menit)		Waktu Henti (menit)		Nilai CTABA (menit)
		TAB	TBA	TA	TB	
	Senin	Pagi	44	36	7	
Siang		46	35	8	5	102,3525
Sore		42	36	6	12	103,65
Selasa	Pagi	46	34	4	4	96,18
	Siang	48	37	5	5	104,1825
	Sore	49	31	8	11	107,405
Rabu	Pagi	50	35	5	2	101,3125
	Siang	46	36	4	9	103,53
	Sore	45	35	6	5	99,125
Kamis	Pagi	50	30	5	5	98,5
	Siang	45	34	6	5	97,9525
	Sore	46	30	7	2	92,54

Sumber : Hasil Perhitungan

Dari tabel diatas dapat diketahui untuk trayek 5 memiliki waktu sirkulasi paling lama 104.18 menit pada hari Selasa jam sibuk siang, sedangkan waktu sirkulasi paling cepat yaitu 92.54 menit pada hari Kamis jam sibuk sore

I. Jumlah Kendaraan

Jumlah kendaraan didasarkan pada survey yang dilakukan selama 4 hari terhadap 3 trayek yang menjadi objek studi

1. Jumlah Kendaraan Pada jam Sibuk

Untuk jumlah kendaraan pada jam sibuk dapat dilihat pada tabel dibawah ini :

Tabel 4.26 Perhitungan Jumlah Kendaraan Pada Jam Sibuk Untuk Trayek 5

Hari	waktu Jam Sibuk	Waktu Sirkulasi (Menit)	Headway 100% (Menit)	Headway Aktual (Menit)	fA (100%)	Jumlah Kend Aktual	Jlh kend Aktual (statis)
						Aktual	(statis)
Senin	Pagi	101,08	1	4,67	1	22	24
	Siang	102,35	1	4,5	1	23	23
	sore	103,65	1	4,54	1	23	25
Selasa	Pagi	96,18	1	4,94	1	19	23
	Siang	104,18	1	4,8	1	22	29
	sore	107,41	1	4,54	1	24	24
Rabu	Pagi	101,31	1	4,85	1	21	29
	Siang	103,53	1	4,34	1	24	23
	sore	99,13	1	4,2	1	24	25
Kamis	Pagi	98,5	1	4,31	1	23	22
	Siang	97,95	1	4,34	1	23	26
	sore	92,54	1	4,1	1	23	25

Sumber : Hasil Perhitungan

Dari tabel diatas dapat diketahui untuk trayek 5 jumlah angkutan actual (survey dinamis) yang tertinggi adalah 24 kendaraan pada hari Selasa jam sibuk sore. Sedangkan jumlah kendaraan berdasarkan LF actual (survey statis) yang tertinggi adalah 29 kendaraan pada hari Selasa jam sibuk siang. Sehingga jumlah kendaraan harus dikurangi kemudian diatur dengan sebaik mungkin waktu sirkulasi kendaraan, sehingga dapat memenuhi kebutuhan penumpang

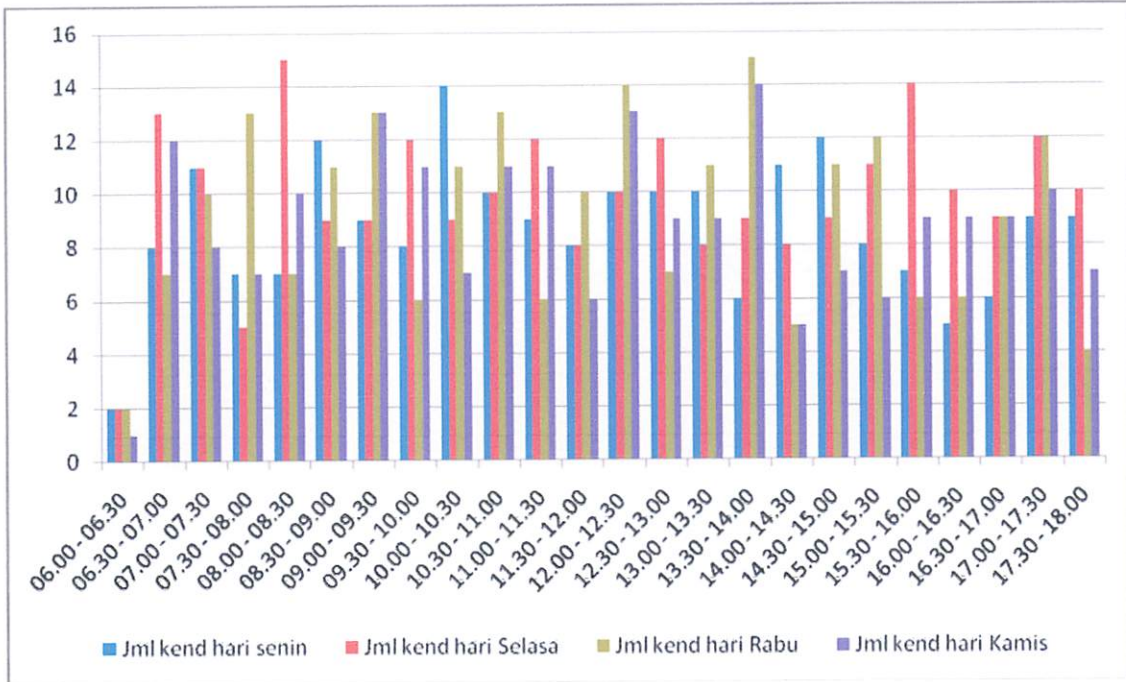
Sedangkan untuk jumlah kendaraan dengan interval waktu 30 menit dapat dilihat pada tabel 4.27 dibawah ini :

Tabel 4.27 Perhitungan Kendaraan interval 30 menit pada trayek 5

NO	Waktu	Jumlah Kendaraan / hari			
		Senin	Selasa	Rabu	Kamis
1	06.00 - 06.30	8	10	8	9
2	06.30 - 07.00	14	12	13	13
3	07.00 - 07.30	10	11	15	9
4	07.30 - 08.00	17	17	15	18
5	08.00 - 08.30	14	8	7	10
6	08.30 - 09.00	8	16	12	16
7	09.00 - 09.30	20	18	22	18
8	09.30 - 10.00	8	8	6	12
9	10.00 - 10.30	14	19	12	15
10	10.30 - 11.00	13	5	11	10
11	11.00 - 11.30	9	6	6	12
12	11.30 - 12.00	13	18	14	13
13	12.00 - 12.30	16	10	7	8
14	12.30 - 13.00	13	13	13	17
15	13.00 - 13.30	14	18	11	12
16	13.30 - 14.00	11	9	12	11
17	14.00 - 14.30	7	9	10	13
18	14.30 - 15.00	13	9	9	8
19	15.00 - 15.30	15	16	10	14
20	15.30 - 16.00	12	12	13	16
21	16.00 - 16.30	11	13	12	12
22	16.30 - 17.00	14	11	13	13
23	17.00 - 17.30	9	15	14	16
24	17.30 - 18.00	14	11	12	12

Sumber : Hasil Survey Statis

Grafik 4.6 Kendaraan interval 30 menit pada trayek 5



J. Waktu Tunggu

Dalam evaluasi ini waktu tunggu yang digunakan dalam perhitungan adalah waktu tunggu berdasarkan hasil survey di lapangan (survey statis).

1. Waktu Tunggu Pada Jam Sibuk dan Tidak sibuk

Waktu Tunggu Pada Jam Sibuk dan Tidak sibuk dapat dilihat pada tabel 4.28 dibawah ini :

Tabel 4.28 Waktu Tunggu Aktual Pada Trayek 5 Menurut Survei Statis

Hari	Jam Sibuk	Σ Kendaraan	Σ Waktu Tunggu	Rata-Rata Waktu Tunggu
Senin	Pagi	24	2:17:00	0:05:42
	Siang	23	2:25:00	0:06:18
	Sore	25	2:33:00	0:06:07
Selasa	Pagi	23	2:15:00	0:05:52
	Siang	29	2:41:00	0:05:33
	Sore	24	2:35:00	0:06:28
Rabu	Pagi	29	3:03:00	0:06:19
	Siang	23	2:08:00	0:05:34
	Sore	25	2:13:00	0:05:19
Kamis	Pagi	22	1:54:00	0:05:11
	Siang	26	1:49:00	0:04:12
	Sore	25	2:31:00	0:06:02

Sumber : Hasil Survei

Dari tabel diatas dapat diketahui untuk trayek 5 waktu tunggu yang tertinggi adalah 6.19 menit pada hari Rabu jam sibuk pagi. Waktu tunggu yang terendah adalah 4.12 menit pada hari Kamis jam sibuk siang. Dapat diambil kesimpulan bahwa waktu tunggu pada jam sibuk pagi berkisar antara 4 sampai 6 menit. Jika di lihat dari kinerja pelayanan dikatakan cukup baik karena sesuai waktu tunggu standart (Menurut World Bank waktu tunggu rata-rata 5 - 10 menit, maksimal 10 – 20 menit).

4.2.3 Trayek 7

A. Simpul – Simpul Naik Turun

Trayek ini memiliki panjang 12,9 Km. Dengan rute pergi adalah arah Terminal Walikota menuju Pertigaan Oepura. Sedangkan untuk rute pulang adalah arah Pertigaan Oepura menuju Terminal Walikota.

Untuk memudahkan pengamatan ditentukan titik-titik pangamatan survei berdasarkan aktivitas naik turun penumpang. Sehingga setelah titik-titik survei tersebut digabungkan menjadi satu terbentuklah 6 segmen pada arah arah Terminal Walikota menuju Pertigaan Oepura dan 6 segmen pada arah arah Pertigaan Oepura menuju Terminal Walikota. Adapun segmen-segmen tersebut adalah sebagai berikut:

1. Segmen Arah Terminal Walikota - Pertigaan Oepura

Arah Terminal Walikota menuju Pertigaan Oepura melewati Terminal Walikota - Jl Eltari II - Jl Eltari I - Jl Jend Soeharto. dengan pembagian segmen sebagai berikut :

a. Terminal Walikota - Patung Kirab

Terminal walikota menuju Patung Kirab terdapat Lampu merah pada Perempatan Jalan Thamrin. Setelah itu angkutan akan berhenti untuk sementara waktu untuk menunggu penumpang yang akan naik dari daerah Jalan Bajawa

b. Patung Kirab - Ujung Eltari

Dari Patung Kirab menuju Ujung Eltari lalu lintas lancar karena jalur nya terpisah. Angkutan tertahan lampu merah, setelah itu

pada ujung Eltari angkutan sering berhenti sejenak untuk menaikkan atau menurunkan penumpang. (merupakan daerah perkantoran)

c. Ujung Eltari - RM Abadi

Arus dari Ujung Eltari menuju RM Makan Abadi lancar, dimana angkutan akan berhenti sejenak untuk menaikkan atau menurunkan penumpang. (merupakan daerah perkantoran)

d. RM Abadi - Pasar Kasih Naikoten

Arus lalu lintas dari RM Abadi sampai Pasar Kasih lancar. Dimana kemacetan terjadi di depan Pasar Kasih Naikoten.

e. Pasar Kasih Naikoten - Kantor Sosial

Dari Pasar Kasih menuju Kantor Sosial kondisi Lalu lintas lancar, pada beberapa titik seperti pada Jalan Motaain dan Jalan Kemuning sering terhambat karena merupakan tempat perhentian angkutan untuk Naikolan dan merupakan jalur keluar masuk untuk kendaraan pada Jalan tersebut.

f. Kantor Sosial - Pertigaan Oepura

Arus lalu lintas dari Kantor Sosial menuju pertigaan Oepura lancar.

2. Segmen Arah Pertigaan Oepura - Terminal Walikota

Arah Pertigaan Oepura - Terminal Walikota melalui Jl Jend Soeharto – Jl Eltari I - Jl Eltari II – Sam Ratulangi – Panglima

Kemerdekaan II – Bundaran Pu – Terminal Walikota. Dengan pembagian segmen sebagai berikut :

a. Pertigaan Oepura - Ujung Eltari

Dari pertigaan Oepura menuju Ujung Eltari kondisi Lalu lintas lancar, pada beberapa titik seperti pada Jalan Kemuning dan Jalan Motaain sering terhambat karena merupakan tempat perhentian angkutan untuk Naikolan dan merupakan jalur keluar masuk untuk kendaraan pada Jalan tersebut. Ditambah lagi dengan adanya pasar di Jalan Kenari. Setelah itu untuk berbelok masuk ke Jalan Eltari I cukup terhambat karena arus kendaraan yang keluar dari Jalan Eltari maupun Kendaraan dari arah Jalan Sudirman menuju Pertigaan Oepura. Setelah itu pada Jalan masuk Palapa kendaraan sering berhenti untuk menunggu penumpang. Setelah itu arus lalulintas terus lancar, dimana sebelum lampu merah pada Ujung Eltari angkutan pada tryek ini akan berhenti lagi untuk menunggu penumpang.

b. Ujung Eltari - Ruko Oebobo

Dari Ujung Eltari menuju Ruko Oebobo arus lalu lintas lancar, sedangkan pada daerah Ruko angkutan mulai berjalan perlahan atau berhenti untuk menunggu penumpang karena tepat di depan Ruko-Ruko juga terdapat Pasar Oebobo.

c. Ruko Oebobo - SMAN 2

Arah Ruko Oebobo menuju SMAN 2, arus lalu lintas lancar dimana sampai pada SMAN 2 angkutan akan berhenti sejenak

untuk menunggu penumpang dari daerah perkantoran yang tersebar di sekitar SMAN 2 tersebut.

d. SMAN 2 - STIE Uyelindo

Arus lalu lintas dari SMAN 2 menuju STIE Uyelindo lancar. Angkutan akan berhenti di STIE Uyelindo untuk menunggu penumpang.

e. STIE Uyelindo - Bundaran P.U

Dari arah STIE Uyelindo menuju Bundaran P.U terdapat arus lalu lintas lancar, dan pada Bundaran PU angkutan akan berhenti untuk menunggu penumpang yang berasal dari daerah Oesapa dan daerah Penfui. Pemberhentian saat ini cukup lama dibandingkan dengan perhentian di tempat-tempat yang sebelumnya.

f. Bundaran P.U - Terminal Walikota

Arus lalu lintas dari Bundaran menuju Terminal Walikota lancar, dimana angkutan akan berhenti untuk menunggu penumpang, tapi tidak akan lama dibandingkan dengan waktu menunggu di Bundaran PU.

B. Jumlah Rit

Adalah Jumlah total rit berdasarkan hasil survey statis yang dilakukan selama 4 hari di Terminal Kota Kupang. Data – data tersebut adalah :

1. Hari Senin 8 Juni 2009 total jumlah rit = 210 rit/hari

2. Hari Selasa 9 Juni 2009 total jumlah rit = 240 rit/hari
3. Hari Rabu 10 Juni 2009 total jumlah rit = 224 rit/hari
4. Hari Kamis 11 Juni 2009 total jumlah rit = 213 rit/hari

Adapun jumlah rata-rata rit perhari dapat dilihat pada tabel 4.25 dibawah ini :

Tabel 4.29 Jumlah Rit Rata - rata Perhari

Rute	Hari	Jumlah Kendaraan	Total Rit	Rata-rata rit
Trayek 7	Senin	28	209	7,46
	Selasa	30	240	8
	Rabu	30	224	7,47
	Kamis	27	213	7,89

C. Jumlah Penumpang

Berdasarkan hasil survey dinamis yang dilakukan selama 4 hari yakni pada tanggal 8, 9, 10, 11 Juni 2009 maka didapat data-data sebagai berikut :

1. Jumlah Penumpang Rata-rata Tiap Trayek Pada jam Sibuk

Untuk perhitungan jumlah rata-rata pada trayek 7 hari Senin jam sibuk pagi. (data-data penumpang dapat dilihat pada table data rekapitulasi survey dinamis pada lampiran).

Untuk mengetahui jumlah penumpang/rit perhari dapat dilihat pada tabel 4.30

Tabel 4.30 Nilai Rata-Rata Penumpang Pada Jam angkutan Kota Trayek 7

Hari	Jam Sibuk	Penumpang Rata-rata Dalam Angkutan			No Kend
		Segmen Pergi	Segmen Pulang	Rata-Rata	
Senin	Pagi	27	32	30	DH 2138 CA
	Siang	24	32	28	DH 2571 CA
	Sore	26	33	30	DH 2104 CA
Selasa	Pagi	25	33	29	DH 2986 CA
	Siang	28	27	28	DH 2554 BA
	Sore	30	32	31	DH 2794 BA
Rabu	Pagi	27	18	23	DH 2553 BA
	Siang	22	27	25	DH 2977 CA
	Sore	27	32	30	DH 2006 BA
Kamis	Pagi	25	35	30	DH 2571 CA
	Siang	22	31	27	DH 2345 CA
	Sore	24	25	25	DH 2505 CA

Sumber : Hasil Survey Dinamis

Dari tabel didapat rata-rata jumlah penumpang yang tertinggi yaitu pada hari Selasa di jam sibuk sore yakni sebanyak 31 penumpang. Sedangkan jumlah penumpang rata-rata terendah yaitu pada hari Rabu di jam sibuk pagi sebanyak 23 penumpang.

D. Waktu Tempuh

Dari data – data hasil survey, didapat hasil perhitungan sebagai berikut pada tabel dibawah ini.

Tabel 4.31 waktu Tempuh rata-rata perjam sibuk angkutan kota Trayek 7

Hari	Jam Sibuk	Waktu Tempuh Rata-rata Angkutan			No Kend
		Segmen Pergi	Segmen Pulang	Rata-Rata	
Senin	Pagi	24	58	41	DH 2138 CA
	Siang	28	51	40	DH 2571 CA
	Sore	35	72	54	DH 2104 CA
Selasa	Pagi	24	59	42	DH 2986 CA
	Siang	25	47	36	DH 2554 BA
	Sore	37	72	55	DH 2794 BA
Rabu	Pagi	24	58	41	DH 2553 BA
	Siang	25	47	36	DH 2977 CA
	Sore	35	74	55	DH 2006 BA
Kamis	Pagi	25	60	43	DH 2571 CA
	Siang	26	50	38	DH 2345 CA
	Sore	36	74	55	DH 2505 CA
Total waktu Tempuh				533	menit
Waktu tempuh rata-rata				44,42	Menit/rit

Sumber : Hasil Survey Dinamis

Berdasarkan tabel 4.31 dapat dilihat bahwa untuk trayek 7 rata-rata waktu tempuh terbesar yaitu 55 menit pada hari Kamis jam sibuk sore, sedangkan waktu tempuh terkecil yaitu sebesar 36 menit pada hari Selasa jam sibuk siang.

E. Load Factor (LF)

Load factor adalah perbandingan antara kapasitas terjual dengan kapasitas tersedia untuk satu perjalanan yang biasa dinyatakan dalam persen.

1. Load Factor Rata-rata pada jam sibuk dan tidak sibuk.

Load factor yang didapatkan berdasarkan survey dinamis pada jam sibuk dan tidak sibuk. Untuk mengetahui jumlah Load factor perhari perhitungan yang dilakukan adalah :

Untuk Load Factor rata-rata dapat dilihat pada tabel 4.32 dibawah ini

Tabel 4.32 Load Faktor Rata-rata Trayek 7

Hari	Waktu	Rit Pergi	Rit pulang	Rata2 penumpang	LF	Rata2
						LF
senin	Pagi	27	32	30	245.83	198.96
	Siang	24	32	28	233.33	
	Sore	26	33	30	245.83	
	Tidak Sibuk	9	8	9	70.83	
Selasa	Pagi	25	33	29	241.67	197.92
	Siang	28	27	28	229.17	
	Sore	30	32	31	258.33	
	Tidak Sibuk	8	7	8	62.50	
Rabu	Pagi	27	18	23	101.88	101.78
	Siang	22	27	25	102.04	
	Sore	27	32	30	102.46	
	Tidak Sibuk	8	10	9	100.75	
Kamis	Pagi	25	35	30	250.00	189.58
	Siang	22	31	27	220.83	
	Sore	24	25	25	204.17	
	Tidak Sibuk	10	10	10	83.33	
Total						688.24
Rata-rata LF						172

Sumber : Hasil Perhitungan

Dari tabel 4.32 diatas maka didapat LF rata-rata tertinggi terjadi pada hari Senin yaitu 198.96% dan LF rata-rata terendah yaitu 101.78% terjadi pada hari Rabu

1. Analisa Load Factor Per Segmen

a. Segmen Arah Terminal Walikota - Pertigaan Oepura

Load faktor yang dipakai adalah Load faktor dari survei dinamis.

Yang dapat dilihat pada tabel 4.33 dibawah ini

Tabel 4.33 LF Arah Terminal Walikota – Pertigaan Oepura

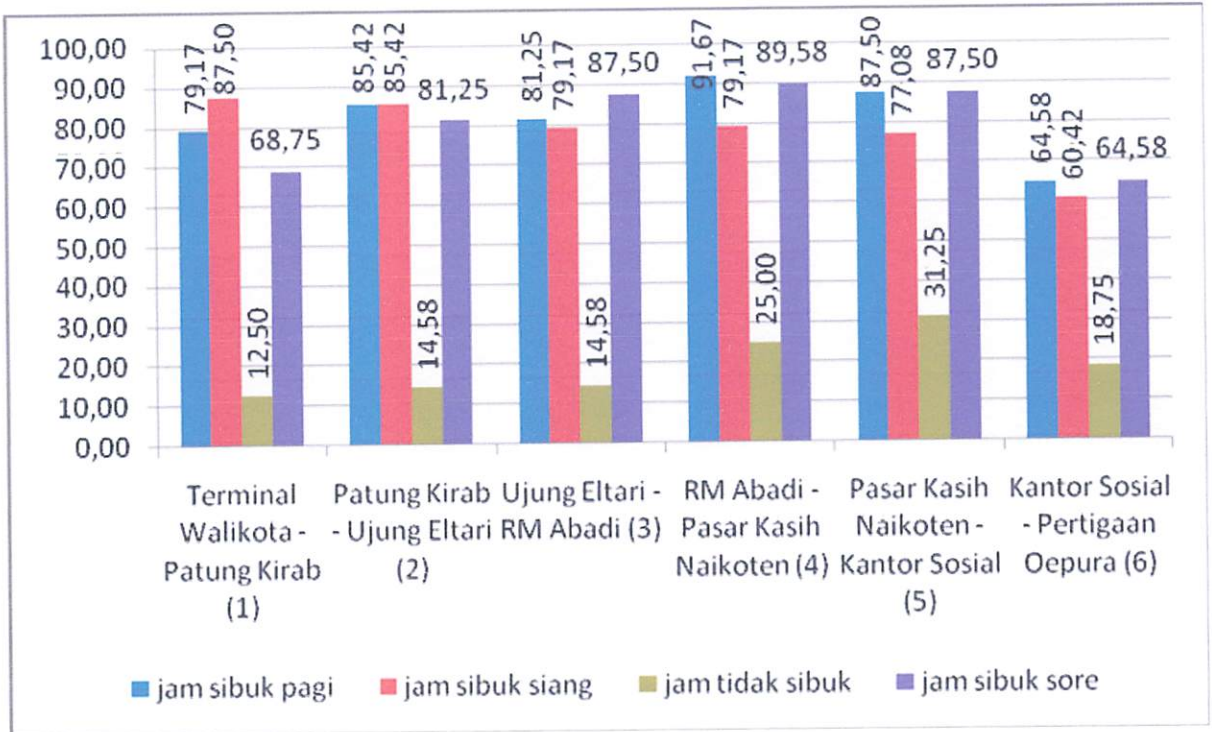
No	Trayek 7	Panjang Segmen (meter)	Jam Sibuk Pagi	Jam sibuk siang	Jam Tidak Sibuk	Jam Sibuk Sore
1	Terminal Walikota - Patung Kirab (1)	400	79,17	87,5	12,5	68,75
2	Patung Kirab - Ujung Eltari (2)	1200	85,42	85,42	14,58	81,25
3	Ujung Eltari - RM Abadi (3)	1100	81,25	79,17	14,58	87,5
4	RM Abadi - Pasar Kasih Naikoten (4)	500	91,67	79,17	25	89,58
5	Pasar Kasih Naikoten - Kantor Sosial (5)	400	87,5	77,08	31,25	87,5
6	Kantor Sosial - Pertigaan Oepura (6)	500	64,58	60,42	18,75	64,58
		4100	81,6	78,13	19,44	79,86

Sumber : Hasil Perhitungan

Analisa diatas dapat dilihat pada grafik 4.7

Grafik 4.7 LF Arah Terminal Walikota - Pertigaan Oepura Pada Jam

Sibuk dan Tidak Sibuk untuk Trayek 7



Analisa Grafik 4.7 LF Arah Terminal Walikota - Pertigaan Oepura Pada Jam Sibuk dan Tidak Sibuk untuk Trayek 7

a. Segmen dengan LF yang paling padat adalah segmen no 4 pada jam sibuk pagi yaitu 91.67%, sedangkan LF yang paling rendah pada jam sibuk adalah pada segmen no 6 pada jam sibuk sore yaitu 64.58%. dengan nilai LF rata-rata 79.86%

b. Pada jam sibuk pagi jumlah LF yang melebihi LF standart ada 5 segmen yaitu segmen 1, 2, 3, 4 dan 5. Panjang total segmen ini adalah 3600 m, maka prosentase panjang segmen dengan dengan nilai LF > 70% adalah $(3600/4100) = 87.80\%$. Oleh karena itu lebih dari 50% dari panjang rute yang memiliki nilai LF > 70%. sehingga pada jam sibuk pagi nilai LF nya memenuhi standart

- c. Pada jam sibuk siang jumlah LF yang melebihi LF standart ada 5 segmen yaitu segmen 1, 2 3, 4 dan 5. Panjang total segmen ini adalah 3600 m, maka prosentase panjang segmen dengan dengan nilai $LF > 70\%$ adalah $(3600/4100) = 87.80\%$. Oleh karena itu lebih dari 50% dari panjang rute yang memiliki nilai $LF > 70\%$. sehingga pada jam sibuk siang nilai LF nya memenuhi standart
- d. Pada jam sibuk sore jumlah LF yang melebihi LF standart ada 5 segmen yaitu segmen 2, 2 3, 4 dan 5. Panjang total segmen ini adalah 2800 m, maka prosentase panjang segmen dengan dengan nilai $LF > 70\%$ adalah $(2800/4100) = 68.29\%$. Oleh karena itu lebih dari 50% dari panjang rute yang memiliki nilai $LF < 70\%$. sehingga pada jam sibuk sore nilai LF nya tidak memenuhi standart
- e. Pada setiap segmen jam tidak sibuk jumlah LF lebih kecil LF standart, yaitu 70% sehingga tidak memenuhi standart
- f. Dari hasil analisa dapat diketahui bahwa rit pergi (Terminal Walikota – Pertigaan Oepura) pada jam sibuk (pagi, siang dan sore) memiliki nilai LF yang memenuhi standart, sehingga kurang menguntungkan bagi penumpang

b. Segmen Arah Pertigaan Oepura - Terminal Walikota

Load faktor yang dipakai adalah Load faktor dari survei dinamis.

Yang dapat dilihat pada tabel 4.34 dibawah ini :

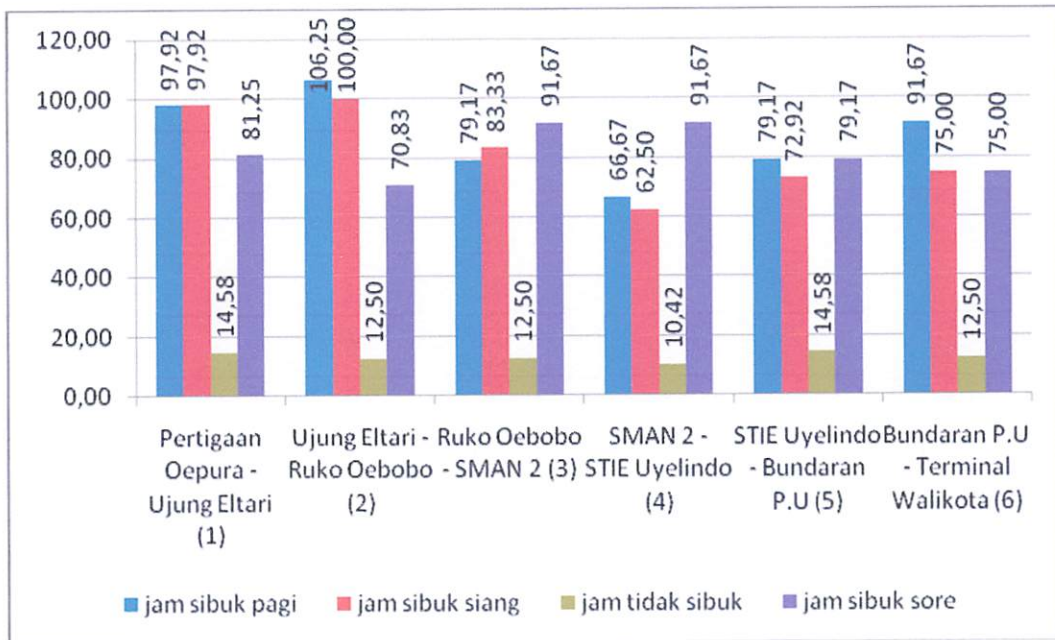
Tabel 4.34 LF Arah Pertigaan Oepura – Terminal Walikota

No	Trayek 7 Rit Pulang	Panjang Segmen (meter)	Jam Sibuk Pagi	Jam sibuk siang	Jam Tidak Sibuk	Jam Sibuk Sore
1	Pertigaan Oepura - Ujung Eltari (1)	2300	97,92	97,92	14,58	81,25
2	Ujung Eltari - Ruko Oebobo (2)	1100	106,25	100	12,5	70,83
3	Ruko Oebobo - SMAN 2 (3)	1900	79,17	83,33	12,5	91,67
4	SMAN 2 - STIE Uyelindo (4)	900	66,67	62,5	10,42	91,67
5	STIE Uyelindo - Bundaran P.U (5)	1000	79,17	72,92	14,58	79,17
6	Bundaran P.U - Terminal Walikota (6)	1600	91,67	75	12,5	75
		8800	86,81	81,94	12,85	81,6

Sumber : Hasil Perhitungan

Analisa diatas dapat dilihat pada grafik 4.8

Grafik 4.8 LF arah Pertigaan Oepura – Terminal Walikota Pada Jam Sibuk dan Tidak Sibuk untuk Trayek 7



Analisa grafik 4.8 Grafik LF arah Pertigaan Oepura – terminal Kota Kupang

- a. Segmen dengan LF yang paling padat adalah segmen no 2 pada jam sibuk pagi yaitu 106.25%, sedangkan LF yang paling rendah pada jam sibuk adalah pada segmen no 4 pada jam sibuk siang yaitu 62.50%. dengan nilai LF rata-rata 83.45
- b. Pada jam sibuk pagi jumlah LF yang melebihi LF standart ada 5 segmen yaitu segmen 1, 2 3, 5 dan 6. Panjang total segmen ini adalah 7900 m, maka prosentase panjang segmen dengan dengan nilai $LF > 70\%$ adalah $(7900/8800) = 89.77\%$. Oleh karena itu lebih dari 50% dari panjang rute yang memiliki nilai $LF > 70\%$. sehingga pada jam sibuk pagi nilai LF nya memenuhi standart
- c. Pada jam sibuk siang jumlah LF yang melebihi LF standart ada 5 segmen yaitu segmen 1, 2 3, 5 dan 5. Panjang total segmen ini adalah 7900 m, maka prosentase panjang segmen dengan dengan nilai $LF > 70\%$ adalah $(7900/8100) = 97.53\%$. Oleh karena itu lebih dari 50% dari panjang rute yang memiliki nilai $LF > 70\%$. sehingga pada jam sibuk siang nilai LF nya memenuhi standart
- d. Pada jam sibuk sore jumlah LF yang melebihi LF standart ada 6 segmen (semua segmen), maka prosentase panjang segmen dengan dengan nilai $LF > 70\%$ adalah 100%. Sehingga pada jam sibuk sore nilai LF nya memenuhi standart.
- e. Pada setiap segmen jam tidak sibuk jumlah LF lebih kecil LF standart, yaitu 70% sehingga tidak memenuhi standart

f. Dari hasil analisa dapat diketahui bahwa rit pulang (Pertigaan Oepura - Terminal Walikota) pada jam sibuk (pagi, siang dan sore) memiliki nilai LF yang memenuhi standart. sehingga kurang menguntungkan bagi penumpang

Dari hasil analisa pada segmen pada rit pergi dan rit pulang, maka dapat diketahui bahwa LF pada Trayek 7 memenuhi standart, karena prosentase panjang segmen dengan dengan nilai LF > 70% adalah lebih dari 50%.

F. Headway

Headway adalah waktu antara kedatangan dari kendaraan pertama dan waktu keberangkatan dari kendaraan berikutnya yang diukur pada satu titik. Hedway actual di hitung berdasrkan hasil survey statis dengan load factor yang diperoleh survey dinamis, sedangkan headway standar menggunakan load factor 70% sesuai dengan ketentuan dari dinas perhubungan.

Untuk headway ideal adalah sebesar 5 – 10 menit, sedangkan headway puncak sebesar 2 – 5 menit (*Dirjen Perhubungan Darat*)

1. Headway Menurut Survei Statis dan Dinamis

Data yang dipakai berdasarkan survey dinamis dan survey statis. untuk headway menurut survey dinamis dapat dilihat pada tabel 4.30 dibawah ini.

1. Dari hasil analisa dapat diketahui bahwa nilai polang (Peringatan Gelap) Terminal Walikota pada jam sibuk (pagi, siang dan sore) memiliki nilai EF yang memenuhi standar sehingga kurang menguntungkan bagi penumpang

Dari hasil analisa pada segmen pada ini pergi dan ini pulang maka dapat diketahui bahwa LF pada Track 7 memenuhi standar karena prosentase panjang segmen dengan nilai LF > 70% adalah lebih dari 20%.

F. Hedway

Hedway adalah waktu antara kedatangan dari kendaraan pertama dan waktu keberangkatan dari kendaraan berikutnya yang dikur pada satu titik. Hedway actual di hitung berdasarkan hasil survey statis dengan load factor yang diperoleh survey dinamis. Sedangkan hedway standar menggunakan load factor 70% sesuai dengan ketentuan dari dinas perhubungan.

Untuk hedway ideal adalah sebesar 2 – 10 menit. Sedangkan hedway puncak sebesar 2 – 2 menit (Dijin Perhubungan Darat)

1. Hedway Menurut Survey Statis dan Dinamis

Data yang dipakai berdasarkan survey dinamis dan survey statis untuk hedway menurut survey dinamis dapat dilihat pada tabel 4.30 dibawah ini.

Tabel 4.35 headway aktual Trayek 7 survei dinamis

Hari	Jam Sibuk	Jumlah Penumpang			Kps kend	LF aktual			LF standart	Headway standart
		seg pergi	seg pulang	total		seg pergi	seg pulang	Rata-rata		
Senin	Pagi	57	60	117	12	79,17	83,33	81,25	70	4,31
	Siang	62	63	125	12	86,11	87,5	86,81	70	4,03
	Sore	60	61	121	12	83,33	84,72	84,03	70	4,17
Selasa	Pagi	56	65	121	12	77,78	90,28	84,03	70	4,17
	Siang	57	59	116	12	79,17	81,94	80,56	70	4,34
	Sore	57	59	116	12	79,17	81,94	80,56	70	4,34
Rabu	Pagi	59	59	118	12	81,94	81,94	81,94	70	4,27
	Siang	51	53	104	12	70,83	73,61	72,22	70	4,85
	Sore	60	58	118	12	83,33	80,56	81,94	70	4,27
Kamis	Pagi	60	63	123	12	83,33	87,5	85,42	70	4,1
	Siang	55	61	116	12	76,39	84,72	80,56	70	4,34
	Sore	53	57	110	12	73,61	79,17	76,39	70	4,58

Sumber : Hasil Perhitungan

Untuk mengetahui headway survey statis dapat dilihat pada tabel dibawah ini

Tabel 4.36 headway aktual Trayek 7 berdasarkan survei Statis

Hari	Jam Sibuk	Σ Kendaraan	Σ Headway	Headway
Senin	Pagi	20	1:05:00	0:03:15
	Siang	21	1:20:06	0:03:49
	Sore	18	1:21:20	0:04:31
Selasa	Pagi	24	1:00:00	0:02:30
	Siang	22	1:00:00	0:02:44
	Sore	22	1:03:00	0:02:52
Rabu	Pagi	18	1:01:00	0:03:23
	Siang	18	1:03:00	0:03:30
	Sore	17	1:17:19	0:04:33
Kamis	Pagi	20	1:16:17	0:03:49
	Siang	18	1:09:04	0:03:50
	Sore	19	1:32:26	0:04:52

Sumber : Hasil Survei

Сүмбөлү : Ғизил суукаси

Канча	Золг	19	1:35:00	0:04:25
	Эшүүсү	18	1:00:04	0:03:20
Башы	50	1:10:11	0:03:40	
	Золг	11	1:11:13	0:04:33
Кыргыч	Эшүүсү	18	1:03:00	0:03:30
	Башы	18	1:01:00	0:03:53
Жеңген	Золг	55	1:03:00	0:05:25
	Эшүүсү	55	1:00:00	0:05:44
Башы	54	1:00:00	0:05:30	
	Золг	18	1:51:50	0:04:31
Эшүүсү	51	1:50:00	0:03:40	
	Башы	50	1:02:00	0:03:12
Ғизил	Эшүүсү	Σ Кеңдүүлөсү	Σ Ғисапкыла	Ғисапкыла

Табел 4.30. Ғизил суукаси Ғизил суукаси Ғизил суукаси Ғизил суукаси

қызыл суукаси

Қызыл суукаси Ғизил суукаси Ғизил суукаси Ғизил суукаси

Сүмбөлү : Ғизил суукаси

Канча	Золг	23	21	110	15	13'01	10'11	10'30	10	4'28
	Эшүүсү	22	01	110	15	10'30	04'15	00'00	10	4'34
Башы	00	03	153	15	03'33	01'02	02'45	10	4'11	
	Золг	00	28	118	15	03'33	00'00	01'04	10	4'51
Кыргыч	Эшүүсү	21	23	104	15	10'03	13'01	15'55	10	4'02
	Башы	20	20	118	15	01'04	01'04	01'04	10	4'51
Жеңген	Золг	21	20	110	15	10'11	01'04	00'00	10	4'34
	Эшүүсү	21	20	110	15	10'11	01'04	00'00	10	4'34
Башы	20	02	151	15	11'58	00'50	04'03	10	4'11	
	Золг	00	01	151	15	03'33	04'15	04'03	10	4'11
Эшүүсү	05	03	152	15	00'11	01'02	00'00	10	4'03	
	Башы	21	00	111	15	10'11	03'33	01'52	10	4'31
Ғизил	Башы	сөз	Башы	сөз	сөз	сөз	сөз	сөз	сөз	сөз
	Эшүүсү	сөз	сөз	сөз	сөз	сөз	сөз	сөз	сөз	сөз

Табел 4.32. Ғизил суукаси Ғизил суукаси Ғизил суукаси Ғизил суукаси

Untuk perbandingan Headway statis dan dinamis dapat dilihat pada tabel dibawah ini

Tabel 4.37 Perbandingan Headway Statis dan Dinamis Pada Trayek 7

Hari	Jam Sibuk	Headway aktual	
		Survei Dinamis (menit)	Survei Statis (menit)
Senin	Pagi	4,31	3,25
	Siang	4,03	3,82
	Sore	4,17	4,52
Selasa	Pagi	4,17	2,5
	Siang	4,34	2,73
	Sore	4,34	2,93
Rabu	Pagi	4,27	3,38
	Siang	4,85	3,5
	Sore	4,27	4,55
Kamis	Pagi	4,1	3,82
	Siang	4,34	3,83
	Sore	4,58	4,87

Sumber : Hasil Perhitungan dan Hasil Survei

Berdasarkan tabel 4.37 pada trayek 7 didapatkan Headway actual tertinggi berdasarkan perhitungan survey dinamis adalah 4.85 menit pada hari Rabu jam sibuk siang. Sedangkan Headway actual tertinggi berdasarkan survey statis adalah 4.55 menit pada hari Rabu jam sibuk sore. Dapat diketahui bahwa headway pada survey dinamis lebih lebih besar dibanding headway pada survey statis. Tetapi headway ini tidak melebihi headway Pada jam Puncak (2 – 5 menit Dirjen Perhub Darat, 2002). Sehingga jika dilihat pelayanan dari segi penumpang dikatakan baik.

Untuk perbandingan headway statis dan dinamis dapat dilihat pada tabel

dibawah ini

Tabel 4.37 Perbandingan Headway Statis dan Dinamis Pada Trayek 7

Hari	Jam Sibuk	Headway aktual	
		Survei Dinamis (menit)	Survei Statis (menit)
Senin	Pagi	4,31	3,52
	Siang	4,03	3,82
	Pada	4,17	4,22
Selasa	Pagi	4,17	2,2
	Siang	4,34	2,73
	Sore	4,34	2,03
Rabu	Pagi	4,27	3,38
	Siang	4,82	3,2
	Sore	4,27	4,22
Kamis	Pagi	4,1	3,82
	Siang	4,34	3,83
	Sore	4,28	4,87

Sumber : Hasil Penelitian dan Hasil Survei

Berdasarkan tabel 4.37 pada trayek 7 didapatkan headway actual tertinggi berdasarkan perbandingan survey dinamis adalah 4.82 menit pada hari Rabu jam sibuk siang. Sedangkan headway actual tertinggi berdasarkan survey statis adalah 4.22 menit pada hari Rabu jam sibuk sore. Dapat diketahui bahwa headway pada survey dinamis lebih besar dibanding headway pada survey statis. Tetapi headway ini tidak melebihi headway Pada jam puncak 2 – 2 menit (Jeney Ferenc Darab, 2002). Sehingga jika dilihat kebijakan dari segi penumpang dikatakan baik.

G. Frekwensi

Frekwensi adalah jumlah kendaraan yang lewat persatuan waktu. Frekwensi yang dihitung dibedakan antara frekwensi actual atau yang terjadi di lapangan dengan frekwensi standar.

1. Frekwensi Pada Jam Sibuk

Untuk perhitungan frekwensi dapat dilihat pada Tabel 4.38 dibawah ini :

Tabel 4.38 Perbandingan Frekwensi Statis dan Dinamis Pada Trayek 2

Hari	Jam Sibuk	Frekwensi actual	
		Survei Dinamis (kendaraan)	Survei Statis (kendaraan)
Senin	Pagi	14	29
	Siang	14	35
	Sore	14	25
Selasa	Pagi	13	28
	Siang	13	35
	Sore	13	26
Rabu	Pagi	14	31
	Siang	14	35
	Sore	14	33
Kamis	Pagi	15	31
	Siang	15	31
	Sore	13	26

Sumber : Hasil Perhitungan

Berdasarkan tabel 4.38 pada trayek 7 didapatkan Frekwensi actual berdasarkan survey dinamis adalah 12 kendaraan pada jam sibuk pagi, jam sibuk siang dan jam sibuk sore. Frekwensi standart berdasarkan survey dinamis yang tertinggi adalah 15 kendaraan

pada hari Senin jam sibuk siang dan hari Kamis jam sibuk pagi. Sedangkan Frekwensi actual berdasarkan survey statis yang tertinggi adalah 24 kendaraan pada hari selasa jam sibuk pagi. Dapat diambil kesimpulan bahwa frekwensi actual pada survey statis lebih besar dibandingkan dengan frekwensi pada survey dinamis. Sehingga dari sisi penumpang pelayanannya baik.

H. Waktu Sirkulasi Trayek

Dasar perhitungan waktu sirkulasi kendaraan pada suatu jenis trayek ditentukan oleh kapasitas kendaraan, waktu henti kendaraan di terminal dan waktu antara analisa data waktu sirkulasi di dapatkan dari hasil survey on board yaitu dari waktu tempuh dari terminal menuju ke tempat tujuan dan begitu juga sebaliknya. Waktu sirkulasi diperlukan untuk mengetahui jumlah kendaraan per waktu sirkulasi

1. Waktu Sirkulasi Pada Jam Sibuk

Dasar perhitungan waktu sirkulasi kendaraan pada suatu jenis trayek ditentukan oleh kapasitas kendaraan, waktu henti kendaraan di terminal dan waktu antara analisa data waktu sirkulasi di dapatkan dari hasil survey on board yaitu dari waktu tempuh dari terminal menuju ke tempat tujuan dan begitu juga sebaliknya. Waktu sirkulasi diperlukan untuk mengetahui jumlah kendaraan per waktu sirkulasi.

Sehingga dari sisi penampang belayannya baik.

pesar dibandingkan dengan frekuensi pada survey dinamis diambil kesimpulan bahwa frekuensi actual pada survey statis lebih tertinggi adalah 24 kendaraan pada hari Selasa jam sibuk pagi. Dapat Sedangkan frekuensi actual berdasarkan survey statis yang pada hari Senin jam sibuk siang dan hari Kamis jam sibuk pagi.

H. Waktu Sirkulasi Trayek

Dasar perhitungan waktu sirkulasi kendaraan pada suatu jenis trayek ditentukan oleh kapasitas kendaraan, waktu henti kendaraan di terminal dan waktu antara analisa data waktu sirkulasi di lapangan dari hasil survey on board yaitu dari waktu tempuh dari terminal menuju ke tempat tujuan dan begitu juga sebaliknya. Waktu sirkulasi diperlukan untuk mengetahui jumlah kendaraan per waktu sirkulasi

1. Waktu Sirkulasi Pada Jam Sibuk

Dasar perhitungan waktu sirkulasi kendaraan pada suatu jenis trayek ditentukan oleh kapasitas kendaraan, waktu henti kendaraan di terminal dan waktu antara analisa data waktu sirkulasi di lapangan dari hasil survey on board yaitu dari waktu tempuh dari terminal menuju ke tempat tujuan dan begitu juga sebaliknya. Waktu sirkulasi diperlukan untuk mengetahui jumlah kendaraan per waktu sirkulasi.

Untuk waktu sirkulasi pada trayek 7 dapat dilihat pada tabel 4.34 dibawah ini :

Tabel 439 Nilai CTABA Perhari Angkutan Kota Trayek 7 (Jam 06.00 - 18.00)

Hari	Waktu Sibuk	Waktu Tempuh (menit)		Waktu Henti (menit)		Nilai CTABA (menit)
		TAB	TBA	TA	TB	
Senin	Pagi	24	58	5	1	97,85
	Siang	28	51	5	9	101,46
	Sore	35	72	6	2	131,02
Selasa	Pagi	24	59	5	6	104,14
	Siang	25	47	7	5	91,09
	Sore	37	72	5	7	137,38
Rabu	Pagi	24	58	5	6	102,85
	Siang	25	47	4	11	94,09
	Sore	35	74	4	6	135,75
Kamis	Pagi	25	60	5	8	108,56
	Siang	26	50	6	11	100,94
	Sore	36	74	5	9	140,93

Sumber : Hasil Perhitungan

Dari tabel diatas dapat diketahui untuk trayek 7 memiliki waktu sirkulasi paling lama 137.38 menit pada hari Selasa jam sibuk sore, sedangkan waktu sirkulasi paling cepat yaitu 94.08 menit pada hari rabu jam sibuk siang.

I. Jumlah Kendaraan

Jumlah kendaraan didasarkan pada survey yang dilakukan selama 4 hari terhadap 3 trayek yang menjadi objek studi

terhadap 3 trayek yang menjadi objek studi

jumlah kendaraan dibersihkan pada sore yang dilakukan selama 4 hari

4. Jumlah kendaraan

taba jam sibuk siang.

sedangkan waktu sirkulasi paling cepat yaitu 01:08 menit pada hari

sirkulasi paling lama 137.38 menit pada hari Selasa jam sibuk sore.

Dari tabel diatas dapat diketahui untuk trayek 7 memiliki waktu

Sumber : Hasil Penelitian

Nilai CTABA (menit)	Waktu Henti (menit)		Waktu Tempuh (menit)		Waktu Jam Sibuk	Hari
	TA	TR	TBA	TAB		
140.02	2	0	74	30	Sore	Kamis
100.01	0	11	20	20	Siang	
108.20	2	8	60	22	Pagi	Rabu
132.72	0	4	71	32	Sore	
04.00	11	4	17	22	Siang	
102.82	0	2	22	24	Pagi	Selasa
137.38	2	7	72	37	Sore	
01.00	2	7	47	22	Siang	
104.14	0	0	20	24	Pagi	Senin
171.02	2	0	72	32	Sore	
101.40	0	0	21	28	Siang	
07.82	1	2	22	24	Pagi	

Tabel 4.30 Nilai CTABA Perhari Angkutan Kota Trayek 7 (jam 00.00 - 18.00)

dibawah ini :

Untuk waktu sirkulasi pada trayek 7 dapat dilihat pada tabel 4.34

1. Jumlah Kendaraan Tiap Trayek Pada jam Sibuk

Untuk jumlah kendaraan pada jam sibuk dapat dilihat pada tabel 4.40 dibawah :

Tabel 4.40 Perhitungan Jumlah Kendaraan Pada Jam Sibuk Untuk Trayek 7

Hari	waktu Jam Sibuk	Waktu Sirkulasi (Menit)	Headway 100% (Menit)	Headway Aktual (Menit)	fA (100%)	Jumlah Kend Aktual	Jlh kend Aktual
							(statis)
Senin	Pagi	97,85	1	4,31	1	23	20
	Siang	101,46	1	4,03	1	25	21
	sore	131,02	1	4,17	1	31	18
Selasa	Pagi	104,14	1	4,17	1	25	24
	Siang	91,09	1	4,34	1	21	22
	sore	137,38	1	4,34	1	32	22
Rabu	Pagi	102,85	1	4,27	1	24	18
	Siang	94,09	1	4,85	1	19	18
	sore	135,75	1	4,27	1	32	17
Kamis	Pagi	108,56	1	4,1	1	26	20
	Siang	100,94	1	4,34	1	23	18
	sore	140,93	1	4,58	1	31	19

Sumber : Hasil Perhitungan

Dari tabel diatas dapat diketahui untuk trayek 7 jumlah angkutan actual yang tertinggi adalah 32 kendaraan pada hari Rabu jam sibuk sore. Sedangkan jumlah kendaraan berdasarkan LF actual (survey statis) yang tertinggi adalah 22 kendaraan pada hari Selasa jam sibuk siang dan jam sibuk sore. Sehingga jumlah kendaraan harus ditambah kemudian diatur dengan sebaik mungkin waktu sirkulasi kendaraan, sehingga dapat memenuhi kebutuhan penumpang

Sedangkan untuk jumlah kendaraan dengan interval waktu 30 menit dapat dilihat pada tabel 4.36 dibawah ini :

1. Jumlah Kendaraan Tipe Truck Pada Jam Sibuk

Grafik jumlah kendaraan pada jam sibuk dapat dilihat pada tabel 4.40

dibawah :

Tabel 4.40 Perhitungan Jumlah Kendaraan Pada Jam Sibuk Grafik Truck 7

Jumlah Kendaraan (Actual)	Jumlah Kendaraan (Statis)	Waktu (jam)	Waktu Sirkulasi (jam)	Headway 100% (jam)	Headway Aktual (jam)	Kendaraan (100%)	Jumlah Kendaraan
20	23	1	1	1	1	1	20
21	25	1	1	1	1	1	21
18	21	1	1	1	1	1	18
24	25	1	1	1	1	1	24
22	21	1	1	1	1	1	22
22	22	1	1	1	1	1	22
18	24	1	1	1	1	1	18
18	19	1	1	1	1	1	18
17	22	1	1	1	1	1	17
20	26	1	1	1	1	1	20
18	22	1	1	1	1	1	18
19	21	1	1	1	1	1	19

Sumber : Hasil Perhitungan

Dari tabel diatas dapat diketahui grafik truck 7 jumlah angkutan actual yang tertinggi adalah 25 kendaraan pada hari Rabu jam sibuk sore. Sedangkan jumlah kendaraan berdasarkan LP actual (survey statis) yang tertinggi adalah 23 kendaraan pada hari Selasa jam sibuk siang dan jam sibuk sore. Sehingga jumlah kendaraan harus ditambahi kendaraan diatur dengan sebaik mungkin waktu sirkulasi kendaraan sehingga dapat memenuhi kebutuhan penumpang

Sedangkan untuk jumlah kendaraan dengan interval waktu 30 menit

dapat dilihat pada tabel 4.36 dibawah ini :

Tabel 4.41 Perhitungan Kendaraan interval 30 menit pada trayek 7

NO	Waktu	Jumlah Kendaraan / hari			
		Senin	Selasa	Rabu	Kamis
1	06.00 - 06.30	2	2	2	1
2	06.30 - 07.00	8	13	7	12
3	07.00 - 07.30	11	11	10	8
4	07.30 - 08.00	7	5	13	7
5	08.00 - 08.30	7	15	7	10
6	08.30 - 09.00	12	9	11	8
7	09.00 - 09.30	9	9	13	13
8	09.30 - 10.00	8	12	6	11
9	10.00 - 10.30	14	9	11	7
10	10.30 - 11.00	10	10	13	11
11	11.00 - 11.30	9	12	6	11
12	11.30 - 12.00	8	8	10	6
13	12.00 - 12.30	10	10	14	13
14	12.30 - 13.00	10	12	7	9
15	13.00 - 13.30	10	8	11	9
16	13.30 - 14.00	6	9	15	14
17	14.00 - 14.30	11	8	5	5
18	14.30 - 15.00	12	9	11	7
19	15.00 - 15.30	8	11	12	6
20	15.30 - 16.00	7	14	6	9
21	16.00 - 16.30	5	10	6	9
22	16.30 - 17.00	6	9	9	9
23	17.00 - 17.30	9	12	12	10
24	17.30 - 18.00	9	10	4	7

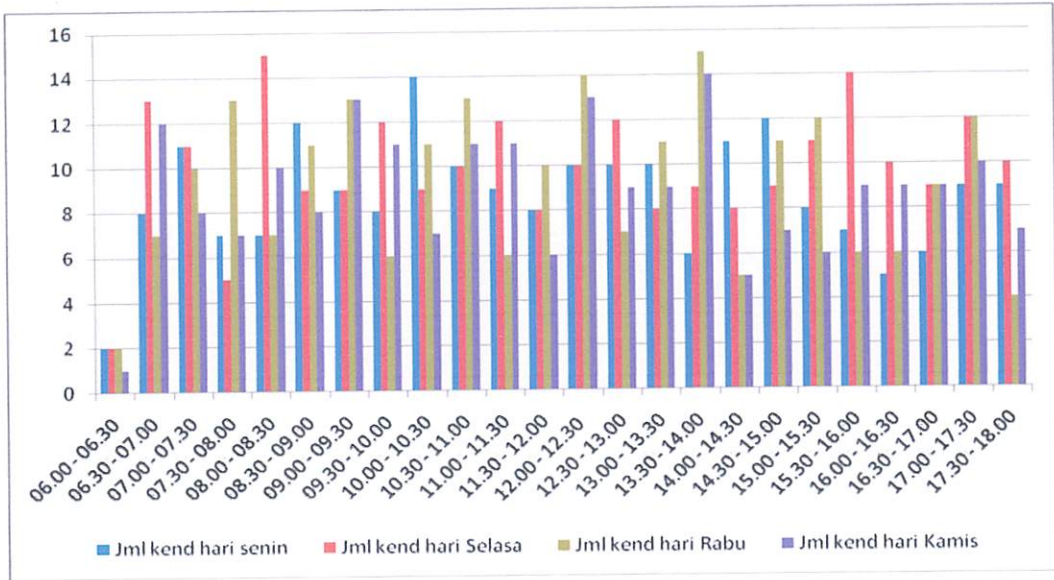
Sumber : Hasil Survey Statis

Sumber : Hasil Survey Status

NO	Waktu	Jumlah Kendaraan / hari			
		Senin	Selasa	Rabu	Kamis
1	06.00 - 06.30	5	5	5	1
2	06.30 - 07.00	8	13	7	13
3	07.00 - 07.30	11	11	10	8
4	07.30 - 08.00	7	5	13	7
5	08.00 - 08.30	7	12	7	10
6	08.30 - 09.00	12	9	11	8
7	09.00 - 09.30	9	9	13	13
8	09.30 - 10.00	8	12	9	11
9	10.00 - 10.30	14	9	11	7
10	10.30 - 11.00	10	10	13	11
11	11.00 - 11.30	9	12	9	11
12	11.30 - 12.00	8	8	10	9
13	12.00 - 12.30	10	10	14	13
14	12.30 - 13.00	10	12	7	9
15	13.00 - 13.30	10	8	11	9
16	13.30 - 14.00	9	9	12	14
17	14.00 - 14.30	11	8	5	2
18	14.30 - 15.00	12	9	11	7
19	15.00 - 15.30	8	11	12	9
20	15.30 - 16.00	7	14	9	9
21	16.00 - 16.30	2	10	9	9
22	16.30 - 17.00	9	9	9	9
23	17.00 - 17.30	9	12	12	10
24	17.30 - 18.00	9	10	4	7

Tabel 4.41 Perhitungan Kendaraan interval 30 menit pada trayek 7

Grafik 4.9 Kendaraan interval 30 menit pada trayek 7



J. Waktu Tunggu

Dalam evaluasi ini waktu tunggu yang digunakan dalam perhitungan adalah waktu tunggu berdasarkan hasil survey di lapangan (survey statis).

1. Waktu Tunggu Tiap Trayek Pada Jam Sibuk dan Tidak sibuk

Waktu Tunggu Pada Jam Sibuk dan Tidak sibuk dapat dilihat pada tabel 4.42 dibawah ini :

Tabel 4.42 Waktu Tunggu Aktual Pada Trayek 7 Menurut Survei Statis

Hari	Jam Sibuk	Σ Kendaraan	Σ Waktu Tunggu	Rata-Rata Waktu Tunggu
Senin	Pagi	20	1:14:00	0:03:42
	Siang	21	1:18:00	0:03:43
	Sore	18	1:00:00	0:03:20
Selasa	Pagi	24	1:16:00	0:03:10
	Siang	22	1:23:00	0:03:46
	Sore	22	1:50:00	0:05:00
Rabu	Pagi	18	0:56:00	0:03:07
	Siang	18	0:55:00	0:03:03
	Sore	17	1:07:00	0:03:56
Kamis	Pagi	20	0:51:00	0:02:33
	Siang	18	1:22:00	0:04:33
	Sore	19	1:05:00	0:03:25

Sumber : Hasil Survei

Dari tabel diatas dapat diketahui untuk trayek 7 waktu tunggu yang tertinggi adalah 5 menit pada hari Selasa jam sibuk sore. Waktu tunggu yang terendah adalah 2.33 menit pada hari Kamis jam sibuk pagi. Dapat diambil kesimpulan bahwa waktu tunggu pada jam sibuk pagi berkisar antara 2 sampai 5 menit. Jika di lihat dari kinerja pelayanan dikatakan baik karena sesuai waktu tunggu standart (Menurut World Bank waktu tunggu rata-rata 5 - 10 menit, maksimal 10 – 20 menit)

Tabel 4.12 Waktu Tunggu Aktual Pada Trayek 7 Menurut Sorel Statis

Hari	Jam Sibuk	Σ Kendaraan	Σ Waktu Tunggu	Rata-Rata Waktu Tunggu
Senin	Pagi	20	1:14:00	0:03:42
	Siang	21	1:12:00	0:03:43
	Sore	12	1:00:00	0:03:20
Selasa	Pagi	24	1:16:00	0:03:10
	Siang	22	1:23:00	0:03:46
	Sore	22	1:20:00	0:02:00
Rabu	Pagi	18	0:26:00	0:03:07
	Siang	18	0:22:00	0:03:03
	Sore	17	1:07:00	0:03:26
Kamis	Pagi	20	0:21:00	0:02:33
	Siang	18	1:22:00	0:04:33
	Sore	19	1:02:00	0:03:22

Sumber : Hasil Survei

Dari tabel diatas dapat diketahui untuk trayek 7 waktu tunggu yang tertinggi adalah 2 menit pada hari Selasa jam sibuk sore. Waktu tunggu yang rendah adalah 2,33 menit pada hari Kamis jam sibuk pagi. Dapat diambil kesimpulan bahwa waktu tunggu pada jam sibuk pagi berkisar antara 2 sampai 2 menit. Jika di lihat dari kinerja pelayanan dikatakan baik karena sesuai waktu tunggu standar (Minimum World Bank waktu tunggu rata-rata 2 - 10 menit maksimal

10 - 20 menit)

BAB V

PERHITUNGAN DAN ANALISA TARIF

5.1 Perhitungan Biaya Pokok Angkutan

Adapun karakteristik angkutan umum untuk setiap trayek pada studi ini adalah sama yaitu :

- ◆ Tipe : Angkutan
- ◆ Jenis Pelayanan : Angkutan Kota
- ◆ Kapasitas Orang : 12 Orang

5.1.2 Produksi Per-Kendaraan

Untuk perhitungan produksi per-kendaraan di hitung dengan berpedoman pada Peraturan Dirjen Perhubungan 2002 (sumber : Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang di Wilayah Perkotaan Dalam Trayek Tetap dan Teratur).

Contoh cara perhitungan pada trayek 2 :

- a. Km-Tempuh / rit = 11.6 km
- b. Frekuensi / hari = 12 rit
- c. Km-Tempuh / hari = (Km-Tempuh / rit) x (Frekuensi / Hari) + 3%
= (11,6x12) + 3%
= 139,23 ^{Km}/Hari
- d. Penumpang / rit rata-rata = 17 pnp
- e. Penumpang / hari = (Frekuensi) x (penumpang / rit rata-rata)

$$\begin{aligned}
&= 12 \times 11 \\
&= 132 \text{ Pnp/Hari} \\
\text{f. Hari Operasi / Bulan} &= 30 \text{ hari} \\
\text{g. Km tempuh /bulan} &= (\text{Km-Tempuh/bulan}) \times (\text{hari operasi / bulan}) \\
&= 139.2 \times 30 \\
&= 4176 \text{ km} \\
\text{h. Penumpang / bulan} &= (\text{Penumpang / hari} \times (\text{Hari operasi / bulan})) \\
&= 132 \times 30 \\
&= 3960 \text{ pnp} \\
\text{i. Km tempuh / tahun} &= (\text{Km Tempuh/bulan}) \times (\text{Jlh bulan dalam 1} \\
&\text{tahun}) \\
&= 4176 \times 12 \\
&= 50.112 \text{ Km/Thn} \\
\text{j. Penumpang / tahun} &= (\text{penumpang/bln}) \times (\text{jmlh bulan dlm 1 thn}) \\
&= 3960 \times 12 \\
&= 47.520 \text{ pnp/Thn}
\end{aligned}$$

Selanjutnya untuk perhitungan pada trayek-trayek yang lain bisa dilihat pada tabel 5.1 dibawah ini :

Tabel 5.1 Produksi Per-Kendaraan

NO	Produksi per Kendaraan	Satuan	Trayek angkutan		
			Trayek 2	Trayek 5	Trayek 7
a	Km-Tempuh / rit	Km	11.6	14.6	12.9
b	Frekuensi / hari	Rit	12	12	12
c	Km-Tempuh / hari	Km/hari	139	175	155
d	Penumpang / rit rata-rata	Pnp	17	19	23
e	Penumpang / hari	Pnp	204	228	276
f	Hari Operasi / Bulan	Hari	30	30	30
g	Km tempuh /bulan	Km	4176	5256	4644
h	Penumpang / bulan	Pnp	6120	6840	8280
i	Km tempuh / tahun	Km/hari	50112	63072	55728
j	Penumpang / tahun	Pnp	73440	82080	99360

5.1.3 Produksi Per Kendaraan – Km

5.1.3.1 Biaya Langsung

1. Biaya Penyusutan

- Trayek 2

Harga awal (Tahun 2006) = Rp 80.000.000

Prod kend Km / Th = 50112 ^{Km}/Thn

Masa penyusutan = 5 tahun

Penyusutan Per kend – Km = $\frac{(H \text{ arg a kend} - (Nilai \text{ Residu} \times H \text{ arg a kend}))}{Pr \text{ od kend} - km / thn \times Masa \text{ penyusu tan}}$

= $\frac{(Rp \ 80.000.000 - (20\% \times Rp \ 80.000.000))}{50.112 \times 5}$

= 255.43 per kend – km

- Trayek 5

$$\begin{aligned}
 \text{Harga awal (Tahun 2006)} &= \text{Rp } 80.000.000 \\
 \text{Prod kend Km / Th} &= 63.072^{\text{Km/Thn}} \\
 \text{Masa penyusutan} &= 5 \text{ tahun} \\
 \text{Penyusutan Per kend - Km} &= \frac{(\text{H arg a kend} - (\text{Nilai Re sidu} \times \text{H arg a kend}))}{\text{Pr od kend - km / thn} \times \text{Masa penyusu tan}} \\
 &= \frac{(\text{Rp } 80.000.000 - (20\% \times \text{Rp } 80.000.000))}{63.072 \times 5} \\
 &= 202.94 \text{ per kend - km}
 \end{aligned}$$

- Trayek 7

$$\begin{aligned}
 \text{Harga awal (Tahun 2006)} &= \text{Rp } 80.000.000 \\
 \text{Prod kend Km / Th} &= 55.728^{\text{Km/Thn}} \\
 \text{Masa penyusutan} &= 5 \text{ tahun} \\
 \text{Penyusutan Per kend - Km} &= \frac{(\text{H arg a kend} - (\text{Nilai Re sidu} \times \text{H arg a kend}))}{\text{Pr od kend - km / thn} \times \text{Masa penyusu tan}} \\
 &= \frac{(\text{Rp } 80.000.000 - (20\% \times \text{Rp } 80.000.000))}{55.728 \times 5} \\
 &= 229.69 \text{ per kend - km}
 \end{aligned}$$

2. Biaya Bunga modal

Contoh perhitungan pada trayek 2 ;

$$\begin{aligned}
 \text{Harga awal} &= \text{Rp } 80.000.000 \\
 \text{Tingkat bunga / thn (i)} &= 14,5\% \\
 \text{Masa penyusutan} &= 5 \text{ tahun}
 \end{aligned}$$

$$\begin{aligned}
\text{Masa pengembalian (n)} &= 3 \text{ tahun} \\
\text{Prod. Kend Km / Th} &= 50.112 \text{ Km/Thn} \\
\text{Biaya bunga modal / Th} &= \frac{\left(\left(\frac{n+1}{2} \right) \times \text{H arg a kend} \times \text{Tingkat bunga / thn} \right)}{\text{Masa penyusutan}} \\
&= \frac{\left(\left(\frac{3+1}{2} \right) \times 80.000.000 \times 14.5\% \right)}{5} \\
&= \text{Rp 4.640.000} \\
\text{Biaya bunga modal / Kend-Km} &= 4.640.000 / 50112 \\
&= \text{Rp 92.59 kend-Km}
\end{aligned}$$

Untuk hasil perhitungan pada trayek-trayek yang lain, dapat dilihat pada tabel 5.2

Tabel 5.2 Biaya Bunga Modal

Rute	n (thn)	Masa Penyusutan (thn)	Harga kend (Rp)	i (%)	Prod Kend Km/th	Biaya bunga modal/Th (Rp)	Biaya Bunga Modal/Th
Trayek 2	3	5	80000000	14.5	50112	4.640.000	92.59
Trayek 5	3	5	85000000	14.5	63072	4.640.000	73.57
Trayek 7	3	5	85000000	14.5	55728	4.640.000	83.26

sumber : hasil perhitungan

Dari tabel 5.2 didapat nilai biaya bunga modal yang terbesar adalah pada trayek 2 yaitu Rp 92.59. Sedangkan yang terkecil adalah trayek 5 yakni Rp 73.57

3. Biaya Awak Kendaraan

Contoh perhitungan pada Trayek 2

Sopir / bulan = Rp 1.000.000

Sopir / tahun = Rp 1.000.000 x 12 = Rp 12.000.000

Kernet / bulan = Rp 400.000

$$\text{Kernet / tahun} = \text{Rp } 400.000 \times 12 = \text{Rp } 4.800.000$$

$$\text{Total / tahun} = \text{Rp } 12.000.000 + \text{Rp } 4.800.000 = \text{Rp } 16.800.000$$

$$\begin{aligned} \text{Biaya awak / kend - Km} &= 16.800.000 / 50112 \\ &= \text{Rp } 335.25 / \text{kend} \end{aligned}$$

Selanjutnya untuk perhitungan pada rute-rute yang lain bisa dilihat pada tabel

5.3 dibawah ini :

Tabel 5.3 Biaya Awak

Rute	Biaya awak Kend / hr		Biaya awak Kend / thn		produksi Per-kend-Km/Th	Biaya awak / kend - Km (Rp)
	(Rp)		(Rp)			
	Supir	Kernet	Supir	Kernet		
Trayek 2	1,000,000	400,000	12,000,000	4,800,000	50112	335.25
Trayek 5	1,000,000	400,000	12,000,000	4,800,000	63072	266.36
Trayek 7	1,000,000	400,000	12,000,000	4,800,000	55728	301.46

Sumber : hasil perhitungan

Dari tabel 5.3 didapat biaya awak kendaraan yang terbesar adalah trayek 2 yaitu

Rp 335.25 sedangkan untuk biaya awak kendaraan terkecil adalah Trayek 5 yakni

Rp 266.36

4. Biaya Bahan Bakar Minyak (BBM)

Contoh Perhitungan Pada Trayek 2

$$\text{(Pedoman Teknis Perhub Darat 2002)} = 9 \text{ Km/Ltr}$$

$$\text{Km-Tempuh / Hari} = 139 \text{ Km}$$

$$\text{Pemakaian BBM} = 139 / 9 = 15.4 \text{ Ltr/Hari}$$

$$\text{Harga BBM} = \text{Rp } 4.500$$

$$\text{Biaya BBM / Kend - Km} = \text{Rp } 4.500 \times 15.4 = \text{Rp } 69.300$$

$$\text{Biaya BBM / Kend - Km} = \text{Rp } 69.300 / 139$$

$$= \text{Rp } 498.56 / \text{Kend-Km} = \text{Rp } 500$$

Selanjutnya pada perhitungan pada trayek-trayek yang lain bisa dilihat pada tabel 5.4 dibawah ini :

Tabel 5.4 Biaya Bahan Minyak

Rute	BBM untuk angkutan (9km/litr)	Produksi Per-Kend-Km/Hr	Pemakaian BBM/Hari	Harga BBM / ltr (Rp)	Biaya BBM / kend-hari (Rp)	Biaya BBm / Kend - Km
Trayek 2	9	139	15.44	4500	69500	500
Trayek 5	9	175	19.44	4500	87500	500
Trayek 7	9	155	17.22	4500	77500	500

Dari tabel 5.4 diketahui untuk biaya bahan bakar per kendaraan per km untuk semua trayek adalah Rp 500

5. Biaya Ban

Contoh perhitungan pada trayek 2

$$\text{Jumlah ban} = 4 \text{ buah}$$

$$\text{Km - tempuh / hari} = 139 \text{ Km}$$

$$\begin{aligned} \text{Daya tahan ban (6 bulan)} &= \text{Km-Tempuh / hari} \times 6 \times 30 \\ &= 139 \times 6 \times 30 = 25.020 \text{ Km} \end{aligned}$$

$$\text{Harga ban / buah} = \text{Rp } 350.000$$

$$\begin{aligned} \text{Biaya ban / kend - km buah} &= (4 \times \text{Rp } 350.000) / 25.020 \\ &= \text{Rp } 55.95 / \text{Kend-km} \end{aligned}$$

Selanjutnya untuk perhitungan pada trayek-trayek yang lain dapat dilihat pada tabel 5.5 dibawah ini :

Tabel 5.5 Tabel Biaya Ban

Rute	Jumlah Pemakaian Ban	Produksi Per-Kend-Km / Hari	Daya tahan ban / kend - hari	Daya tahan ban / kend - Km	Harga ban / buah (Rp)	Biaya ban / kend - km (Rp)
Trayek 2	4	139	180	25020	350,000	55.96
Trayek 5	4	175	143	31500	350,000	44.44
Trayek 7	4	155	161	27900	350,000	50.18

Dari tabel 5.5 didapat biaya ban terbesar adalah pada trayek 2 yaitu Rp 55.96 sedangkan yang terendah adalah Rp 44.44 pada trayek 5

6. Biaya Service Kecil

Contoh cara penghitungan pada rute Terminal Kota Kupang

Contoh perhitungan pada trayek 2

$$\text{Sekali 1 bulan} = 1 \times 30 \text{ hari} \times 139 \text{ Km} = 4.170 \text{ km}$$

Biaya bahan :

- Olie mesin = 4 Liter x Rp 25.000 = Rp 100.000
- Minyak rem = 1 x Rp 18.000 = Rp 18.000
- Perbaikan alat-alat = Rp 50.000
- Upah service = Rp 50.000

$$\text{Total} = \text{Rp } 218.000$$

$$\text{Biaya service kecil/kend-Km} = 218.000 / 4.170$$

$$= \text{Rp } 52.28 / \text{Kend-Km}$$

Selanjutnya untuk perhitungan pada trayek-trayek yang lain bisa dilihat pada table

5.6 dibawah ini :

Tabel 5.6 Biaya service Kecil

Rute	Produksi Per-kend-Km/bln	Biaya Bahan (Rp)	Biaya Perbaikan (Rp)	Upah service (Rp)	Biaya service Kecil/kend-km (Rp)
Trayek 2	4170	218000	50000	50000	52.28
Trayek 5	5250	218000	50000	50000	41.52
Trayek 7	4650	218000	50000	50000	46.88

Dari table 5.6 didapat biaya service kecil yang terbesar adalah pada trayek 2 yaitu Rp 52.28 sedangkan biaya terendah adalah Rp 41.52 pada trayek 5

7. Biaya Service Besar

Contoh Perhitungan Pada Trayek 2

$$6 \text{ bulan sekali} = 6 \times 30 \text{ hari} \times 139 \text{ Km} = 25.020 \text{ km}$$

Biaya Bahan :

- Ollie gardan = Rp 25.000
- Oli perseneling = Rp 25.000
- Kondensor = Rp 40.000
- Platina = Rp 40.000
- Busi = Rp 15.000
- Filter oli = Rp 25.000
- Filter udara = Rp 45.000

$$\text{Upah service} = \text{Rp } 75.000$$

$$\text{Total} = \text{Rp } 290.000$$

$$\text{Biaya service besar/kend-km} = 290.000 / 25.020 = \text{Rp } 11.59 / \text{Kend-Km}$$

Selanjutnya untuk perhitungan pada trayek-trayek yang lain bisa dilihat pada tabel

5.7 dibawah ini :

Tabel 5.7 Biaya Service Besar

Rute	service setiap (km)	Olie Gadan (Rp)	Olie perseneling (Rp)	Kondensor (Rp)	Platina (Rp)	Busi (Rp)	Filter oli (Rp)	Filter udara (Rp)	Upah service (Rp)	Biaya service Besar/ kend-km (Rp)
Trayek 2	25020	25000	25000	40000	40000	15000	25000	45000	75000	11.59
Trayek 5	31500	25000	25000	40000	40000	15000	25000	45000	75000	9.21
Trayek 7	27900	25000	25000	40000	40000	15000	25000	45000	75000	10.39

Dari tabel 5.7 didapat biaya service yang terbesar adalah Rp 11.59 pada trayek 2, sedangkan biaya terendah pada Trayek 7 yaitu Rp 9.21

8. Biaya Retribusi Terminal

Contoh Perhitungan Pada Trayek 2

$$\text{Retribusi terminal / hari} = \text{Rp } 2.000$$

$$\text{Prod kend - km / hari} = 139$$

$$\begin{aligned} \text{Biaya retribusi terminal / kend - km} &= \frac{\text{Retribusi terminal / hari}}{\text{Prod kend - km / hari}} \\ &= \frac{2.000}{139} = \text{Rp } 14.39 / \text{Kend-Km} \end{aligned}$$

Tabel 5.8 Biaya retribusi Terminal

Rute	Biaya Retribusi Terminal / hari (Rp)	Produksi Per-kend-Km/hr	Biaya retribusi terminal / kend-Km
Trayek 2	2000	139	14.39
Trayek 5	2000	175	11.43
Trayek 7	2000	155	12.90

Dari tabel 5.8 didapat biaya retribusi terminal yang terbesar adalah Rp 14.39 pada trayek 2 sedangkan yang terkecil adalah Rp 11.43 pada Trayek 5

9. Biaya Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK)

Contoh Perhitungan Pada Trayek 2

$$\text{Biaya STNK / kend} = \text{Rp } 640.500$$

$$\text{Prod kend - km / Thn} = 50.112$$

$$\begin{aligned} \text{Biaya STNK / kend - km} &= \frac{\text{Biaya STNK / kend}}{\text{Prod kend - km / hari}} \\ &= \frac{640.500}{50112} = \text{Rp } 12.77 / \text{Kend-Km} \end{aligned}$$

Tabel 5.9 Biaya STNK

Rute	Biaya STNK (Rp)	Produksi- kend- Km/ thn	Biaya STNK / Kend - Km (Rp)
Trayek 2	640000	50112	12.77
Trayek 5	640000	63072	10.15
Trayek 7	640000	55728	11.48

Dari tabel 5.9 didapat biaya STNK yang terbesar adalah pada Trayek 2 yaitu 12.77 sedangkan biaya terendah adalah Rp 10.15 pada Trayek 5

10. Biaya KIR

Contoh Perhitungan Pada Trayek 2

$$\text{Prod kend - km / thn} = 50.112 \text{ Km}$$

$$\text{Frekuensi KIR / thn} = 2 \text{ kali}$$

$$\text{Biaya KIR} = \text{Rp } 150.000$$

$$\text{Biaya KIR tahun} = \text{Rp } 300.000$$

$$\begin{aligned} \text{Biaya KIR / kend- km} &= \frac{\text{Biaya KIR / tahun}}{\text{Prod kend km / hr}} \\ &= \frac{300.000}{50112} = \text{Rp } 5.99 / \text{Kend-Km} \end{aligned}$$

Selanjutnya untuk perhitungan pada trayek-trayek yang lain bisa dilihat pada tabel

5.10 dibawah ini :

Tabel 5.10 Biaya KIR

Rute	Biaya KIR (Rp)	Frekwensi KIR / thn	Biaya KIR / thn	Prod kend-Km/thn	Biaya Kir / kend-Km (Rp)
Trayek 2	150000	2	300000	50112	5.99
Trayek 5	150000	2	300000	63072	4.76
Trayek 7	150000	2	300000	55728	5.38

Dari tabel 5.10 didapat biaya KIR terbesar adalah pada Trayek 2 yaitu Rp 5.99 sedangkan biaya terendah adalah pada Trayek 5 yaitu Rp 4.76

11. Biaya Overhoul Mesin

Contoh Perhitungan Pada Trayek 2

$$\text{Prod kend - km / thn} = 50.112 \text{ Km}$$

$$\text{Dilakukan (4 thn sekali)} = 4 \times 50.112 = 200.448$$

$$\text{Biaya Overhoul} = \text{Rp } 1.500.000$$

$$\text{Biaya Overhoul Mesin / kend- km} = 1.500.000 / 200.448$$

$$= \text{Rp } 7.48 / \text{Kend-Km}$$

Selanjutnya untuk perhitungan pada trayek-trayek yang lain bisa dilihat pada tabel

5.11 dibawah ini :

Tabel 5.11 Biaya Overhoul Mesin

Rute	Overhoul (thn)	Produksi Kend Km / Thn	Overhoul / kend - Km	Biaya Overhoul (Rp)	Biaya Overhoul / Kend - Km (Rp)
Trayek 2	4	50112	200448	1500000	7.48
Trayek 5	4	63072	252288	1500000	5.95
Trayek 7	4	55728	222912	1500000	6.73

Dari tabel 5.11 didapat biaya overhoul mesin yang terbesar adalah Rp 7.48 pada trayek 2 sedangkan biaya terendah adalah Rp 5.95 pada trayek 5

12. Biaya Penambahan Oli

◆ Trayek 2

$$\text{Penambahan oli mesin} = 0,5 \text{ liter} / 4 \text{ hari} = 0,125 \text{ ltr/hari}$$

$$\text{Prod kend - km / hari} = 139 \text{ km}$$

$$\text{Harga oli / liter} = \text{Rp } 25.000$$

$$\text{Biaya penambahan oli / kend - km} = 0,125 \times 25.000 / 139$$

$$= \text{Rp } 22.48 / \text{Kend-Km}$$

◆ Trayek 5

$$\text{Penambahan oli mesin} = 0,5 \text{ liter} / 4 \text{ hari} = 0,125$$

ltr/hari

$$\text{Prod kend - km / hari} = 175 \text{ km}$$

$$\text{Harga oli / liter} = \text{Rp } 25.000$$

$$\text{Biaya penambahan oli / kend - km} = 0,125 \times 25.000 / 175$$

$$= \text{Rp } 17.86 / \text{Kend-Km}$$

◆ Trayek 7

Penambahan oli mesin = 0,5 liter / 4 hari = 0,125

ltr/hari

Prod kend – km / hari = 155 km

Harga oli / liter = Rp 25.000

Biaya penambahan oli / kend – km = $0,125 \times 25.000 / 155$

= Rp 20.16 / Kend-Km

Tabel 5.12 Rekapitulasi Biaya langsung Per Kend - Km

No	Biaya Langsung	Rute Angkutan		
		Trayek 2	Trayek 5	Trayek 7
1	Biaya Penyusutan	255.43	202.94	229.69
2	Biaya Bunga modal	92.59	73.57	83.26
3	Biaya Awak Kendaraan	335.25	266.36	301.46
4	Bahan Bakar Minyak (BBM)	500	500	500
5	Biaya Ban	55.96	44.44	50.18
6	Biaya Service Kecil	52.28	41.52	46.88
7	Biaya Service Besar	11.59	9.21	10.39
8	Biaya Retribusi Terminal	14.39	11.43	12.90
9	STNK	12.77	10.15	11.48
10	Biaya KIR	5.99	4.76	5.38
11	Biaya Overhoul Mesin	7.48	5.95	6.73
12	Biaya Penambahan Oli	22.48	17.86	20.16
	TOTAL	1366.21	1188.19	1278.51

Berdasarkan dari hasil perhitungan pada tabel 5.12, maka dapat diketahui total

biaya tertinggi terjadi pada trayek 2 yaitu Rp 1.366,21 / Kend-Km sedangkan

biaya yang terendah adalah Trayek 5 yaitu Rp 1.188.19 / Kend-Km

5.1.3.2 Biaya Tidak Langsung

Biaya pengelolaan Per Tahun

Trayek 2

- ◆ Biaya izin trayek = Rp 100.000
- Frekwensi izin trayek / thn = 2 kali
- = 2 x Rp 100.000
- = Rp 200.000

Tabel 5.13 Rekapitulasi Biaya Tidak Langsung Per Kend-Km

Rute	Biaya Izin trayek / thn (Rp)	Produksi kend-Km/thn	Total biaya pengelolaan / kend - km
Trayek 2	200000	50112	3.99
Trayek 5	200000	63072	3.17
Trayek 7	200000	55728	3.59

Sumber : Hasil perhitungan

Berdasarkan tabel 5.13 didapat biaya tidak langsung yang terbesar adalah pada trayek 2 yaitu Rp 3.99 sedangkan biaya terendah adalah pada trayek 5 yaitu Rp 3.17

5.1.3.3 Pokok Per Kend – Km

Contoh Perhitungan Pada Trayek 2

Biaya langsung = Rp 1.366,21 / Kend-Km

Biaya tak langsung = Rp 3.99 / Kend-Km

Total = Rp 1.370,20

Biaya pokok Per – penumpang – Km = $1.370,20 / 12$
= Rp 114.18 / pnp – Km

Selanjutnya untuk perhitungan pada trayek-trayek yang lain bisa dilihat pada tabel

5.14 dibawah ini :

Tabel 5.14 Rekapitulasi Biaya Pokok per Penumpang

Rute	Biaya Langsung (Rp)	Biaya Tak Langsung (Rp)	Total Biaya pokok / kend- km (Rp)	Kapasitas	Biaya Pokok Per Pnp-Km (Rp)
Trayek 2	1366.21	3.99	1.370,20	12	114.18
Trayek 5	1188.19	3.17	1.191,36	12	99.28
Trayek 7	1278.51	3.59	1282.10	12	106.84

Berdasarkan tabel 5.14 didapat rekapitulasi biaya pokok per penumpang yang terbesar adalah Rp 114,18 pada trayek 2 sedangkan rekapitulasi biaya yang terendah adalah trayek 5 yaitu Rp 99.28

5.2 Evaluasi Dan Perhitungan Tarif Angkutan

5.2.1 Pendapatan Per – hari

◆ Trayek 2

$$\text{Rata-rata rit / hari} = 12 \text{ rit}$$

$$\text{Pnp rata-rata / rit} = 17 \text{ org}$$

$$\text{Tarif / rit} = \text{Rp } 2.000$$

$$= (17 \times 2000) \times 12$$

$$= \text{Rp } 408.000 / \text{hari}$$

◆ Trayek 5

$$\text{Rata-rata rit / hari} = 12$$

$$\begin{aligned}
 \text{Pnp rata-rata / rit} &= 19 \text{ org} \\
 \text{Tarif / rit} &= \text{Rp } 2.000 \\
 &= (19 \times 2000) \times 12 \\
 &= \text{Rp } 456.000 / \text{hari}
 \end{aligned}$$

◆ Trayek 7

$$\begin{aligned}
 \text{Rata-rata rit / hari} &= 12 \\
 \text{Pnp rata-rata / rit} &= 23 \text{ org} \\
 \text{Tarif / rit} &= \text{Rp } 2.000 \\
 &= (23 \times 2000) \times 12 = \text{Rp } 552.000 / \text{hari}
 \end{aligned}$$

5.2.2 Biaya Operasi Kendaraan masing-masing Trayek

Contoh Perhitungan Pada Trayek 2

$$\begin{aligned}
 \text{Rata-rata rit / hari} &= 12 \text{ rit} \\
 \text{Pnp rata-rata / rit} &= 17 \text{ orang} \\
 \text{Panjang rute} &= 11,6 \text{ Km} \\
 \text{Prod kend – hari / km} &= 139 \text{ Km} \\
 \text{BOK / kend-km} &= \text{Rp } 1.366,21 \\
 \text{BOK per hari} &= 139 \times 1.366,21 = \text{Rp } 189.903,19 \\
 \text{BOK per pnp – km} &= \text{Rp } 1.366,21 / 12 = \text{Rp } 113,85 \\
 \text{BOK / rit} &= 113,85 \times 17 = \text{Rp } 1.935,45
 \end{aligned}$$

Selanjutnya untuk perhitungan pada trayek-trayek yang lain bisa dilihat pada tabel

5.15 dibawah ini :

Tabel 5.15 BOK Masing-masing Trayek Per Rit

Rute	Rata-rata rit / hari	Pnp rata-rata / rit	Panjang rute (Km)	Produksi kend-hr/km (km)	BOK kend-km (Rp)	BOK / kend-hr (Rp)	BOK / pnp-km (Rp)	BOK / rit (Rp)
Trayek 2	12	17	11.6	139	1366,21	189.903,19	113.85	1.935,45
Trayek 5	12	19	14.6	175	1188.19	207.933,25	99.01	1.881,19
Trayek 7	12	23	12.9	155	1278.51	198.169,05	106.54	2.450,42

Sumber : hasil perhitungan

Berdasarkan tabel 5.15 didapat BOK per rit yang terbesar adalah Trayek 7 yaitu

Rp 2.450,42 sedangkan BOK per rit yang terendah adalah trayek 5 Rp 1.881,19

5.2.3 Untung Rugi per Hari

◆ Trayek 2

Pendapatan / hari = Rp 408.000 / hari

BOK kend / hari = Rp 189.903,19

Keuntungan per hari = 408.000 - 189.903,19 = Rp 218.096,81

◆ Trayek 5

Pendapatan / hari = Rp 456.000 / hari

BOK kend / hari = Rp 207.933,25

Keuntungan per hari = 456.000 - 207.933,25 = Rp 248.066,75

◆ Trayek 7

Pendapatan / hari = Rp 552.000 / hari

BOK kend / hari = Rp 198.169,05

Keuntungan per hari = 552.000 - 198.169,05 = Rp 353.830,95

Tabel 2.15 BOK masing-masing Trayek Per Rit

Route	Rata-rata rit \ hari	Rata-rata rit \ rit	Produk Panjang rute (km)	Produksi kend-ritkm (km)	BOK kend-km (Rp)	BOK \ kend-rit (Rp)	BOK \ rit-km (Rp)	BOK rit (Rp)
Trayek 2	12	17	116	139	1366,51	189.803,19	113,85	1.936,42
Trayek 5	12	19	146	175	1188,19	207.933,25	99,01	1.881,19
Trayek 7	12	23	129	155	1278,51	198.169,02	106,24	2.450,42

Sumber : hasil perhitungan

Berdasarkan tabel 2.15 didapat BOK per rit yang terbesar adalah Trayek 7 yaitu Rp 2.450,42 sedangkan BOK per rit yang terendah adalah trayek 2 Rp 1.881,19

2.2.3. Untung Rit per Hari

◆ Trayek 2

$$\begin{aligned} \text{Pendapatan \ rit} &= \text{Rp } 408.000 \text{ \ rit} \\ \text{BOK kend \ rit} &= \text{Rp } 189.903,19 \\ \text{Keuntungan per rit} &= 408.000 - 189.903,19 = \text{Rp } 218.096,81 \end{aligned}$$

◆ Trayek 5

$$\begin{aligned} \text{Pendapatan \ rit} &= \text{Rp } 420.000 \text{ \ rit} \\ \text{BOK kend \ rit} &= \text{Rp } 207.933,25 \\ \text{Keuntungan per rit} &= 420.000 - 207.933,25 = \text{Rp } 212.066,75 \end{aligned}$$

◆ Trayek 7

$$\begin{aligned} \text{Pendapatan \ rit} &= \text{Rp } 225.000 \text{ \ rit} \\ \text{BOK kend \ rit} &= \text{Rp } 198.169,02 \\ \text{Keuntungan per rit} &= 225.000 - 198.169,02 = \text{Rp } 226.830,92 \end{aligned}$$

Berdasarkan pada perhitungan diatas, didapat nilai keuntungan terbesar adalah Rp 353.830,95 pada Trayek 7 sedangkan nilai keuntungan terendah adalah Rp 218.096,81 pada trayek 2

5.2.4 Perhitungan Tarif Dengan Load Faktor Aktual

Tabel 5.16 Faktor Pengisian Rata-rata per rit

NO	Rute	Pnp rata-rata / rit	Faktor pengisian (%)
1	Trayek 2	17	70
2	Trayek 5	19	70
3	Trayek 7	23	70

Sumber : Hasil perhitungan

Contoh Perhitungan Pada Trayek 2

Biaya pokok = Rp 1.366,21

Faktor pengisian per rit = 70%

Kapasitas = 12 org

Panjang rute = 11,6 Km

Maka tarif pokok = $(1.366,21) / (70 \% \times 12) = \text{Rp } 162.64$

Besar tarif pokok) = $(\text{Tarif pokok} \times \text{Jarak}) + (10\% \text{ dari tarif$

= $(162.46 \times 11,6) + (10\% \times 162.46)$

= Rp 1.902,94

Hasil perhitungan pada trayek-trayek yang lain bisa dilihat pada tabel 5.17

Tabel 5.17 Tarif Dengan Load Faktor standart

Rute	Panjang	BOK kend-km (Rp)	Faktor pegisian / rit (%)	Tarif pokok (Rp)	Besar tarif (Rp)	Besar tarif saat ini (Rp)
Trayek 2	11,60	1.366,21	70,00	162,64	1902,93536	2000
Trayek 5	14,60	1.188,19	70,00	141,45	2079,3325	2000
Trayek 7	12,90	1.278,51	70,00	152,20	1978,64643	2000

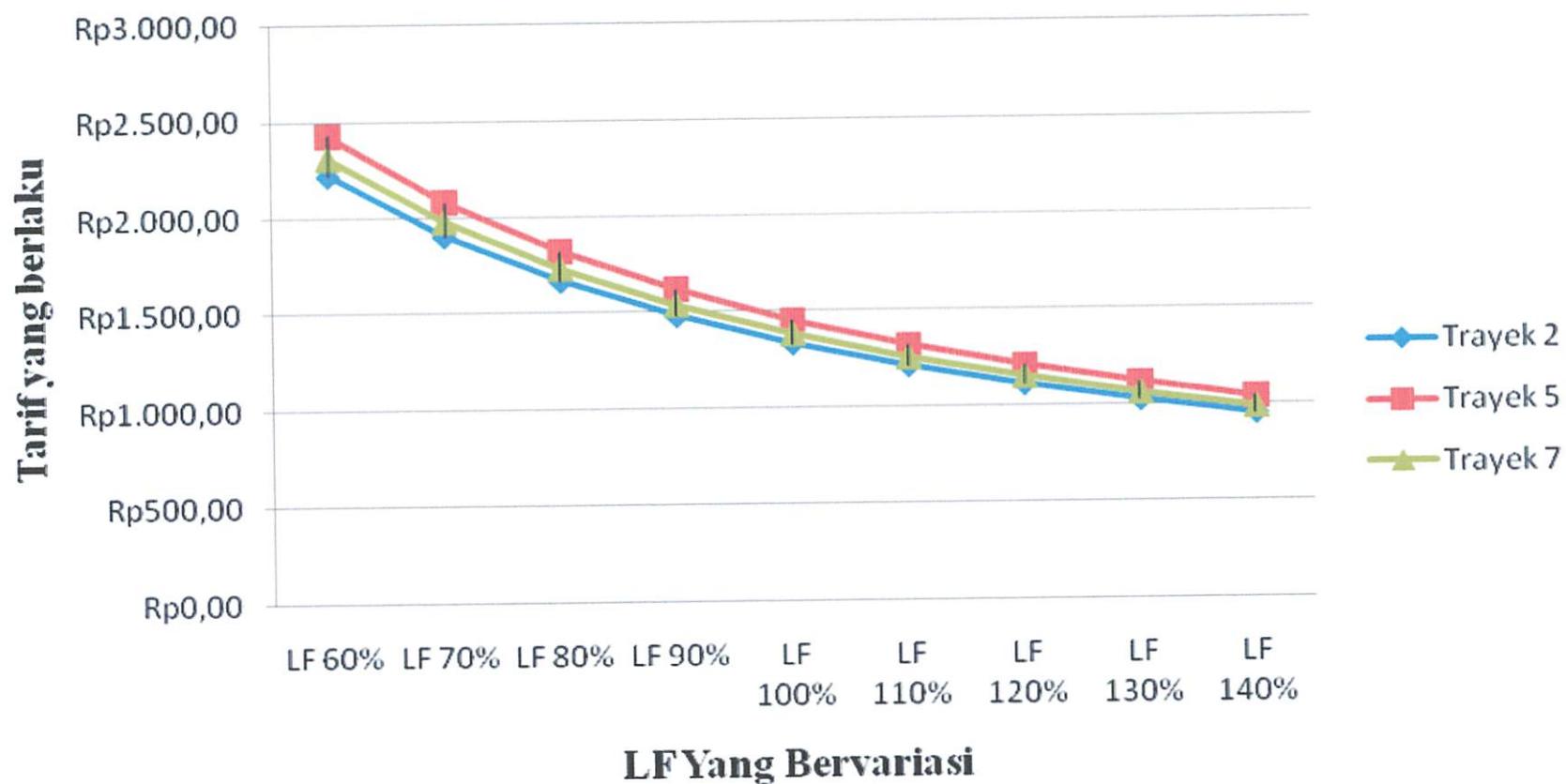
Sumber : hasil perhitungan

Tabel 5.18 Perbandingan Tarif Antara LF Aktual dan LF Yang Bervariasi

Rute	LF Aktual	Tarif dengan LF aktual	Tarif dengan LF 60%	Tarif dengan LF 70%	Tarif dengan LF 80%	Tarif dengan LF 90%	Tarif dengan LF 100%	Tarif dengan LF 110%	Tarif dengan LF 120%	Tarif dengan LF 130%	Tarif dengan LF 140%	Besar tarif saat ini
Trayek 2	134	Rp1.011,06	Rp2.220,09	Rp1.902,94	Rp1.665,07	Rp1.480,06	Rp1.332,05	Rp1.210,96	Rp1.110,05	Rp1.024,66	Rp951,47	Rp2.000
Trayek 5	145	Rp1.003,82	Rp2.425,89	Rp2.079,33	Rp1.819,42	Rp1.617,26	Rp1.455,53	Rp1.323,21	Rp1.212,94	Rp1.119,64	Rp1.039,67	Rp2.000
Trayek 7	172	Rp805,26	Rp2.308,42	Rp1.978,65	Rp1.731,32	Rp1.538,95	Rp1.385,05	Rp1.259,14	Rp1.154,21	Rp1.065,43	Rp989,32	Rp2.000

Dari tabel 5.18 dapat diketahui untuk tarif berdasarkan LF aktual pada trayek 2 didapat Rp 1.011,06 dan tarif berdasarkan LF standart adalah Rp1.902,94. tarif ini berada dibawah tarif yang berlaku, tapi untuk tarif berdasarkan LF standart sangat kecil perbedaannya. Oleh karena itu untuk tarif pada trayek 2 sebaiknya menggunakan perhitungan dengan LF > 80%. Untuk trayek 5 tarif berdasarkan LF aktual adalah Rp 1.003,82 sedangkan tarif berdasarkan LF standart adalah Rp2.079,33 berada diatas tarif yang telah ditetapkan yaitu Rp 2000. oleh karena itu untuk trayek 5 harus digunakan perhitungan tarif dengan LF > 80% akan lebih murah dibanding dengan menggunakan LF lainnya. Sedangkan untuk trayek 7 tarif berdasarkan LF aktual didapat Rp 805,26 dan tarif berdasarkan LF standart adalah Rp 1.978,65. tarif ini berada dibawah tarif yang berlaku, tapi untuk tarif berdasarkan LF standart sangat kecil perbedaannya. Oleh karena itu untuk tarif pada trayek 7 sebaiknya menggunakan perhitungan dengan LF > 80%.

Tarif Berdasarkan Load Faktor Yang Bervariasi



BAB VI

KESIMPULAN DAN SARAN

6.1 Kesimpulan

Dari hasil yang didapat dalam analisa data dan pembahasan, maka dapat disimpulkan beberapa hal :

1. Nilai kinerja angkutan kota pada trayek 2, trayek 5, dan trayek 7 adalah sebagai berikut :
 - a. Load Faktor rata-rata untuk setiap segmen pada trayek 2 adalah 78.54%, dan pada Trayek 5 sebesar 79.34%. Sedangkan pada trayek 7 yaitu 81.65%. Sehingga nilai Load factor tersebut masih dikatakan baik dari segi pelayanan, hal ini dikarenakan pada load factor tiap trayek ada penumpang yang naik dan turun angkutan dengan jarak yang pendek.
 - b. Headway aktual (survey statis) untuk trayek 2 adalah 2.18 menit dan pada trayek 5 sebesar 2.92 menit, sedangkan pada trayek 7 yaitu 4.87 menit. Sehingga masih dikatakan baik karena headway tersebut sesuai dengan headway standart yang telah ditetapkan oleh Dirjen Perhubungan yaitu 5 – 10 menit.
 - c. Frekwensi aktual tertinggi (survey statis) pada trayek 2 adalah 35 kend/jam, pada trayek 5 adalah 29 kend/jam, sedangkan pada trayek 7

adalah 24 kend/jam. Sedangkan frekwensi standart (survey (statis) tertinggi untuk trayek 2 adalah 15 kend/jam, pada trayek 5 adalah 15 kend/jam, dan pada trayek 7 adalah 15 kend/jam.

d. Jumlah armada aktual tertinggi pada trayek 2 adalah 35 kend/jam, pada trayek 5 adalah 29 kend/jam, sedangkan pada trayek 7 adalah 24 kend/jam. Sedangkan Jumlah armada standart tertinggi untuk trayek 2 adalah 30 kend/jam, pada trayek 5 adalah 24 kend/jam, dan pada trayek 7 adalah 32 kend/jam.

2. Tarif yang berlaku berdasarkan perhitungan BOK adalah :

a. Berdasarkan LF aktual untuk trayek 2 adalah Rp 903,22. Dan untuk trayek 5 sebesar Rp 1.038,82 sedangkan untuk trayek 7 adalah Rp 1.038,82

b. Berdasarkan LF 70% untuk trayek 2 yaitu Rp 1.901,68. Dan trayek 5 adalah 2.079,33 sedangkan trayek 7 adalah Rp 1.978,65

Dapat disimpulkan bahwa untuk trayek 2 dan trayek 7 besar tarif menggunakan LF 70% lebih kecil dibandingkan dengan tarif yang berlaku., sedangkan pada trayek 5 tarif menggunakan LF 70% lebih besar dibandingkan dengan tarif yang berlaku. Oleh karena itu untuk trayek 5 harus dipakai LF yang lebih besar dari 70%. Sehingga didapatkan satu tarif yang sesuai untuk semua trayek adalah Rp 1000. Berdasarkan LF aktual.

6.2 **Saran**

- a. Untuk survey kinerja angkutan selanjutnya, pada survey dinamis harus diambil sampel sekurang-kurangnya 6 perjalanan pulang pergi pada setiap jam jam sibuk, sesuai dengan standart Dirjen Perhub Darat. Untuk bisa mengetahui kinerja angkutan dengan lebih tepat.
- b. Perlu dilakukan penataan kembali rute angkutan umum dan atau pengurangan terhadap jumlah kendaraan pada trayek 2 dan trayek 5 sedangkan penambahan pada trayek 7. mengingat jumlah armada yang tersedia di lapangan berbeda dengan jumlah armada yang seharusnya.
- c. Dalam rangka peningkatan pelayanan masyarakat di Kota Kupang terhadap biaya satu kali perjalanan perlu ditinjau kembali besarnya tarif yang berlaku saat ini dan dalam menentukan tarif selanjutnya harus dievaluasi secara bersama-sama dengan stake holders (pemangku kepentingan) seperti ORGANDA dan pemilik kendaraan.
- d. Dengan melihat kondisi di lapangan, dimana banyak penumpang yang naik turun angkutan dengan jarak yang pendek maka akan lebih baik apabila menggunakan tarif progresif.
- e. Secara periodik perlu adanya evaluasi terhadap tarif angkutan kota sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

DAFTAR PUSTAKA

Anonim, Petunjuk Pelaksanaan Undang-Undang Lalu Lintas Angkutan Jalan, Presiden Republik Indonesia.

Departemen Perhubungan Republik Indonesia, Direktorat Jendral Perhubungan Darat. 2002, Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum di Wilayah Perkotaan Dalam trayek Tetap dan Teratur

Departemen Perhubungan Darat, Direktorat Jendral Perhubungan Darat. 2001. Panduan Pengumpulan Data Angkutan Umum Perkotaan

Elina R.N.A. Radamuri, Tugas Akhir Studi Evaluasi Biaya Transportasi Kendaraan dan Perhitungan Tarif Angkutan Kota di Kota Waingapu, Jurusan Teknik Sipil, ITN 2002

Muchtarudin Siregar, Beberapa Masalah Ekonomi dan Management Pengangkutan, Lembaga Penerbit Fakultas ekonomi Universitas Indonesia, 1980

Nasution H. M. N, Drs M. S. Tr, Manajemen Transportasi, Ghaka Indonesia 1996

Ofyar S. Tamin, Perencanaan dan Pemodelan Transportasi, Penerbit Institut Teknologi Bandung

Rustanto, Teguh Adi, Tugas Akhir Studi Evaluasi Pelayanan dan Tarif Angkutan Kota di Kota Rembang, Jurusan Teknik Sipil, ITN 2003

LAMPIRAN

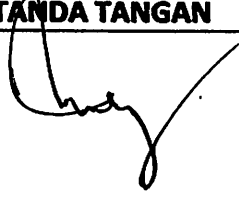
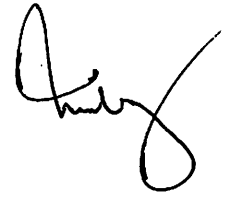

INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG

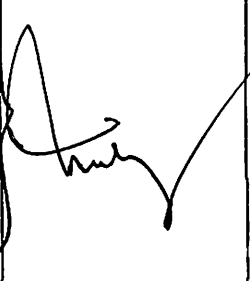
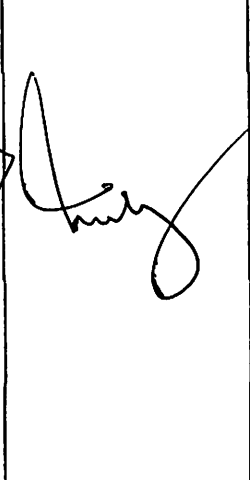

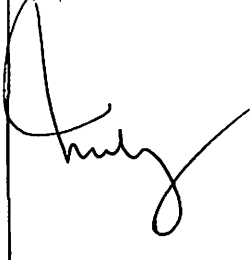
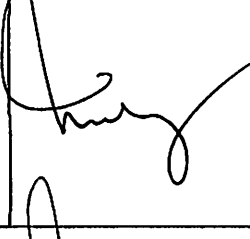

Jl. Bendungan Sigura-gura no 2 Telp (0341) 551431 Malang

Fax (0341) 553014 Malang, Pesawat 230

LEMBAR ASISTENSI

Nama : Louisa C. Rubian
Nim : 04.21.002
Jurusan : Teknik Sipil S-1
Pembimbing : Ir Nusa Sebayang, MT

NO	TANGGAL	KETERANGAN	TANDA TANGAN
1	29 Jan 2010	<ul style="list-style-type: none">- Lanjutkan pengolahan data survey- Perbaiki \rightarrow LF per Rit.- Segmen \rightarrow dibetulkan	
2	3 Feb 2010	<ul style="list-style-type: none">- Revisi LF per Rit.- Tampil dlm grafik kinerja pelayanan ansh.- standar kinerja pelayanan eksisting	
3	17 Feb 2010	<ul style="list-style-type: none">- Headway standar \rightarrow ?- grafik LF tampil dipinjol- grafik LF mas/segmen dibuat- waleh kuesioner standar- lanjut	

4	2 Maret 2010	<ul style="list-style-type: none"> - Tuliskan uraian usg R_{20} R_{25} di belokkan dan di perjelas - grafik di perbaiki \rightarrow beri warna berbeda 	
5	3 Maret 2010	<ul style="list-style-type: none"> - Perbaiki penulisan paragraf - Antar paragraf ada keterkaitan - Ciri perhitungan Headway? - grafik thd biaya km LP di belokkan - biaya kendaraan? diteliti 	
6	2 April 2010	<ul style="list-style-type: none"> - Perbaiki perhitungan dan penyediaan data LF per trayek & per segmen - Perbaiki perhitungan tarif - Head way dihitung utp interval 30 menit 	
7	5 April 2010	<ul style="list-style-type: none"> - Perbaiki tata tulis - Audisa BOK - Pembahasan Evaluasi?? 	
8	6 April 2010	<ul style="list-style-type: none"> - Siapkan Draft TA - Abstrak - Kesimpulan 	
9	7 April 2010	<ul style="list-style-type: none"> - Acc mengikut seminar hand 	




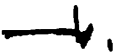

INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG

Jl. Bendungan Sigura-gura no 2 Telp (0341) 551431 Malang

Fax (0341) 553014 Malang, Pesawat 230

LEMBAR ASISTENSI

Nama : Louisa C. Rubian
 Nim : 04.21.002
 Jurusan : Teknik Sipil S-1
 Pembimbing : Ir Agus Prayitno, MT

NO	TANGGAL	KETERANGAN	TANDA TANGAN
1.	02/02/10	- peta lokasi dilengkapin jaringan jalan dan sar. nte. - renc. & penjelasan lokasi survey; y survey diramis di break down per ruas/ segmen xc. yg dilewati nte.	
2.	11/02/10	- landasan teori dilengkapin. - di check lagi pembagian segmen ruas xc y masing2 nte? - lanjutkan belajar mata statis & dinamis & analisa	
3.	17/02/10	- di check lagi permit jenis gikul, cf dll.	
4.	22/02/10	- di hitung headway lane survey statis y rata2 per hari & pd saat jam gikul	
5.	23/02/10	- di check lagi permit yg lain teori di catikan di Bab 2. penjelasan lane survey statis di analisa.	
6.	01/03/10	- bunga bank di cariin. - dilengkapin analisa waktu tempus tenaga lane survey. - semua parameter di analisa thd struktur.	

7.	02/08/10.	<ul style="list-style-type: none"> - dilempangin analisis paku-paku per sequens per zona Cibuk dan tidak Cibuk. 	→
8.	04/08/10.	<ul style="list-style-type: none"> - analisis waktu girulasi dari hasil survey. - hasil evaluasi di buat dari hasil analisis . . . 	→
9.	06/08/10.	<ul style="list-style-type: none"> - analisis up di perbagas. - kesimpulan poin² nya bisa diperbaiki. - analisis tnd ntc dari ini. 	→
10.	07/08/10.	<ul style="list-style-type: none"> - dilempangin tabel referensi terluar. - Acc of diteminarku. 	→



INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL
 Jl. Bendungan Sigura-gura 2
 Jl. Raya Karanglo Km 2
 Malang

**SEMINAR HASIL SKRIPSI
 PRODI TEKNIK SIPIL S-1**

**FORM REVISI / PERBAIKAN
 BIDANG TRANSPORTASI**

Nama : LOUISA CORINCE RUBIAN
 NIM : 04.21.002
 Hari / tanggal : SENIN / 16 AGUSTUS 2010

Perbaikan materi Seminar Hasil Tugas Akhir meliputi :

Sft di kelas (diingat).

Perbaikan Seminar Hasil Skripsi harus diselesaikan selambatnya 14 hari terhitung sejak pelaksanaan Seminar. Bila melebihi 14 hari, maka tidak dapat diikutkan Ujian Skripsi.

Skrripsi telah diperbaiki dan disetujui :

Malang, _____ 2010

Dosen Pembahas

(Drs. Kamidjo Rahardjo)

Malang, _____ 2010

Dosen Pembahas

(Drs. Kamidjo Rahardjo)



INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL
 Jl. Bendungan Sepura-gama 2
 Jl. Raya Karanglo Km 2
 Malang

SEMINAR HASIL SKRIPSI PRODI TEKNIK SIPIL S-1

FORM REVISI / PERBAIKAN BIDANG TRANSPORTASI

Nama : LOUISA CORINCE RUBIAN

NIM : 04.21.002

Hari / tanggal : SENIN / 16 Agustus 2010

Perbaikan materi Seminar Hasil Tugas Akhir meliputi :

> Abstraksi

> Kata pengantar

> Pernyataan, batasan & tujuan / identifikasi masalah harus sinkron.

> Kesimpulan

Orn
Rev

Perbaikan Seminar Hasil Skripsi harus diselesaikan selambatnya 14 hari terhitung sejak pelaksanaan Seminar. Bila melebihi 14 hari, maka tidak dapat diikuti Ujian Skripsi.

Skripsi telah diperbaiki dan disetujui :

Malang, _____ 2010

Dosen Pembahas

Malang, _____ 2010

Dosen Pembahas

(Brenyanti Widyawati)



INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL
Jl. Bendungan Sigura-gura 2
Jl. Raya Karanglo Km. 2
Malang

UJIAN SKRIPSI PRODI TEKNIK SIPIL S-1

FORM REVISI / PERBAIKAN BIDANG _____

Nama : LOUISA . C . RUBIAN
NIM : 04.21.002
Hari / tanggal : Senin / 23 Agustus 2010

Perbaikan materi Skripsi meliputi :

Vevey & R/w

Perbaikan Skripsi harus diselesaikan selambatnya 14 hari terhitung sejak pelaksanaan Ujian dilaksanakan. Bila melebihi masa 14 hari, maka tidak dapat diikuti Yudisium.

Tugas Akhir telah diperbaiki dan disetujui :

Malang, _____ 2010

Dosen/Penguji

A. R. h

(_____)

Malang, 23 Agustus 2010

Dosen/Penguji

A. R. h

(_____)



FORM REVISI / PERBAIKAN
BIDANG _____

Nama : LOUISA C. RUBIAN

NIM : 04.21.002

Hari / tanggal : Senin / 23 Agustus 2010

Perbaiki materi Skripsi meliputi :

> BOK dan Teaf hrs Sinkron

> Tempelan grafik yg jelas

RUBIAN
EC

Perbaiki Skripsi harus diselesaikan selambatnya 14 hari terhitung sejak pelaksanaan Ujian dilaksanakan. Bila melebihi masa 14 hari, maka tidak dapat diikuti Yudisium.

Tugas Akhir telah diperbaiki dan disetujui :

Malang, _____ 2010

Dosen Penguji

[Signature]

Malang, 23 Agustus 2010

Dosen Penguji

[Signature]
 Bambang Widyantoro

SURVEY

PENDAHULUAN

DATA SURVEY PENDAHULUAN PERIODE PENCATATAN 15 MENIT (LIN 2)

hari/Tanggal Kamis 4 Juni 2009
Waktu 06.00 - 19.00
Lokasi Vido
Provinsi Nusa Tenggara Timur
Tempat Lokasi Depan Toko Semangat

No Sampel	Periode Pencatatan per 15 menit	Jumlah Penumpang	Jumlah Kendaraan
1	06.00 - 06.15	29	10
2	06.15 - 06.30	183	16
3	06.30 - 06.45	190	18
4	06.45 - 07.00	172	18
5	07.00 - 07.15	125	14
6	07.15 - 07.30	185	22
7	07.30 - 07.45	120	18
8	07.45 - 08.00	117	16
9	08.00 - 08.15	135	18
10	08.15 - 08.30	130	16
11	08.30 - 08.45	81	17
12	08.45 - 09.00	113	15
13	09.00 - 09.15	100	16
14	09.15 - 09.30	112	16
15	09.30 - 09.45	192	28
16	09.45 - 10.00	93	32
17	10.00 - 10.15	147	27
18	10.15 - 10.30	98	30
19	10.30 - 10.45	131	31
20	10.45 - 11.00	133	27
21	11.00 - 11.15	108	16
22	11.15 - 11.30	28	7
23	11.30 - 11.45	55	13
24	11.45 - 12.00	132	26
25	12.00 - 12.15	208	28
26	12.15 - 12.30	76	17
27	12.30 - 12.45	169	21
28	12.45 - 13.00	208	22
29	13.00 - 13.15	207	26
30	13.15 - 13.30	141	21
31	13.30 - 13.45	179	25
32	13.45 - 14.00	72	14
33	14.00 - 14.15	50	13
34	14.15 - 14.30	34	8
35	14.30 - 14.45	64	15
36	14.45 - 15.00	51	9

37	15.00 - 15.15	26	8
38	15.15 - 15.30	24	9
39	15.30 - 15.45	18	10
40	15.45 - 16.00	39	11
41	16.00 - 16.15	79	14
42	16.15 - 16.30	87	14
43	16.30 - 16.45	81	13
44	16.45 - 17.00	72	12
45	17.00 - 17.15	87	13
46	17.15 - 17.30	122	13
47	17.30 - 17.45	139	16
48	17.45 - 18.00	150	21
49	18.00 - 18.15	43	18
50	18.15 - 18.30	87	19
51	18.30 - 18.45	86	16
52	18.45 - 19.00	107	22

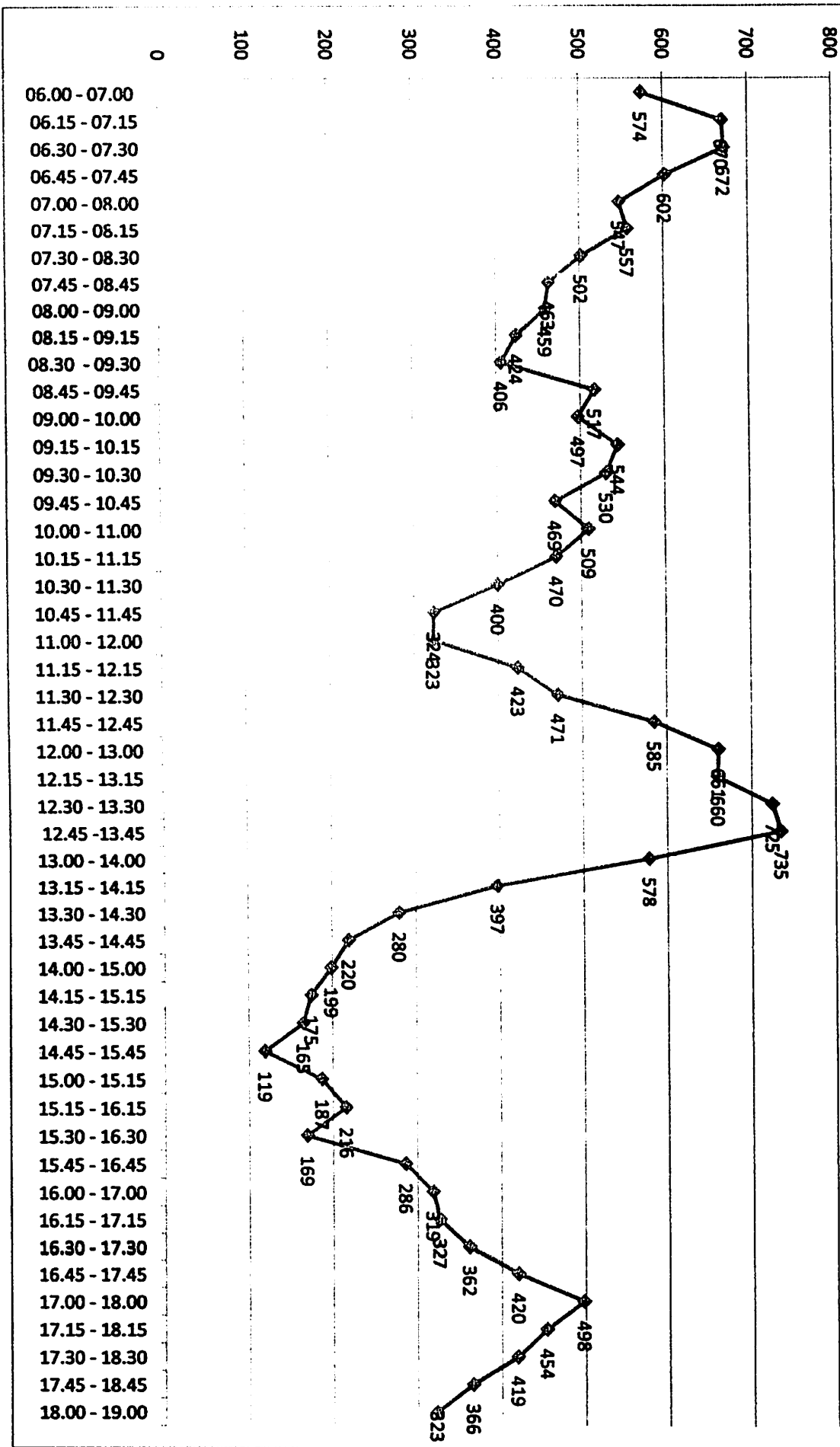
DATA SURVEY PENDAHULUAN PERIODE PENCATATAN 1 JAM (LIN 2)

Hari/Tanggal Kamis 4 Juni 2009
Waktu 06.00 - 19.00
Surveivor Vido
Lokasi Nusa Tenggara Timur
Tempat Depan Toko Semangat

No Sampel	Periode Pencatatan per 15 menit	Jumlah Penumpang	Jumlah Kendaraan
1	06.00 - 07.00	574	62
2	06.15 - 07.15	670	66
3	06.30 - 07.30	672	72
4	06.45 - 07.45	602	72
5	07.00 - 08.00	547	70
6	07.15 - 08.15	557	74
7	07.30 - 08.30	502	68
8	07.45 - 08.45	463	67
9	08.00 - 09.00	459	66
10	08.15 - 09.15	424	64
11	08.30 - 09.30	406	64
12	08.45 - 09.45	517	75
13	09.00 - 10.00	497	92
14	09.15 - 10.15	544	103
15	09.30 - 10.30	530	117
16	09.45 - 10.45	469	120
17	10.00 - 11.00	509	115
18	10.15 - 11.15	470	104
19	10.30 - 11.30	400	81
20	10.45 - 11.45	324	63
21	11.00 - 12.00	323	62
22	11.15 - 12.15	423	74
23	11.30 - 12.30	471	84
24	11.45 - 12.45	585	92
25	12.00 - 13.00	661	88
26	12.15 - 13.15	660	86
27	12.30 - 13.30	725	90
28	12.45 - 13.45	735	94
29	13.00 - 14.00	578	81
30	13.15 - 14.15	397	63
31	13.30 - 14.30	280	51
32	13.45 - 14.45	220	50
33	14.00 - 15.00	199	45
34	14.15 - 15.15	175	40
35	14.30 - 15.30	165	41
36	14.45 - 15.45	119	36

37	15.00 - 15.15	187	47
38	15.15 - 16.15	216	48
39	15.30 - 16.30	169	54
40	15.45 - 16.45	286	52
41	16.00 - 17.00	319	53
42	16.15 - 17.15	327	52
43	16.30 - 17.30	362	51
44	16.45 - 17.45	420	54
45	17.00 - 18.00	498	63
46	17.15 - 18.15	454	68
47	17.30 - 18.30	419	74
48	17.45 - 18.45	366	74
49	18.00 - 19.00	323	75

GRAFIK JUMLAH PENUMPANG PERIODE WAKTU 1 JAM



ari grafik didapati pergerakan penumpang untuk Lin 2

Jam sibuk pagi : Jam 06.30 – 07.30

Jam sibuk siang : Jam 12.45 – 13.45

Jam tidak sibuk : Jam 14.45 – 15.45

Jam sibuk sore : Jam 17.00 – 18.00

Jumlah penumpang tertinggi

Jam sibuk pagi : 672

Jam sibuk siang : 735

Jam tidak sibuk : 119

Jam sibuk sore : 498

Total penumpang : 5615

Prosentasi pada jam sibuk adalah

$$\begin{aligned} &= \left(\frac{\sum \text{penumpang pada jam sibuk}}{\sum \text{jumlah penumpang}} \right) \times 100\% \\ &= \frac{(1121 + 1612 + 781)}{5615} \times 100\% \\ &= 63\% \end{aligned}$$

Prosentasi pada jam tidak sibuk adalah

$$\begin{aligned} &= \left(\frac{\sum \text{penumpang pada jam tidak sibuk}}{\sum \text{jumlah penumpang}} \right) \times 100\% \\ &= \frac{781}{5615} \times 100\% \\ &= 14\% \end{aligned}$$

DATA SURVEY PENDAHULUAN PERIODE PENCATATAN 15 MENIT (LIN 5)

Hari/Tanggal Kamis 4 Juni 2009

Jam 06.00 - 19.00

surveyor Rina

Propinsi Nusa Tenggara Timur

Lokasi Halte SMP Don Bosco

No Sampel	Periode Pencatatan per 15 menit	Jumlah Penumpang	Jumlah Kendaraan
1	06.00 - 06.15	11	4
2	06.15 - 06.30	22	7
3	06.30 - 06.45	118	11
4	06.45 - 07.00	394	32
5	07.00 - 07.15	104	14
6	07.15 - 07.30	93	17
7	07.30 - 07.45	34	9
8	07.45 - 08.00	87	12
9	08.00 - 08.15	36	7
10	08.15 - 08.30	32	8
11	08.30 - 08.45	27	6
12	08.45 - 09.00	21	5
13	09.00 - 09.15	32	7
14	09.15 - 09.30	37	5
15	09.30 - 09.45	44	7
16	09.45 - 10.00	37	9
17	10.00 - 10.15	46	15
18	10.15 - 10.30	38	14
19	10.30 - 10.45	29	10
20	10.45 - 11.00	45	9
21	11.00 - 11.15	36	7
22	11.15 - 11.30	40	11
23	11.30 - 11.45	46	8
24	11.45 - 12.00	23	9
25	12.00 - 12.15	47	10
26	12.15 - 12.30	95	17
27	12.30 - 12.45	120	14
28	12.45 - 13.00	139	19
29	13.00 - 13.15	110	19
30	13.15 - 13.30	40	11
31	13.30 - 13.45	52	15
32	13.45 - 14.00	30	9
33	14.00 - 14.15	28	8
34	14.15 - 14.30	18	5
35	14.30 - 14.45	15	7
36	14.45 - 15.00	25	8

37	15.00 - 15.15	20	9
38	15.15 - 15.30	21	6
39	15.30 - 15.45	26	9
40	15.45 - 16.00	81	13
41	16.00 - 16.15	67	11
42	16.15 - 16.30	49	9
43	16.30 - 16.45	72	10
44	16.45 - 17.00	88	12
45	17.00 - 17.15	63	12
46	17.15 - 17.30	43	8
47	17.30 - 17.45	76	9
48	17.45 - 18.00	64	12
49	18.00 - 18.15	54	13
50	18.15 - 18.30	48	16
51	18.30 - 18.45	40	15
52	18.45 - 19.00	45	24
		3008	573

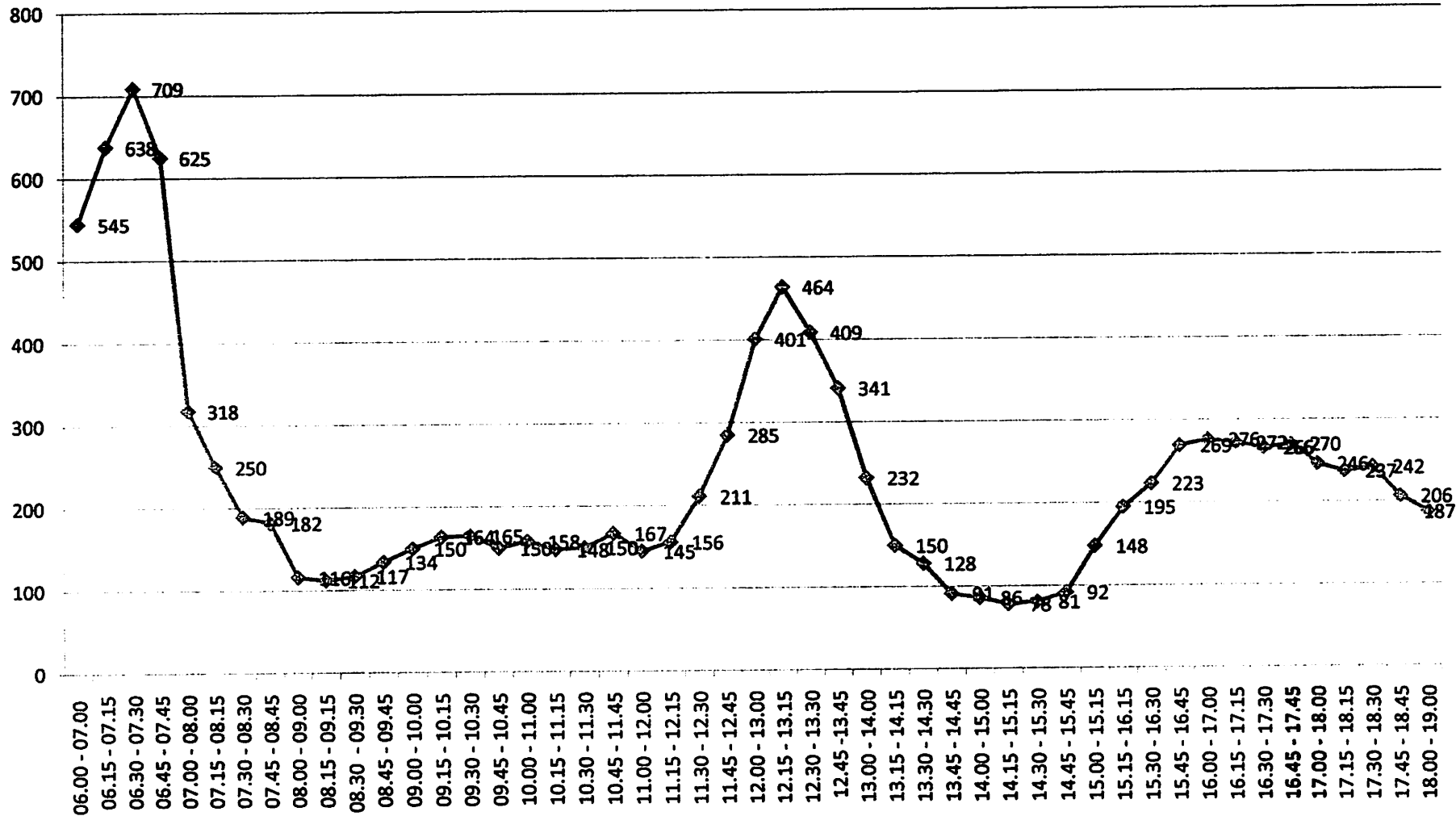
DATA SURVEY PENDAHULUAN PERIODE PENCATATAN 1 JAM (LIN 5)

Hari/Tanggal Kamis 4 Juni 2009
Jam 06.00 - 19.00
surveyor Rina
Propinsi Nusa Tenggara Timur
Lokasi Halte SMP Don Bosco

No Sampel	Periode Pencatatan periode 1 jam	Jumlah Penumpang	Jumlah Kendaraan
1	06.00 - 07.00	545	54
2	06.15 - 07.15	638	64
3	06.30 - 07.30	709	74
4	06.45 - 07.45	625	72
5	07.00 - 08.00	318	52
6	07.15 - 08.15	250	45
7	07.30 - 08.30	189	36
8	07.45 - 08.45	182	33
9	08.00 - 09.00	116	26
10	08.15 - 09.15	112	26
11	08.30 - 09.30	117	23
12	08.45 - 09.45	134	24
13	09.00 - 10.00	150	28
14	09.15 - 10.15	164	36
15	09.30 - 10.30	165	45
16	09.45 - 10.45	150	48
17	10.00 - 11.00	158	48
18	10.15 - 11.15	148	40
19	10.30 - 11.30	150	37
20	10.45 - 11.45	167	35
21	11.00 - 12.00	145	35
22	11.15 - 12.15	156	38
23	11.30 - 12.30	211	44
24	11.45 - 12.45	285	50
25	12.00 - 13.00	401	60
26	12.15 - 13.15	464	69
27	12.30 - 13.30	409	63
28	12.45 - 13.45	341	64
29	13.00 - 14.00	232	54
30	13.15 - 14.15	150	43
31	13.30 - 14.30	128	37
32	13.45 - 14.45	91	29
33	14.00 - 15.00	86	28
34	14.15 - 15.15	78	29
35	14.30 - 15.30	81	30

36	14.45 - 15.45	92	32
37	15.00 - 15.15	148	37
38	15.15 - 16.15	195	39
39	15.30 - 16.30	223	42
40	15.45 - 16.45	269	43
41	16.00 - 17.00	276	42
42	16.15 - 17.15	272	43
43	16.30 - 17.30	266	42
44	16.45 - 17.45	270	41
45	17.00 - 18.00	246	41
46	17.15 - 18.15	237	42
47	17.30 - 18.30	242	50
48	17.45 - 18.45	206	56
49	18.00 - 19.00	187	68

GRAFIK JUMLAH PENUMPANG PERIODE 1 JAM (LIN 5)



grafik didapati pergerakan penumpang untuk Lin 5

jam sibuk pagi : Jam 06.30 – 07.30

jam sibuk siang : Jam 12.15 – 13.15

jam tidak sibuk : Jam 14.00 – 15.00

jam sibuk sore : Jam 16.00 – 17.00

jumlah penumpang tertinggi

jam sibuk pagi : 709

jam sibuk siang : 464

jam tidak sibuk : 86

jam sibuk sore : 276

jumlah penumpang : 5615

persentase pada jam sibuk adalah 3008

$$= \left(\frac{\sum \text{penumpang pada jam sibuk}}{\sum \text{jumlah penumpang}} \right) \times 100\%$$

$$= \frac{(709 + 464 + 276)}{3008} \times 100\%$$

$$= 48,17\%$$

persentase pada jam tidak sibuk adalah

$$= \left(\frac{\sum \text{penumpang pada jam tidak sibuk}}{\sum \text{jumlah penumpang}} \right) \times 100\%$$

$$= \frac{86}{3008} \times 100\%$$

$$= 2,85\%$$

DATA SURVEY PENDAHULUAN PERIODE PENCATATAN 15 MENIT (LIN 7)

Hari/Tanggal Kamis 4 Juni 2009

Jam 06.00 - 19.00

surveyor Cory

Propinsi Nusa Tenggara Timur

Lokasi Depan Rumah Jabatan Gubernur

No Sampel	Periode Pencatatan per 15 menit	Jumlah Penumpang	Jumlah Kendaraan
1	06.00 - 06.15	17	5
2	06.15 - 06.30	50	9
3	06.30 - 06.45	109	13
4	06.45 - 07.00	181	21
5	07.00 - 07.15	207	18
6	07.15 - 07.30	203	26
7	07.30 - 07.45	103	12
8	07.45 - 08.00	120	18
9	08.00 - 08.15	114	21
10	08.15 - 08.30	96	17
11	08.30 - 08.45	91	20
12	08.45 - 09.00	95	16
13	09.00 - 09.15	86	17
14	09.15 - 09.30	73	15
15	09.30 - 09.45	114	19
16	09.45 - 10.00	89	19
17	10.00 - 10.15	125	20
18	10.15 - 10.30	87	17
19	10.30 - 10.45	95	16
20	10.45 - 11.00	119	22
21	11.00 - 11.15	92	14
22	11.15 - 11.30	91	16
23	11.30 - 11.45	29	8
24	11.45 - 12.00	71	15
25	12.00 - 12.15	106	18
26	12.15 - 12.30	40	10
27	12.30 - 12.45	190	26
28	12.45 - 13.00	150	10
29	13.00 - 13.15	174	17
30	13.15 - 13.30	178	20
31	13.30 - 13.45	166	20
32	13.45 - 14.00	149	19
33	14.00 - 14.15	147	21
34	14.15 - 14.30	45	12
35	14.30 - 14.45	82	17
36	14.45 - 15.00	33	11

37	15.00 - 15.15	17	4
38	15.15 - 15.30	13	6
39	15.30 - 15.45	23	5
40	15.45 - 16.00	32	8
41	16.00 - 16.15	42	7
42	16.15 - 16.30	46	7
43	16.30 - 16.45	43	7
44	16.45 - 17.00	40	7
45	17.00 - 17.15	47	7
46	17.15 - 17.30	65	7
47	17.30 - 17.45	71	8
48	17.45 - 18.00	84	10
49	18.00 - 18.15	18	9
50	18.15 - 18.30	42	9
51	18.30 - 18.45	39	8
52	18.45 - 19.00	50	10
		4589	714

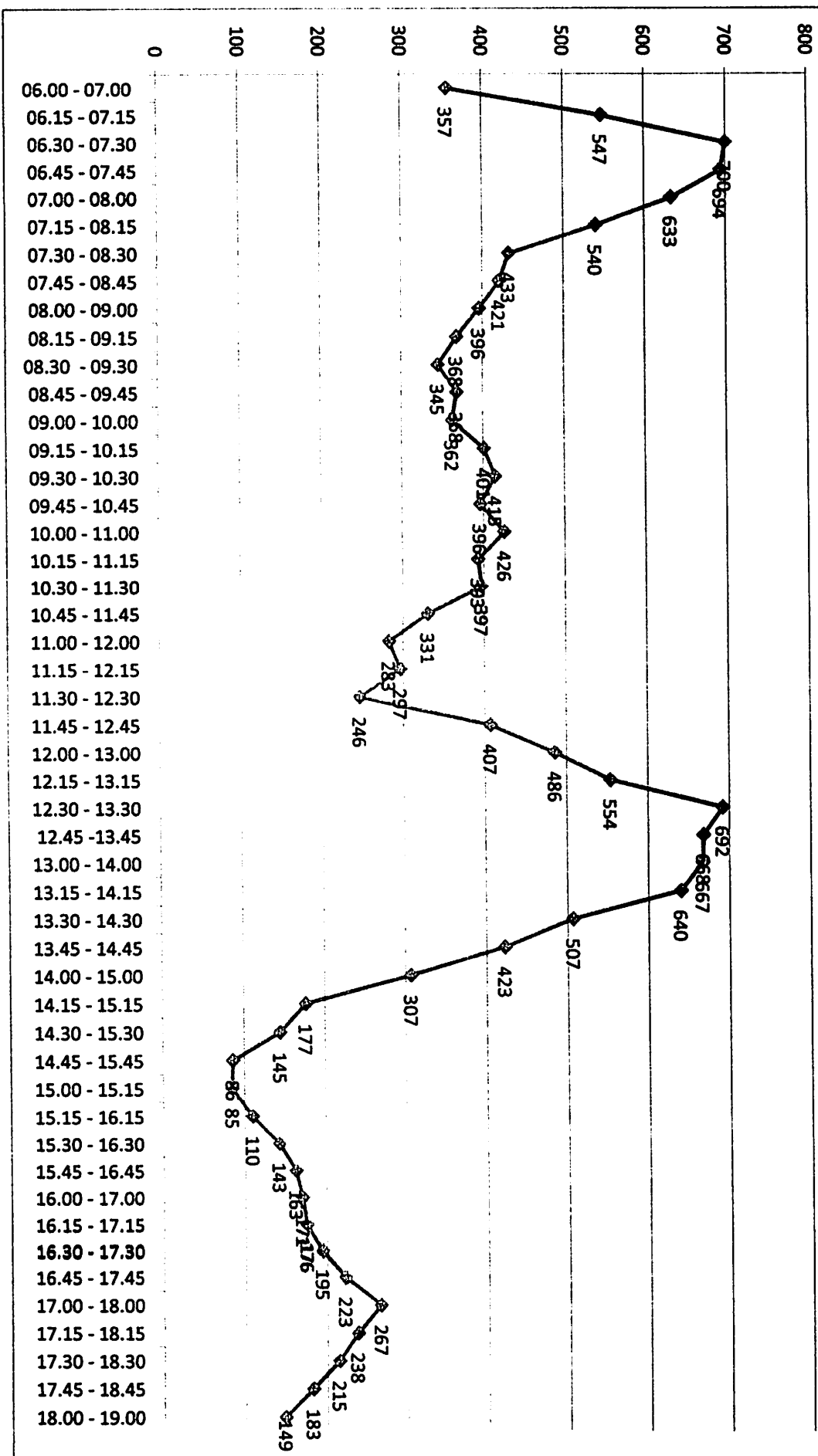
DATA SURVEY PENDAHULUAN PERIODE PENCATATAN 1 JAM (LIN 7)

Hari/Tanggal Kamis 4 Juni 2009
Jam 06.00 - 19.00
surveyor Cory
Propinsi Nusa Tenggara Timur
Lokasi Depan Rumah Jabatan Gubernur

No Sampel	Periode Pencatatan periode 1 jam	Jumlah Penumpang	Jumlah Kendaraan
1	06.00 - 07.00	357	48
2	06.15 - 07.15	547	61
3	06.30 - 07.30	700	78
4	06.45 - 07.45	694	77
5	07.00 - 08.00	633	74
6	07.15 - 08.15	540	77
7	07.30 - 08.30	433	68
8	07.45 - 08.45	421	76
9	08.00 - 09.00	396	74
10	08.15 - 09.15	368	70
11	08.30 - 09.30	345	68
12	08.45 - 09.45	368	67
13	09.00 - 10.00	362	70
14	09.15 - 10.15	401	73
15	09.30 - 10.30	415	75
16	09.45 - 10.45	396	72
17	10.00 - 11.00	426	75
18	10.15 - 11.15	393	69
19	10.30 - 11.30	397	68
20	10.45 - 11.45	331	60
21	11.00 - 12.00	283	53
22	11.15 - 12.15	297	57
23	11.30 - 12.30	246	51
24	11.45 - 12.45	407	69
25	12.00 - 13.00	486	64
26	12.15 - 13.15	554	63
27	12.30 - 13.30	692	73
28	12.45 - 13.45	668	67
29	13.00 - 14.00	667	76
30	13.15 - 14.15	640	80
31	13.30 - 14.30	507	72
32	13.45 - 14.45	423	69
33	14.00 - 15.00	307	61
34	14.15 - 15.15	177	44
35	14.30 - 15.30	145	38

36	14.45 - 15.45	86	26
37	15.00 - 15.15	85	23
38	15.15 - 16.15	110	26
39	15.30 - 16.30	143	27
40	15.45 - 16.45	163	29
41	16.00 - 17.00	171	28
42	16.15 - 17.15	176	28
43	16.30 - 17.30	195	28
44	16.45 - 17.45	223	29
45	17.00 - 18.00	267	32
46	17.15 - 18.15	238	34
47	17.30 - 18.30	215	36
48	17.45 - 18.45	183	36
49	18.00 - 19.00	149	36

GRAFIK JUMLAH PENUMPANG PERIODE 1 JAM (TRAYEK 7)



Dari grafik didapati pergerakan penumpang untuk trayek 7

Jam sibuk pagi : Jam 06.30 – 07.30

Jam sibuk siang : Jam 12.30 – 13.30

Jam tidak sibuk : Jam 15.00 – 16.00

Jam sibuk sore : Jam 17.00 – 18.00

Jumlah penumpang tertinggi

Jam sibuk pagi : 700

Jam sibuk siang : 692

Jam tidak sibuk : 85

Jam sibuk sore : 267

Total penumpang : 4589

Prosentasi pada jam sibuk adalah

$$= \left(\frac{\sum \text{penumpang pada jam sibuk}}{\sum \text{jumlah penumpang}} \right) \times 100\%$$

$$= \frac{700 + 692 + 267}{4589} \times 100\%$$

$$= 36.15\%$$

Prosentasi pada jam tidak sibuk adalah

$$= \left(\frac{\sum \text{penumpang pada jam tidak sibuk}}{\sum \text{jumlah penumpang}} \right) \times 100\%$$

$$= \frac{85}{4589} \times 100\%$$

$$= 1.85\%$$

SURVEY

DINAMIS

Hari : Senin 8 Juni 2009

Pergi

Segmen	Jarak (m)	Waktu Brgkt	Waktu Tiba	Pnp Naik (org)	Pnp Trn (org)	Tot Pnp dlm Kend (org)	Lama perjalanan (menit)	LF (%)
Term Kota Kupang - Perpustakaan Daerah	900	06.00		12	1	11	6	91,67
Perpustakaan daerah - RSUD W.Z Yohanes	900			1	6	6	9	50,00
RSUD W.Z Yohanes - Asrama Tentara	1000			3	0	9	13	75,00
Asrama Tentara - Hotel astiti	300			2	1	10	3	83,33
Hotel astiti - Pasar Kasih Naikoten	600			4	3	11	6	91,67
Pasar Kasih Naikoten - Pertigaan Oepura	900		06.44	4	4	11	7	91,67
JUMLAH	4600			26	15	58	44	80,56
LF 1 RIT	216,67							

Pulang

Segmen	Jarak (m)	Waktu Brgkt	Waktu Tiba	Pnp Naik (org)	Pnp Trn (org)	Tot Pnp dlm Kend (org)	Lama perjalanan (menit)	LF (%)
Pertigaan Oepura - Pasar Kasih Naikoten	900	06.50		14	3	11	4	91,67
Pasar Kasih Naikoten - Gereja Koinonia	1200			2	0	13	6	108,33
Gereja Koinonia - Halte BI	1500			2	7	8	7	66,67
Halte BI - Pasar Oeba	1000			3	5	6	7	50,00
Pasar Oeba - Tode Kisar	1000			4	0	10	5	83,33
Tode Kisar - Term Kota Kupang	1400		07.25	3	3	10	6	83,33
JUMLAH	7000			28	18	58	35	80,56
LF 1 RIT	233,33							

Surve Dinamis Turun Naik Penumpang (LIN 2)

Hari : Senin 8 Juni 2009

Pergi

Surveyor : Apri			Plat No Kend : DH 2073 FA					
Waktu : Jam sibuk pagi (06.00 - 08.00 WITA)			Kaps Kend : 12 orang					
Segmen	Jarak (m)	Waktu Brgkt	Waktu Tiba	Pnp Naik (org)	Pnp Trn (org)	Tot Pnp dlm Kend (org)	Lama perjalanan (menit)	LF (%)
Term Kota Kupang - Perpustakaan Daerah	900	07.30		15	0	15	8	125,00
Perpustakaan daerah - RSUD W.Z Yohanes	900			4	7	12	12	100,00
RSUD W.Z Yohanes - Asrama Tentara	1000			3	2	13	13	108,33
Asrama Tentara - Hotel astiti	300			2	2	13	5	108,33
Hotel astiti - Pasar Kasih Naikoten	600			5	5	13	8	108,33
Pasar Kasih Naikoten - Pertigaan Oepura	900		08.27	7	5	15	11	125,00
JUMLAH	4600			36	21	81	57	112,50
LF 1 RIT	300,00							

Pulang

Segmen	Jarak (m)	Waktu Brgkt	Waktu Tiba	Pnp Naik (org)	Pnp Trn (org)	Tot Pnp dlm Kend (org)	Lama perjalanan (menit)	LF (%)
Pertigaan Oepura - Pasar Kasih Naikoten	900	08.34		14	2	12	4	100,00
Pasar Kasih Naikoten - Gereja Koinonia	1200			1	0	13	6	108,33
Gereja Koinonia - Halte BI	1500			2	7	8	6	66,67
Halte BI - Pasar Oeba	1000			5	4	9	8	75,00
Pasar Oeba - Tode Kisar	1000			4	3	10	6	83,33
Tode Kisar - Term Kota Kupang	1400		09.11	7	4	13	7	108,33
JUMLAH	7000			33	20	65	37	90,28
LF 1 RIT	275,00							

Surve Dinamis Turun Naik Penumpang (LIN 2)

Hari : Senin 8 Juni 2009

Pergi

Surveyor	Aris	Plat No Kend : DH 1629 HA						
Waktu	Jam sibuk siang (11.00 - 14.15 WITA)	Kaps Kend : 12 orang						
Segmen	Jarak (m)	Waktu Brgkt	Waktu Tiba	Pnp Naik (org)	Pnp Trn (org)	Tot Pnp dlm Kend (org)	Lama perjalanan (menit)	LF (%)
Term Kota Kupang - Perpustakaan Daerah	900	11.05		13	4	9	5	75,00
Perpustakaan daerah - RSU W.Z Yohanes	900			4	4	9	7	75,00
RSU W.Z Yohane s - Asrama Tentara	1000			3	3	9	7	75,00
Asrama Tentara - Hotel astiti	300			1	2	8	6	66,67
Hotel astiti - Pasar Kasih Naikoten	600			3	2	9	4	75,00
Pasar Kasih Naikoten - Pertigaan Oepura	900		11.40	5	5	9	6	75,00
JUMLAH	4600			29	20	53	35	73,61
LF 1 RIT	241,67							

Pulang

Segmen	Jarak (m)	Waktu Brgkt	Waktu Tiba	Pnp Naik (org)	Pnp Trn (org)	Tot Pnp dlm Kend (org)	Lama perjalanan (menit)	LF (%)
Pertigaan Oepura - Pasar Kasih Naikoten	900	11.50		11	3	8	6	66,67
Pasar Kasih Naikoten - Gereja Koinonia	1200			4	2	10	10	83,33
Gereja Koinonia - Halte BI	1500			4	4	10	13	83,33
Halte BI - Pasar Oeba	1000			3	3	10	3	83,33
Pasar Oeba - Tode Kisar	1000			2	2	10	7	83,33
Tode Kisar - Term Kota Kupang	1400		12.37	2	3	9	8	75,00
JUMLAH	7000			26	17	57	47	79,17
LF 1 RIT	216,67							

Surve Dinamis Turun Naik Penumpang (LIN 2)

Hari : Senin 8 Juni 2009

Pergi

Surveyor Waktu	Arni	Plat No Kend : DH 1644 GA						
	Jam sibuk siang	Kaps Kend : 12 orang						
	(11.00 - 14.15 WITA)							
Segmen	Jarak (m)	Waktu Brgkt	Waktu Tiba	Pnp Naik (org)	Pnp Trn (org)	Tot Pnp dlm Kend (org)	Lama perjalanan (menit)	LF (%)
Term Kota Kupang - Perpustakaan Daerah	900	12.42		11	3	8	6	66,67
Perpustakaan daerah - RSUD W.Z Yohanes	900			4	0	12	5	100,00
RSUD W.Z Yohanes - Asrama Tentara	1000			0	2	10	6	83,33
Asrama Tentara - Hotel astiti	300			3	1	12	7	100,00
Hotel astiti - Pasar Kasih Naikoten	600			0	4	8	7	66,67
Pasar Kasih Naikoten - Pertigaan Oepura	900		13.22	2	4	6	8	50,00
JUMLAH	4600			20	14	56	39	77,78
LF 1 RIT	166,67							

Pulang

Segmen	Jarak (m)	Waktu Brgkt	Waktu Tiba	Pnp Naik (org)	Pnp Trn (org)	Tot Pnp dlm Kend (org)	Lama perjalanan (menit)	LF (%)
Pertigaan Oepura - Pasar Kasih Naikoten	900	13.30		10	2	8	9	66,67
Pasar Kasih Naikoten - Gereja Koinonia	1200			4	1	11	9	91,67
Gereja Koinonia - Halte BI	1500			3	2	12	13	100,00
Halte BI - Pasar Oeba	1000			1	2	11	5	91,67
Pasar Oeba - Tode Kisar	1000			2	4	9	6	75,00
Tode Kisar - Term Kota Kupang	1400		14.18	1	3	7	6	58,33
JUMLAH	7000			21	14	58	48	80,56
LF 1 RIT	175,00							

†

Hari : Senin 8 Juni 2009

Pergi

Surveyor	Vido	Plat No Kend : DH 1239 EA						
Waktu	Jam sibuk sore (16.30 - 18.30 WITA)	Kaps Kend : 12 orang						
Segmen	Jarak (m)	Waktu Brgkt	Waktu Tiba	Pnp Naik (org)	Pnp Trn (org)	Tot Pnp dlm Kend (org)	Lama perjalanan (menit)	LF (%)
Term Kota Kupang - Perpustakaan Daerah	900	16.36		11	4	7	7	58,33
Perpustakaan daerah - RSU W.Z Yohanes	900			4	1	10	12	83,33
RSU W.Z Yohanes - Asrama Tentara	1000			2	2	10	15	83,33
Asrama Tentara - Hotel astiti	300			3	4	9	4	75,00
Hotel astiti - Pasar Kasih Naikoten	600			4	5	8	6	66,67
Pasar Kasih Naikoten - Pertigaan Oepura	900		17.31	5	5	8	11	66,67
JUMLAH	4600			29	21	52	55	72,22
LF 1 RIT	241,67							

Pulang

Segmen	Jarak (m)	Waktu Brgkt	Waktu Tiba	Pnp Naik (org)	Pnp Trn (org)	Tot Pnp dlm Kend (org)	Lama perjalanan (menit)	LF (%)
Pertigaan Oepura - Pasar Kasih Naikoten	900	17.40		10	2	8	7	66,67
Pasar Kasih Naikoten - Gereja Koinonia	1200			2	1	9	10	75,00
Gereja Koinonia - Halte BI	1500			2	3	8	9	66,67
Halte BI - Pasar Oeba	1000			4	2	10	9	83,33
Pasar Oeba - Tode Kisar	1000			4	2	12	8	100,00
Tode Kisar - Term Kota Kupang	1400		18.34	3	4	11	11	91,67
JUMLAH	7000			25	14	58	54	80,56
LF 1 RIT	208,33							

Surve Dinamis Turun Naik Penumpang (LIN 2)

Hari : Senin 8 Juni 2009

Pergi

Surveyor Waktu	Apri	Plat No Kend : DH 1962 GA						
	Jam sibuk sore	Kaps Kend : 12 orang						
	(16.30 - 18.30 WITA)							
Segmen	Jarak (m)	Waktu Brgkt	Waktu Tiba	Pnp Naik (org)	Pnp Trn (org)	Tot Pnp dlm Kend (org)	Lama perjalanan (menit)	LF (%)
Term Kota Kupang - Perpustakaan Daerah	900	16.30		9	2	7	7	58,33
Perpustakaan daerah - RSUD W.Z Yohanes	900			2	1	8	11	66,67
RSUD W.Z Yohanes - Asrama Tentara	1000			4	2	10	14	83,33
Asrama Tentara - Hotel astiti	300			1	0	11	4	91,67
Hotel astiti - Pasar Kasih Naikoten	600			2	2	11	6	91,67
Pasar Kasih Naikoten - Pertigaan Oepura	900		17.23	2	4	9	11	75,00
JUMLAH	4600			20	11	56	53	77,78
LF 1 RIT	166,67							

Pulang

Segmen	Jarak (m)	Waktu Brgkt	Waktu Tiba	Pnp Naik (org)	Pnp Trn (org)	Tot Pnp dlm Kend (org)	Lama perjalanan (menit)	LF (%)
Pertigaan Oepura - Pasar Kasih Naikoten	900	17.30		11	1	10	7	83,33
Pasar Kasih Naikoten - Gereja Koinonia	1200			3	3	10	10	83,33
Gereja Koinonia - Halte BI	1500			1	2	9	9	75,00
Halte BI - Pasar Oeba	1000			4	1	12	8	100,00
Pasar Oeba - Tode Kisar	1000			0	4	8	7	66,67
Tode Kisar - Term Kota Kupang	1400		18.22	3	2	9	11	75,00
JUMLAH	7000			22	13	58	52	80,56
LF 1 RIT	183,33							

Surve Dinamis Turun Naik Penumpang (LIN 2)

Hari : Senin 8 Juni 2009

Pergi

Surveyor	Aris	Plat No Kend : DH 1251 GA						
Waktu	Jam tidak sibuk (14.30 - 15.15 WITA)	Kaps Kend : 12 orang						
Segmen	Jarak (m)	Waktu Brckt	Waktu Tiba	Pnp Naik (org)	Pnp Trn (org)	Tot Pnp dlm Kend (org)	Lama perjalanan (menit)	LF (%)
Term Kota Kupang - Perpustakaan Daerah	900	14.30		5	1	4	5	33,33
Perpustakaan daerah - RSUD W.Z Yohanes	900			3	1	6	8	50,00
RSUD W.Z Yohanes - Asrama Tentara	1000			0	0	6	7	50,00
Asrama Tentara - Hotel astiti	300			0	1	5	2	41,67
Hotel astiti - Pasar Kasih Naikoten	600			1	0	6	5	50,00
Pasar Kasih Naikoten - Pertigaan Oepura	900		15.02	0	0	6	5	50,00
JUMLAH	4600			9	3	33	32	45,83
LF 1 RIT	75,00							

Pulang

Segmen	Jarak (m)	Waktu Brckt	Waktu Tiba	Pnp Naik (org)	Pnp Trn (org)	Tot Pnp dlm Kend (org)	Lama perjalanan (menit)	LF (%)
Pertigaan Oepura - Pasar Kasih Naikoten	900	15.15		3	1	2	5	16,67
Pasar Kasih Naikoten - Gereja Koinonia	1200			1	0	3	6	25,00
Gereja Koinonia - Halte BI	1500			0	1	2	8	16,67
Halte BI - Pasar Oeba	1000			1	0	3	5	25,00
Pasar Oeba - Tode Kisar	1000			2	0	5	6	41,67
Tode Kisar - Term Kota Kupang	1400		15.48	0	1	4	8	33,33
JUMLAH	7000			7	3	19	38	26,39
LF 1 RIT	58,33							

Surve Dinamis Turun Naik Penumpang (LIN 2)

Hari : Selasa 9 Juni 2009

Pergi

Surveyor	Rina		Plat No Kend : DH 2884 CA					
Waktu	Jam sibuk pagi (06.00 - 08.00 WITA)		Kaps Kend : 12 orang					
Segmen	Jarak (m)	Waktu Brgkt	Waktu Tiba	Pnp Naik (org)	Pnp Trn (org)	Tot Pnp dlm Kend (org)	Lama perjalanan (menit)	LF (%)
Term Kota Kupang - Perpustakaan Daerah	900	06.00		13	1	12	5	100,00
Perpustakaan daerah - RSU W.Z Yohanes	900			0	6	6	9	50,00
RSU W.Z Yohane s - Asrama Tentara	1000			3	2	7	14	58,33
Asrama Tentara - Hotel astiti	300			2	0	9	4	75,00
Hotel astiti - Pasar Kasih Naikoten	600			3	3	9	6	75,00
Pasar Kasih Naikoten - Pertigaan Oepura	900		06.47	7	4	12	9	100,00
JUMLAH	4600			28	16	55	47	76,39
LF 1 RIT	233,33							

Pulang

Segmen	Jarak (m)	Waktu Brgkt	Waktu Tiba	Pnp Naik (org)	Pnp Trn (org)	Tot Pnp dlm Kend (org)	Lama perjalanan (menit)	LF (%)
Pertigaan Oepura - Pasar Kasih Naikoten	900	06.50		13	0	13	3	108,33
Pasar Kasih Naikoten - Gereja Koinonia	1200			1	0	14	5	116,67
Gereja Koinonia - Halte BI	1500			0	9	5	7	41,67
Halte BI - Pasar Oeba	1000			3	3	5	7	41,67
Pasar Oeba - Tode Kisar	1000			4	0	9	6	75,00
Tode Kisar - Term Kota Kupang	1400		07.25	3	1	11	7	91,67
JUMLAH	7000			24	13	57	35	79,17
LF 1 RIT	200,00							

†

Surve Dinamis Turun Naik Penumpang (LIN 2)

Hari : Selasa 9 Juni 2009

Pergi

Surveyor	Bebi	Plat No Kend : DH 2073 CA						
Waktu	Jam sibuk pagi (06.00 - 08.00 WITA)	Kaps Kend : 12 orang						
Segmen	Jarak (m)	Waktu Brckt	Waktu Tiba	Pnp Naik (org)	Pnp Trn (org)	Tot Pnp dlm Kend (org)	Lama perjalanan (menit)	LF (%)
Term Kota Kupang - Perpustakaan Daerah	900	07.30		14	2	12	8	100,00
Perpustakaan daerah - RSUD W.Z Yohanes	900			1	1	12	12	100,00
RSUD W.Z Yohanes - Asrama Tentara	1000			0	0	12	13	100,00
Asrama Tentara - Hotel astiti	300			0	3	9	5	75,00
Hotel astiti - Pasar Kasih Naikoten	600			0	0	9	8	75,00
Pasar Kasih Naikoten - Pertigaan Oepura	900		08.27	2	0	11	11	91,67
JUMLAH	4600			17	6	65	57	90,28
LF 1 RIT	141,67							

Pulang

Segmen	Jarak (m)	Waktu Brckt	Waktu Tiba	Pnp Naik (org)	Pnp Trn (org)	Tot Pnp dlm Kend (org)	Lama perjalanan (menit)	LF (%)
Pertigaan Oepura - Pasar Kasih Naikoten	900	08.34		11	3	8	4	66,67
Pasar Kasih Naikoten - Gereja Koinonia	1200			3	0	11	7	91,67
Gereja Koinonia - Halte BI	1500			1	4	8	8	66,67
Halte BI - Pasar Oeba	1000			4	2	10	8	83,33
Pasar Oeba - Tode Kisar	1000			3	3	10	7	83,33
Tode Kisar - Term Kota Kupang	1400		09.16	4	2	12	8	100,00
JUMLAH	7000			26	14	59	42	81,94
LF 1 RIT	216,67							

Surve Dinamis Turun Naik Penumpang (LRV)

Hari : Selasa 9 Juni 2009

Pergi

Surveyor Waktu	Vido		Plat No Kend : DH 2944 CA					
	Jam sibuk siang		Kaps Kend : 12 orang					
	(11.00 - 14.15 WITA)							
Segmen	Jarak (m)	Waktu Brgkt	Waktu Tiba	Pnp Naik (org)	Pnp Trn (org)	Tot Pnp dlm Kend (org)	Lama perjalanan (menit)	LF (%)
Term Kota Kupang - Perpustakaan Daerah	900	11.08		10	2	8	4	66,67
Perpustakaan daerah - RSUD W.Z Yohanes	900			2	1	9	6	75,00
RSUD W.Z Yohanes - Asrama Tentara	1000			2	0	11	6	91,67
Asrama Tentara - Hotel astiti	300			0	2	9	6	75,00
Hotel astiti - Pasar Kasih Naikoten	600			0	2	7	4	58,33
Pasar Kasih Naikoten - Pertigaan Oepura	900		11.41	1	0	8	7	66,67
JUMLAH	4600			15	7	52	33	72,22
LF 1 RIT	125,00							

Pulang

Segmen	Jarak (m)	Waktu Brgkt	Waktu Tiba	Pnp Naik (org)	Pnp Trn (org)	Tot Pnp dlm Kend (org)	Lama perjalanan (menit)	LF (%)
Pertigaan Oepura - Pasar Kasih Naikoten	900	11.53		9	1	8	6	66,67
Pasar Kasih Naikoten - Gereja Koinonia	1200			2	0	10	10	83,33
Gereja Koinonia - Halte BI	1500			0	1	9	14	75,00
Halte BI - Pasar Oeba	1000			0	2	7	5	58,33
Pasar Oeba - Tode Kisar	1000			2	2	7	7	58,33
Tode Kisar - Term Kota Kupang	1400		12.43	1	0	8	8	66,67
JUMLAH	7000			14	6	49	50	68,06
LF 1 RIT	116,67							

Surve Dinamis Turun Naik Penumpang (LIN 2)

Hari : Selasa 9 Juni 2009

Pergi

Surveyor Waktu	Apri Jam sibuk siang (11.00 - 14.15 WITA)	Plat No Kend : DH 2929 CA Kaps Kend : 12 orang						
Segmen	Jarak (m)	Waktu Brgkt	Waktu Tiba	Pnp Naik (org)	Pnp Trn (org)	Tot Pnp dlm Kend (org)	Lama perjalanan (menit)	LF (%)
Term Kota Kupang - Perpustakaan Daerah	900	13.00		11	1	10	6	83,33
Perpustakaan daerah - RSUD W.Z Yohanes	900			0	0	10	5	83,33
RSUD W.Z Yohanes - Asrama Tentara	1000			1	1	10	6	83,33
Asrama Tentara - Hotel astiti	300			2	2	10	7	83,33
Hotel astiti - Pasar Kasih Naikoten	600			0	2	8	7	66,67
Pasar Kasih Naikoten - Pertigaan Oepura	900		13.22	1	3	6	8	50,00
JUMLAH	4600			15	9	54	39	75,00
LF 1 RIT	125,00							

Pulang

Segmen	Jarak (m)	Waktu Brgkt	Waktu Tiba	Pnp Naik (org)	Pnp Trn (org)	Tot Pnp dlm Kend (org)	Lama perjalanan (menit)	LF (%)
Pertigaan Oepura - Pasar Kasih Naikoten	900	13.30		9	0	9	9	75,00
Pasar Kasih Naikoten - Gereja Koinonia	1200			0	0	9	9	75,00
Gereja Koinonia - Halte BI	1500			0	0	9	13	75,00
Halte BI - Pasar Oeba	1000			3	1	11	7	91,67
Pasar Oeba - Tode Kisar	1000			2	2	11	6	91,67
Tode Kisar - Term Kota Kupang	1400		14.21	2	3	10	7	83,33
JUMLAH	7000			16	6	59	51	81,94
LF 1 RIT	133,33							

+

Surve Dinamis Turun Naik Penumpang (LIN 2)

Hari : Selasa 9 Juni 2009

Pergi

Surveyor	Rina		Plat No Kend : DH 2067 CA					
Waktu	Jam sibuk sore (16.30 - 18.30 WITA)		Kaps Kend : 12 orang					
Segmen	Jarak (m)	Waktu Brckt	Waktu Tiba	Pnp Naik (org)	Pnp Trn (org)	Tot Pnp dlm Kend (org)	Lama perjalanan (menit)	LF (%)
Term Kota Kupang - Perpustakaan Daerah	900	16.36		11	2	9	7	75,00
Perpustakaan daerah - RSUD W.Z Yohanes	900			0	0	9	9	75,00
RSUD W.Z Yohanes - Asrama Tentara	1000			3	1	11	13	91,67
Asrama Tentara - Hotel astiti	300			0	1	10	5	83,33
Hotel astiti - Pasar Kasih Naikoten	600			2	2	10	6	83,33
Pasar Kasih Naikoten - Pertigaan Oepura	900		17.26	2	3	9	10	75,00
JUMLAH	4600			18	9	58	50	80,56
LF 1 RIT	150,00							

Pulang

Segmen	Jarak (m)	Waktu Brckt	Waktu Tiba	Pnp Naik (org)	Pnp Trn (org)	Tot Pnp dlm Kend (org)	Lama perjalanan (menit)	LF (%)
Pertigaan Oepura - Pasar Kasih Naikoten	900	17.35		8	1	7	7	58,33
Pasar Kasih Naikoten - Gereja Koinonia	1200			2	0	9	11	75,00
Gereja Koinonia - Halte BI	1500			0	1	8	10	66,67
Halte BI - Pasar Oeba	1000			1	2	7	9	58,33
Pasar Oeba - Tode Kisar	1000			3	0	10	8	83,33
Tode Kisar - Term Kota Kupang	1400		18.31	0	2	8	11	66,67
JUMLAH	7000			14	6	49	56	68,06
LF 1 RIT	116,67							

Surve Dinamis Turun Naik Penumpang (LIN 4)

Hari : Selasa 9 Juni 2009

Pergi

Surveyor Waktu	Lugi	Plat No Kend : DH 2708 CA						
	Jam sibuk sore	Kaps Kend : 12 orang						
	(16.30 - 18.30 WITA)							
Segmen	Jarak (m)	Waktu Brgkt	Waktu Tiba	Pnp Naik (org)	Pnp Trn (org)	Tot Pnp dlm Kend (org)	Lama perjalanan (menit)	LF (%)
Term Kota Kupang - Perpustakaan Daerah	900	16.30		10	2	8	7	66,67
Perpustakaan daerah - RSU W.Z Yohanes	900			2	1	9	11	75,00
RSU W.Z Yohanes - Asrama Tentara	1000			4	1	12	14	100,00
Asrama Tentara - Hotel astiti	300			0	1	11	4	91,67
Hotel astiti - Pasar Kasih Naikoten	600			1	2	10	6	83,33
Pasar Kasih Naikoten - Pertigaan Oepura	900		17.23	0	4	6	11	50,00
JUMLAH	4600			17	11	56	53	77,78
LF 1 RIT	141,67							

Pulang

Segmen	Jarak (m)	Waktu Brgkt	Waktu Tiba	Pnp Naik (org)	Pnp Trn (org)	Tot Pnp dlm Kend (org)	Lama perjalanan (menit)	LF (%)
Pertigaan Oepura - Pasar Kasih Naikoten	900	17.30		9	1	8	7	66,67
Pasar Kasih Naikoten - Gereja Koinonia	1200			3	2	9	10	75,00
Gereja Koinonia - Halte BI	1500			2	3	8	9	66,67
Halte BI - Pasar Oeba	1000			3	0	11	8	91,67
Pasar Oeba - Tode Kisar	1000			1	2	10	7	83,33
Tode Kisar - Term Kota Kupang	1400		18.22	2	2	10	11	83,33
JUMLAH	7000			20	10	56	52	77,78
LF 1 RIT	166,67							

†

Surve Dinamis Turun Naik Penumpang (LIN 4)

Hari : Selasa 9 Juni 2009

Pergi

Surveyor Waktu	Arni		Plat No Kend : DH 2862 CA					
	Jam tidak sibuk		Kaps Kend : 12 orang					
	(14.30 - 15.15 WITA)							
Segmen	Jarak (m)	Waktu Brgkt	Waktu Tiba	Pnp Naik (org)	Pnp Trn (org)	Tot Pnp dlm Kend (org)	Lama perjalanan (menit)	LF (%)
Term Kota Kupang - Perpustakaan Daerah	900	14.30		3	1	2	5	16,67
Perpustakaan daerah - RSUD W.Z Yohanes	900			2	0	4	7	33,33
RSUD W.Z Yohanes - Asrama Tentara	1000			0	0	4	7	33,33
Asrama Tentara - Hotel astiti	300			0	1	3	3	25,00
Hotel astiti - Pasar Kasih Naikoten	600			2	2	3	5	25,00
Pasar Kasih Naikoten - Pertigaan Oepura	900		15.03	0	0	3	6	25,00
JUMLAH	4600			7	4	19	33	26,39
LF 1 RIT	58,33							

Pulang

Segmen	Jarak (m)	Waktu Brgkt	Waktu Tiba	Pnp Naik (org)	Pnp Trn (org)	Tot Pnp dlm Kend (org)	Lama perjalanan (menit)	LF (%)
Pertigaan Oepura - Pasar Kasih Naikoten	900	15.20		5	0	5	5	41,67
Pasar Kasih Naikoten - Gereja Koinonia	1200			0	0	5	6	41,67
Gereja Koinonia - Halte BI	1500			0	0	5	8	41,67
Halte BI - Pasar Oeba	1000			2	1	6	5	50,00
Pasar Oeba - Tode Kisar	1000			1	2	5	6	41,67
Tode Kisar - Term Kota Kupang	1400		15.58	0	1	4	8	33,33
JUMLAH	7000			8	4	30	38	41,67
LF 1 RIT	66,67							

Surve Dinamis Turun Naik Penumpang (LIN 2)

Hari : Rabu 10 Juni 2009

Pergi

Surveyor Waktu	Apri	Plat No Kend : DH 2228 CA						
	Jam sibuk pagi	Kaps Kend : 12 orang						
	(06.00 - 08.00 WITA)							
Segmen	Jarak (m)	Waktu Brgkt	Waktu Tiba	Pnp Naik (org)	Pnp Trn (org)	Tot Pnp dlm Kend (org)	Lama perjalanan (menit)	LF (%)
Term Kota Kupang - Perpustakaan Daerah	900	07.30		12	1	11	8	91,67
Perpustakaan daerah - RSU W.Z Yohanes	900			3	2	12	12	100,00
RSU W.Z Yohanes - Asrama Tentara	1000			0	0	12	13	100,00
Asrama Tentara - Hotel astiti	300			0	4	8	5	66,67
Hotel astiti - Pasar Kasih Naikoten	600			0	1	7	8	58,33
Pasar Kasih Naikoten - Pertigaan Oepura	900		08.27	2	0	9	11	75,00
JUMLAH	4600			17	8	59	57	81,94
LF 1 RIT	141,67							

Pulang

Segmen	Jarak (m)	Waktu Brgkt	Waktu Tiba	Pnp Naik (org)	Pnp Trn (org)	Tot Pnp dlm Kend (org)	Lama perjalanan (menit)	LF (%)
Pertigaan Oepura - Pasar Kasih Naikoten	900	08.34		14	4	10	4	83,33
Pasar Kasih Naikoten - Gereja Koinonia	1200			2	2	10	7	83,33
Gereja Koinonia - Halte BI	1500			2	1	11	8	91,67
Halte BI - Pasar Oeba	1000			3	3	11	8	91,67
Pasar Oeba - Tode Kisar	1000			2	3	10	7	83,33
Tode Kisar - Term Kota Kupang	1400		09.16	4	5	9	8	75,00
JUMLAH	7000			27	18	61	42	84,72
LF 1 RIT	225,00							

Hari : Rabu 10 Juni 2009

Pergi

Surveyor Waktu	Aris Jam sibuk siang (11.00 - 14.15 WITA)		Plat No Kend : DH 2877 BA Kaps Kend : 12 orang					
Segmen	Jarak (m)	Waktu Brgkt	Waktu Tiba	Pnp Naik (org)	Pnp Trn (org)	Tot Pnp dlm Kend (org)	Lama perjalanan (menit)	LF (%)
Term Kota Kupang - Perpustakaan Daerah	900	11.08		12	1	11	6	91,67
Perpustakaan daerah - RSU W.Z Yohanes	900			1	0	12	6	100,00
RSU W.Z Yohanes - Asrama Tentara	1000			1	0	13	7	108,33
Asrama Tentara - Hotel astiti	300			0	2	11	6	91,67
Hotel astiti - Pasar Kasih Naikoten	600			0	2	9	4	75,00
Pasar Kasih Naikoten - Pertigaan Oepura	900		11.44	1	2	8	7	66,67
JUMLAH	4600			15	7	64	36	88,89
LF 1 RIT	125,00							

Pulang

Segmen	Jarak (m)	Waktu Brgkt	Waktu Tiba	Pnp Naik (org)	Pnp Trn (org)	Tot Pnp dlm Kend (org)	Lama perjalanan (menit)	LF (%)
Pertigaan Oepura - Pasar Kasih Naikoten	900	11.50		8	1	7	6	58,33
Pasar Kasih Naikoten - Gereja Koinonia	1200			3	0	10	10	83,33
Gereja Koinonia - Halte BI	1500			0	0	10	13	83,33
Halte BI - Pasar Oeba	1000			2	1	11	6	91,67
Pasar Oeba - Tode Kisar	1000			1	3	9	7	75,00
Tode Kisar - Term Kota Kupang	1400		12.40	2	0	11	8	91,67
JUMLAH	7000			16	5	58	50	80,56
LF 1 RIT	133,33							

Surve Dinamis Turun Naik Penumpang (LIN 2)

Hari : Rabu 10 Juni 2009

Pergi

Surveyor	Arni		Plat No Kend : DH 2958 CA					
Waktu	Jam sibuk siang (11.00 - 14.15 WITA)		Kaps Kend : 12 orang					
Segmen	Jarak (m)	Waktu Brckt	Waktu Tiba	Pnp Naik (org)	Pnp Trn (org)	Tot Pnp dlm Kend (org)	Lama perjalanan (menit)	LF (%)
Term Kota Kupang - Perpustakaan Daerah	900	12.47		12	2	10	6	83,33
Perpustakaan daerah - RSU W.Z Yohanes	900			2	4	8	5	66,67
RSU W.Z Yohane s - Asrama Tentara	1000			2	0	10	7	83,33
Asrama Tentara - Hotel astiti	300			1	0	11	8	91,67
Hotel astiti - Pasar Kasih Naikoten	600			2	3	10	6	83,33
Pasar Kasih Naikoten - Pertigaan Oepura	900		13.27	1	2	9	8	75,00
JUMLAH	4600			20	11	58	40	80,56
LF 1 RIT	166,67							

Pulang

Segmen	Jarak (m)	Waktu Brckt	Waktu Tiba	Pnp Naik (org)	Pnp Trn (org)	Tot Pnp dlm Kend (org)	Lama perjalanan (menit)	LF (%)
Pertigaan Oepura - Pasar Kasih Naikoten	900	13.32		9	0	9	6	75,00
Pasar Kasih Naikoten - Gereja Koinonia	1200			0	0	9	9	75,00
Gereja Koinonia - Halte BI	1500			0	0	9	13	75,00
Halte BI - Pasar Oeba	1000			3	1	11	8	91,67
Pasar Oeba - Tode Kisar	1000			2	2	11	6	91,67
Tode Kisar - Term Kota Kupang	1400		14.21	2	3	10	7	83,33
JUMLAH	7000			16	6	59	49	81,94
LF 1 RIT	133,33							

Surve Dinamis Turun Naik Penumpang (LRV 4)

Hari : Rabu 10 Juni 2009

Pergi

Surveyor Waktu	Vido Jam sibuk sore (16.30 - 18.30 WITA)	Plat No Kend : DH 2283 CA						
		Kaps Kend : 12 orang						
Segmen	Jarak (m)	Waktu Brgkt	Waktu Tiba	Pnp Naik (org)	Pnp Trn (org)	Tot Pnp dlm Kend (org)	Lama perjalanan (menit)	LF (%)
Term Kota Kupang - Perpustakaan Daerah	900	16.35		10	0	10	8	83,33
Perpustakaan daerah - RSUD W.Z Yohanes	900			2	1	11	11	91,67
RSUD W.Z Yohanes - Asrama Tentara	1000			0	2	9	15	75,00
Asrama Tentara - Hotel astiti	300			0	0	9	5	75,00
Hotel astiti - Pasar Kasih Naikoten	600			2	2	9	7	75,00
Pasar Kasih Naikoten - Pertigaan Oepura	900		17.32	1	3	7	11	58,33
JUMLAH	4600			15	8	55	57	76,39
LF 1 RIT	125,00							

Pulang

Segmen	Jarak (m)	Waktu Brgkt	Waktu Tiba	Pnp Naik (org)	Pnp Trn (org)	Tot Pnp dlm Kend (org)	Lama perjalanan (menit)	LF (%)
Pertigaan Oepura - Pasar Kasih Naikoten	900	17.40		10	2	8	6	66,67
Pasar Kasih Naikoten - Gereja Koinonia	1200			2	0	10	11	83,33
Gereja Koinonia - Halte BI	1500			0	0	10	10	83,33
Halte BI - Pasar Oeba	1000			3	2	11	8	91,67
Pasar Oeba - Tode Kisar	1000			1	3	9	9	75,00
Tode Kisar - Term Kota Kupang	1400		18.35	2	0	11	11	91,67
JUMLAH	7000			18	7	59	55	81,94
LF 1 RIT	150,00							

+

Surve Dinamis Turun Naik Penumpang (LIN 2)

Hari : Rabu 10 Juni 2009

Pergi

Surveyor	Apri	Plat No Kend : DH 2626 BA						
Waktu	Jam sibuk sore (16.30 - 18.30 WITA)	Kaps Kend : 12 orang						
Segmen	Jarak (m)	Waktu Brckt	Waktu Tiba	Pnp Naik (org)	Pnp Trn (org)	Tot Pnp dlm Kend (org)	Lama perjalanan (menit)	LF (%)
Term Kota Kupang - Perpustakaan Daerah	900	16.38		12	1	11	7	91,67
Perpustakaan daerah - RSUD W.Z Yohanes	900			2	1	12	11	100,00
RSUD W.Z Yohanes - Asrama Tentara	1000			0	2	10	15	83,33
Asrama Tentara - Hotel astiti	300			0	2	8	4	66,67
Hotel astiti - Pasar Kasih Naikoten	600			2	2	8	7	66,67
Pasar Kasih Naikoten - Pertigaan Oepura	900		17.34	1	5	4	12	33,33
JUMLAH	4600			17	13	53	56	73,61
LF 1 RIT	141,67							

Pulang

Segmen	Jarak (m)	Waktu Brckt	Waktu Tiba	Pnp Naik (org)	Pnp Trn (org)	Tot Pnp dlm Kend (org)	Lama perjalanan (menit)	LF (%)
Pertigaan Oepura - Pasar Kasih Naikoten	900	17.38		9	1	8	7	66,67
Pasar Kasih Naikoten - Gereja Koinonia	1200			3	0	11	11	91,67
Gereja Koinonia - Halte BI	1500			0	1	10	10	83,33
Halte BI - Pasar Oeba	1000			1	2	9	8	75,00
Pasar Oeba - Tode Kisar	1000			2	2	9	8	75,00
Tode Kisar - Term Kota Kupang	1400		18.33	2	2	9	11	75,00
JUMLAH	7000			17	8	56	55	77,78
LF 1 RIT	141,67							

Surve Dinamis Turun Naik Penumpang (LIN 4)

Hari : Rabu 10 Juni 2009

Pergi

Surveyor	Aris	Plat No Kend : DH 2073 FA						
Waktu	Jam tidak sibuk (14.30 - 15.15 WITA)	Kaps Kend : 12 orang						
Segmen	Jarak (m)	Waktu Brgkt	Waktu Tiba	Pnp Naik (org)	Pnp Trn (org)	Tot Pnp dlm Kend (org)	Lama perjalanan (menit)	LF (%)
Term Kota Kupang - Perpustakaan Daerah	900	14.35		4	2	2	5	16,67
Perpustakaan daerah - RSUD W.Z Yohanes	900			2	0	4	8	33,33
RSUD W.Z Yohanes - Asrama Tentara	1000			2	1	5	9	41,67
Asrama Tentara - Hotel astiti	300			1	1	5	3	41,67
Hotel astiti - Pasar Kasih Naikoten	600			1	1	5	6	41,67
Pasar Kasih Naikoten - Pertigaan Oepura	900		15.12	0	3	2	6	16,67
JUMLAH	4600			10	8	23	37	31,94
LF 1 RIT	83,33							

Pulang

Segmen	Jarak (m)	Waktu Brgkt	Waktu Tiba	Pnp Naik (org)	Pnp Trn (org)	Tot Pnp dlm Kend (org)	Lama perjalanan (menit)	LF (%)
Pertigaan Oepura - Pasar Kasih Naikoten	900	15.21		4	1	3	5	25,00
Pasar Kasih Naikoten - Gereja Koinonia	1200			3	1	5	6	41,67
Gereja Koinonia - Halte BI	1500			1	0	6	8	50,00
Halte BI - Pasar Oeba	1000			0	1	5	5	41,67
Pasar Oeba - Tode Kisar	1000			1	2	4	6	33,33
Tode Kisar - Term Kota Kupang	1400		15.59	1	1	4	8	33,33
JUMLAH	7000			10	6	27	38	37,50
LF 1 RIT	83,33							

Surve Dinamis Turun Naik Penumpang (LIN 2)

Hari : Kamis 11 Juni 2009

Pergi

Surveyor	Rina		Plat No Kend : DH 2929 CA					
Waktu	Jam sibuk pagi (06.00 - 08.00 WITA)		Kaps Kend : 12 orang					
Segmen	Jarak (m)	Waktu Brgkt	Waktu Tiba	Pnp Naik (org)	Pnp Trn (org)	Tot Pnp dlm Kend (org)	Lama perjalanan (menit)	LF (%)
Term Kota Kupang - Perpustakaan Daerah	900	06.00		12	1	11	7	91,67
Perpustakaan daerah - RSUD W.Z Yohanes	900			2	0	13	11	108,33
RSUD W.Z Yohanes - Asrama Tentara	1000			0	2	11	15	91,67
Asrama Tentara - Hotel astiti	300			0	0	11	3	91,67
Hotel astiti - Pasar Kasih Naikoten	600			1	3	9	6	75,00
Pasar Kasih Naikoten - Pertigaan Oepura	900		06.53	2	4	7	11	58,33
JUMLAH	4600			17	10	62	53	86,11
LF 1 RIT	141,67							

53

Pulang

Segmen	Jarak (m)	Waktu Brgkt	Waktu Tiba	Pnp Naik (org)	Pnp Trn (org)	Tot Pnp dlm Kend (org)	Lama perjalanan (menit)	LF (%)
Pertigaan Oepura - Pasar Kasih Naikoten	900	06.55		15	2	13	3	108,33
Pasar Kasih Naikoten - Gereja Koinonia	1200			1	1	13	5	108,33
Gereja Koinonia - Halte BI	1500			1	4	10	6	83,33
Halte BI - Pasar Oeba	1000			4	5	9	6	75,00
Pasar Oeba - Tode Kisar	1000			1	2	8	5	66,67
Tode Kisar - Term Kota Kupang	1400		07.26	2	3	7	6	58,33
JUMLAH	7000			24	17	60	31	83,33
LF 1 RIT	200,00							

31

†

Surve Dinamis Turun Naik Penumpang (LIN 2)

Hari : Kamis 11 Juni 2009

Pergi

Surveyor	Vido		Plat No Kend : DH 2604 BA					
Waktu	Jam sibuk siang (11.00 - 14.15 WITA)		Kaps Kend : 12 orang					
Segmen	Jarak (m)	Waktu Brgkt	Waktu Tiba	Pnp Naik (org)	Pnp Trn (org)	Tot Pnp dlm Kend (org)	Lama perjalanan (menit)	LF (%)
Term Kota Kupang - Perpustakaan Daerah	900	11.10		10	3	7	5	58,33
Perpustakaan daerah - RSU W.Z Yohanes	900			1	0	8	7	66,67
RSU W.Z Yohane s - Asrama Tentara	1000			2	0	10	7	83,33
Asrama Tentara - Hotel astiti	300			0	2	8	6	66,67
Hotel astiti - Pasar Kasih Naikoten	600			0	0	8	4	66,67
Pasar Kasih Naikoten - Pertigaan Oepura	900		11.45	3	1	10	6	83,33
JUMLAH	4600			16	6	51	35	70,83
LF 1 RIT	133,33							

35

Pulang

Segmen	Jarak (m)	Waktu Brgkt	Waktu Tiba	Pnp Naik (org)	Pnp Trn (org)	Tot Pnp dlm Kend (org)	Lama perjalanan (menit)	LF (%)
Pertigaan Oepura - Pasar Kasih Naikoten	900	11.50		10	2	8	6	66,67
Pasar Kasih Naikoten - Gereja Koinonia	1200			3	1	10	9	83,33
Gereja Koinonia - Halte BI	1500			1	0	11	13	91,67
Halte BI - Pasar Oeba	1000			0	0	11	6	91,67
Pasar Oeba - Tode Kisar	1000			0	3	8	7	66,67
Tode Kisar - Term Kota Kupang	1400		12.39	2	3	7	8	58,33
JUMLAH	7000			16	9	55	49	76,39
LF 1 RIT	133,33							

49

Pergi

Surveyor Waktu		Apri Jam sibuk siang (11.00 - 14.15 WITA)		Plat No Kend : DH 2708 CA Kaps Kend : 12 orang				
Segmen	Jarak (m)	Waktu Brgkt	Waktu Tiba	Pnp Naik (org)	Pnp Trn (org)	Tot Pnp dlm Kend (org)	Lama perjalanan (menit)	LF (%)
Term Kota Kupang - Perpustakaan Daerah	900	12.42		11	1	10	6	83,33
Perpustakaan daerah - RSU W.Z Yohanes	900			2	0	12	5	100,00
RSU W.Z Yohanes - Asrama Tentara	1000			0	1	11	6	91,67
Asrama Tentara - Hotel astiti	300			2	1	12	7	100,00
Hotel astiti - Pasar Kasih Naikoten	600			2	2	12	7	100,00
Pasar Kasih Naikoten - Pertigaan Oepura	900		13.22	0	4	8	8	66,67
JUMLAH	4600			17	9	65	39	90,28
LF 1 RIT	141,67		40					

Pulang

Segmen	Jarak (m)	Waktu Brgkt	Waktu Tiba	Pnp Naik (org)	Pnp Trn (org)	Tot Pnp dlm Kend (org)	Lama perjalanan (menit)	LF (%)
Pertigaan Oepura - Pasar Kasih Naikoten	900	13.30		10	2	8	9	66,67
Pasar Kasih Naikoten - Gereja Koinonia	1200			3	1	10	9	83,33
Gereja Koinonia - Halte BI	1500			1	0	11	13	91,67
Halte BI - Pasar Oeba	1000			0	1	10	5	83,33
Pasar Oeba - Tode Kisar	1000			3	1	12	6	100,00
Tode Kisar - Term Kota Kupang	1400		14.18	1	3	10	6	83,33
JUMLAH	7000			18	8	61	48	84,72
LF 1 RIT	150,00		48					+

Surve Dinamis Turun Naik Penumpang (LIN 2)

Hari : Kamis 11 Juni 2009

Pergi

Surveyor	Rina		Plat No Kend : DH 2618 BA					
Waktu	Jam sibuk sore (16.30 - 18.30 WITA)		Kaps Kend : 12 orang					
Segmen	Jarak (m)	Waktu Brckt	Waktu Tiba	Pnp Naik (org)	Pnp Trn (org)	Tot Pnp dlm Kend (org)	Lama perjalanan (menit)	LF (%)
Term Kota Kupang - Perpustakaan Daerah	900	16.36		12	3	9	7	75,00
Perpustakaan daerah - RSU W.Z Yohanes	900			2	0	11	12	91,67
RSU W.Z Yohanes - Asrama Tentara	1000			0	2	9	15	75,00
Asrama Tentara - Hotel astiti	300			5	4	10	4	83,33
Hotel astiti - Pasar Kasih Naikoten	600			3	5	8	6	66,67
Pasar Kasih Naikoten - Pertigaan Oepura	900		17.31	5	5	8	11	66,67
JUMLAH	4600			27	19	55	55	76,39
LF 1 RIT	225,00		55					

Pulang

Segmen	Jarak (m)	Waktu Brckt	Waktu Tiba	Pnp Naik (org)	Pnp Trn (org)	Tot Pnp dlm Kend (org)	Lama perjalanan (menit)	LF (%)
Pertigaan Oepura - Pasar Kasih Naikoten	900	17.40		9	2	7	7	58,33
Pasar Kasih Naikoten - Gereja Koinonia	1200			2	0	9	10	75,00
Gereja Koinonia - Halte BI	1500			0	3	6	9	50,00
Halte BI - Pasar Oeba	1000			2	0	8	9	66,67
Pasar Oeba - Tode Kisar	1000			3	2	9	8	75,00
Tode Kisar - Term Kota Kupang	1400		18.34	3	4	8	11	66,67
JUMLAH	7000			19	11	47	54	65,28
LF 1 RIT	158,33		54					

Surve Dinamis Turun Naik Penumpang (Lan 2)

Hari : Kamis 11 Juni 2009

Pergi

Surveyor Waktu	Bebi Jam sibuk sore (16.30 - 18.30 WITA)		Plat No Kend : DH 2804 CA					
			Kaps Kend : 12 orang					
Segmen	Jarak (m)	Waktu Brgkt	Waktu Tiba	Pnp Naik (org)	Pnp Trn (org)	Tot Pnp dlm Kend (org)	Lama perjalanan (menit)	LF (%)
Term Kota Kupang - Perpustakaan Daerah	900	16.30		9	2	7	7	58,33
Perpustakaan daerah - RSU W.Z Yohanes	900			3	1	9	11	75,00
RSU W.Z Yohanes - Asrama Tentara	1000			0	0	9	14	75,00
Asrama Tentara - Hotel astiti	300			0	1	8	4	66,67
Hotel astiti - Pasar Kasih Naikoten	600			3	2	9	6	75,00
Pasar Kasih Naikoten - Pertigaan Oepura	900		17.23	2	1	10	11	83,33
JUMLAH	4600			17	7	52	53	72,22
LF 1 RIT	141,67							

53

Pulang

Segmen	Jarak (m)	Waktu Brgkt	Waktu Tiba	Pnp Naik (org)	Pnp Trn (org)	Tot Pnp dlm Kend (org)	Lama perjalanan (menit)	LF (%)
Pertigaan Oepura - Pasar Kasih Naikoten	900	17.30		9	1	8	7	66,67
Pasar Kasih Naikoten - Gereja Koinonia	1200			2	2	8	10	66,67
Gereja Koinonia - Halte BI	1500			2	1	9	9	75,00
Halte BI - Pasar Oeba	1000			4	1	12	8	100,00
Pasar Oeba - Tode Kisar	1000			1	2	11	7	91,67
Tode Kisar - Term Kota Kupang	1400		18.22	3	2	12	11	100,00
JUMLAH	7000			21	9	60	52	83,33
LF 1 RIT	175,00							

52

+

Hari : Senin 8 Juni 2009

Pergi

Surveyor	: Andri		Plat No Kend : DH 2940 CA					
Waktu	Jam sibuk pagi (06.00 - 08.00 WITA)		Kaps Kend : 12 orang					
Segmen	Jarak (m)	Waktu Brgkt	Waktu Tiba	Pnp Naik (org)	Pnp Trn (org)	Tot Pnp dlm Kend (org)	Lama perjalanan (menit)	LF (%)
Terminal Kota Kupang - Strat A	2400	06.00		9	0	9	10	75,00
Strat A - Perpustakaan Daerah	1400			5	4	10	7	83,33
Perpustakaan Daerah - RSUD Bhayangkara	1200			2	2	10	7	83,33
RSUD Bhayangkara - SMPK St Yoseph	1700			3	4	9	8	75,00
SMPK St Yoseph - Pasar Kasih Naikoten	1400			1	3	7	8	58,33
Pasar Kasih Naikoten - Pertigaan Oepura	900		06.44	6	3	10	4	83,33
JUMLAH	9000			26	16	55	44	76,39
LF 1 RIT	216,67							

Pulang

Segmen	Jarak (m)	Waktu Brgkt	Waktu Tiba	Pnp Naik (org)	Pnp Trn (org)	Tot Pnp dlm Kend (org)	Lama perjalanan (menit)	LF (%)
Pertigaan Oepura - Pasar Kasih Naikoten	900	06.50		13	3	10	3	83,33
Pasar Kasih Naikoten - SMPK St Yoseph	1400			4	5	9	10	75,00
SMPK St Yoseph - Palapa	700			3	4	8	5	66,67
Palapa - SMUN 1	1000			2	3	7	7	58,33
SMUN 1 - Resort Kota	1200			4	1	10	7	83,33
Resort Kota - Terminal Kota Kupang	400		07.26	4	5	9	4	75,00
JUMLAH	5600			30	21	53	36	73,61
LF 1 RIT	250,00							

+

Surve Dinamis Turun Naik Penumpang (LIN 5)

Hari : Senin 8 Juni 2009

Pergi

Segmen	Jarak (m)	Waktu Brgkt	Waktu Tiba	Pnp Naik (org)	Pnp Trn (org)	Tot Pnp dlm Kend (org)	Lama perjalanan (menit)	LF (%)
Terminal Kota Kupang - Strat A	2400	06.30		11	2	9	11	75,00
Strat A - Perpustakaan Daerah	1400			3	1	11	10	91,67
Perpustakaan Daerah - RSU Bhayangkara	1200			0	2	9	8	75,00
RSU Bhayangkara - SMPK St Yoseph	1700			1	3	7	10	58,33
SMPK St Yoseph - Pasar Kasih Naikoten	1400			4	2	9	8	75,00
Pasar Kasih Naikoten - Pertigaan Oepura	900		07.21	6	3	12	4	100,00
JUMLAH	9000			25	13	57	51	79,17
LF 1 RIT	208,33							

Pulang

Segmen	Jarak (m)	Waktu Brgkt	Waktu Tiba	Pnp Naik (org)	Pnp Trn (org)	Tot Pnp dlm Kend (org)	Lama perjalanan (menit)	LF (%)
Pertigaan Oepura - Pasar Kasih Naikoten	900	07.26		13	2	11	5	91,67
Pasar Kasih Naikoten - SMPK St Yoseph	1400			1	5	7	8	58,33
SMPK St Yoseph - Palapa	700			3	1	9	4	75,00
Palapa - SMUN 1	1000			2	6	5	8	41,67
SMUN 1 - Resort Kota	1200			4	1	8	7	66,67
Resort Kota - Terminal Kota Kupang	400		08.03	4	0	12	5	100,00
JUMLAH	5600			27	15	52	37	72,22
LF 1 RIT	225,00							

Hari : Senin 8 Juni 2009

Pergi

Surveyor		Toni		Plat No Kend : DH 2493 AA				
Waktu		Jam sibuk siang (11.30 - 14.00 WITA)		Kaps Kend : 12 orang				
Segmen	Jarak (m)	Waktu Brgkt	Waktu Tiba	Pnp Naik (org)	Pnp Trn (org)	Tot Pnp dlm Kend (org)	Lama perjalanan (menit)	LF (%)
Terminal Kota Kupang - Strat A	2400	11.30		12	2	10	11	83,33
Strat A - Perpustakaan Daerah	1400			1	0	11	7	91,67
Perpustakaan Daerah - RSUD Bhayangkara	1200			1	1	11	8	91,67
RSUD Bhayangkara - SMPK St Yoseph	1700			0	2	9	8	75,00
SMPK St Yoseph - Pasar Kasih Naikoten	1400			3	2	10	7	83,33
Pasar Kasih Naikoten - Pertigaan Oepura	900		12.16	2	5	7	5	58,33
JUMLAH	9000			19	12	58	46	80,56
LF 1 RIT	158,33							

Pulang

Segmen	Jarak (m)	Waktu Brgkt	Waktu Tiba	Pnp Naik (org)	Pnp Trn (org)	Tot Pnp dlm Kend (org)	Lama perjalanan (menit)	LF (%)
Pertigaan Oepura - Pasar Kasih Naikoten	900	12.28		12	2	10	4	83,33
Pasar Kasih Naikoten - SMPK St Yoseph	1400			2	3	9	8	75,00
SMPK St Yoseph - Palapa	700			3	1	11	5	91,67
Palapa - SMUN 1	1000			0	2	9	6	75,00
SMUN 1 - Resort Kota	1200			2	3	8	7	66,67
Resort Kota - Terminal Kota Kupang	400		13.02	2	3	7	5	58,33
JUMLAH	5600			21	14	54	35	75,00
LF 1 RIT	175,00							

+

Pergi

Surveyor	Anton		Plat No Kend : DH 2162 CA					
Waktu	Jam sibuk Siang (11.30 - 14.00 WITA)		Kaps Kend : 12 orang					
Segmen	Jarak (m)	Waktu Brgkt	Waktu Tiba	Pnp Naik (org)	Pnp Trn (org)	Tot Pnp dlm Kend (org)	Lama perjalanan (menit)	LF (%)
Terminal Kota Kupang - Strat A	2400	12.35		8	2	6	11	50,00
Strat A - Perpustakaan Daerah	1400			4	1	9	9	75,00
Perpustakaan Daerah - RSU Bhayangkara	1200			2	0	11	7	91,67
RSU Bhayangkara - SMPK St Yoseph	1700			2	1	12	9	100,00
SMPK St Yoseph - Pasar Kasih Naikoten	1400			1	1	12	8	100,00
Pasar Kasih Naikoten - Pertigaan Oepura	900		13.23	2	5	9	4	75,00
JUMLAH	9000			19	10	59	48	81,94
LF 1 RIT	158,33							

Pulang

Segmen	Jarak (m)	Waktu Brgkt	Waktu Tiba	Pnp Naik (org)	Pnp Trn (org)	Tot Pnp dlm Kend (org)	Lama perjalanan (menit)	LF (%)
Pertigaan Oepura - Pasar Kasih Naikoten	900	13.30		11	2	9	4	75,00
Pasar Kasih Naikoten - SMPK St Yoseph	1400			2	0	11	7	91,67
SMPK St Yoseph - Palapa	700			0	0	11	4	91,67
Palapa - SMUN 1	1000			0	4	7	8	58,33
SMUN 1 - Resort Kota	1200			2	2	7	7	58,33
Resort Kota - Terminal Kota Kupang	400		14.05	2	2	7	5	58,33
JUMLAH	5600			17	10	52	35	72,22
LF 1 RIT	141,67							

Pergi

Surveyor		Andri		Plat No Kend		: DH 2978 CA			
Waktu		Jam sibuk sore		Kaps Kend		: 12 orang			
		(15.30 – 18.00 WITA)							
Segmen	Jarak (m)	Waktu Brgkt	Waktu Tiba	Pnp Naik (org)	Pnp Trn (org)	Tot Pnp dlm Kend (org)	Lama perjalanan (menit)	LF (%)	
Terminal Kota Kupang - Strat A	2400	15.30		11	2	9	10	75,00	
Strat A - Perpustakaan Daerah	1400			2	0	11	7	91,67	
Perpustakaan Daerah - RSU Bhayangkara	1200			1	2	10	6	83,33	
RSU Bhayangkara - SMPK St Yoseph	1700			1	2	9	8	75,00	
SMPK St Yoseph - Pasar Kasih Naikoten	1400			0	3	6	7	50,00	
Pasar Kasih Naikoten - Pertigaan Oepura	900		16.12	2	1	7	4	58,33	
JUMLAH	9000			17	10	52	42	72,22	
LF 1 RIT	141,67								

Pulang

Segmen	Jarak (m)	Waktu Brgkt	Waktu Tiba	Pnp Naik (org)	Pnp Trn (org)	Tot Pnp dlm Kend (org)	Lama perjalanan (menit)	LF (%)	
Pertigaan Oepura - Pasar Kasih Naikoten	900	16.18		9	0	9	5	75,00	
Pasar Kasih Naikoten - SMPK St Yoseph	1400			0	2	7	8	58,33	
SMPK St Yoseph - Palapa	700			3	1	9	4	75,00	
Palapa - SMUN 1	1000			4	1	12	7	100,00	
SMUN 1 - Resort Kota	1200			2	2	12	7	100,00	
Resort Kota - Terminal Kota Kupang	400		16.54	2	4	10	5	83,33	
JUMLAH	5600			20	10	59	36	81,94	
LF 1 RIT	166,67								

+

Pergi

Surveyor Waktu		Isak Jam sibuk sore (15.30 – 18.00 WITA)		Plat No Kend : DH 2335 CA Kaps Kend : 12 orang				
Segmen	Jarak (m)	Waktu Brgkt	Waktu Tiba	Pnp Naik (org)	Pnp Trn (org)	Tot Pnp dlm Kend (org)	Lama perjalanan (menit)	LF (%)
Terminal Kota Kupang - Strat A	2400	16.30		9	1	8	11	66,67
Strat A - Perpustakaan Daerah	1400			2	0	10	9	83,33
Perpustakaan Daerah - RSU Bhayangkara	1200			0	2	8	8	66,67
RSU Bhayangkara - SMPK St Yoseph	1700			4	0	12	9	100,00
SMPK St Yoseph - Pasar Kasih Naikoten	1400			1	0	13	9	108,33
Pasar Kasih Naikoten - Pertigaan Oepura	900		17.21	0	4	9	5	75,00
JUMLAH	9000			16	7	60	51	83,33
LF 1 RIT	133,33							

Pulang

Segmen	Jarak (m)	Waktu Brgkt	Waktu Tiba	Pnp Naik (org)	Pnp Trn (org)	Tot Pnp dlm Kend (org)	Lama perjalanan (menit)	LF (%)
Pertigaan Oepura - Pasar Kasih Naikoten	900	17.26		10	3	7	4	58,33
Pasar Kasih Naikoten - SMPK St Yoseph	1400			4	1	10	7	83,33
SMPK St Yoseph - Palapa	700			2	1	11	3	91,67
Palapa - SMUN 1	1000			0	3	8	7	66,67
SMUN 1 - Resort Kota	1200			1	0	9	7	75,00
Resort Kota - Terminal Kota Kupang	400		17.58	1	1	9	4	75,00
JUMLAH	5600			18	9	54	32	75,00
LF 1 RIT	150,00							

Surve Dinamis Turun Naik Penumpang (LINTAS)

Hari : Senin 8 Juni 2009

Pergi

Surveyor	Toni		Plat No Kend : DH 2324 CA					
Waktu	Jam tidak sibuk (14.00 – 15.00 WITA)		Kaps Kend : 12 orang					
Segmen	Jarak (m)	Waktu Brckt	Waktu Tiba	Pnp Naik (org)	Pnp Trn (org)	Tot Pnp dlm Kend (org)	Lama perjalanan (menit)	LF (%)
Terminal Kota Kupang - Strat A	2400	14.00		6	1	5	10	41,67
Strat A - Perpustakaan Daerah	1400			1	1	5	7	41,67
Perpustakaan Daerah - RSUD Bhayangkara	1200			0	2	3	7	25,00
RSUD Bhayangkara - SMPK St Yoseph	1700			1	0	4	8	33,33
SMPK St Yoseph - Pasar Kasih Naikoten	1400			1	1	4	7	33,33
Pasar Kasih Naikoten - Pertigaan Oepura	900		14.43	1	2	3	4	25,00
JUMLAH	9000			10	7	24	43	33,33
LF 1 RIT	83,33							

Pulang

Segmen	Jarak (m)	Waktu Brckt	Waktu Tiba	Pnp Naik (org)	Pnp Trn (org)	Tot Pnp dlm Kend (org)	Lama perjalanan (menit)	LF (%)
Pertigaan Oepura - Pasar Kasih Naikoten	900	14.51		4	3	1	3	8,33
Pasar Kasih Naikoten - SMPK St Yoseph	1400			2	0	3	8	25,00
SMPK St Yoseph - Palapa	700			2	0	5	4	41,67
Palapa - SMUN 1	1000			0	1	4	7	33,33
SMUN 1 - Resort Kota	1200			1	2	3	7	25,00
Resort Kota - Terminal Kota Kupang	400		15.24	0	2	1	4	8,33
JUMLAH	5600			9	8	17	33	23,61
LF 1 RIT	75,00							

Pergi

Surveyor Waktu		Stef Jam sibuk pagi (06.00 - 08.00 WITA)		Plat No Kend : DH 2671 BA		Kaps Kend : 12 orang			
Segmen	Jarak (m)	Waktu Brgkt	Waktu Tiba	Pnp Naik (org)	Pnp Trn (org)	Tot Pnp dlm Kend (org)	Lama perjalanan (menit)	LF (%)	
Terminal Kota Kupang - Strat A	2400	06.00		10	2	8	10	66,67	
Strat A - Perpustakaan Daerah	1400			2	3	7	8	58,33	
Perpustakaan Daerah - RSU Bhayangkara	1200			2	1	8	7	66,67	
RSU Bhayangkara - SMPK St Yoseph	1700			1	3	6	8	50,00	
SMPK St Yoseph - Pasar Kasih Naikoten	1400			3	1	8	8	66,67	
Pasar Kasih Naikoten - Pertigaan Oepura	900		06.46	1	0	9	5	75,00	
JUMLAH	9000			19	10	46	46	63,89	
LF 1 RIT	158,33								

Pulang

Segmen	Jarak (m)	Waktu Brgkt	Waktu Tiba	Pnp Naik (org)	Pnp Trn (org)	Tot Pnp dlm Kend (org)	Lama perjalanan (menit)	LF (%)	
Pertigaan Oepura - Pasar Kasih Naikoten	900	06.50		13	0	13	3	108,33	
Pasar Kasih Naikoten - SMPK St Yoseph	1400			0	4	9	7	75,00	
SMPK St Yoseph - Palapa	700			2	0	11	3	91,67	
Palapa - SMUN I	1000			0	5	6	7	50,00	
SMUN I - Resort Kota	1200			2	0	8	8	66,67	
Resort Kota - Terminal Kota Kupang	400		07.24	4	3	9	6	75,00	
JUMLAH	5600			21	12	56	34	77,78	
LF 1 RIT	175,00								

Surve Dinamis Turun Naik Penumpung (...)

Hari : Selasa 9 Juni 2009

Pergi

Surveyor	Matanya		Plat No Kend : DH 2572 CA					
Waktu	Jam sibuk pagi		Kaps Kend : 12 orang					
	(06.00 - 08.00 WITA)							
Segmen	Jarak (m)	Waktu Brgkt	Waktu Tiba	Pnp Naik (org)	Pnp Trn (org)	Tot Pnp dlm Kend (org)	Lama perjalanan (menit)	LF (%)
Terminal Kota Kupang - Strat A	2400	06.35		11	2	9	11	75,00
Strat A - Perpustakaan Daerah	1400			1	3	7	8	58,33
Perpustakaan Daerah - RSU Bhayangkara	1200			2	1	8	7	66,67
RSU Bhayangkara - SMPK St Yoseph	1700			3	4	7	8	58,33
SMPK St Yoseph - Pasar Kasih Naikoten	1400			5	1	11	7	91,67
Pasar Kasih Naikoten - Pertigaan Oepura	900		07.21	4	2	13	5	108,33
JUMLAH	9000			26	13	55	46	76,39
LF 1 RIT	216,67							

Pulang

Segmen	Jarak (m)	Waktu Brgkt	Waktu Tiba	Pnp Naik (org)	Pnp Trn (org)	Tot Pnp dlm Kend (org)	Lama perjalanan (menit)	LF (%)
Pertigaan Oepura - Pasar Kasih Naikoten	900	07.21		14	1	13	3	108,33
Pasar Kasih Naikoten - SMPK St Yoseph	1400			1	4	10	8	83,33
SMPK St Yoseph - Palapa	700			1	2	9	3	75,00
Palapa - SMUN 1	1000			0	5	4	8	33,33
SMUN 1 - Resort Kota	1200			3	1	6	8	50,00
Resort Kota - Terminal Kota Kupang	400		07.56	6	1	11	5	91,67
JUMLAH	5600			25	14	53	35	73,61
LF 1 RIT	208,33							

Hari : Selasa 9 Juni 2009

Pergi

Surveyor	Andri		Plat No Kend	DH 2054 CA				
Waktu	Jam sibuk siang (11.30 - 14.00 WITA)		Kaps Kend	: 12 orang				
Segmen	Jarak (m)	Waktu Brckt	Waktu Tiba	Pnp Naik (org)	Pnp Trn (org)	Tot Pnp dlm Kend (org)	Lama perjalanan (menit)	LF (%)
Terminal Kota Kupang - Strat A	2400	11.30		8	0	8	11	66,67
Strat A - Perpustakaan Daerah	1400			4	3	9	8	75,00
Perpustakaan Daerah - RSU Bhayangkara	1200			2	1	10	8	83,33
RSU Bhayangkara - SMPK St Yoseph	1700			2	4	8	8	66,67
SMPK St Yoseph - Pasar Kasih Naikoten	1400			4	0	12	8	100,00
Pasar Kasih Naikoten - Pertigaan Oepura	900		12.18	3	5	10	5	83,33
JUMLAH	9000			23	13	57	48	79,17
LF 1 RIT	191,67							

Pulang

Segmen	Jarak (m)	Waktu Brckt	Waktu Tiba	Pnp Naik (org)	Pnp Trn (org)	Tot Pnp dlm Kend (org)	Lama perjalanan (menit)	LF (%)
Pertigaan Oepura - Pasar Kasih Naikoten	900	12.23		12	2	10	5	83,33
Pasar Kasih Naikoten - SMPK St Yoseph	1400			1	3	8	7	66,67
SMPK St Yoseph - Palapa	700			0	2	6	3	50,00
Palapa - SMUN 1	1000			2	1	7	7	58,33
SMUN 1 - Resort Kota	1200			3	0	10	6	83,33
Resort Kota - Terminal Kota Kupang	400		12.55	1	4	7	4	58,33
JUMLAH	5600			19	12	48	32	66,67
LF 1 RIT	158,33							

Pergi

Surveyor Waktu	Isak		Plat No Kend : DH 2974 CA					
	Jam sibuk siang (11.30 – 14.00 WITA)		Kaps Kend : 12 orang					
Segmen	Jarak (m)	Waktu Brgkt	Waktu Tiba	Pnp Naik (org)	Pnp Trn (org)	Tot Pnp dlm Kend (org)	Lama perjalanan (menit)	LF (%)
Terminal Kota Kupang - Strat A	2400	12.34		9	2	7	11	58,33
Strat A - Perpustakaan Daerah	1400			4	1	10	8	83,33
Perpustakaan Daerah - RSU Bhayangkara	1200			3	1	12	7	100,00
RSU Bhayangkara - SMPK St Yoseph	1700			2	3	11	9	91,67
SMPK St Yoseph - Pasar Kasih Naikoten	1400			0	3	8	8	66,67
Pasar Kasih Naikoten - Pertigaan Oepura	900		13.22	3	2	9	5	75,00
JUMLAH	9000			21	12	57	48	79,17
LF 1 RIT	175,00							

Pulang

Segmen	Jarak (m)	Waktu Brgkt	Waktu Tiba	Pnp Naik (org)	Pnp Trn (org)	Tot Pnp dlm Kend (org)	Lama perjalanan (menit)	LF (%)
Pertigaan Oepura - Pasar Kasih Naikoten	900	13.30		12	4	8	5	66,67
Pasar Kasih Naikoten - SMPK St Yoseph	1400			4	0	12	8	100,00
SMPK St Yoseph - Palapa	700			1	2	11	5	91,67
Palapa - SMUN 1	1000			0	2	9	7	75,00
SMUN 1 - Resort Kota	1200			2	3	8	7	66,67
Resort Kota - Terminal Kota Kupang	400		14.07	4	5	7	5	58,33
JUMLAH	5600			23	16	55	37	76,39
LF 1 RIT	191,67							

†

Hari : Selasa 9 Juni 2009

Pergi

Surveyor Waktu		Stef Jam sibuk sore (15.30 – 18.00 WITA)		Plat No Kend : DH 2614 BA Kaps Kend : 12 orang				
Segmen	Jarak (m)	Waktu Brgkt	Waktu Tiba	Pnp Naik (org)	Pnp Trn (org)	Tot Pnp dlm Kend (org)	Lama perjalanan (menit)	LF (%)
Terminal Kota Kupang - Strat A	2400	15.30		13	3	10	12	83,33
Strat A - Perpustakaan Daerah	1400			2	2	10	8	83,33
Perpustakaan Daerah - RSU Bhayangkara	1200			3	3	10	7	83,33
RSU Bhayangkara - SMPK St Yoseph	1700			2	1	11	9	91,67
SMPK St Yoseph - Pasar Kasih Naikoten	1400			3	4	10	8	83,33
Pasar Kasih Naikoten - Pertigaan Oepura	900		16.19	4	6	8	5	66,67
JUMLAH	9000			27	19	59	49	81,94
LF 1 RIT	225,00							

Pulang

Segmen	Jarak (m)	Waktu Brgkt	Waktu Tiba	Pnp Naik (org)	Pnp Trn (org)	Tot Pnp dlm Kend (org)	Lama perjalanan (menit)	LF (%)
Pertigaan Oepura - Pasar Kasih Naikoten	900	16.30		9	2	7	4	58,33
Pasar Kasih Naikoten - SMPK St Yoseph	1400			3	1	9	8	75,00
SMPK St Yoseph - Palapa	700			4	3	10	4	83,33
Palapa - SMUN 1	1000			3	4	9	3	75,00
SMUN 1 - Resort Kota	1200			1	2	8	7	66,67
Resort Kota - Terminal Kota Kupang	400		17.01	5	4	9	5	75,00
JUMLAH	5600			25	16	52	31	72,22
LF 1 RIT	208,33							

+

Hari : Selasa 9 Juni 2009

Pergi

Surveyor Waktu	Matanya Jam sibuk sore (15.30 – 18.00 WITA)	Plat No Kend : DH 2278 CA						
		Kaps Kend : 12 orang						
Segmen	Jarak (m)	Waktu Brgkt	Waktu Tiba	Pnp Naik (org)	Pnp Trn (org)	Tot Pnp dlm Kend (org)	Lama perjalanan (menit)	LF (%)
Terminal Kota Kupang - Strat A	2400	16.30		11	2	9	10	75,00
Strat A - Perpustakaan Daerah	1400			1	2	8	8	66,67
Perpustakaan Daerah - RSU Bhayangkara	1200			2	1	9	8	75,00
RSU Bhayangkara - SMPK St Yoseph	1700			2	3	8	8	66,67
SMPK St Yoseph - Pasar Kasih Naikoten	1400			4	2	10	8	83,33
Pasar Kasih Naikoten - Pertigaan Oepura	900		17.17	3	4	9	5	75,00
JUMLAH	9000			23	14	53	47	73,61
LF 1 RIT	191,67							

Pulang

Segmen	Jarak (m)	Waktu Brgkt	Waktu Tiba	Pnp Naik (org)	Pnp Trn (org)	Tot Pnp dlm Kend (org)	Lama perjalanan (menit)	LF (%)
Pertigaan Oepura - Pasar Kasih Naikoten	900	17.30		8	0	8	4	66,67
Pasar Kasih Naikoten - SMPK St Yoseph	1400			3	2	9	8	75,00
SMPK St Yoseph - Palapa	700			4	3	10	4	83,33
Palapa - SMUN 1	1000			2	0	12	8	100,00
SMUN 1 - Resort Kota	1200			2	4	10	8	83,33
Resort Kota - Terminal Kota Kupang	400		18.07	5	5	10	5	83,33
JUMLAH	5600			24	14	59	37	81,94
LF 1 RIT	200,00							

Hari : Selasa 9 Juni 2009

Pergi

Surveyor	Anton		Plat No Kend : DH 2162 CA					
Waktu	Jam tidak sibuk (14.00 – 15.00 WITA)		Kaps Kend : 12 orang					
Segmen	Jarak (m)	Waktu Brgkt	Waktu Tiba	Pnp Naik (org)	Pnp Trn (org)	Tot Pnp dlm Kend (org)	Lama perjalanan (menit)	LF (%)
Terminal Kota Kupang - Strat A	2400	14.00		4	1	3	9	25,00
Strat A - Perpustakaan Daerah	1400			2	1	4	7	33,33
Perpustakaan Daerah - RSU Bhayangkara	1200			0	1	3	7	25,00
RSU Bhayangkara - SMPK St Yoseph	1700			2	0	5	8	41,67
SMPK St Yoseph - Pasar Kasih Naikoten	1400			0	2	3	7	25,00
Pasar Kasih Naikoten - Pertigaan Oepura	900		14.42	0	2	1	4	8,33
JUMLAH	9000			8	7	19	42	26,39
LF 1 RIT	66,67							

Pulang

Segmen	Jarak (m)	Waktu Brgkt	Waktu Tiba	Pnp Naik (org)	Pnp Trn (org)	Tot Pnp dlm Kend (org)	Lama perjalanan (menit)	LF (%)
Pertigaan Oepura - Pasar Kasih Naikoten	900	15.00		4	1	3	3	25,00
Pasar Kasih Naikoten - SMPK St Yoseph	1400			1	0	4	7	33,33
SMPK St Yoseph - Palapa	700			1	0	5	3	41,67
Palapa - SMUN 1	1000			0	2	3	6	25,00
SMUN 1 - Resort Kota	1200			2	0	5	6	41,67
Resort Kota - Terminal Kota Kupang	400		15.29	2	0	7	4	58,33
JUMLAH	5600			10	3	27	29	37,50
LF 1 RIT	83,33							

Hari : Rabu 10 Juni 2009

Pergi

Surveyor	Andri		Plat No Kend	DH 2978 CA				
Waktu	Jam sibuk pagi (06.00 - 08.00 WITA)		Kaps Kend	: 12 orang				
Segmen	Jarak (m)	Waktu Brgkt	Waktu Tiba	Pnp Naik (org)	Pnp Trn (org)	Tot Pnp dlm Kend (org)	Lama perjalanan (menit)	LF (%)
Terminal Kota Kupang - Strat A	2400	06.00		9	3	6	7	50,00
Strat A - Perpustakaan Daerah	1400			5	2	9	10	75,00
Perpustakaan Daerah - RSU Bhayangkara	1200			1	2	8	14	66,67
RSU Bhayangkara - SMPK St Yoseph	1700			2	3	7	3	58,33
SMPK St Yoseph - Pasar Kasih Naikoten	1400			4	2	9	6	75,00
Pasar Kasih Naikoten - Pertigaan Oepura	900		06.50	5	2	12	10	100,00
JUMLAH	9000			26	14	51	50	70,83
LF 1 RIT	216,67							

Pulang

Segmen	Jarak (m)	Waktu Brgkt	Waktu Tiba	Pnp Naik (org)	Pnp Trn (org)	Tot Pnp dlm Kend (org)	Lama perjalanan (menit)	LF (%)
Pertigaan Oepura - Pasar Kasih Naikoten	900	06.50		13	0	13	3	108,33
Pasar Kasih Naikoten - SMPK St Yoseph	1400			0	5	8	7	66,67
SMPK St Yoseph - Palapa	700			0	0	8	5	66,67
Palapa - SMUN 1	1000			0	0	8	7	66,67
SMUN 1 - Resort Kota	1200			0	0	8	7	66,67
Resort Kota - Terminal Kota Kupang	400		07.25	0	0	8	6	66,67
JUMLAH	5600			13	5	53	35	73,61
LF 1 RIT	108,33							

+

Hari : Rabu 10 Juni 2009

Pergi

Surveyor Waktu	Isak Jam sibuk pagi (06.00 - 08.00 WITA)	Plat No Kend : DH 2280 CA Kaps Kend : 12 orang						
Segmen	Jarak (m)	Waktu Brgkt	Waktu Tiba	Pnp Naik (org)	Pnp Trn (org)	Tot Pnp dlm Kend (org)	Lama perjalanan (menit)	LF (%)
Terminal Kota Kupang - Strat A	2400	07.00		10	1	9	11	75,00
Strat A - Perpustakaan Daerah	1400			3	3	9	9	75,00
Perpustakaan Daerah - RSU Bhayangkara	1200			2	0	11	8	91,67
RSU Bhayangkara - SMPK St Yoseph	1700			2	5	8	9	66,67
SMPK St Yoseph - Pasar Kasih Naikoten	1400			4	0	12	8	100,00
Pasar Kasih Naikoten - Pertigaan Oepura	900		07.50	3	3	12	5	100,00
JUMLAH	9000			24	12	61	50	84,72
LF 1 RIT	200,00							

Pulang

Segmen	Jarak (m)	Waktu Brgkt	Waktu Tiba	Pnp Naik (org)	Pnp Trn (org)	Tot Pnp dlm Kend (org)	Lama perjalanan (menit)	LF (%)
Pertigaan Oepura - Pasar Kasih Naikoten	900	07.50		12	2	10	3	83,33
Pasar Kasih Naikoten - SMPK St Yoseph	1400			1	3	8	8	66,67
SMPK St Yoseph - Palapa	700			4	3	9	3	75,00
Palapa - SMUN 1	1000			0	2	7	7	58,33
SMUN 1 - Resort Kota	1200			3	1	9	7	75,00
Resort Kota - Terminal Kota Kupang	400		08.12	2	4	7	4	58,33
JUMLAH	5600			22	15	50	32	69,44
LF 1 RIT	183,33							

Pergi

Surveyor Waktu	Toni Jam sibuk siang (11.30 - 14.00 WITA)		Plat No Kend : DH 2206 CA Kaps Kend : 12 orang					
	Segmen	Jarak (m)	Waktu Brgkt	Waktu Tiba	Pnp Naik (org)	Pnp Trn (org)	Tot Pnp dlm Kend (org)	Lama perjalanan (menit)
Terminal Kota Kupang - Strat A	2400	11.30		10	2	8	10	66,67
Strat A - Perpustakaan Daerah	1400			4	1	11	7	91,67
Perpustakaan Daerah - RSU Bhayangkara	1200			2	3	10	7	83,33
RSU Bhayangkara - SMPK St Yoseph	1700			2	3	9	9	75,00
SMPK St Yoseph - Pasar Kasih Naikoten	1400			4	2	11	8	91,67
Pasar Kasih Naikoten - Pertigaan Oepura	900		12.16	3	5	9	5	75,00
JUMLAH	9000			25	16	58	46	80,56
LF 1 RIT	208,33							

Pulang

Segmen	Jarak (m)	Waktu Brgkt	Waktu Tiba	Pnp Naik (org)	Pnp Trn (org)	Tot Pnp dlm Kend (org)	Lama perjalanan (menit)	LF (%)
Pertigaan Oepura - Pasar Kasih Naikoten	900	12.25		10	3	7	5	58,33
Pasar Kasih Naikoten - SMPK St Yoseph	1400			2	0	9	8	75,00
SMPK St Yoseph - Palapa	700			2	1	10	4	83,33
Palapa - SMUN 1	1000			0	1	9	7	75,00
SMUN 1 - Resort Kota	1200			3	0	12	7	100,00
Resort Kota - Terminal Kota Kupang	400		13.12	4	5	11	5	91,67
JUMLAH	5600			21	10	58	36	80,56
LF 1 RIT	175,00							

Hari : Rabu 10 Juni 2009

Pergi

Surveyor	Anton		Plat No Kend : DH 2755 CA					
Waktu	Jam sibuk siang (11.30 – 14.00 WITA)		Kaps Kend : 12 orang					
Segmen	Jarak (m)	Waktu Brgkt	Waktu Tiba	Pnp Naik (org)	Pnp Trn (org)	Tot Pnp dlm Kend (org)	Lama perjalanan (menit)	LF (%)
Terminal Kota Kupang - Strat A	2400	12.35		11	2	9	11	75,00
Strat A - Perpustakaan Daerah	1400			2	1	10	9	83,33
Perpustakaan Daerah - RSUD Bhayangkara	1200			3	2	11	8	91,67
RSUD Bhayangkara - SMPK St Yoseph	1700			1	4	8	9	66,67
SMPK St Yoseph - Pasar Kasih Naikoten	1400			3	1	10	8	83,33
Pasar Kasih Naikoten - Pertigaan Oepura	900		13.25	2	4	8	5	66,67
JUMLAH	9000			22	14	56	50	77,78
LF 1 RIT	183,33							

Pulang

Segmen	Jarak (m)	Waktu Brgkt	Waktu Tiba	Pnp Naik (org)	Pnp Trn (org)	Tot Pnp dlm Kend (org)	Lama perjalanan (menit)	LF (%)
Pertigaan Oepura - Pasar Kasih Naikoten	900	13.30		11	1	10	4	83,33
Pasar Kasih Naikoten - SMPK St Yoseph	1400			2	4	8	8	66,67
SMPK St Yoseph - Palapa	700			1	3	6	4	50,00
Palapa - SMUN 1	1000			5	0	11	7	91,67
SMUN 1 - Resort Kota	1200			2	2	11	7	91,67
Resort Kota - Terminal Kota Kupang	400		14.05	4	5	10	5	83,33
JUMLAH	5600			25	15	56	35	77,78
LF 1 RIT	208,33							

Surve Dinamis Turun Naik Penumpang (DNTN)

Hari : Rabu 10 Juni 2009

Pergi

Surveyor	Aadri		Plat No Kend : DH 2291 CA					
Waktu	Jam sibuk sore (15.30 – 18.00 WITA)		Kaps Kend : 12 orang					
Segmen	Jarak (m)	Waktu Brckt	Waktu Tiba	Pnp Naik (org)	Pnp Trn (org)	Tot Pnp dlm Kend (org)	Lama perjalanan (menit)	LF (%)
Terminal Kota Kupang - Strat A	2400	15.30		11	1	10	10	83,33
Strat A - Perpustakaan Daerah	1400			2	4	8	8	66,67
Perpustakaan Daerah - RSU Bhayangkara	1200			3	1	10	7	83,33
RSU Bhayangkara - SMPK St Yoseph	1700			4	3	11	8	91,67
SMPK St Yoseph - Pasar Kasih Naikoten	1400			3	4	10	7	83,33
Pasar Kasih Naikoten - Pertigaan Oepura	900		16.15	3	4	9	5	75,00
JUMLAH	9000			26	17	58	45	80,56
LF I RIT	216,67							

Pulang

Segmen	Jarak (m)	Waktu Brckt	Waktu Tiba	Pnp Naik (org)	Pnp Trn (org)	Tot Pnp dlm Kend (org)	Lama perjalanan (menit)	LF (%)
Pertigaan Oepura - Pasar Kasih Naikoten	900	16.20		12	1	11	3	91,67
Pasar Kasih Naikoten - SMPK St Yoseph	1400			2	1	12	8	100,00
SMPK St Yoseph - Palapa	700			2	3	11	5	91,67
Palapa - SMUN 1	1000			1	2	10	7	83,33
SMUN 1 - Resort Kota	1200			3	3	10	7	83,33
Resort Kota - Terminal Kota Kupang	400		16.55	4	6	8	5	66,67
JUMLAH	5600			24	16	62	35	86,11
LF I RIT	200,00							

✦

Pergi

Surveyor Waktu	Isi.k Jaca sibuk sore (15.30 – 18.00 WITA)		Plat No Kend : DH 2140 EA Kaps Kend : 12 orang		Waktu Tiba	Pnp Naik (org)	Pnp Trn (org)	Tot Pnp dlm Kend (org)	Lama perjalanan (menit)	LF (%)
	Segmen	Jarak (m)	Waktu Brgkt							
	Terminal Kota Kupang - Strat A	2400	16.30		10	2	8	11	66,67	
	Strat A - Perpustakaan Daerah	1400			3	1	10	8	83,33	
	Perpustakaan Daerah - RSUD Bhayangkara	1200			2	3	9	7	75,00	
	RSUD Bhayangkara - SMPK St Yoseph	1700			2	1	10	9	83,33	
	SMPK St Yoseph - Pasar Kasih Naikoten	1400			3	2	11	7	91,67	
	Pasar Kasih Naikoten - Pertigaan Oepura	900	17.16		4	5	10	4	83,33	
	JUMLAH	9000			24	14	58	46	80,56	
	LF I RIT	200,00								

Pulang

Segmen	Jarak (m)	Waktu Brgkt	Waktu Tiba	Pnp Naik (org)	Pnp Trn (org)	Tot Pnp dlm Kend (org)	Lama perjalanan (menit)	LF (%)
Pertigaan Oepura - Pasar Kasih Naikoten	900	17.20		11	2	9	4	75,00
Pasar Kasih Naikoten - SMPK St Yoseph	1400			3	1	11	8	91,67
SMPK St Yoseph - Palapa	700			2	3	10	4	83,33
Palapa - SMUN 1	1000			2	1	11	7	91,67
SMUN 1 - Resort Kota	1200			1	0	12	7	100,00
Resort Kota - Terminal Kota Kupang	400		17.54	3	4	11	4	91,67
JUMLAH	5600			22	11	64	34	88,89
LF I RIT	183,33							

Pergi

Surveyor Waktu	Tu ni Jari tidak sibuk (14.00 - 15.00 WITA)	Plat No Kend Kaps Kend	: DH 2174 CA : 12 orang					
Segmen	Jarak (m)	Waktu Brgkt	Waktu Tiba	Pnp Naik (org)	Pnp Trn (org)	Tot Pnp dlm Kend (org)	Lama perjalanan (menit)	LF (%)
Terminal Kota Kupang - Strat A	2400	14.00		6	2	4	10	33,33
Strat A - Perpustakaan Daerah	1400			1	0	5	7	41,67
Perpustakaan Daerah - RSU Bhayangkara	1200			0	1	4	7	33,33
RSU Bhayangkara - SMPK St Yoseph	1700			2	0	6	8	50,00
SMPK St Yoseph - Pasar Kasih Naikoten	1400			1	0	7	7	58,33
Pasar Kasih Naikoten - Pertigaan Oepura	900		14.44	0	4	3	5	25,00
JUMLAH	9000			10	7	29	44	40,28
LF I RIT	83,33							

Pulang

Segmen	Jarak (m)	Waktu Brgkt	Waktu Tiba	Pnp Naik (org)	Pnp Trn (org)	Tot Pnp dlm Kend (org)	Lama perjalanan (menit)	LF (%)
Pertigaan Oepura - Pasar Kasih Naikoten	900	14.50		4	0	4	4	33,33
Pasar Kasih Naikoten - SMPK St Yoseph	1400			2	0	6	8	50,00
SMPK St Yoseph - Palapa	700			1	2	5	4	41,67
Palapa - SMUN I	1000			1	0	6	7	50,00
SMUN I - Resort Kota	1200			0	1	5	7	41,67
Resort Kota - Terminal Kota Kupang	400		14.14	1	2	4	4	33,33
JUMLAH	5600			9	5	30	34	41,67
LF I RIT	75,00							

Pergi

Surveyor Waktu	Stef		Plat No Kend : DH 2671 BA					
	Jam sibuk pagi (06.00 - 08.00 WITA)		Kaps Kend : 12 orang					
Segmen	Jarak (m)	Waktu Brgkt	Waktu Tiba	Pnp Naik (org)	Pnp Trn (org)	Tot Pnp dlm Kend (org)	Lama perjalanan (menit)	LF (%)
Terminal Kota Kupang - Strat A	2400	06.07		9	1	8	7	66,67
Strat A - Perpustakaan Daerah	1400			4	3	9	10	75,00
Perpustakaan Daerah - RSU Bhayangkara	1200			4	1	12	14	100,00
RSU Bhayangkara - SMPK St Yoseph	1700			3	3	12	3	100,00
SMPK St Yoseph - Pasar Kasih Naikoten	1400			2	3	11	6	91,67
Pasar Kasih Naikoten - Pertigaan Oepura	900		06.50	4	5	10	10	83,33
JUMLAH	9000			26	16	62	50	86,11
LF 1 RIT	216,67							

Pulang

Segmen	Jarak (m)	Waktu Brgkt	Waktu Tiba	Pnp Naik (org)	Pnp Trn (org)	Tot Pnp dlm Kend (org)	Lama perjalanan (menit)	LF (%)
Pertigaan Oepura - Pasar Kasih Naikoten	900	06.55		12	1	11	3	91,67
Pasar Kasih Naikoten - SMPK St Yoseph	1400			3	4	10	5	83,33
SMPK St Yoseph - Palapa	700			1	3	8	5	66,67
Palapa - SMUN 1	1000			1	3	6	6	50,00
SMUN 1 - Resort Kota	1200			3	0	9	5	75,00
Resort Kota - Terminal Kota Kupang	400		07.25	4	2	11	6	91,67
JUMLAH	5600			24	13	55	30	76,39
LF 1 RIT	200,00							

Pergi

Surveyor Waktu		Matanya Jam sibuk pagi (06.00 - 08.00 WITA)		Plat No Kend : DH 2526 BA Kaps Kend : 12 orang				
Segmen	Jarak (m)	Waktu Brgkt	Waktu Tiba	Pnp Naik (org)	Pnp Trn (org)	Tot Pnp dlm Kend (org)	Lama perjalanan (menit)	LF (%)
Terminal Kota Kupang - Strat A	2400	07.00		13	4	9	11	75,00
Strat A - Perpustakaan Daerah	1400			4	3	10	8	83,33
Perpustakaan Daerah - RSU Bhayangkara	1200			1	1	10	8	83,33
RSU Bhayangkara - SMPK St Yoseph	1700			1	4	7	8	58,33
SMPK St Yoseph - Pasar Kasih Naikoten	1400			4	0	11	8	91,67
Pasar Kasih Naikoten - Pertigaan Oepura	900		07.48	5	0	16	5	133,33
JUMLAH	9000			28	12	63	48	87,50
LF 1 RIT	233,33							

Pulang

Segmen	Jarak (m)	Waktu Brgkt	Waktu Tiba	Pnp Naik (org)	Pnp Trn (org)	Tot Pnp dlm Kend (org)	Lama perjalanan (menit)	LF (%)
Pertigaan Oepura - Pasar Kasih Naikoten	900	07.48		13	0	13	4	108,33
Pasar Kasih Naikoten - SMPK St Yoseph	1400			1	4	10	8	83,33
SMPK St Yoseph - Palapa	700			2	5	7	4	58,33
Palapa - SMUN 1	1000			3	4	6	7	50,00
SMUN 1 - Resort Kota	1200			5	2	9	7	75,00
Resort Kota - Terminal Kota Kupang	400		07.23	3	4	8	5	66,67
JUMLAH	5600			27	19	53	35	73,61
LF 1 RIT	225,00							

Pergi

Surveyor	Andri		Plat No Kend : DH 2876 CA						
Waktu	Jam sibuk siang (11.30 - 14.00 WITA)		Kaps Kend : 12 orang						
Segmen	Jarak (m)	Waktu Brckt	Waktu Tiba	Pnp Naik (org)	Pnp Trn (org)	Tot Pnp dlm Kend (org)	Lama perjalanan (menit)	LF (%)	
Terminal Kota Kupang - Strat A	2400	11.30		10	1	9	7	75,00	
Strat A - Perpustakaan Daerah	1400			4	4	9	10	75,00	
Perpustakaan Daerah - RSU Bhayangkara	1200			2	1	10	14	83,33	
RSU Bhayangkara - SMPK St Yoseph	1700			3	2	11	3	91,67	
SMPK St Yoseph - Pasar Kasih Naikoten	1400			2	1	12	6	100,00	
Pasar Kasih Naikoten - Pertigaan Oepura	900		12.20	4	5	11	10	91,67	
JUMLAH	9000			25	14	62	50	86,11	
LF 1 RIT	208,33								

Pulang

Segmen	Jarak (m)	Waktu Brckt	Waktu Tiba	Pnp Naik (org)	Pnp Trn (org)	Tot Pnp dlm Kend (org)	Lama perjalanan (menit)	LF (%)
Pertigaan Oepura - Pasar Kasih Naikoten	900	12.20		14	1	13	3	108,33
Pasar Kasih Naikoten - SMPK St Yoseph	1400			0	3	10	5	83,33
SMPK St Yoseph - Palapa	700			1	2	9	5	75,00
Palapa - SMUN 1	1000			1	2	8	6	66,67
SMUN 1 - Resort Kota	1200			2	1	9	5	75,00
Resort Kota - Terminal Kota Kupang	400		12.50	5	6	8	6	66,67
JUMLAH	5600			23	15	57	30	79,17
LF 1 RIT	191,67							

Hari Kamis 11 Juni 2009

Pergi

Surveyor Waktu	Isak Jam sibuk siang (11.30 - 14.00 WITA)		Plat No Kend : DH 2469 BA Kaps Kend : 12 orang						
	Segmen	Jarak (m)	Waktu Brgkt	Waktu Tiba	Pnp Naik (org)	Pnp Trn (org)	Tot Pnp dlm Kend (org)	Lama perjalanan (menit)	LF (%)
	Terminal Kota Kupang - Strat A	2400	12.30		8	1	7	11	58,33
	Strat A - Perpustakaan Daerah	1400			4	2	9	7	75,00
	Perpustakaan Daerah - RSU Bhayangkara	1200			2	1	10	7	83,33
	RSU Bhayangkara - SMPK St Yoseph	1700			2	3	9	8	75,00
	SMPK St Yoseph - Pasar Kasih Naikoten	1400			4	2	11	7	91,67
	Pasar Kasih Naikoten - Pertigaan Oepura	900		13.15	3	5	9	5	75,00
	JUMLAH	9000			23	14	55	45	76,39
	LF 1 RIT	191,67							

Pulang

Segmen	Jarak (m)	Waktu Brgkt	Waktu Tiba	Pnp Naik (org)	Pnp Trn (org)	Tot Pnp dlm Kend (org)	Lama perjalanan (menit)	LF (%)
Pertigaan Oepura - Pasar Kasih Naikoten	900	13.20		12	0	12	3	100,00
Pasar Kasih Naikoten - SMPK St Yoseph	1400			1	3	10	8	83,33
SMPK St Yoseph - Palapa	700			0	2	8	4	66,67
Palapa - SMUN 1	1000			2	0	10	7	83,33
SMUN 1 - Resort Kota	1200			4	3	11	7	91,67
Resort Kota - Terminal Kota Kupang	400		13.54	0	6	5	5	41,67
JUMLAH	5600			19	14	56	34	77,78
LF 1 RIT	158,33							

+

Hari Kamis 11 Juni 2009

Pergi

Surveyor Waktu	Stef	Plat No Kend : DH 2746 CA						
	Jam sibuk sore	Kaps Kend : 12 orang						
	(15.30 – 18.00 WITA)							
Segmen	Jarak (m)	Waktu Brgkt	Waktu Tiba	Pnp Naik (org)	Pnp Trn (org)	Tot Pnp dlm Kend (org)	Lama perjalanan (menit)	LF (%)
Terminal Kota Kupang - Strat A	2400	15.30		8	0	8	10	66,67
Strat A - Perpustakaan Daerah	1400			4	3	9	7	75,00
Perpustakaan Daerah - RSU Bhayangkara	1200			2	1	10	7	83,33
RSU Bhayangkara - SMPK St Yoseph	1700			2	0	12	9	100,00
SMPK St Yoseph - Pasar Kasih Naikoten	1400			3	3	12	8	100,00
Pasar Kasih Naikoten - Pertigaan Oepura	900		16.16	2	4	10	5	83,33
JUMLAH	9000			21	11	61	46	84,72
LF 1 RIT	175,00							

Pulang

Segmen	Jarak (m)	Waktu Brgkt	Waktu Tiba	Pnp Naik (org)	Pnp Trn (org)	Tot Pnp dlm Kend (org)	Lama perjalanan (menit)	LF (%)
Pertigaan Oepura - Pasar Kasih Naikoten	900	16.18		10	1	9	3	75,00
Pasar Kasih Naikoten - SMPK St Yoseph	1400			3	2	10	5	83,33
SMPK St Yoseph - Palapa	700			4	2	12	5	100,00
Palapa - SMUN 1	1000			2	4	10	6	83,33
SMUN 1 - Resort Kota	1200			1	0	11	5	91,67
Resort Kota - Terminal Kota Kupang	400		16.48	3	4	10	6	83,33
JUMLAH	5600			23	13	62	30	86,11
LF 1 RIT	191,67							

+

Hari Kamis 11 Juni 2009

Pergi

Segmen	Jarak (m)	Waktu Brgkt	Waktu Tiba	Pnp Naik (org)	Pnp Trn (org)	Tot Pnp dlm Kend (org)	Lama perjalanan (menit)	LF (%)
	Terminal Kota Kupang - Strat A	2400	16.30		13	3	10	10
Strat A - Perpustakaan Daerah	1400			2	1	11	8	91,67
Perpustakaan Daerah - RSU Bhayangkara	1200			1	4	8	7	66,67
RSU Bhayangkara - SMPK St Yoseph	1700			4	2	10	9	83,33
SMPK St Yoseph - Pasar Kasih Naikoten	1400			1	3	8	7	66,67
Pasar Kasih Naikoten - Pertigaan Oepura	900		17.16	4	3	9	5	75,00
JUMLAH	9000			25	16	56	46	77,78
LF 1 RIT	208,33							

Pulang

Segmen	Jarak (m)	Waktu Brgkt	Waktu Tiba	Pnp Naik (org)	Pnp Trn (org)	Tot Pnp dlm Kend (org)	Lama perjalanan (menit)	LF (%)
Pertigaan Oepura - Pasar Kasih Naikoten	900	17.25		11	2	9	3	75,00
Pasar Kasih Naikoten - SMPK St Yoseph	1400			2	1	10	7	83,33
SMPK St Yoseph - Palapa	700			1	4	7	4	58,33
Palapa - SMUN 1	1000			3	2	8	7	66,67
SMUN 1 - Resort Kota	1200			3	1	10	7	83,33
Resort Kota - Terminal Kota Kupang	400		17.58	4	6	8	5	66,67
JUMLAH	5600			24	16	52	33	72,22
LF 1 RIT	200,00							

Hari Kamis 11 Juni 2009

Pergi

Surveyor	Anton	Plat No Kend : DH 2054 CA						
Waktu	Jam tidak sibuk (14.00 - 15.00 WITA)	Kaps Kend : 12 orang						
Segmen	Jarak (m)	Waktu Brgkt	Waktu Tiba	Pnp Naik (org)	Pnp Trn (org)	Tot Pnp dlm Kend (org)	Lama perjalanan (menit)	LF (%)
Terminal Kota Kupang - Strat A	2400	14.00		4	2	2	11	16,67
Strat A - Perpustakaan Daerah	1400			1	1	2	0	16,67
Perpustakaan Daerah - RSU Bhayangkara	1200			0	1	1	8	8,33
RSU Bhayangkara - SMPK St Yoseph	1700			2	1	2	8	16,67
SMPK St Yoseph - Pasar Kasih Naikoten	1400			1	0	3	8	25,00
Pasar Kasih Naikoten - Pertigaan Oepura	900		14.20	1	2	2	5	16,67
JUMLAH	9000			9	7	12	40	16,67
LF 1 RIT	75,00							

Pulang

Segmen	Jarak (m)	Waktu Brgkt	Waktu Tiba	Pnp Naik (org)	Pnp Trn (org)	Tot Pnp dlm Kend (org)	Lama perjalanan (menit)	LF (%)
Pertigaan Oepura - Pasar Kasih Naikoten	900	14.20		4	0	4	4	33,33
Pasar Kasih Naikoten - SMPK St Yoseph	1400			2	0	6	8	50,00
SMPK St Yoseph - Palapa	700			0	2	4	4	33,33
Palapa - SMUN 1	1000			1	0	5	6	41,67
SMUN 1 - Resort Kota	1200			1	3	3	0	25,00
Resort Kota - Terminal Kota Kupang	400		14.47	1	4	0	5	0,00
JUMLAH	5600			9	9	22	27	30,56
LF 1 RIT	75,00							

Surve Dinamis Turun Naik penumpang

Hari : Senin 8 Juni 2009

Pergi

Surveyor Waktu	Polce Jam sibuk pagi (06.00 – 08.15 WITA)	Plat No Kend : DH 2138 CA						
		Kaps Kend : 12 orang						
Segmen	Jarak (m)	Waktu Brgkt	Waktu Tiba	Pnp Naik (org)	Pnp Trn (org)	Tot Pnp dlm Kend (org)	Lama perjalanan (menit)	LF (%)
Terminal Walikota - Patung Kirab	400	06.10		10	1	9	3	75,00
Patung Kirab - Ujung Eltari II	1200			4	3	10	7	83,33
Ujung Eltari - RM Abadi	1100			0	4	6	5	50,00
RM Abadi - Pasar Kasih Naikoten	500			5	3	8	3	66,67
Pasar Kasih Naikoten - Kantor Sosial	400			5	1	12	2	100,00
Kantor Sosial - Pertigaan Oepura	500		06.34	3	3	12	4	100,00
JUMLAH	4100			27	15	57	24	79,17
LF 1 RIT	225,00							

Pulang

Segmen	Jarak (m)	Waktu Brgkt	Waktu Tiba	Pnp Naik (org)	Pnp Trn (org)	Tot Pnp dlm Kend (org)	Lama perjalanan (menit)	LF (%)
Pertigaan Oepura - Ujung Eltari I	2300	06.35		18	5	13	14	108,33
Ujung Eltari - Ruko Oebobo	1100			4	4	13	8	108,33
Ruko Oebobo - SMAN 2	1900			2	6	9	13	75,00
SMAN 2 - STIE Uyelindo	900			2	3	8	6	66,67
STIE Uyelindo - Bundaran P.U	1000			4	3	9	7	75,00
Bundaran P.U - Terminal Walikota	1600		07.33	2	3	8	10	66,67
JUMLAH	8800			32	24	60	58	83,33
LF 1 RIT	266,67							

†

Hari : Senin 8 Juni 2009

Pergi

Surveyor	Cory		Plat No Kend : DH 2160 CA					
Waktu	Jam sibuk pagi (06.00 – 08.15 WITA)		Kaps Kend : 12 orang					
Segmen	Jarak (m)	Waktu Brgkt	Waktu Tiba	Pnp Naik (org)	Pnp Trn (org)	Tot Pnp dlm Kend (org)	Lama perjalanan (menit)	LF (%)
Terminal Walikota - Patung Kirab	400	06.40		11	0	11	4	91,67
Patung Kirab - Ujung Eltari	1200			4	3	12	8	100,00
Ujung Eltari - RM Abadi	1100			3	4	11	6	91,67
RM Abadi - Pasar Kasih Naikoten	500			2	5	8	4	66,67
Pasar Kasih Naikoten - Kantor Sosial	400			3	4	7	3	58,33
Kantor Sosial - Pertigaan Oepura	500		07.10	2	4	5	5	41,67
JUMLAH	4100			25	20	54	30	75,00
LF 1 RIT	208,33							

Pulang

Segmen	Jarak (m)	Waktu Brgkt	Waktu Tiba	Pnp Naik (org)	Pnp Trn (org)	Tot Pnp dlm Kend (org)	Lama perjalanan (menit)	LF (%)
Pertigaan Oepura - Ujung Eltari	2300	07.18		16	4	12	15	100,00
Ujung Eltari - Ruko Oebobo	1100			6	4	14	8	116,67
Ruko Oebobo - SMAN 2	1900			2	7	9	14	75,00
SMAN 2 - STIE Uyelindo	900			2	5	6	7	50,00
STIE Uyelindo - Bundaran P.U	1000			6	4	8	7	66,67
Bundaran P.U - Terminal Walikota	1600		08.19	2	3	7	10	58,33
JUMLAH	8800			34	27	56	61	77,78
LF 1 RIT	283,33							

Hari : Senin 8 Juni 2009

Pergi

Surveyor Waktu		Jaqlin Jam sibuk siang (11.45 - 14.30 WITA)		Plat No Kend DH 2571 CA		Kaps Kend : 12 orang		
Segmen	Jarak (m)	Waktu Brgkt	Waktu Tiba	Pnp Naik (org)	Pnp Trn (org)	Tot Pnp dlm Kend (org)	Lama perjalanan (menit)	LF (%)
Terminal Walikota - Patung Kirab	400	11.50		7	0	7	4	58,33
Patung Kirab - Ujung Eltari	1200			5	2	10	6	83,33
Ujung Eltari - RM Abadi	1100			5	4	11	5	91,67
RM Abadi - Pasar Kasih Naikoten	500			3	2	12	4	100,00
Pasar Kasih Naikoten - Kantor Sosial	400			3	2	13	4	108,33
Kantor Sosial - Pertigaan Oepura	500		12.18	1	5	9	5	75,00
JUMLAH	4100			24	15	62	28	86,11
LF 1 RIT	200,00							

Pulang

Segmen	Jarak (m)	Waktu Brgkt	Waktu Tiba	Pnp Naik (org)	Pnp Trn (org)	Tot Pnp dlm Kend (org)	Lama perjalanan (menit)	LF (%)
Pertigaan Oepura - Ujung Eltari	2300	12.27		19	5	14	12	116,67
Ujung Eltari - Ruko Oebobo	1100			1	4	11	7	91,67
Ruko Oebobo - SMAN 2	1900			3	5	9	11	75,00
SMAN 2 - STIE Uyelindo	900			3	4	8	6	66,67
STIE Uyelindo - Bundaran P.U	1000			4	1	11	7	91,67
Bundaran P.U - Terminal Walikota	1600		13.18	2	3	10	8	83,33
JUMLAH	8800			32	22	63	51	87,50
LF 1 RIT	266,67							

Hari : Senin 8 Juni 2009

Pergi

Surveyor Waktu	Elo	Plat No Kend : DH 2553 BA						
	Jam sibuk siang	Kaps Kend : 12 orang						
	(11.45 – 14.30 WITA)							
Segmen	Jarak (m)	Waktu Brgkt	Waktu Tiba	Pnp Naik (org)	Pnp Trn (org)	Tot Pnp dlm Kend (org)	Lama perjalanan (menit)	LF (%)
Terminal Walikota - Patung Kirab	400	13.20		8	1	7	4	58,33
Patung Kirab - Ujung Eltari	1200			3	0	10	7	83,33
Ujung Eltari - RM Abadi	1100			5	3	12	4	100,00
RM Abadi - Pasar Kasih Naikoten	500			4	3	13	5	108,33
Pasar Kasih Naikoten - Kantor Sosial	400			2	1	14	4	116,67
Kantor Sosial - Pertigaan Oepura	500		13.49	0	6	8	5	66,67
JUMLAH	4100			22	14	64	29	88,89
LF 1 RIT	183,33							

Pulang

Segmen	Jarak (m)	Waktu Brgkt	Waktu Tiba	Pnp Naik (org)	Pnp Trn (org)	Tot Pnp dlm Kend (org)	Lama perjalanan (menit)	LF (%)
Pertigaan Oepura - Ujung Eltari	2300	13.55		14	5	9	13	75,00
Ujung Eltari - Ruko Oebobo	1100			2	4	7	7	58,33
Ruko Oebobo - SMAN 2	1900			5	2	10	11	83,33
SMAN 2 - STIE Uyelindo	900			4	3	11	6	91,67
STIE Uyelindo - Bundaran P.U	1000			3	5	9	7	75,00
Bundaran P.U - Terminal Walikota	1600		14.48	1	4	6	9	50,00
JUMLAH	8800			29	23	52	53	72,22
LF 1 RIT	241,67							

Surve Dinamis Turun Naik

Hari : Senin 8 Juni 2009

Pergi

Surveyor Waktu	Polce Jam sibuk sore (16.30 - 18.15 WITA)	Plat No Kend : DH 2218 BA						
		Kaps Kend : 12 orang						
Segmen	Jarak (m)	Waktu Brgkt	Waktu Tiba	Pnp Naik (org)	Pnp Trn (org)	Tot Pnp dlm Kend (org)	Lama perjalanan (menit)	LF (%)
Terminal Walikota - Patung Kirab	400	16.30		7	0	7	4	58,33
Patung Kirab - Ujung Eltari	1200			5	2	10	8	83,33
Ujung Eltari - RM Abadi	1100			6	3	13	8	108,33
RM Abadi - Pasar Kasih Naikoten	500			2	3	12	6	100,00
Pasar Kasih Naikoten - Kantor Sosial	400			2	2	12	4	100,00
Kantor Sosial - Pertigaan Oepura	500		17.07	2	5	9	7	75,00
JUMLAH	4100			24	15	63	37	87,50
LF 1 RIT	200,00							

Pulang

Segmen	Jarak (m)	Waktu Brgkt	Waktu Tiba	Pnp Naik (org)	Pnp Trn (org)	Tot Pnp dlm Kend (org)	Lama perjalanan (menit)	LF (%)
Pertigaan Oepura - Ujung Eltari	2300	17.12		14	2	12	19	100,00
Ujung Eltari - Ruko Oebobo	1100			3	4	11	9	91,67
Ruko Oebobo - SMAN 2	1900			6	7	10	14	83,33
SMAN 2 - STIE Uyelindo	900			5	4	11	8	91,67
STIE Uyelindo - Bundaran P.U	1000			3	4	10	8	83,33
Bundaran P.U - Terminal Walikota	1600		18.21	3	6	7	11	58,33
JUMLAH	8800			34	27	61	69	84,72
LF 1 RIT	283,33							

Hari : Senin 8 Juni 2009

Pergi

Surveyor	Cory		Plat No Kend : DH 2104 CA					
Waktu	Jam sibuk sore (16.30 – 18.15 WITA)		Kaps Kend : 12 orang					
Segmen	Jarak (m)	Waktu Brgkt	Waktu Tiba	Pnp Naik (org)	Pnp Trn (org)	Tot Pnp dlm Kend (org)	Lama perjalanan (menit)	LF (%)
Terminal Walikota - Patung Kirab	400	16.35		10	2	8	4	66,67
Patung Kirab - Ujung Eltari	1200			2	1	9	8	75,00
Ujung Eltari - RM Abadi	1100			5	3	11	7	91,67
RM Abadi - Pasar Kasih Naikoten	500			3	3	11	5	91,67
Pasar Kasih Naikoten - Kantor Sosial	400			4	3	12	4	100,00
Kantor Sosial - Pertigaan Oepura	500		17.05	2	5	9	7	75,00
JUMLAH	4100			26	17	60	35	83,33
LF 1 RIT	216,67							

Pulang

Segmen	Jarak (m)	Waktu Brgkt	Waktu Tiba	Pnp Naik (org)	Pnp Trn (org)	Tot Pnp dlm Kend (org)	Lama perjalanan (menit)	LF (%)
Pertigaan Oepura - Ujung Eltari	2300	17.05		11	3	8	17	66,67
Ujung Eltari - Ruko Oebobo	1100			2	3	7	10	58,33
Ruko Oebobo - SMAN 2	1900			5	2	10	15	83,33
SMAN 2 - STIE Uyelindo	900			5	4	11	9	91,67
STIE Uyelindo - Bundaran P.U	1000			4	3	12	9	100,00
Bundaran P.U - Terminal Walikota	1600		18.17	6	5	13	12	108,33
JUMLAH	8800			33	20	61	72	84,72
LF 1 RIT	275,00							

+

Hari : Senin 8 Juni 2009

Pergi

Surveyor	Jaqlin		Plat No Kend : DH 2888 GA						
Waktu	Jam tidak sibuk (14.30 – 16.15 WITA)		Kaps Kend : 12 orang						
Segmen	Jarak (m)	Waktu Brgkt	Waktu Tiba	Pnp Naik (org)	Pnp Trn (org)	Tot Pnp dlm Kend (org)	Lama perjalanan (menit)	LF (%)	
Terminal Walikota - Patung Kirab	400	14.37		3	2	1	4	8,33	
Patung Kirab - Ujung Eltari	1200			2	0	3	8	25,00	
Ujung Eltari - RM Abadi	1100			1	1	3	8	25,00	
RM Abadi - Pasar Kasih Naikoten	500			1	0	4	6	33,33	
Pasar Kasih Naikoten - Kantor Sosial	400			2	1	5	4	41,67	
Kantor Sosial - Pertigaan Oepura	500		15.14	0	1	4	7	33,33	
JUMLAH	4100			9	5	20	37	27,78	
LF 1 RIT	75,00								

Pulang

Segmen	Jarak (m)	Waktu Brgkt	Waktu Tiba	Pnp Naik (org)	Pnp Trn (org)	Tot Pnp dlm Kend (org)	Lama perjalanan (menit)	LF (%)
Pertigaan Oepura - Ujung Eltari	2300	15.25		3	1	2	14	16,67
Ujung Eltari - Ruko Oebobo	1100			2	3	1	7	8,33
Ruko Oebobo - SMAN 2	1900			1	2	0	13	0,00
SMAN 2 - STIE Uyelindo	900			1	1	0	6	0,00
STIE Uyelindo - Bundaran P.U	1000			1	1	0	7	0,00
Bundaran P.U - Terminal Walikota	1600		16.22	0	0	0	10	0,00
JUMLAH	8800			8	8	3	57	4,17
LF 1 RIT	66,67							

Hari : Selasa 9 Juni 2009

Pergi

Surveyor Waktu	Miun Jam sibuk pagi (06.00 - 08.15 WITA)	Plat No Kend : DH 2986 CA Kaps Kend : 12 orang						
Segmen	Jarak (m)	Waktu Brgkt	Waktu Tiba	Pnp Naik (org)	Pnp Trn (org)	Tot Pnp dlm Kend (org)	Lama perjalanan (menit)	LF (%)
Terminal Walikota - Patung Kirab	400	06.00		11	0	11	3	91,67
Patung Kirab - Ujung Eltari	1200			4	5	10	7	83,33
Ujung Eltari - RM Abadi	1100			2	4	8	5	66,67
RM Abadi - Pasar Kasih Naikoten	500			4	2	10	3	83,33
Pasar Kasih Naikoten - Kantor Sosial	400			2	3	9	2	75,00
Kantor Sosial - Pertigaan Oepura	500		06.24	2	3	8	4	66,67
JUMLAH	4100			25	17	56	24	77,78
LF 1 RIT	208,33							

Pulang

Segmen	Jarak (m)	Waktu Brgkt	Waktu Tiba	Pnp Naik (org)	Pnp Trn (org)	Tot Pnp dlm Kend (org)	Lama perjalanan (menit)	LF (%)
Pertigaan Oepura - Ujung Eltari	2300	06.30		14	4	10	15	83,33
Ujung Eltari - Ruko Oebobo	1100			5	2	13	8	108,33
Ruko Oebobo - SMAN 2	1900			1	5	9	13	75,00
SMAN 2 - STIE Uyelindo	900			2	3	8	6	66,67
STIE Uyelindo - Bundaran P.U	1000			6	3	11	7	91,67
Bundaran P.U - Terminal Walikota	1600		07.29	5	2	14	10	116,67
JUMLAH	8800			33	19	65	59	90,28
LF 1 RIT	275,00							

+

Surve Dinamis Turun Naik rombongan

Hari : Selasa 9 Juni 2009

Pergi

Surveyor Waktu	Eki Jam sibuk pagi (06.00 – 08.15 WITA)		Plat No Kend : DH 2344 CA					
			Kaps Kend : 12 orang					
Segmen	Jarak (m)	Waktu Brgkt	Waktu Tiba	Pnp Naik (org)	Pnp Trn (org)	Tot Pnp dlm Kend (org)	Lama perjalanan (menit)	LF (%)
Terminal Walikota - Patung Kirab	400	06.40		11	1	10	4	83,33
Patung Kirab - Ujung Eltari	1200			6	4	12	8	100,00
Ujung Eltari - RM Abadi	1100			3	6	9	5	75,00
RM Abadi - Pasar Kasih Naikoten	500			5	4	10	3	83,33
Pasar Kasih Naikoten - Kantor Sosial	400			3	3	10	3	83,33
Kantor Sosial - Pertigaan Oepura	500		07.08	4	5	9	5	75,00
JUMLAH	4100			32	23	60	28	83,33
LF 1 RIT	266,67							

Pulang

Segmen	Jarak (m)	Waktu Brgkt	Waktu Tiba	Pnp Naik (org)	Pnp Trn (org)	Tot Pnp dlm Kend (org)	Lama perjalanan (menit)	LF (%)
Pertigaan Oepura - Ujung Eltari	2300	07.15		16	3	13	15	108,33
Ujung Eltari - Ruko Oebobo	1100			2	3	12	8	100,00
Ruko Oebobo - SMAN 2	1900			3	6	9	14	75,00
SMAN 2 - STIE Uyelindo	900			3	4	8	7	66,67
STIE Uyelindo - Bundaran P.U	1000			6	3	11	7	91,67
Bundaran P.U - Terminal Walikota	1600		08.16	3	4	10	10	83,33
JUMLAH	8800			33	23	63	61	87,50
LF 1 RIT	275,00							

Pergi

Surveyor Waktu		Polce Jam sibuk siang (11.45 - 14.30 WITA)		Plat No Kend : DH 2554 CA		Kaps Kend : 12 orang		
Segmen	Jarak (m)	Waktu Brgkt	Waktu Tiba	Pnp Naik (org)	Pnp Trn (org)	Tot Pnp dlm Kend (org)	Lama perjalanan (menit)	LF (%)
Terminal Walikota - Patung Kirab	400	11.45		11	0	11	4	91,67
Patung Kirab - Ujung Eltari	1200			4	5	10	6	83,33
Ujung Eltari - RM Abadi	1100			4	5	9	4	75,00
RM Abadi - Pasar Kasih Naikoten	500			4	3	10	3	83,33
Pasar Kasih Naikoten - Kantor Sosial	400			2	3	9	4	75,00
Kantor Sosial - Pertigaan Oepura	500		12.10	3	4	8	4	66,67
JUMLAH	4100			28	20	57	25	79,17
LF 1 RIT	233,33							

Pulang

Segmen	Jarak (m)	Waktu Brgkt	Waktu Tiba	Pnp Naik (org)	Pnp Trn (org)	Tot Pnp dlm Kend (org)	Lama perjalanan (menit)	LF (%)
Pertigaan Oepura - Ujung Eltari	2300	12.15		13	3	10	12	83,33
Ujung Eltari - Ruko Oebobo	1100			4	2	12	6	100,00
Ruko Oebobo - SMAN 2	1900			3	3	12	10	100,00
SMAN 2 - STIE Uyelindo	900			1	5	8	5	66,67
STIE Uyelindo - Bundaran P.U	1000			4	3	9	6	75,00
Bundaran P.U - Terminal Walikota	1600		13.02	2	3	8	8	66,67
JUMLAH	8800			27	19	59	47	81,94
LF 1 RIT	225,00							

+

Surve Dinamis Turun Naik Penumpung

Hari : Selasa 9 Juni 2009

Pergi

Surveyor	Cory		Plat No Kend : DH 2892 CA						
Waktu	Jam sibuk siang (11.45 – 14.30 WITA)		Kaps Kend : 12 orang						
Segmen	Jarak (m)	Waktu Brckt	Waktu Tiba	Pnp Naik (org)	Pnp Trn (org)	Tot Pnp dlm Kend (org)	Lama perjalanan (menit)	LF (%)	
Terminal Walikota - Patung Kirab	400	13.10		10	2	8	3	66,67	
Patung Kirab - Ujung Eltari	1200			5	4	9	6	75,00	
Ujung Eltari - RM Abadi	1100			5	3	11	4	91,67	
RM Abadi - Pasar Kasih Naikoten	500			3	5	9	3	75,00	
Pasar Kasih Naikoten - Kantor Sosial	400			5	3	11	3	91,67	
Kantor Sosial - Pertigaan Oepura	500		13.39	4	6	9	5	75,00	
JUMLAH	4100			32	23	57	24	79,17	
LF 1 RIT	266,67								

Pulang

Segmen	Jarak (m)	Waktu Brckt	Waktu Tiba	Pnp Naik (org)	Pnp Trn (org)	Tot Pnp dlm Kend (org)	Lama perjalanan (menit)	LF (%)
Pertigaan Oepura - Ujung Eltari	2300	13.48		14	5	9	12	75,00
Ujung Eltari - Ruko Oebobo	1100			6	3	12	6	100,00
Ruko Oebobo - SMAN 2	1900			5	2	15	11	125,00
SMAN 2 - STIE Uyelindo	900			2	5	12	5	100,00
STIE Uyelindo - Bundaran P.U	1000			2	5	9	6	75,00
Bundaran P.U - Terminal Walikota	1600		14.36	2	6	5	8	41,67
JUMLAH	8800			31	26	62	48	86,11
LF 1 RIT	258,33							

Hari : Selasa 9 Juni 2009

Pergi

Surveyor Waktu	Miun Jam sibuk sore (16.30 – 18.15 WITA)	Plat No Kend : DH 2794 BA Kaps Kend : 12 orang						
Segmen	Jarak (m)	Waktu Brgkt	Waktu Tiba	Pnp Naik (org)	Pnp Trn (org)	Tot Pnp dlm Kend (org)	Lama perjalanan (menit)	LF (%)
Terminal Walikota - Patung Kirab	400	16.30		10	2	8	4	66,67
Patung Kirab - Ujung Eltari	1200			6	3	11	8	91,67
Ujung Eltari - RM Abadi	1100			3	4	10	8	83,33
RM Abadi - Pasar Kasih Naikoten	500			4	3	11	6	91,67
Pasar Kasih Naikoten - Kantor Sosial	400			5	6	10	4	83,33
Kantor Sosial - Pertigaan Oepura	500		17.07	2	5	7	7	58,33
JUMLAH	4100			30	23	57	37	79,17
LF 1 RIT	250,00							

Pulang

Segmen	Jarak (m)	Waktu Brgkt	Waktu Tiba	Pnp Naik (org)	Pnp Trn (org)	Tot Pnp dlm Kend (org)	Lama perjalanan (menit)	LF (%)
Pertigaan Oepura - Ujung Eltari	2300	17.14		14	5	9	18	75,00
Ujung Eltari - Ruko Oebobo	1100			5	6	8	9	66,67
Ruko Oebobo - SMAN 2	1900			4	1	11	15	91,67
SMAN 2 - STIE Uyelindo	900			3	2	12	8	100,00
STIE Uyelindo - Bundaran P.U	1000			2	4	10	10	83,33
Bundaran P.U - Terminal Walikota	1600		18.26	4	5	9	12	75,00
JUMLAH	8800			32	23	59	72	81,94
LF 1 RIT	266,67							

Pergi

Surveyor Waktu		Eki Jam sibuk sore (16.30 – 18.15 WITA)		Plat No Kend : DH 2405 CA Kaps Kend : 12 orang					
Segmen	Jarak (m)	Waktu Brgkt	Waktu Tiba	Pnp Naik (org)	Pnp Trn (org)	Tot Pnp dlm Kend (org)	Lama perjalanan (menit)	LF (%)	
Terminal Walikota - Patung Kirab	400	16.38		8	2	6	4	50,00	
Patung Kirab - Ujung Eltari	1200			4	2	8	8	66,67	
Ujung Eltari - RM Abadi	1100			3	2	9	8	75,00	
RM Abadi - Pasar Kasih Naikoten	500			2	3	8	5	66,67	
Pasar Kasih Naikoten - Kantor Sosial	400			4	1	11	4	91,67	
Kantor Sosial - Pertigaan Oepura	500		17.14	2	5	8	7	66,67	
JUMLAH	4100			23	15	50	36	69,44	
LF 1 RIT	191,67								

Pulang

Segmen	Jarak (m)	Waktu Brgkt	Waktu Tiba	Pnp Naik (org)	Pnp Trn (org)	Tot Pnp dlm Kend (org)	Lama perjalanan (menit)	LF (%)
Pertigaan Oepura - Ujung Eltari	2300	17.21		13	2	11	17	91,67
Ujung Eltari - Ruko Oebobo	1100			2	3	10	11	83,33
Ruko Oebobo - SMAN 2	1900			3	2	11	15	91,67
SMAN 2 - STIE Uyelindo	900			2	3	10	8	83,33
STIE Uyelindo - Bundaran P.U	1000			4	4	10	11	83,33
Bundaran P.U - Terminal Walikota	1600		18.35	2	5	7	12	58,33
JUMLAH	8800			26	19	59	74	81,94
LF 1 RIT	216,67							

Hari : Selasa 9 Juni 2009

Pergi

Surveyor Waktu	Elo Jam tidak sibuk (14.30 – 16.15 WITA)	Plat No Kend : DH 2080 CA Kaps Kend : 12 orang						
Segmen	Jarak (m)	Waktu Brgkt	Waktu Tiba	Pnp Naik (org)	Pnp Trn (org)	Tot Pnp dlm Kend (org)	Lama perjalanan (menit)	LF (%)
Terminal Walikota - Patung Kirab	400	14.30		2	0	2	4	16,67
Patung Kirab - Ujung Eltari	1200			2	2	2	8	16,67
Ujung Eltari - RM Abadi	1100			0	2	0	7	0,00
RM Abadi - Pasar Kasih Naikoten	500			1	0	1	5	8,33
Pasar Kasih Naikoten - Kantor Sosial	400			1	0	2	4	16,67
Kantor Sosial - Pertigaan Oepura	500		15.05	2	3	1	7	8,33
JUMLAH	4100			8	7	8	35	11,11
LF 1 RIT	66,67							

Pulang

Segmen	Jarak (m)	Waktu Brgkt	Waktu Tiba	Pnp Naik (org)	Pnp Trn (org)	Tot Pnp dlm Kend (org)	Lama perjalanan (menit)	LF (%)
Pertigaan Oepura - Ujung Eltari	2300	15.15		3	2	1	15	8,33
Ujung Eltari - Ruko Oebobo	1100			2	2	1	8	8,33
Ruko Oebobo - SMAN 2	1900			1	1	1	13	8,33
SMAN 2 - STIE Uyelindo	900			1	2	0	6	0,00
STIE Uyelindo - Bundaran P.U	1000			0	0	0	7	0,00
Bundaran P.U - Terminal Walikota	1600		16.14	0	0	0	10	0,00
JUMLAH	8800			7	7	3	59	4,17
LF 1 RIT	58,33							

Hari : Rabu 10 Juni 2009

Pergi

Surveyor	Polce	Plat No Kend : DH 2553 BA						
Waktu	Jam sibuk pagi (06.00 – 08.15 WITA)	Kaps Kend : 12 orang						
Segmen	Jarak (m)	Waktu Brgkt	Waktu Tiba	Pnp Naik (org)	Pnp Trn (org)	Tot Pnp dlm Kend (org)	Lama perjalanan (menit)	LF (%)
Terminal Walikota - Patung Kirab	400	06.07		11	2	9	3	75,00
Patung Kirab - Ujung Eltari	1200			5	3	11	7	91,67
Ujung Eltari - RM Abadi	1100			2	4	9	5	75,00
RM Abadi - Pasar Kasih Naikoten	500			3	2	10	3	83,33
Pasar Kasih Naikoten - Kantor Sosial	400			2	1	11	2	91,67
Kantor Sosial - Pertigaan Oepura	500		06.31	4	6	9	4	75,00
JUMLAH	4100			27	18	59	24	81,94
LF 1 RIT	225,00							

Pulang

Segmen	Jarak (m)	Waktu Brgkt	Waktu Tiba	Pnp Naik (org)	Pnp Trn (org)	Tot Pnp dlm Kend (org)	Lama perjalanan (menit)	LF (%)
Pertigaan Oepura - Ujung Eltari	2300	06.37		17	4	13	14	108,33
Ujung Eltari - Ruko Oebobo	1100			2	3	12	8	100,00
Ruko Oebobo - SMAN 2	1900			2	5	9	13	75,00
SMAN 2 - STIE Uyelindo	900			3	4	8	6	66,67
STIE Uyelindo - Bundaran P.U	1000			4	3	9	7	75,00
Bundaran P.U - Terminal Walikota	1600		07.35	4	5	8	10	66,67
JUMLAH	8800			32	24	59	58	81,94
LF 1 RIT	266,67							

+

Hari : Rabu 10 Juni 2009

Pergi

Surveyor	Cory		Plat No Kend	: DH 2794 BA				
Waktu	Jam sibuk pagi (06.00 – 08.15 WITA)		Kaps Kend	: 12 orang				
Segmen	Jarak (m)	Waktu Brgkt	Waktu Tiba	Pnp Naik (org)	Pnp Trn (org)	Tot Pnp dlm Kend (org)	Lama perjalanan (menit)	LF (%)
Terminal Walikota - Patung Kirab	400	06.38		12	0	12	3	100,00
Patung Kirab - Ujung Eltari	1200			2	4	10	8	83,33
Ujung Eltari - RM Abadi	1100			0	3	7	5	58,33
RM Abadi - Pasar Kasih Naikoten	500			4	2	9	3	75,00
Pasar Kasih Naikoten - Kantor Sosial	400			3	4	8	2	66,67
Kantor Sosial - Pertigaan Oepura	500		07.02	3	5	6	4	50,00
JUMLAH	4100			24	18	52	25	72,22
LF 1 RIT	200,00							

Pulang

Segmen	Jarak (m)	Waktu Brgkt	Waktu Tiba	Pnp Naik (org)	Pnp Trn (org)	Tot Pnp dlm Kend (org)	Lama perjalanan (menit)	LF (%)
Pertigaan Oepura - Ujung Eltari	2300	07.13		18	5	13	15	108,33
Ujung Eltari - Ruko Oebobo	1100			0	3	10	8	83,33
Ruko Oebobo - SMAN 2	1900			2	5	7	14	58,33
SMAN 2 - STIE Uyelindo	900			3	4	6	6	50,00
STIE Uyelindo - Bundaran P.U	1000			5	2	9	7	75,00
Bundaran P.U - Terminal Walikota	1600		08.13	4	3	10	10	83,33
JUMLAH	8800			32	22	55	60	76,39
LF 1 RIT	266,67							

Pergi

Surveyor	Jaqlin		Plat No Kend : DH 2977 CA					
Waktu	Jam sibuk siang (11.45 – 14.30 WITA)		Kaps Kend : 12 orang					
Segmen	Jarak (m)	Waktu Brgkt	Waktu Tiba	Pnp Naik (org)	Pnp Trn (org)	Tot Pnp dlm Kend (org)	Lama perjalanan (menit)	LF (%)
Terminal Walikota - Patung Kirab	400	11.47		12	0	12	3	100,00
Patung Kirab - Ujung Eltari	1200			2	4	10	6	83,33
Ujung Eltari - RM Abadi	1100			1	3	8	4	66,67
RM Abadi - Pasar Kasih Naikoten	500			2	3	7	3	58,33
Pasar Kasih Naikoten - Kantor Sosial	400			3	2	8	4	66,67
Kantor Sosial - Pertigaan Oepura	500		12.12	2	4	6	5	50,00
JUMLAH	4100			22	16	51	25	70,83
LF 1 RIT	183,33							

Pulang

Segmen	Jarak (m)	Waktu Brgkt	Waktu Tiba	Pnp Naik (org)	Pnp Trn (org)	Tot Pnp dlm Kend (org)	Lama perjalanan (menit)	LF (%)
Pertigaan Oepura - Ujung Eltari	2300	12.23		15	3	12	11	100,00
Ujung Eltari - Ruko Oebobo	1100			3	2	13	6	108,33
Ruko Oebobo - SMAN 2	1900			0	5	8	10	66,67
SMAN 2 - STIE Uyelindo	900			0	4	4	6	33,33
STIE Uyelindo - Bundaran P.U	1000			5	3	6	6	50,00
Bundaran P.U - Terminal Walikota	1600		13.10	4	0	10	8	83,33
JUMLAH	8800			27	17	53	47	73,61
LF 1 RIT	225,00							

Hari : Rabu 10 Juni 2009

Pergi

Surveyor Waktu	Elo	Plat No Kend : DH 2218 BA						
	Jam sibuk siang	Kaps Kend : 12 orang						
	(11.45 – 14.30 WITA)							
Segmen	Jarak (m)	Waktu Brgkt	Waktu Tiba	Pnp Naik (org)	Pnp Trn (org)	Tot Pnp dlm Kend (org)	Lama perjalanan (menit)	LF (%)
Terminal Walikota - Patung Kirab	400	13.16		13	0	13	3	108,33
Patung Kirab - Ujung Eltari	1200			4	5	12	7	100,00
Ujung Eltari - RM Abadi	1100			3	4	11	5	91,67
RM Abadi - Pasar Kasih Naikoten	500			2	2	11	3	91,67
Pasar Kasih Naikoten - Kantor Sosial	400			0	2	9	4	75,00
Kantor Sosial - Pertigaan Oepura	500		13.43	2	5	6	5	50,00
JUMLAH	4100			24	18	62	27	86,11
LF 1 RIT	200,00							

Pulang

Segmen	Jarak (m)	Waktu Brgkt	Waktu Tiba	Pnp Naik (org)	Pnp Trn (org)	Tot Pnp dlm Kend (org)	Lama perjalanan (menit)	LF (%)
Pertigaan Oepura - Ujung Eltari	2300	13.52		13	3	10	11	83,33
Ujung Eltari - Ruko Oebobo	1100			1	4	7	6	58,33
Ruko Oebobo - SMAN 2	1900			5	2	10	10	83,33
SMAN 2 - STIE Uyelindo	900			4	2	12	6	100,00
STIE Uyelindo - Bundaran P.U	1000			2	4	10	6	83,33
Bundaran P.U - Terminal Walikota	1600		14.39	2	5	7	8	58,33
JUMLAH	8800			27	20	56	47	77,78
LF 1 RIT	225,00							

Hari : Rabu 10 Juni 2009

Pergi

Surveyor	Polce	Plat No Kend : DH 2006 DA						
Waktu	Jam sibuk sore (16.30 - 18.15 WITA)	Kaps Kend : 12 orang						
Segmen	Jarak (m)	Waktu Brckt	Waktu Tiba	Pnp Naik (org)	Pnp Trn (org)	Tot Pnp dlm Kend (org)	Lama perjalanan (menit)	LF (%)
Terminal Walikota - Patung Kirab	400	16.34		10	1	9	4	75,00
Patung Kirab - Ujung Eltari	1200			5	4	10	8	83,33
Ujung Eltari - RM Abadi	1100			4	3	11	7	91,67
RM Abadi - Pasar Kasih Naikoten	500			3	2	12	6	100,00
Pasar Kasih Naikoten - Kantor Sosial	400			2	4	10	4	83,33
Kantor Sosial - Pertigaan Oepura	500		17.09	3	5	8	6	66,67
JUMLAH	4100			27	19	60	35	83,33
LF 1 RIT	225,00							

Pulang

Segmen	Jarak (m)	Waktu Brckt	Waktu Tiba	Pnp Naik (org)	Pnp Trn (org)	Tot Pnp dlm Kend (org)	Lama perjalanan (menit)	LF (%)
Pertigaan Oepura - Ujung Eltari	2300	17.15		14	4	10	18	83,33
Ujung Eltari - Ruko Oebobo	1100			3	5	8	10	66,67
Ruko Oebobo - SMAN 2	1900			4	2	10	15	83,33
SMAN 2 - STIE Uyelindo	900			3	2	11	9	91,67
STIE Uyelindo - Bundaran P.U	1000			3	5	9	10	75,00
Bundaran P.U - Terminal Walikota	1600		18.29	5	4	10	12	83,33
JUMLAH	8800			32	22	58	74	80,56
LF 1 RIT	266,67							

Pergi

Surveyor	Cory		Plat No Kend : DH 7785 CA					
Waktu	Jam sibuk sore (16.30 – 18.15 WITA)		Kaps Kend : 12 orang					
Segmen	Jarak (m)	Waktu Brght	Waktu Tiba	Pnp Naik (org)	Pnp Trn (org)	Tot Pnp dlm Kend (org)	Lama perjalanan (menit)	LF (%)
Terminal Walikota - Patung Kirab	400	16.40		10	2	8	4	66,67
Patung Kirab - Ujung Eltari	1200			3	2	9	8	75,00
Ujung Eltari - RM Abadi	1100			5	4	10	8	83,33
RM Abadi - Pasar Kasih Naikoten	500			2	3	9	6	75,00
Pasar Kasih Naikoten - Kantor Sosial	400			4	2	11	4	91,67
Kantor Sosial - Pertigaan Oepura	500		17.17	3	4	10	7	83,33
JUMLAH	4100			27	17	57	37	79,17
LF 1 RIT	225,00							

Pulang

Segmen	Jarak (m)	Waktu Brght	Waktu Tiba	Pnp Naik (org)	Pnp Trn (org)	Tot Pnp dlm Kend (org)	Lama perjalanan (menit)	LF (%)
Pertigaan Oepura - Ujung Eltari	2300	17.20		15	4	11	19	91,67
Ujung Eltari - Ruko Oebobo	1100			0	2	9	10	75,00
Ruko Oebobo - SMAN 2	1900			3	0	12	16	100,00
SMAN 2 - STIE Uyelindo	900			0	4	8	9	66,67
STIE Uyelindo - Bundaran P.U	1000			3	4	7	10	58,33
Bundaran P.U - Terminal Walikota	1600		18.36	3	5	5	12	41,67
JUMLAH	8800			24	19	52	76	72,22
LF 1 RIT	200,00							

Hari : Rabu 10 Juni 2009

Pergi

Surveyor Waktu	Jaqlin Jam tidak sibuk (14.30 – 16.15 WITA)	Plat No Kend : DH 1091 GA Kaps Kend : 12 orang						
Segmen	Jarak (m)	Waktu Brgkt	Waktu Tiba	Pnp Naik (org)	Pnp Trn (org)	Tot Pnp dlm Kend (org)	Lama perjalanan (menit)	LF (%)
Terminal Walikota - Patung Kirab	400	14.34		3	2	1	4	8,33
Patung Kirab - Ujung Eltari	1200			1	1	1	8	8,33
Ujung Eltari - RM Abadi	1100			1	0	2	8	16,67
RM Abadi - Pasar Kasih Naikoten	500			1	0	3	6	25,00
Pasar Kasih Naikoten - Kantor Sosial	400			2	2	3	4	25,00
Kantor Sosial - Pertigaan Oepura	500		15.11	0	2	1	7	8,33
JUMLAH	4100			8	7	11	37	15,28
LF 1 RIT	66,67							

Pulang

Segmen	Jarak (m)	Waktu Brgkt	Waktu Tiba	Pnp Naik (org)	Pnp Trn (org)	Tot Pnp dlm Kend (org)	Lama perjalanan (menit)	LF (%)
Pertigaan Oepura - Ujung Eltari	2300	15.22		4	0	4	15	33,33
Ujung Eltari - Ruko Oebobo	1100			1	2	3	8	25,00
Ruko Oebobo - SMAN 2	1900			2	3	2	13	16,67
SMAN 2 - STIE Uyelindo	900			1	0	3	7	25,00
STIE Uyelindo - Bundaran P.U	1000			1	0	4	7	33,33
Bundaran P.U - Terminal Walikota	1600		16.22	1	3	2	10	16,67
JUMLAH	8800			10	8	18	60	25,00
LF 1 RIT	83,33							

Pergi

Surveyor	Miun	Plat No Kend : DH 2571 CA						
Waktu	Jam sibuk pagi (06.00 - 08.15 WITA)	Kaps Kend : 12 orang						
Segmen	Jarak (m)	Waktu Brckt	Waktu Tiba	Pnp Naik (org)	Pnp Trn (org)	Tot Pnp dlm Kend (org)	Lama perjalanan (menit)	LF (%)
Terminal Walikota - Patung Kirab	400	06.05		9	0	9	3	75,00
Patung Kirab - Ujung Eltari	1200			5	4	10	7	83,33
Ujung Eltari - RM Abadi	1100			5	4	11	6	91,67
RM Abadi - Pasar Kasih Naikoten	500			3	2	12	3	100,00
Pasar Kasih Naikoten - Kantor Sosial	400			2	3	11	2	91,67
Kantor Sosial - Pertigaan Oepura	500		06.30	1	5	7	4	58,33
JUMLAH	4100			25	18	60	25	83,33
LF 1 RIT	208,33							

Pulang

Segmen	Jarak (m)	Waktu Brckt	Waktu Tiba	Pnp Naik (org)	Pnp Trn (org)	Tot Pnp dlm Kend (org)	Lama perjalanan (menit)	LF (%)
Pertigaan Oepura - Ujung Eltari	2300	06.38		14	2	12	15	100,00
Ujung Eltari - Ruko Oebobo	1100			5	4	13	8	108,33
Ruko Oebobo - SMAN 2	1900			3	6	10	13	83,33
SMAN 2 - STIE Uyelindo	900			3	5	8	7	66,67
STIE Uyelindo - Bundaran P.U	1000			5	4	9	7	75,00
Bundaran P.U - Terminal Walikota	1600		07.22	5	3	11	10	91,67
JUMLAH	8800			35	24	63	60	87,50
LF 1 RIT	291,67							

Hari : Kamis 11 Juni 2009

Pergi

Surveyor Waktu	Eki Jam sibuk pagi (06.00 - 08.15 WITA)	Plat No Kend : DH 2181 CA Kaps Kend : 12 orang						
Segmen	Jarak (m)	Waktu Brgkt	Waktu Tiba	Pnp Naik (org)	Pnp Trn (org)	Tot Pnp dlm Kend (org)	Lama perjalanan (menit)	LF (%)
Terminal Walikota - Patung Kirab	400	06.42		12	0	12	3	100,00
Patung Kirab - Ujung Eltari	1200			5	4	13	7	108,33
Ujung Eltari - RM Abadi	1100			2	5	10	6	83,33
RM Abadi - Pasar Kasih Naikoten	500			2	3	9	3	75,00
Pasar Kasih Naikoten - Kantor Sosial	400			2	0	11	3	91,67
Kantor Sosial - Pertigaan Oepura	500		07.08	3	5	9	4	75,00
JUMLAH	4100			26	17	64	26	88,89
LF 1 RIT	216,67							

Pulang

Segmen	Jarak (m)	Waktu Brgkt	Waktu Tiba	Pnp Naik (org)	Pnp Trn (org)	Tot Pnp dlm Kend (org)	Lama perjalanan (menit)	LF (%)
Pertigaan Oepura - Ujung Eltari	2300	07.11		15	4	11	15	91,67
Ujung Eltari - Ruko Oebobo	1100			3	4	10	8	83,33
Ruko Oebobo - SMAN 2	1900			0	3	7	14	58,33
SMAN 2 - STIE Uyelindo	900			4	2	9	6	75,00
STIE Uyelindo - Bundaran P.U	1000			4	2	11	7	91,67
Bundaran P.U - Terminal Walikota	1600		08.11	3	4	10	10	83,33
JUMLAH	8800			29	19	58	60	80,56
LF 1 RIT	241,67							

Hari : Kamis 11 Juni 2009

Pergi

Surveyor Waktu	Polce Jam sibuk siang (11.45 - 14.30 WITA)	Plat No Kend : DH 2345 CA Kaps Kend : 12 orang						
Segmen	Jarak (m)	Waktu Brgkt	Waktu Tiba	Pnp Naik (org)	Pnp Trn (org)	Tot Pnp dlm Kend (org)	Lama perjalanan (menit)	LF (%)
Terminal Walikota - Patung Kirab	400	11.48		12	0	12	3	100,00
Patung Kirab - Ujung Eltari	1200			3	4	11	6	91,67
Ujung Eltari - RM Abadi	1100			3	4	10	4	83,33
RM Abadi - Pasar Kasih Naikoten	500			2	3	9	4	75,00
Pasar Kasih Naikoten - Kantor Sosial	400			0	2	7	4	58,33
Kantor Sosial - Pertigaan Oepura	500		12.14	2	3	6	5	50,00
JUMLAH	4100			22	16	55	26	76,39
LF 1 RIT	183,33							

Pulang

Segmen	Jarak (m)	Waktu Brgkt	Waktu Tiba	Pnp Naik (org)	Pnp Trn (org)	Tot Pnp dlm Kend (org)	Lama perjalanan (menit)	LF (%)
Pertigaan Oepura - Ujung Eltari	2300	12.25		15	4	11	12	91,67
Ujung Eltari - Ruko Oebobo	1100			4	3	12	6	100,00
Ruko Oebobo - SMAN 2	1900			3	4	11	10	91,67
SMAN 2 - STIE Uyelindo	900			2	3	10	6	83,33
STIE Uyelindo - Bundaran P.U	1000			3	4	9	7	75,00
Bundaran P.U - Terminal Walikota	1600		13.15	4	5	8	9	66,67
JUMLAH	8800			31	23	61	50	84,72
LF 1 RIT	258,33							

Hari : Kamis 11 Juni 2009

Pergi

Surveyor	Cory		Plat No Kend : DH 2138 CA					
Waktu	Jam sibuk siang (11.45 - 14.30 WITA)		Kaps Kend : 12 orang					
Segmen	Jarak (m)	Waktu Brgkt	Waktu Tiba	Pnp Naik (org)	Pnp Trn (org)	Tot Pnp dlm Kend (org)	Lama perjalanan (menit)	LF (%)
Terminal Walikota - Patung Kirab	400	13.17		12	0	12	3	100,00
Patung Kirab - Ujung Eltari	1200			6	5	13	7	108,33
Ujung Eltari - RM Abadi	1100			3	5	11	4	91,67
RM Abadi - Pasar Kasih Naikoten	500			2	3	10	3	83,33
Pasar Kasih Naikoten - Kantor Sosial	400			2	3	9	4	75,00
Kantor Sosial - Pertigaan Oepura	500		13.43	4	5	8	5	66,67
JUMLAH	4100			29	21	63	26	87,50
LF 1 RIT	241,67							

Pulang

Segmen	Jarak (m)	Waktu Brgkt	Waktu Tiba	Pnp Naik (org)	Pnp Trn (org)	Tot Pnp dlm Kend (org)	Lama perjalanan (menit)	LF (%)
Pertigaan Oepura - Ujung Eltari	2300	13.49		15	3	12	11	100,00
Ujung Eltari - Ruko Oebobo	1100			4	3	13	6	108,33
Ruko Oebobo - SMAN 2	1900			3	4	12	10	100,00
SMAN 2 - STIE Uyelindo	900			2	4	10	7	83,33
STIE Uyelindo - Bundaran P.U	1000			2	5	7	6	58,33
Bundaran P.U - Terminal Walikota	1600		14.37	2	6	3	8	25,00
JUMLAH	8800			28	25	57	48	79,17
LF 1 RIT	233,33							

Pergi

Surveyor Waktu		Miun Jam sibuk sore (16.30 – 18.15 WITA)	Plat No Kend : DH 2888 GA Kaps Kend : 12 orang					
Segmen	Jarak (m)	Waktu Brgkt	Waktu Tiba	Pnp Naik (org)	Pnp Trn (org)	Tot Pnp dlm Kend (org)	Lama perjalanan (menit)	LF (%)
Terminal Walikota - Patung Kirab	400	16.35		10	0	10	4	83,33
Patung Kirab - Ujung Eltari	1200			5	4	11	8	91,67
Ujung Eltari - RM Abadi	1100			2	4	9	8	75,00
RM Abadi - Pasar Kasih Naikoten	500			4	2	11	6	91,67
Pasar Kasih Naikoten - Kantor Sosial	400			4	3	12	4	100,00
Kantor Sosial - Pertigaan Oepura	500		17.12	1	5	8	7	66,67
JUMLAH	4100			26	18	61	37	84,72
LF 1 RIT	216,67							

Pulang

Segmen	Jarak (m)	Waktu Brgkt	Waktu Tiba	Pnp Naik (org)	Pnp Trn (org)	Tot Pnp dlm Kend (org)	Lama perjalanan (menit)	LF (%)
Pertigaan Oepura - Ujung Eltari	2300	17.21		15	5	10	18	83,33
Ujung Eltari - Ruko Oebobo	1100			4	6	8	10	66,67
Ruko Oebobo - SMAN 2	1900			5	2	11	16	91,67
SMAN 2 - STIE Uyelindo	900			2	4	9	8	75,00
STIE Uyelindo - Bundaran P.U	1000			4	3	10	10	83,33
Bundaran P.U - Terminal Walikota	1600		17.35	2	4	8	12	66,67
JUMLAH	8800			32	24	56	74	77,78
LF 1 RIT	266,67							

Pergi

Surveyor Waktu	Eki Jam sibuk sore (16.30 – 18.15 WITA)	Plat No Kend : DH 2505 CA	Kaps Kend : 12 orang					
Segmen	Jarak (m)	Waktu Brgkt	Waktu Tiba	Pnp Naik (org)	Pnp Trn (org)	Tot Pnp dlm Kend (org)	Lama perjalanan (menit)	LF (%)
Terminal Walikota - Patung Kirab	400	16.45		9	1	8	4	66,67
Patung Kirab - Ujung Eltari	1200			4	3	9	7	75,00
Ujung Eltari - RM Abadi	1100			4	3	10	8	83,33
RM Abadi - Pasar Kasih Naikoten	500			2	3	9	6	75,00
Pasar Kasih Naikoten - Kantor Sosial	400			3	2	10	4	83,33
Kantor Sosial - Pertigaan Oepura	500		17.21	2	5	7	7	58,33
JUMLAH	4100			24	17	53	36	73,61
LF 1 RIT	200,00							

Pulang

Segmen	Jarak (m)	Waktu Brgkt	Waktu Tiba	Pnp Naik (org)	Pnp Trn (org)	Tot Pnp dlm Kend (org)	Lama perjalanan (menit)	LF (%)
Pertigaan Oepura - Ujung Eltari	2300	17.30		14	2	12	18	100,00
Ujung Eltari - Ruko Oebobo	1100			3	4	11	10	91,67
Ruko Oebobo - SMAN 2	1900			4	2	13	15	108,33
SMAN 2 - STIE Uyelindo	900			1	4	10	9	83,33
STIE Uyelindo - Bundaran P.U	1000			2	5	7	10	58,33
Bundaran P.U - Terminal Walikota	1600		18.44	1	4	4	12	33,33
JUMLAH	8800			25	21	57	74	79,17
LF 1 RIT	208,33							

Hari : Kamis 11 Juni 2009

Pergi

Surveyor Waktu	Elo Jam tidak sibuk (14.30 - 16.15 WITA)	Plat No Kend : DH 1142 GA Kaps Kend : 12 orang						
Segmen	Jarak (m)	Waktu Brgkt	Waktu Tiba	Pnp Naik (org)	Pnp Trn (org)	Tot Pnp dlm Kend (org)	Lama perjalanan (menit)	LF (%)
Terminal Walikota - Patung Kirab	400	14.36		2	0	2	4	16,67
Patung Kirab - Ujung Eltari	1200			1	2	1	8	8,33
Ujung Eltari - RM Abadi	1100			2	1	2	8	16,67
RM Abadi - Pasar Kasih Naikoten	500			2	0	4	6	33,33
Pasar Kasih Naikoten - Kantor Sosial	400			1	0	5	4	41,67
Kantor Sosial - Pertigaan Oepura	500		15.13	2	4	3	7	25,00
JUMLAH	4100			10	7	17	37	23,61
LF 1 RIT	83,33							

Pulang

Segmen	Jarak (m)	Waktu Brgkt	Waktu Tiba	Pnp Naik (org)	Pnp Trn (org)	Tot Pnp dlm Kend (org)	Lama perjalanan (menit)	LF (%)
Pertigaan Oepura - Ujung Eltari	2300	15.23		2	2	0	15	0,00
Ujung Eltari - Ruko Oebobo	1100			2	1	1	8	8,33
Ruko Oebobo - SMAN 2	1900			2	0	3	13	25,00
SMAN 2 - STIE Uyelindo	900			1	2	2	6	16,67
STIE Uyelindo - Bundaran P.U	1000			1	0	3	7	25,00
Bundaran P.U - Terminal Walikota	1600		16.22	2	1	4	10	33,33
JUMLAH	8800			10	6	13	59	18,06
LF 1 RIT	83,33							

SURVEI

STATIS

**HASIL SURVEY STATIS KELUAR MASUK ANGKUTAN KOTA TRAYEK 7
(SENIN 15 JUNI 2009) DI TERMINAL KOTA KUPANG**

NO	NOPOL	Kapasitas kendaraan (orang)	Jam		Waktu Tunggu (menit)	Rit
			Tiba	Berangkat		
1	DH 2061 CA	12	06.20	06.25	5	1
2	DH 2380 AA	12	06.24	06.30	6	1
3	DH 7785 AE	12	06.32	06.37	5	1
4	DH 1091 GA	12	06.38	06.39	1	1
5	DH 2554 CA	12	06.43	06.45	2	1
6	DH 2344 CA	12	06.45	06.50	5	1
7	DH 1189 GA	12	06.48	06.54	6	1
8	DH 7785 AE	12	06.50	06.56	6	1
9	DH 1107 GA	12	06.54	06.58	4	1
10	DH 2466 A	12	06.57	07.00	3	1
11	DH 2270 CA	12	06.58	07.02	4	1
12	DH 2794 BA	12	07.00	07.06	6	1
13	DH 2892 CA	12	07.03	07.04	1	1
14	DH 2218 CA	12	07.05	07.10	5	1
15	DH 2878 BA	12	07.08	07.09	1	1
16	DH 2658 CA	12	07.10	07.14	4	1
17	DH 2080 CA	12	07.12	07.13	1	1
18	DH 2160 CA	12	07.16	07.19	3	1
19	DH 2888 CA	12	07.20	07.24	4	1
20	DH 2006 DA	12	07.22	07.25	3	1
21	DH 2048 CA	12	07.26	07.30	4	1
22	DH 2571 CA	12	07.30	07.35	5	1
23	DH 2138 CA	12	07.34	07.40	6	1
24	DH 2977 CA	12	07.40	07.45	5	1
25	DH 2039 CA	12	07.44	07.46	2	1
26	DH 2104 CA	12	07.49	07.53	4	1
27	DH 2571 CA	12	07.50	07.52	2	1
28	DH 2778 BA	12	07.52	07.56	4	1
29	DH 2061 CA	12	07.55	08.00	5	2
30	DH 2380 AA	12	08.00	08.03	3	2
31	DH 7785 AE	12	08.07	08.10	3	2
32	DH 1091 GA	12	08.09	08.11	1	2
33	DH 2554 CA	12	08.15	08.22	7	2
34	DH 2344 CA	12	08.20	08.25	5	2
35	DH 1189 GA	12	08.24	08.30	6	2
36	DH 7785 AE	12	08.26	08.33	7	2
37	DH 1107 GA	12	08.28	08.31	3	2
38	DH 2466 A	12	08.30	08.34	4	2
39	DH 2270 CA	12	08.32	08.37	5	2
40	DH 2892 CA	12	08.35	08.45	10	2
41	DH 2794 BA	12	08.36	08.40	4	2
42	DH 2878 BA	12	08.39	08.46	7	2
43	DH 2218 CA	12	08.40	08.47	7	2
44	DH 2080 CA	12	08.43	08.49	6	2

45	DH 2658 CA	12	08.44	08.50	6	2
46	DH 2160 CA	12	08.49	08.54	5	2
47	DH 2006 DA	12	08.54	09.04	10	2
48	DH 2888 CA	12	08.55	09.00	5	2
49	DH 2048 CA	12	09.00	09.05	5	2
50	DH 2571 CA	12	09.05	09.09	4	2
51	DH 2138 CA	12	09.10	09.15	5	2
52	DH 2977 CA	12	09.15	09.20	5	2
53	DH 2039 CA	12	09.16	09.24	8	2
54	DH 2061 CA	12	09.21	09.27	6	3
55	DH 2571 CA	12	09.22	09.25	3	2
56	DH 2104 CA	12	09.23	09.30	7	2
57	DH 2380 AA	12	09.24	09.32	8	3
58	DH 2778 BA	12	09.26	09.32	6	2
59	DH 1091 GA	12	09.29	09.34	5	3
60	DH 7785 AE	12	09.33	09.35	2	3
61	DH 2554 CA	12	09.43	09.50	7	3
62	DH 2344 CA	12	09.45	09.49	4	3
63	DH 1189 GA	12	09.51	10.00	9	3
64	DH 1107 GA	12	09.52	09.56	4	3
65	DH 7785 AE	12	09.53	09.58	5	3
66	DH 2892 CA	12	09.54	10.00	6	3
67	DH 2466 A	12	09.55	10.02	7	3
68	DH 2270 CA	12	09.59	10.04	5	3
69	DH 2794 BA	12	10.02	10.05	3	3
70	DH 2878 BA	12	10.05	10.11	6	3
71	DH 2080 CA	12	10.05	10.09	4	3
72	DH 2218 CA	12	10.11	10.17	6	3
73	DH 2160 CA	12	10.11	10.17	6	3
74	DH 2658 CA	12	10.14	10.18	4	3
75	DH 2888 CA	12	10.16	10.21	4	3
76	DH 2571 CA	12	10.23	10.29	6	3
77	DH 2006 DA	12	10.26	10.30	4	3
78	DH 2048 CA	12	10.28	10.30	2	3
79	DH 2138 CA	12	10.36	10.42	6	3
80	DH 2977 CA	12	10.40	10.45	5	3
81	DH 2571 CA	12	10.41	10.47	6	3
82	DH 2039 CA	12	10.47	10.50	3	3
83	DH 2104 CA	12	10.49	10.53	4	3
84	DH 2380 AA	12	10.50	10.54	4	4
85	DH 2061 CA	12	10.51	10.55	4	4
86	DH 7785 AE	12	10.52	10.58	6	4
87	DH 2778 BA	12	10.54	10.59	5	3
88	DH 1091 GA	12	10.55	10.59	4	4
89	DH 2344 CA	12	11.06	11.10	4	4
90	DH 2554 CA	12	11.14	11.20	6	4
91	DH 1107 GA	12	11.15	11.22	7	4
92	DH 7785 AE	12	11.18	11.20	2	4
93	DH 1189 GA	12	11.20	11.26	6	4
94	DH 2892 CA	12	11.21	11.23	2	4

95	DH 2466 A	12	11.23	11.25	2	4
96	DH 2270 CA	12	11.25	11.24	1	4
97	DH 2794 BA	12	11.27	11.30	3	4
98	DH 2218 CA	12	11.30	11.35	5	4
99	DH 2878 BA	12	11.31	11.35	4	4
100	DH 2080 CA	12	11.34	11.38	4	4
101	DH 2658 CA	12	11.38	11.42	4	4
102	DH 2160 CA	12	11.39	11.40	1	4
103	DH 2888 CA	12	11.41	11.45	4	4
104	DH 2571 CA	12	11.49	11.54	5	4
105	DH 2006 DA	12	11.51	11.58	7	4
106	DH 2048 CA	12	11.55	12.00	5	4
107	DH 2104 CA	12	12.00	12.05	5	4
108	DH 2977 CA	12	12.05	12.10	5	4
109	DH 2138 CA	12	12.07	12.13	6	4
110	DH 2039 CA	12	12.09	12.12	3	4
111	DH 2571 CA	12	12.10	12.11	1	4
112	DH 2061 CA	12	12.15	12.30	5	5
113	DH 7785 AE	12	12.16	12.18	2	5
114	DH 2380 AA	12	12.17	12.20	3	4
115	DH 2778 BA	12	12.20	12.27	7	4
116	DH 1091 GA	12	12.22	12.28	6	5
117	DH 2344 CA	12	12.30	12.34	4	5
118	DH 1107 GA	12	12.39	12.40	1	5
119	DH 2892 CA	12	12.43	12.45	2	5
120	DH 2466 A	12	12.43	12.47	3	5
121	DH 7785 AE	12	12.44	12.48	4	5
122	DH 1189 GA	12	12.46	12.52	4	5
123	DH 2554 CA	12	13.47	12.50	3	5
124	DH 2270 CA	12	12.48	12.50	2	5
125	DH 2794 BA	12	12.50	12.55	5	5
126	DH 2218 CA	12	12.59	13.04	5	5
127	DH 2878 BA	12	12.55	13.00	5	5
128	DH 2080 CA	12	12.54	12.58	4	5
129	DH 2160 CA	12	13.00	13.06	6	5
130	DH 2658 CA	12	13.04	13.05	1	5
131	DH 2888 CA	12	13.08	13.13	5	5
132	DH 2048 CA	12	13.16	13.20	4	5
133	DH 2571 CA	12	13.19	13.24	5	5
134	DH 2006 DA	12	13.22	13.27	5	5
135	DH 2977 CA	12	13.25	13.30	5	5
136	DH 2104 CA	12	13.28	13.31	3	5
137	DH 2039 CA	12	13.28	13.30	2	5
138	DH 2571 CA	12	13.31	13.35	4	5
139	DH 2138 CA	12	13.33	13.37	4	5
140	DH 2380 AA	12	13.45	13.50	5	5
141	DH 2778 BA	12	13.51	13.52	1	5
142	DH 7785 AE	12	13.40	14.45	5	6
143	DH 1091 GA	12	13.53	13.55	2	6
144	DH 2344 CA	12	13.55	14.00	5	6

145	DH 2061 CA	12	13.57	14.00	3	6
146	DH 2892 CA	12	14.07	14.14	7	6
147	DH 1107 GA	12	14.08	14.12	4	6
148	DH 7785 AE	12	14.11	14.28	7	6
149	DH 2466 A	12	14.12	14.18	6	6
150	DH 2554 CA	12	14.15	14.21	6	6
151	DH 2270 CA	12	14.15	14.16	1	6
152	DH 2794 BA	12	14.16	14.20	4	6
153	DH 1189 GA	12	14.22	14.25	3	6
154	DH 2080 CA	12	14.23	14.30	7	6
155	DH 2878 BA	12	14.25	14.30	5	6
156	DH 2218 CA	12	14.31	14.36	5	6
157	DH 2160 CA	12	14.31	14.37	6	6
158	DH 2658 CA	12	14.32	14.40	8	6
159	DH 2888 CA	12	14.38	14.42	4	6
160	DH 2571 CA	12	14.46	14.50	4	6
161	DH 2048 CA	12	14.48	14.55	7	6
162	DH 2977 CA	12	14.50	14.57	7	6
163	DH 2006 DA	12	14.52	14.56	4	6
164	DH 2039 CA	12	14.52	15.00	8	6
165	DH 2104 CA	12	14.56	15.04	8	6
166	DH 2138 CA	12	15.02	15.06	4	6
167	DH 2571 CA	12	15.03	15.07	4	6
168	DH 2778 BA	12	15.13	15.16	3	6
169	DH 2380 AA	12	15.17	15.20	3	6
170	DH 7785 AE	12	15.20	15.25	5	7
171	DH 1091 GA	12	15.22	15.30	8	7
172	DH 2061 CA	12	15.22	15.25	3	7
173	DH 2344 CA	12	15.29	15.34	5	7
174	DH 1107 GA	12	15.34	15.35	1	7
175	DH 2270 CA	12	15.37	15.39	2	7
176	DH 2892 CA	12	15.39	15.42	3	7
177	DH 2466 A	12	15.43	15.50	7	7
178	DH 1189 GA	12	15.45	15.50	5	7
179	DH 2554 CA	12	15.46	14.48	2	7
180	DH 2794 BA	12	15.48	15.52	4	7
181	DH 7785 AE	12	15.57	16.00	3	7
182	DH 2878 BA	12	16.25	16.27	2	7
183	DH 2160 CA	12	16.28	16.30	2	7
184	DH 2080 CA	12	16.27	16.30	3	7
185	DH 2218 CA	12	16.30	16.34	4	7
186	DH 2658 CA	12	16.37	16.40	3	7
187	DH 2888 CA	12	16.39	16.41	2	7
188	DH 2048 CA	12	16.47	16.50	3	7
189	DH 2977 CA	12	16.48	16.52	4	7
190	DH 2571 CA	12	16.51	16.52	1	7
191	DH 2006 DA	12	16.51	16.55	4	7
192	DH 2039 CA	12	16.58	17.04	6	7
193	DH 2104 CA	12	17.00	17.06	6	7
194	DH 2571 CA	12	17.01	17.05	4	7

195	DH 2138 CA	12	17.03	17.08	5	7
196	DH 2380 AA	12	17.12	17.13	1	7
197	DH 2778 BA	12	17.13	17.15	2	7
198	DH 7785 AE	12	17.20	17.25	5	8
199	DH 2061 CA	12	17.24	17.26	2	8
200	DH 1091 GA	12	17.25	17.27	2	8
201	DH 2344 CA	12	17.30	17.35	5	8
202	DH 1107 GA	12	17.33	17.36	3	8
203	DH 2270 CA	12	17.35	17.40	5	8
204	DH 2892 CA	12	17.40	17.42	2	8
205	DH 2554 CA	12	17.45	17.46	1	8
206	DH 1189 GA	12	17.48	17.50	2	8
207	DH 2466 A	12	17.50	17.54	4	8
208	DH 7785 AE	12	17.52	17.55	3	8
209	DH 2794 BA	12	17.58	18.00	2	8
210	DH 2878 BA	12	18.02	18.08	6	8

**HASIL SURVEY STATIS KELUAR MASUK ANGKUTAN KOTA TRAYEK 7
(SELASA 16 JUNI 2009) DI TERMINAL KOTA KUPANG**

NO	NOPOL	Kapasitas kendaraan (orang)	Jam		Waktu Tunggu (menit)	Rit
			Tiba	Berangkat		
1	DH 2160 CA	12	06.27	06.32	5	1
2	DH 2892 CA	12	06.27	06.30	3	1
3	DH 2794 BA	12	06.30	06.35	5	1
4	DH 1142 GA	12	06.31	06.32	1	1
5	DH 2878 BA	12	06.32	06.35	3	1
6	DH 2061 CA	12	06.34	06.40	6	1
7	DH 2778 BA	12	06.37	06.38	1	1
8	DH 2658 CA	12	06.40	06.42	2	1
9	DH 2571 CA	12	06.41	06.45	4	1
10	DH 2039 CA	12	06.42	06.45	3	1
11	DH 2466 A	12	06.43	06.44	1	1
12	DH 1189 GA	12	06.43	06.47	4	1
13	DH 7785 AE	12	06.45	06.50	5	1
14	DH 2270 CA	12	06.54	07.00	6	1
15	DH 2080 CA	12	06.57	06.58	1	1
16	DH 2888 CA	12	07.03	07.05	2	1
17	DH 2553 BA	12	07.09	07.11	2	1
18	DH 1091 GA	12	07.12	07.15	3	1
19	DH 2344 CA	12	07.14	07.15	1	1
20	DH 2218 CA	12	07.16	07.20	4	1
21	DH 2138 CA	12	07.17	07.22	5	1
22	DH 2571 CA	12	07.19	07.20	1	1
23	DH 1107 GA	12	07.23	07.30	7	1
24	DH 2104 CA	12	07.25	07.26	1	1
25	DH 2977 CA	12	07.28	07.30	2	1
26	DH 2554 CA	12	07.30	07.34	4	1
27	DH 2048 CA	12	07.36	07.40	4	1
28	DH 2006 DA	12	07.45	07.46	1	1
29	DH 2380 AA	12	07.50	07.55	5	1
30	DH 7785 AE	12	07.54	08.00	6	1
31	DH 2892 CA	12	07.55	08.05	10	2
32	DH 2160 CA	12	07.57	07.58	1	2
33	DH 1142 GA	12	07.57	08.00	3	2
34	DH 2794 BA	12	08.00	08.05	5	2
35	DH 2878 BA	12	08.00	08.01	1	2
36	DH 2778 BA	12	08.03	08.07	4	2
37	DH 2061 CA	12	08.05	08.10	5	2
38	DH 2658 CA	12	08.07	08.12	5	2
39	DH 2571 CA	12	08.10	08.11	1	2
40	DH 2039 CA	12	08.11	08.15	4	2
41	DH 2466 A	12	08.09	08.12	3	2
42	DH 1189 GA	12	08.12	08.15	3	2
43	DH 7785 AE	12	08.15	08.20	5	2
44	DH 2080 CA	12	08.23	08.24	1	2

45	DH 2270 CA	12	08.24	08.30	6	2
46	DH 2888 CA	12	08.30	08.34	4	2
47	DH 2553 BA	12	08.36	08.37	1	2
48	DH 1091 GA	12	08.40	08.42	2	2
49	DH 2344 CA	12	08.42	08.45	3	2
50	DH 2218 CA	12	08.45	08.46	1	2
51	DH 2571 CA	12	08.45	08.50	5	2
52	DH 2138 CA	12	08.47	08.52	5	2
53	DH 2104 CA	12	08.51	08.53	2	2
54	DH 1107 GA	12	08.55	09.00	5	2
55	DH 2977 CA	12	08.55	08.56	1	2
56	DH 2554 CA	12	08.59	09.02	3	2
57	DH 2048 CA	12	09.05	09.10	5	2
58	DH 2006 DA	12	09.11	09.15	4	2
59	DH 7785 AE	12	09.19	09.20	1	2
60	DH 2380 AA	12	09.20	09.25	5	2
61	DH 2160 CA	12	09.22	09.25	3	3
62	DH 1142 GA	12	09.24	09.30	6	3
63	DH 2878 BA	12	09.26	09.32	6	3
64	DH 2794 BA	12	09.29	09.30	1	3
65	DH 2892 CA	12	09.29	09.35	6	3
66	DH 2778 BA	12	09.31	09.37	6	3
67	DH 2061 CA	12	09.34	09.35	1	3
68	DH 2571 CA	12	09.35	09.42	7	3
69	DH 2658 CA	12	09.36	09.40	4	3
70	DH 2039 CA	12	09.39	09.44	5	3
71	DH 2466 A	12	09.36	09.45	9	3
72	DH 1189 GA	12	09.39	09.43	4	3
73	DH 7785 AE	12	09.44	09.46	2	3
74	DH 2080 CA	12	09.48	09.50	2	3
75	DH 2270 CA	12	09.54	09.58	4	3
76	DH 2888 CA	12	09.58	10.00	2	3
77	DH 2553 BA	12	10.01	10.06	5	3
78	DH 1091 GA	12	10.06	10.10	4	3
79	DH 2344 CA	12	10.09	10.12	3	3
80	DH 2218 CA	12	10.11	10.16	5	3
81	DH 2571 CA	12	10.14	10.16	2	3
82	DH 2138 CA	12	10.16	10.20	4	3
83	DH 2104 CA	12	10.17	10.22	5	3
84	DH 2977 CA	12	10.20	10.25	5	3
85	DH 1107 GA	12	10.24	10.32	8	3
86	DH 2554 CA	12	10.26	10.34	8	3
87	DH 2048 CA	12	10.34	10.40	6	3
88	DH 2006 DA	12	10.35	10.41	6	3
89	DH 7785 AE	12	10.44	10.45	1	3
90	DH 2380 AA	12	10.49	10.54	5	3
91	DH 2160 CA	12	10.51	10.52	1	4
92	DH 1142 GA	12	10.56	11.00	4	4
93	DH 2794 BA	12	10.56	10.57	1	4
94	DH 2878 BA	12	10.58	11.00	2	4

95	DH 2061 CA	12	11.01	11.05	4	4
96	DH 2892 CA	12	11.01	11.07	6	4
97	DH 2778 BA	12	11.03	11.08	5	4
98	DH 2658 CA	12	11.06	11.11	5	4
99	DH 2571 CA	12	11.08	11.15	7	4
100	DH 1189 GA	12	11.09	11.13	4	4
101	DH 2039 CA	12	11.10	11.17	7	4
102	DH 7785 AE	12	11.12	11.17	5	4
103	DH 2466 A	12	11.13	11.19	6	4
104	DH 2080 CA	12	11.14	11.20	6	4
105	DH 2270 CA	12	11.24	11.25	1	4
106	DH 2888 CA	12	11.26	11.30	4	4
107	DH 2553 BA	12	11.32	11.36	4	4
108	DH 1091 GA	12	11.36	11.42	6	4
109	DH 2344 CA	12	11.38	11.45	7	4
110	DH 2218 CA	12	11.42	11.47	5	4
111	DH 2571 CA	12	11.42	11.43	1	4
112	DH 2138 CA	12	11.46	11.50	4	4
113	DH 2104 CA	12	11.48	11.52	7	4
114	DH 2977 CA	12	11.51	11.52	1	4
115	DH 1107 GA	12	11.58	12.02	4	4
116	DH 2554 CA	12	12.00	12.06	6	4
117	DH 2048 CA	12	12.06	12.10	4	4
118	DH 2006 DA	12	12.07	12.12	5	4
119	DH 7785 AE	12	12.11	12.17	6	4
120	DH 2380 AA	12	12.20	12.25	5	4
121	DH 2160 CA	12	12.18	12.20	2	5
122	DH 1142 GA	12	12.26	12.30	4	5
123	DH 2794 BA	12	12.23	12.27	4	5
124	DH 2878 BA	12	12.27	12.28	1	5
125	DH 2061 CA	12	12.31	12.35	4	5
126	DH 2892 CA	12	12.33	12.38	5	5
127	DH 2778 BA	12	12.34	12.38	4	5
128	DH 2658 CA	12	12.38	12.39	1	5
129	DH 2571 CA	12	12.41	12.48	7	5
130	DH 1189 GA	12	12.39	12.42	3	5
131	DH 2039 CA	12	12.43	12.45	2	5
132	DH 7785 AE	12	12.45	12.50	5	5
133	DH 2466 A	12	12.46	12.52	7	5
134	DH 2080 CA	12	12.47	12.48	1	5
135	DH 2270 CA	12	12.51	12.55	4	5
136	DH 2888 CA	12	12.56	13.00	4	5
137	DH 2553 BA	12	13.02	13.05	3	5
138	DH 1091 GA	12	13.08	13.11	3	5
139	DH 2344 CA	12	13.11	13.16	5	5
140	DH 2218 CA	12	13.13	13.14	1	5
141	DH 2571 CA	12	13.09	13.10	1	5
142	DH 2138 CA	12	13.16	13.20	4	5
143	DH 2104 CA	12	13.18	13.22	4	5
144	DH 2977 CA	12	13.20	13.25	5	5

145	DH 1107 GA	12	13.28	13.34	6	5
146	DH 2554 CA	12	13.32	13.35	3	5
147	DH 2048 CA	12	13.36	13.40	4	5
148	DH 2006 DA	12	13.38	13.41	3	5
149	DH 7785 AE	12	13.43	13.46	3	5
150	DH 2380 AA	12	13.51	13.57	6	5
151	DH 2160 CA	12	13.30	13.34	4	6
152	DH 2794 BA	12	13.37	13.40	3	6
153	DH 2878 BA	12	13.38	13.42	4	6
154	DH 1142 GA	12	13.40	13.45	5	6
155	DH 2061 CA	12	13.45	13.50	5	6
156	DH 2892 CA	12	13.48	13.49	1	6
157	DH 2778 BA	12	13.48	13.52	4	6
158	DH 2658 CA	12	13.49	13.55	6	6
159	DH 2571 CA	12	13.58	14.00	2	6
160	DH 1189 GA	12	13.52	13.58	6	6
161	DH 2039 CA	12	13.55	14.00	5	6
162	DH 7785 AE	12	14.00	14.03	3	6
163	DH 2466 A	12	14.02	14.05	3	6
164	DH 2080 CA	12	13.58	14.02	4	6
165	DH 2270 CA	12	14.05	14.10	5	6
166	DH 2888 CA	12	14.10	14.12	2	6
167	DH 2553 BA	12	14.15	14.20	5	6
168	DH 2571 CA	12	14.20	14.23	3	6
169	DH 1091 GA	12	14.21	14.25	4	6
170	DH 2218 CA	12	14.24	14.30	6	6
171	DH 2344 CA	12	14.26	14.32	6	6
172	DH 2138 CA	12	14.30	14.35	5	6
173	DH 2104 CA	12	14.32	14.34	2	6
174	DH 2977 CA	12	14.35	14.40	5	6
175	DH 1107 GA	12	14.44	14.46	2	6
176	DH 2554 CA	12	14.45	14.49	4	6
177	DH 2160 CA	12	14.46	14.50	4	7
178	DH 2048 CA	12	14.50	14.54	4	6
179	DH 2006 DA	12	14.51	14.56	5	6
180	DH 2794 BA	12	14.52	14.58	6	7
181	DH 2878 BA	12	14.54	15.00	6	6
182	DH 7785 AE	12	14.56	15.05	5	6
183	DH 1142 GA	12	14.57	15.03	6	7
184	DH 2892 CA	12	15.15	15.20	5	7
185	DH 2061 CA	12	15.20	15.28	8	7
186	DH 2778 BA	12	15.24	15.32	8	7
187	DH 2658 CA	12	15.26	15.35	9	7
188	DH 2380 AA	12	15.30	15.40	10	7
189	DH 1189 GA	12	15.32	15.43	11	7
190	DH 2571 CA	12	15.36	15.45	9	7
191	DH 2039 CA	12	15.40	15.47	7	7
192	DH 2080 CA	12	15.42	15.50	8	7
193	DH 7785 AE	12	15.45	15.52	7	7
194	DH 2466 A	12	15.50	15.56	6	7

195	DH 2270 CA	12	15.52	16.00	8	7
196	DH 2888 CA	12	16.02	16.06	4	7
197	DH 2553 BA	12	16.03	16.08	5	7
198	DH 2571 CA	12	16.05	16.10	5	7
199	DH 1091 GA	12	16.07	16.14	7	7
200	DH 2218 CA	12	16.12	16.17	5	7
201	DH 2344 CA	12	16.16	16.20	4	7
202	DH 2138 CA	12	16.18	16.22	4	7
203	DH 2104 CA	12	16.19	16.25	6	7
204	DH 2977 CA	12	16.22	16.30	8	7
205	DH 1142 GA	12	16.23	16.30		8
206	DH 1107 GA	12	16.32	16.40	8	7
207	DH 2554 CA	12	16.36	16.37	1	7
208	DH 2160 CA	12	16.38	16.39	1	8
209	DH 2892 CA	12	16.40	16.43	3	8
210	DH 2048 CA	12	16.42	16.45	3	7
211	DH 2878 BA	12	16.46	16.50	4	7
212	DH 2006 DA	12	16.46	16.48	2	7
213	DH 2061 CA	12	16.48	16.53	5	8
214	DH 2794 BA	12	16.52	17.00	8	8
215	DH 2778 BA	12	16.52	16.58	6	8
216	DH 7785 AE	12	16.54	17.02	8	7
217	DH 2658 CA	12	16.55	17.00	5	8
218	DH 2380 AA	12	17.00	17.03	3	8
219	DH 1189 GA	12	17.03	17.08	5	8
220	DH 2571 CA	12	17.05	17.10	5	8
221	DH 2039 CA	12	17.07	17.12	5	8
222	DH 2080 CA	12	17.10	17.15	5	8
223	DH 7785 AE	12	17.12	17.15	3	8
224	DH 2466 A	12	17.16	17.20	4	8
225	DH 2270 CA	12	17.20	17.25	5	8
226	DH 2888 CA	12	17.26	17.30	4	8
227	DH 2553 BA	12	17.28	17.32	4	8
228	DH 2571 CA	12	17.30	17.35	5	8
229	DH 1091 GA	12	17.34	17.40	6	8
230	DH 2218 CA	12	17.37	17.42	5	8
231	DH 2344 CA	12	17.40	17.45	5	8
232	DH 2138 CA	12	17.42	17.50	8	8
233	DH 2104 CA	12	17.45	17.51	6	8
234	DH 2977 CA	12	17.50	17.55	5	8
235	DH 1142 GA	12	17.51	17.54	3	9
236	DH 2554 CA	12	17.57	18.00	3	8
237	DH 2160 CA	12	17.59	18.05	6	9
238	DH 1107 GA	12	18.00	18.03	3	8
239	DH 2892 CA	12	18.03	18.08	5	9
240	DH 2048 CA	12	18.05	18.06	1	8

**HASIL SURVEY STATIS KELUAR MASUK ANGKUTAN KOTA TRAYEK 7
(RABU 17 JUNI 2009) DI TERMINAL KOTA KUPANG**

NO	NOPOL	Kapasitas kendaraan (orang)	Jam		Waktu Tunggu (menit)	Rit
			Tiba	Berangkat		
1	DH 7785 AE	12	06.24	06.27	3	1
2	DH 2553 BA	12	06.27	06.30	3	1
3	DH 2218 CA	12	06.29	06.33	4	1
4	DH 2006 DA	12	06.32	06.33	1	1
5	DH 2977 CA	12	06.35	06.40	5	1
6	DH 2888 CA	12	06.38	06.39	1	1
7	DH 2571 CA	12	06.41	06.45	4	1
8	DH 2344 CA	12	06.45	06.48	3	1
9	DH 2160 CA	12	06.49	06.54	5	1
10	DH 2892 CA	12	07.01	07.04	3	1
11	DH 2466 A	12	07.05	07.09	4	1
12	DH 1189 GA	12	07.10	07.11	1	1
13	DH 2658 CA	12	07.10	07.15	5	1
14	DH 2380 AA	12	07.11	07.14	3	1
15	DH 2061 CA	12	07.13	07.15	2	1
16	DH 1107 GA	12	07.15	07.16	1	1
17	DH 2138 CA	12	07.20	07.25	5	1
18	DH 2080 CA	12	07.22	07.24	2	1
19	DH 2104 CA	12	07.24	07.28	4	1
20	DH 2554 CA	12	07.29	07.31	2	1
21	DH 2794 BA	12	07.31	07.35	4	1
22	DH 1091 GA	12	07.34	07.35	1	1
23	DH 7785 AE	12	07.37	07.37	0	1
24	DH 2270 CA	12	07.39	07.42	3	1
25	DH 2878 BA	12	07.42	07.45	3	1
26	DH 1142 GA	12	07.44	07.45	1	1
27	DH 2039 CA	12	07.46	07.50	4	1
28	DH 2778 BA	12	07.49	07.54	5	1
29	DH 2048 CA	12	07.51	07.55	4	1
30	DH 2571 CA	12	07.51	07.54	3	1
31	DH 7785 AE	12	07.53	07.56	3	2
32	DH 2553 BA	12	07.55	07.58	3	2
33	DH 2218 CA	12	07.58	08.00	2	2
34	DH 2006 DA	12	08.00	08.05	5	2
35	DH 2888 CA	12	08.04	08.10	6	2
36	DH 2977 CA	12	08.05	08.10	5	2
37	DH 2571 CA	12	08.10	08.15	5	2
38	DH 2344 CA	12	08.13	08.17	4	2
39	DH 2160 CA	12	08.19	08.20	1	2
40	DH 2892 CA	12	08.29	08.33	4	2
41	DH 2466 A	12	08.34	08.39	5	2
42	DH 1189 GA	12	08.36	08.40	4	2
43	DH 2380 AA	12	08.39	08.44	5	2
44	DH 2658 CA	12	08.40	08.45	5	2

45	DH 1107 GA	12	08.41	08.47	6	2
46	DH 2061 CA	12	08.42	08.45	3	2
47	DH 2080 CA	12	08.49	08.54	5	2
48	DH 2138 CA	12	08.50	08.55	5	2
49	DH 2104 CA	12	08.53	08.58	5	2
50	DH 2554 CA	12	08.56	09.00	4	2
51	DH 2794 BA	12	09.00	09.05	5	2
52	DH 1091 GA	12	09.01	09.06	5	2
53	DH 7785 AE	12	09.03	09.09	6	2
54	DH 2270 CA	12	09.07	09.10	3	2
55	DH 2878 BA	12	09.10	09.15	5	2
56	DH 1142 GA	12	09.10	09.11	1	2
57	DH 2039 CA	12	09.15	09.18	3	2
58	DH 2778 BA	12	09.19	09.20	1	2
59	DH 2571 CA	12	09.19	09.26	7	2
60	DH 2048 CA	12	09.20	09.25	5	2
61	DH 7785 AE	12	09.20	09.25	5	3
62	DH 2553 BA	12	09.22	09.26	4	3
63	DH 2218 CA	12	09.24	09.25	1	3
64	DH 2006 DA	12	09.29	09.34	5	3
65	DH 2888 CA	12	09.34	09.39	5	3
66	DH 2977 CA	12	09.36	09.37	1	3
67	DH 2571 CA	12	09.39	09.42	3	3
68	DH 2344 CA	12	09.41	09.47	6	3
69	DH 2160 CA	12	09.44	09.45	1	3
70	DH 2892 CA	12	09.57	10.02	5	3
71	DH 2466 A	12	10.03	10.09	6	3
72	DH 1189 GA	12	10.04	10.06	2	3
73	DH 2061 CA	12	10.06	10.10	4	3
74	DH 2380 AA	12	10.08	10.13	5	3
75	DH 2658 CA	12	10.09	10.10	1	3
76	DH 1107 GA	12	10.11	10.16	5	3
77	DH 2080 CA	12	10.18	10.24	6	3
78	DH 2138 CA	12	10.19	10.20	1	3
79	DH 2104 CA	12	10.23	10.30	7	3
80	DH 2554 CA	12	10.25	10.32	7	3
81	DH 2794 BA	12	10.29	10.30	1	3
82	DH 1091 GA	12	10.30	10.37	7	3
83	DH 7785 AE	12	10.33	10.34	1	3
84	DH 2270 CA	12	10.34	10.38	4	3
85	DH 1142 GA	12	10.35	10.40	5	3
86	DH 2878 BA	12	10.39	10.42	3	3
87	DH 2039 CA	12	10.42	40.47	5	3
88	DH 2778 BA	12	10.44	10.50	6	3
89	DH 2048 CA	12	10.49	10.52	3	3
90	DH 2571 CA	12	10.50	10.55	5	3
91	DH 7785 AE	12	10.51	10.55	4	4
92	DH 2553 BA	12	10.52	10.53	1	4
93	DH 2218 CA	12	10.53	10.54	1	4
94	DH 2006 DA	12	11.00	11.05	5	4

95	DH 2977 CA	12	11.03	11.07	4	4
96	DH 2888 CA	12	11.05	11.07	2	4
97	DH 2571 CA	12	11.08	11.10	2	4
98	DH 2160 CA	12	11.11	11.17	6	4
99	DH 2344 CA	12	11.13	11.15	2	4
100	DH 2892 CA	12	11.28	11.32	4	4
101	DH 1189 GA	12	11.32	11.35	3	4
102	DH 2466 A	12	11.35	11.36	1	4
103	DH 2061 CA	12	11.36	11.40	4	4
104	DH 2658 CA	12	11.37	11.44	7	4
105	DH 2380 AA	12	11.39	11.42	3	4
106	DH 1107 GA	12	11.42	11.43	1	4
107	DH 2138 CA	12	11.46	11.50	4	4
108	DH 2080 CA	12	11.50	11.55	5	4
109	DH 2104 CA	12	11.56	11.58	2	4
110	DH 2554 CA	12	11.58	12.00	2	4
111	DH 2794 BA	12	11.56	12.00	4	4
112	DH 7785 AE	12	12.00	12.07	7	4
113	DH 1091 GA	12	12.03	12.05	2	4
114	DH 2270 CA	12	12.04	12.09	5	4
115	DH 1142 GA	12	12.06	12.11	5	4
116	DH 2878 BA	12	12.08	12.14	6	4
117	DH 2039 CA	12	12.13	12.17	4	4
118	DH 2778 BA	12	12.16	12.22	6	4
119	DH 2048 CA	12	12.18	12.23	5	4
120	DH 2571 CA	12	12.21	12.22	1	4
121	DH 2553 BA	12	12.19	12.22	3	5
122	DH 2218 CA	12	12.20	12.25	5	5
123	DH 7785 AE	12	12.22	12.25	3	5
124	DH 2006 DA	12	12.31	12.32	1	5
125	DH 2977 CA	12	12.33	12.34	1	5
126	DH 2888 CA	12	12.33	12.35	2	5
127	DH 2571 CA	12	12.36	12.38	2	5
128	DH 2344 CA	12	12.41	12.45	4	5
129	DH 2160 CA	12	12.43	12.47	4	5
130	DH 2892 CA	12	12.58	13.00	2	5
131	DH 1189 GA	12	13.01	13.04	3	5
132	DH 2466 A	12	13.02	13.05	3	5
133	DH 2061 CA	12	13.06	13.10	4	5
134	DH 2380 AA	12	13.08	13.12	4	5
135	DH 1107 GA	12	13.09	13.10	1	5
136	DH 2658 CA	12	13.10	13.15	5	5
137	DH 2138 CA	12	13.16	13.20	4	5
138	DH 2080 CA	12	13.21	13.25	4	5
139	DH 2104 CA	12	13.24	13.30	6	5
140	DH 2554 CA	12	13.26	13.29	3	5
141	DH 2794 BA	12	13.26	13.28	2	5
142	DH 1091 GA	12	13.31	13.36	5	5
143	DH 7785 AE	12	13.33	13.35	2	5
144	DH 2270 CA	12	13.35	13.40	5	5

145	DH 1142 GA	12	13.37	13.42	5	5
146	DH 2878 BA	12	13.40	13.45	5	5
147	DH 2039 CA	12	13.43	13.47	4	5
148	DH 2778 BA	12	13.48	13.49	1	5
149	DH 2571 CA	12	13.48	13.53	5	5
150	DH 2048 CA	12	13.49	13.52	3	5
151	DH 2553 BA	12	13.42	13.47	5	6
152	DH 2218 CA	12	13.45	13.50	5	6
153	DH 7785 AE	12	13.46	13.49	3	6
154	DH 2006 DA	12	13.52	14.00	8	6
155	DH 2977 CA	12	13.54	13.58	4	6
156	DH 2888 CA	12	13.55	13.59	5	6
157	DH 2571 CA	12	13.58	14.02	4	6
158	DH 2344 CA	12	14.05	14.10	5	6
159	DH 2160 CA	12	14.07	14.09	2	6
160	DH 2892 CA	12	14.20	14.21	1	6
161	DH 1189 GA	12	14.24	14.30	6	6
162	DH 2466 A	12	14.25	14.32	7	6
163	DH 2061 CA	12	14.30	14.35	5	6
164	DH 1107 GA	12	14.30	14.36	6	6
165	DH 2380 AA	12	14.32	14.38	6	6
166	DH 2658 CA	12	14.35	14.40	5	6
167	DH 2138 CA	12	14.40	14.45	5	6
168	DH 2080 CA	12	14.45	14.50	5	6
169	DH 2554 CA	12	14.49	14.56	7	6
170	DH 2104 CA	12	14.50	14.55	5	6
171	DH 2794 BA	12	14.48	14.52	4	6
172	DH 7785 AE	12	14.55	15.02	7	6
173	DH 1091 GA	12	14.56	15.00	4	6
174	DH 2270 CA	12	15.00	15.03	3	6
175	DH 1142 GA	12	15.02	15.05	3	6
176	DH 2878 BA	12	15.05	15.10	5	6
177	DH 2039 CA	12	15.07	15.13	6	6
178	DH 2778 BA	12	15.09	15.14	5	6
179	DH 2048 CA	12	15.12	15.20	8	6
180	DH 2571 CA	12	15.13	15.18	5	6
181	DH 2553 BA	12	15.07	15.10	3	7
182	DH 7785 AE	12	15.09	15.12	3	7
183	DH 2218 CA	12	15.10	15.15	5	7
184	DH 2977 CA	12	15.18	15.24	6	7
185	DH 2888 CA	12	15.19	15.20	1	7
186	DH 2006 DA	12	15.20	15.25	5	7
187	DH 2571 CA	12	15.22	15.24	2	7
188	DH 2160 CA	12	15.29	15.30	1	7
189	DH 2344 CA	12	15.30	15.37	7	7
190	DH 2892 CA	12	15.41	15.45	4	7
191	DH 1189 GA	12	16.20	16.23	3	7
192	DH 2466 A	12	16.22	16.26	4	7
193	DH 2061 CA	12	16.25	16.30	5	7
194	DH 1107 GA	12	16.26	16.32	6	7

195	DH 2380 AA	12	16.28	16.30	2	7
196	DH 2658 CA	12	16.30	16.35	5	7
197	DH 2138 CA	12	16.35	16.40	5	7
198	DH 2080 CA	12	16.40	16.43	3	7
199	DH 2794 BA	12	16.42	16.49	7	7
200	DH 2554 CA	12	16.46	16.50	4	7
201	DH 2104 CA	12	16.48	16.54	6	7
202	DH 1091 GA	12	16.50	16.56	6	7
203	DH 7785 AE	12	16.52	16.54	2	7
204	DH 2270 CA	12	16.53	16.58	5	7
205	DH 1142 GA	12	16.55	17.00	5	7
206	DH 2878 BA	12	17.00	17.04	4	7
207	DH 2039 CA	12	17.05	17.10	5	7
208	DH 2778 BA	12	17.06	17.07	1	7
209	DH 2553 BA	12	17.10	17.15	5	8
210	DH 2048 CA	12	17.10	17.15	5	7
211	DH 7785 AE	12	17.12	17.13	1	8
212	DH 2571 CA	12	17.12	17.14	2	7
213	DH 2218 CA	12	17.15	17.18	3	8
214	DH 2888 CA	12	17.20	17.24	4	8
215	DH 2977 CA	12	17.24	17.25	1	8
216	DH 2571 CA	12	17.24	17.30	6	8
217	DH 2006 DA	12	17.25	17.29	4	8
218	DH 2160 CA	12	17.30	17.36	6	8
219	DH 2344 CA	12	17.40	17.45	5	8
220	DH 2892 CA	12	17.45	17.48	3	8
221	DH 1189 GA	12	17.53	18.00	7	8
222	DH 2466 A	12	17.56	18.04	8	8
223	DH 2061 CA	12	18.00	18.06	6	8
224	DH 1107 GA	12	18.02	18.05	3	8

**HASIL SURVEY STATIS KELUAR MASUK ANGKUTAN KOTA TRAYEK 7
(KAMIS 18 JUNI 2009) DI TERMINAL KOTA KUPANG**

NO	NOPOL	Kapasitas	Jam		Waktu	Rit
		kendaraan (orang)	Tiba	Berangkat	Tunggu (menit)	
1	DH 2344 CA	12	06.25	06.30	5	1
2	DH 2160 CA	12	06.30	06.32	2	1
3	DH 2061 CA	12	06.32	06.35	3	1
4	DH 2794 BA	12	06.35	06.36	1	1
5	DH 2380 AA	12	06.40	06.43	3	1
6	DH 2878 BA	12	06.42	06.45	3	1
7	DH 2039 CA	12	06.50	06.54	4	1
8	DH 2104 CA	12	06.51	06.55	4	1
9	DH 2405 CA	12	06.52	06.55	3	1
10	DH 2553 BA	12	06.53	06.54	1	1
11	DH 2006 DA	12	06.55	06.58	3	1
12	DH 2977 CA	12	06.59	07.00	1	1
13	DH 2554 CA	12	07.02	07.05	3	1
14	DH 2138 CA	12	07.05	07.08	3	1
15	DH 2571 CA	12	07.09	07.10	1	1
16	DH 1107 GA	12	07.12	07.13	1	1
17	DH 7785 AE	12	07.15	07.16	1	1
18	DH 1189 GA	12	07.18	07.20	2	1
19	DH 1091 GA	12	07.21	07.23	2	1
20	DH 2778 BA	12	07.25	07.30	5	1
21	DH 2466 A	12	07.30	07.35	5	1
22	DH 2270 CA	12	07.36	07.38	1	1
23	DH 2571 CA	12	07.40	07.41	1	1
24	DH 2048 CA	12	07.46	07.48	3	1
25	DH 2080 CA	12	07.46	07.50	4	1
26	DH 2888 CA	12	07.50	07.51	1	1
27	DH 2218 CA	12	07.55	07.58	3	1
28	DH 2344 CA	12	08.00	08.05	5	2
29	DH 2160 CA	12	08.05	08.08	3	2
30	DH 2061 CA	12	08.06	08.12	6	2
31	DH 2794 BA	12	08.09	08.10	1	2
32	DH 2380 AA	12	08.13	08.15	2	2
33	DH 2878 BA	12	08.15	08.19	4	2
34	DH 2039 CA	12	08.24	08.30	6	2
35	DH 2553 BA	12	08.24	08.25	1	2
36	DH 2104 CA	12	08.25	08.28	3	2
37	DH 2405 CA	12	08.28	08.30	2	2
38	DH 2006 DA	12	08.30	08.35	5	2
39	DH 2977 CA	12	08.30	08.32	2	2
40	DH 2554 CA	12	08.35	08.40	5	2
41	DH 2138 CA	12	08.38	08.39	1	2
42	DH 2571 CA	12	08.40	08.45	5	2
43	DH 1107 GA	12	08.43	08.48	5	2

44	DH 7785 AE	12	08.46	08.50	4	2
45	DH 1189 GA	12	08.51	09.00	9	2
46	DH 1091 GA	12	08.55	09.03	8	2
47	DH 2778 BA	12	09.01	09.10	9	2
48	DH 2466 A	12	09.07	09.08	1	2
49	DH 2270 CA	12	09.10	09.16	6	2
50	DH 2571 CA	12	09.13	09.20	7	2
51	DH 2344 CA	12	09.15	09.18	3	3
52	DH 2160 CA	12	09.18	09.24	6	3
53	DH 2048 CA	12	09.18	09.20	2	2
54	DH 2794 BA	12	09.20	09.30	10	3
55	DH 2080 CA	12	09.22	09.23	1	2
56	DH 2061 CA	12	09.23	09.27	4	3
57	DH 2888 CA	12	09.24	09.25	1	2
58	DH 2380 AA	12	09.26	09.28	2	3
59	DH 2218 CA	12	09.30	09.40	10	2
60	DH 2878 BA	12	09.30	09.36	6	3
61	DH 2553 BA	12	09.35	09.38	3	3
62	DH 2104 CA	12	09.38	09.39	1	3
63	DH 2039 CA	12	09.40	09.45	5	3
64	DH 2405 CA	12	09.42	09.47	5	3
65	DH 2977 CA	12	09.43	09.46	3	3
66	DH 2006 DA	12	09.45	09.50	5	3
67	DH 2554 CA	12	09.50	09.56	6	3
68	DH 2138 CA	12	09.50	09.51	1	3
69	DH 2571 CA	12	09.55	09.58	3	3
70	DH 1107 GA	12	09.58	10.00	2	3
71	DH 7785 AE	12	10.00	10.06	6	3
72	DH 1189 GA	12	10.10	10.06	6	3
73	DH 1091 GA	12	10.13	10.15	2	3
74	DH 2466 A	12	10.18	10.22	4	3
75	DH 2778 BA	12	10.20	10.25	5	3
76	DH 2270 CA	12	10.26	10.30	4	3
77	DH 2571 CA	12	10.30	10.36	6	3
78	DH 2048 CA	12	10.33	10.34	1	3
79	DH 2080 CA	12	10.35	10.40	5	3
80	DH 2888 CA	12	10.37	10.38	1	3
81	DH 2344 CA	12	10.38	10.45	7	4
82	DH 2160 CA	12	10.44	10.48	4	4
83	DH 2061 CA	12	10.47	10.53	6	4
84	DH 2380 AA	12	10.48	10.57	9	4
85	DH 2218 CA	12	10.50	10.55	5	3
86	DH 2794 BA	12	10.50	10.51	1	4
87	DH 2878 BA	12	10.56	11.00	4	4
88	DH 2553 BA	12	10.58	11.04	6	4
89	DH 2104 CA	12	10.59	11.03	4	4
90	DH 2039 CA	12	11.05	11.06	1	4
91	DH 2405 CA	12	11.07	11.11	4	4
92	DH 2977 CA	12	11.08	11.13	5	4
93	DH 2006 DA	12	11.10	11.15	5	4

94	DH 2138 CA	12	11.12	11.14	2	4
95	DH 2554 CA	12	11.16	11.17	1	4
96	DH 2571 CA	12	11.18	11.23	5	4
97	DH 1107 GA	12	11.20	11.21	1	4
98	DH 7785 AE	12	11.26	11.30	4	4
99	DH 1189 GA	12	11.27	11.34	7	4
100	DH 1091 GA	12	11.35	11.40	5	4
101	DH 2466 A	12	11.42	11.47	5	4
102	DH 2778 BA	12	11.45	11.50	5	4
103	DH 2270 CA	12	11.50	11.58	10	4
104	DH 2048 CA	12	11.54	12.00	6	4
105	DH 2571 CA	12	11.56	12.03	7	4
106	DH 2888 CA	12	11.58	12.06	8	4
107	DH 2080 CA	12	12.00	12.05	5	4
108	DH 2344 CA	12	12.05	12.10	5	5
109	DH 2160 CA	12	12.08	12.12	4	5
110	DH 2061 CA	12	12.13	12.18	5	5
111	DH 2218 CA	12	12.15	12.21	6	4
112	DH 2380 AA	12	12.17	12.20	3	5
113	DH 2794 BA	12	12.11	12.16	5	5
114	DH 2878 BA	12	12.20	12.25	5	5
115	DH 2104 CA	12	12.23	12.25	2	5
116	DH 2553 BA	12	12.24	12.27	3	5
117	DH 2039 CA	12	12.26	12.28	2	5
118	DH 2405 CA	12	12.31	12.37	6	5
119	DH 2977 CA	12	12.33	12.35	2	5
120	DH 2138 CA	12	12.34	12.41	7	5
121	DH 2006 DA	12	12.35	12.40	5	5
122	DH 2554 CA	12	12.37	12.42	5	5
123	DH 1107 GA	12	12.41	12.48	7	5
124	DH 2571 CA	12	12.43	12.50	7	5
125	DH 7785 AE	12	12.50	12.55	5	5
126	DH 1189 GA	12	12.54	13.00	6	5
127	DH 1091 GA	12	13.00	13.05	5	5
128	DH 2466 A	12	13.07	13.12	5	5
129	DH 2778 BA	12	13.10	13.15	5	5
130	DH 2270 CA	12	13.18	13.20	2	5
131	DH 2048 CA	12	13.20	13.24	4	5
132	DH 2571 CA	12	13.23	13.26	3	5
133	DH 2888 CA	12	13.26	13.31	5	5
134	DH 2080 CA	12	13.27	13.34	7	5
135	DH 2218 CA	12	13.41	13.48	7	5
136	DH 2344 CA	12	13.20	13.25	5	6
137	DH 2160 CA	12	13.22	13.23	1	6
138	DH 2794 BA	12	13.26	13.33	6	6
139	DH 2061 CA	12	13.28	13.30	2	6
140	DH 2380 AA	12	13.30	13.35	5	6
141	DH 2878 BA	12	13.35	13.37	2	6
142	DH 2104 CA	12	13.35	13.40	5	6
143	DH 2553 BA	12	13.37	13.42	5	6

144	DH 2039 CA	12	13.38	13.43	5	6
145	DH 2977 CA	12	13.45	13.46	1	6
146	DH 2405 CA	12	13.47	13.50	3	6
147	DH 2006 DA	12	13.50	13.55	5	6
148	DH 2138 CA	12	13.51	13.53	2	6
149	DH 2554 CA	12	13.52	13.57	5	6
150	DH 1107 GA	12	13.58	14.05	7	6
151	DH 2571 CA	12	14.00	14.00	0	6
152	DH 7785 AE	12	14.05	14.08	3	6
153	DH 1189 GA	12	14.10	14.15	5	6
154	DH 1091 GA	12	14.15	14.30	5	6
155	DH 2466 A	12	14.22	14.31	9	6
156	DH 2778 BA	12	14.25	14.32	7	6
157	DH 2270 CA	12	14.30	14.40	10	6
158	DH 2048 CA	12	14.34	14.35	1	6
159	DH 2571 CA	12	14.36	14.42	6	6
160	DH 2888 CA	12	14.41	14.50	9	6
161	DH 2080 CA	12	14.44	14.50	6	6
162	DH 2218 CA	12	14.58	15.05	7	6
163	DH 2160 CA	12	15.13	15.20	7	7
164	DH 2794 BA	12	15.14	15.20	6	7
165	DH 2344 CA	12	15.15	15.22	7	7
166	DH 2061 CA	12	15.20	15.30	10	7
167	DH 2380 AA	12	15.30	15.36	6	7
168	DH 2878 BA	12	15.35	15.42	7	7
169	DH 2104 CA	12	15.38	15.45	7	7
170	DH 2039 CA	12	15.38	15.48	10	7
171	DH 2553 BA	12	15.40	15.52	12	7
172	DH 2977 CA	12	15.40	15.48	8	7
173	DH 2405 CA	12	15.45	15.52	10	7
174	DH 2138 CA	12	15.47	15.53	6	7
175	DH 2006 DA	12	15.50	15.57	7	7
176	DH 2554 CA	12	15.50	15.51	1	7
177	DH 1107 GA	12	16.00	16.10	10	7
178	DH 2571 CA	12	16.05	16.10	5	7
179	DH 7785 AE	12	16.10	16.15	5	7
180	DH 1189 GA	12	16.15	16.20	5	7
181	DH 1091 GA	12	16.20	16.22	2	7
182	DH 2466 A	12	16.22	16.23	1	7
183	DH 2778 BA	12	16.25	16.27	2	7
184	DH 2080 CA	12	16.28	16.29	1	7
185	DH 2270 CA	12	16.30	16.35	5	7
186	DH 2048 CA	12	16.30	16.37	7	7
187	DH 2571 CA	12	16.34	16.40	6	7
188	DH 2888 CA	12	16.38	16.42	4	7
189	DH 2218 CA	12	16.40	16.41	1	7
190	DH 2160 CA	12	16.45	16.46	1	8
191	DH 2794 BA	12	16.47	16.50	3	8
192	DH 2344 CA	12	16.49	16.49	0	8
193	DH 2061 CA	12	16.55	17.00	5	8

194	DH 2380 AA	12	17.01	17.02	1	8
195	DH 2878 BA	12	17.07	17.10	3	8
196	DH 2104 CA	12	17.10	17.11	1	8
197	DH 2039 CA	12	17.13	17.15	2	8
198	DH 2554 CA	12	17.16	17.21	5	8
199	DH 2977 CA	12	17.15	17.20	5	8
200	DH 2553 BA	12	17.17	17.18	1	8
201	DH 2405 CA	12	17.17	17.25	8	8
202	DH 2138 CA	12	17.18	17.20	2	8
203	DH 2006 DA	12	17.22	17.25	3	8
204	DH 1107 GA	12	17.35	17.40	5	8
205	DH 2571 CA	12	17.37	17.40	3	8
206	DH 7785 AE	12	17.40	17.41	1	8
207	DH 1189 GA	12	17.45	17.46	1	8
208	DH 1091 GA	12	17.47	17.50	3	8
209	DH 2466 A	12	17.50	17.54	4	8
210	DH 2778 BA	12	17.52	17.58	6	8
211	DH 2080 CA	12	17.54	18.00	6	8
212	DH 2270 CA	12	18.00	18.05	5	8
213	DH 2048 CA	12	18.05	18.06	1	8

**HASIL SURVEY STATIS KELUAR MASUK ANGKUTAN KOTA TRAYEK 2
(SENIN 15 JUNI 2009) DI TERMINAL KOTA KUPANG**

NO	NOPOL	Kapasitas kendaraan (orang)	Jam		Waktu Tunggu (menit)	Rit
			Tiba	Berangkat		
1	DH 2175 BB	12	6:04:00	6:14:00	0:10:00	1
2	DH 1024 HA	12	6:04:00	6:08:00	0:04:00	1
3	DH 1273 AA	12	6:07:00	6:12:00	0:05:00	1
4	DH 1321 GA	12	6:08:00	6:17:00	0:09:00	1
5	DH 2916 BA	12	6:10:00	6:20:00	0:10:00	1
6	DH 2923 CA	12	6:12:00	6:18:00	0:06:00	1
7	DH 2998 CA	12	6:15:00	6:20:00	0:05:00	1
8	DH 2013 GA	12	6:17:00	6:21:00	0:04:00	1
9	DH 2520 BA	12	6:17:00	6:23:00	0:06:00	1
10	DH 1459 CA	12	6:18:00	6:24:00	0:06:00	1
11	DH 1384 HA	12	6:20:00	6:24:00	0:04:00	1
12	DH 1236 GA	12	6:22:00	6:30:00	0:08:00	1
13	DH 2931 CA	12	6:24:00	6:29:00	0:05:00	1
14	DH 1143 HA	12	6:27:00	6:32:00	0:05:00	1
15	DH 1148 GA	12	6:30:00	6:34:00	0:04:00	1
16	DH 1230 KA	12	6:32:00	6:40:00	0:08:00	1
17	DH 2473 AA	12	6:34:00	6:39:00	0:05:00	1
18	DH 2937 BA	12	6:37:00	6:45:00	0:08:00	1
19	DH 2944 CA	12	6:38:00	6:44:00	0:06:00	1
20	DH 2950 CA	12	6:40:00	6:41:00	0:01:00	1
21	DH 2656 CA	12	6:42:00	6:47:00	0:05:00	1
22	DH 2807 BA	12	6:44:00	6:48:00	0:04:00	1
23	DH 1385 GA	12	6:45:00	6:46:00	0:01:00	1
24	DH 2228 CA	12	6:48:00	6:53:00	0:05:00	1
25	DH 2938 CA	12	6:49:00	6:54:00	0:05:00	1
26	DH 2862 CA	12	6:52:00	7:00:00	0:08:00	1
27	DH 1643 HA	12	6:55:00	7:00:00	0:05:00	1
28	DH 2877 BA	12	6:56:00	6:57:00	0:01:00	1
29	DH 1584 HA	12	6:57:00	7:02:00	0:05:00	1
30	DH 2884 CA	12	6:57:00	7:01:00	0:04:00	1
31	DH 2531 BB	12	6:58:00	7:04:00	0:06:00	1
32	DH 2067 EA	12	7:05:00	7:08:00	0:03:00	1
33	DH 2235 CA	12	7:09:00	7:12:00	0:03:00	1
34	DH 2626 BA	12	7:11:00	7:19:00	0:08:00	1
35	DH 2615 BA	12	7:13:00	7:18:00	0:05:00	1
36	DH 2820 CA	12	7:14:00	7:18:00	0:04:00	1
37	DH 2575 CA	12	7:15:00	7:20:00	0:05:00	1
38	DH 2804 BA	12	7:18:00	7:19:00	0:01:00	1
39	DH 2703 AA	12	7:21:00	7:26:00	0:05:00	1
40	DH 2929 CA	12	7:23:00	7:31:00	0:08:00	1
41	DH 2532 BB	12	7:24:00	7:28:00	0:04:00	1
42	DH 2345 EA	12	7:27:00	7:28:00	0:01:00	1
43	DH 1358 HA	12	7:29:00	7:34:00	0:05:00	1

44	DH 2141 EA	12	7:30:00	7:33:00	0:03:00	1
45	DH 1457 KA	12	7:31:00	7:32:00	0:01:00	1
46	DH 1309 CA	12	7:32:00	7:41:00	0:09:00	1
47	DH 2953 BA	12	7:33:00	7:36:00	0:03:00	1
48	DH 2600 BA	12	7:35:00	7:40:00	0:05:00	1
49	DH 2915 CA	12	7:36:00	7:44:00	0:08:00	1
50	DH 2950 GA	12	7:38:00	7:48:00	0:10:00	1
51	DH 2535 AA	12	7:40:00	7:45:00	0:05:00	1
52	DH 1251 GA	12	7:41:00	7:46:00	0:05:00	1
53	DH 1046 KA	12	7:41:00	7:46:00	0:05:00	1
54	DH 1962 GA	12	7:42:00	7:45:00	0:03:00	1
55	DH 1239 EA	12	7:42:00	7:49:00	0:07:00	1
56	DH 2346 BA	12	7:43:00	7:49:00	0:06:00	1
57	DH 2884 CA	12	7:43:00	7:51:00	0:08:00	1
58	DH 2520 BA	12	7:43:00	7:53:00	0:10:00	2
59	DH 2183 EA	12	7:44:00	7:50:00	0:06:00	1
60	DH 1459 CA	12	7:44:00	7:48:00	0:04:00	2
61	DH 1210 BA	12	7:45:00	7:52:00	0:07:00	1
62	DH 2538 BB	12	7:45:00	7:48:00	0:03:00	1
63	DH 1143 HA	12	7:48:00	7:56:00	0:08:00	2
64	DH 1148 GA	12	7:49:00	7:54:00	0:05:00	2
65	DH 1230 KA	12	7:58:00	7:59:00	0:01:00	2
66	DH 2473 AA	12	8:00:00	8:05:00	0:05:00	2
67	DH 2950 CA	12	8:02:00	8:06:00	0:04:00	2
68	DH 2656 CA	12	8:05:00	8:11:00	0:06:00	2
69	DH 1385 GA	12	8:06:00	8:10:00	0:04:00	2
70	DH 2807 BA	12	8:07:00	8:13:00	0:06:00	2
71	DH 2228 CA	12	8:13:00	8:21:00	0:08:00	2
72	DH 2877 BA	12	8:17:00	8:22:00	0:05:00	2
73	DH 2884 CA	12	8:20:00	8:28:00	0:08:00	2
74	DH 1643 HA	12	8:21:00	8:25:00	0:04:00	2
75	DH 2889 BA	12	8:21:00	8:26:00	0:05:00	1
76	DH 2532 BB	12	8:24:00	8:33:00	0:09:00	1
77	DH 2688 CA	12	8:26:00	8:35:00	0:09:00	1
78	DH 2531 BB	12	8:26:00	8:35:00	0:09:00	2
79	DH 2235 CA	12	8:31:00	8:36:00	0:05:00	2
80	DH 2618 BA	12	8:33:00	8:43:00	0:10:00	1
81	DH 2626 BA	12	8:35:00	8:39:00	0:04:00	2
82	DH 2615 BA	12	8:36:00	8:41:00	0:05:00	2
83	DH 2820 CA	12	8:37:00	8:46:00	0:09:00	2
84	DH 2575 CA	12	8:40:00	8:50:00	0:10:00	2
85	DH 2927 CA	12	8:40:00	8:45:00	0:05:00	1
86	DH 2804 BA	12	8:41:00	8:47:00	0:06:00	2
87	DH 2345 EA	12	8:44:00	8:52:00	0:08:00	2
88	DH 2532 BB	12	8:46:00	8:50:00	0:04:00	2
89	DH 2929 CA	12	8:50:00	8:54:00	0:04:00	2
90	DH 1358 HA	12	8:52:00	8:57:00	0:05:00	2
91	DH 1024 HA	12	8:52:00	8:56:00	0:04:00	2
92	DH 2141 EA	12	8:54:00	9:02:00	0:08:00	2
93	DH 2535 AA	12	8:56:00	9:03:00	0:07:00	2

94	DH 1384 HA	12	8:56:00	9:01:00	0:05:00	2
95	DH 2953 BA	12	8:57:00	9:04:00	0:07:00	2
96	DH 2175 BB	12	8:57:00	9:05:00	0:08:00	2
97	DH 1020 KA	12	8:59:00	9:05:00	0:06:00	1
98	DH 1273 AA	12	9:01:00	9:04:00	0:03:00	2
99	DH 2916 BA	12	9:02:00	9:10:00	0:08:00	2
100	DH 2923 CA	12	9:02:00	9:07:00	0:05:00	2
101	DH 2013 GA	12	9:03:00	9:12:00	0:09:00	2
102	DH 2998 CA	12	9:03:00	9:08:00	0:05:00	2
103	DH 1239 EA	12	9:05:00	9:13:00	0:08:00	2
104	DH 1321 GA	12	9:05:00	9:06:00	0:01:00	2
105	DH 2950 GA	12	9:08:00	9:18:00	0:10:00	2
106	DH 2538 BB	12	9:09:00	9:14:00	0:05:00	2
107	DH 1236 GA	12	9:11:00	9:17:00	0:06:00	2
108	DH 1210 BA	12	9:12:00	9:16:00	0:04:00	2
109	DH 2520 BA	12	9:12:00	9:22:00	0:10:00	3
110	DH 1148 GA	12	9:14:00	9:22:00	0:08:00	3
111	DH 2931 CA	12	9:14:00	9:22:00	0:08:00	2
112	DH 1143 HA	12	9:17:00	9:23:00	0:06:00	3
113	DH 1230 KA	12	9:19:00	9:25:00	0:06:00	3
114	DH 2473 AA	12	9:20:00	9:21:00	0:01:00	3
115	DH 2937 BA	12	9:26:00	9:35:00	0:09:00	2
116	DH 2950 CA	12	9:27:00	9:36:00	0:09:00	3
117	DH 2807 BA	12	9:28:00	9:34:00	0:06:00	3
118	DH 2944 CA	12	9:30:00	9:35:00	0:05:00	2
119	DH 2656 CA	12	9:31:00	9:35:00	0:04:00	3
120	DH 1385 GA	12	9:31:00	9:36:00	0:05:00	3
121	DH 2938 CA	12	9:38:00	9:39:00	0:01:00	2
122	DH 2862 CA	12	9:41:00	9:42:00	0:01:00	2
123	DH 1643 HA	12	9:44:00	9:48:00	0:04:00	3
124	DH 2889 BA	12	9:46:00	9:47:00	0:01:00	2
125	DH 2884 CA	12	9:47:00	9:53:00	0:06:00	3
126	DH 2532 BB	12	9:48:00	9:56:00	0:08:00	2
127	DH 1584 HA	12	9:49:00	9:53:00	0:04:00	2
128	DH 2067 EA	12	9:55:00	10:01:00	0:06:00	2
129	DH 2531 BB	12	9:56:00	10:01:00	0:05:00	3
130	DH 2688 CA	12	9:56:00	10:01:00	0:05:00	2
131	DH 2626 BA	12	9:58:00	10:04:00	0:06:00	3
132	DH 2804 BA	12	10:02:00	10:07:00	0:05:00	3
133	DH 2618 BA	12	10:04:00	10:07:00	0:03:00	2
134	DH 2927 CA	12	10:04:00	10:13:00	0:09:00	2
135	DH 2820 CA	12	10:07:00	10:15:00	0:08:00	3
136	DH 2703 AA	12	10:09:00	10:10:00	0:01:00	2
137	DH 1024 HA	12	10:11:00	10:20:00	0:09:00	3
138	DH 2929 CA	12	10:14:00	10:23:00	0:09:00	3
139	DH 1457 KA	12	10:17:00	10:21:00	0:04:00	2
140	DH 1358 HA	12	10:19:00	10:24:00	0:05:00	3
141	DH 1384 HA	12	10:20:00	10:24:00	0:04:00	3
142	DH 1273 AA	12	10:22:00	10:26:00	0:04:00	3
143	DH 2998 CA	12	10:24:00	10:29:00	0:05:00	3

144	DH 2175 BB	12	10:24:00	10:25:00	0:01:00	3
145	DH 1020 KA	12	10:25:00	10:33:00	0:08:00	2
146	DH 1046 KA	12	10:25:00	10:30:00	0:05:00	2
147	DH 2923 CA	12	10:26:00	10:32:00	0:06:00	3
148	DH 1321 GA	12	10:27:00	10:36:00	0:09:00	3
149	DH 1962 GA	12	10:27:00	10:31:00	0:04:00	2
150	DH 2346 BA	12	10:28:00	10:34:00	0:06:00	2
151	DH 2600 BA	12	10:28:00	10:33:00	0:05:00	2
152	DH 1309 CA	12	10:29:00	10:35:00	0:06:00	2
153	DH 2916 BA	12	10:29:00	10:34:00	0:05:00	3
154	DH 2915 CA	12	10:32:00	10:33:00	0:01:00	2
155	DH 2013 GA	12	10:32:00	10:37:00	0:05:00	3
156	DH 2538 BB	12	10:34:00	10:37:00	0:03:00	3
157	DH 1251 GA	12	10:35:00	10:43:00	0:08:00	2
158	DH 2183 EA	12	10:36:00	10:42:00	0:06:00	2
159	DH 2884 CA	12	10:37:00	10:47:00	0:10:00	2
160	DH 2950 GA	12	10:39:00	10:44:00	0:05:00	3
161	DH 1236 GA	12	10:39:00	10:47:00	0:08:00	3
162	DH 1143 HA	12	10:44:00	10:50:00	0:06:00	4
163	DH 2944 CA	12	10:50:00	10:58:00	0:08:00	3
164	DH 2937 BA	12	10:51:00	10:56:00	0:05:00	3
165	DH 2931 CA	12	10:52:00	11:02:00	0:10:00	3
166	DH 2807 BA	12	10:55:00	11:01:00	0:06:00	4
167	DH 2938 CA	12	10:59:00	11:06:00	0:07:00	3
168	DH 2889 BA	12	11:02:00	11:10:00	0:08:00	3
169	DH 2862 CA	12	11:02:00	11:03:00	0:01:00	3
170	DH 2877 BA	12	11:10:00	11:15:00	0:05:00	4
171	DH 2884 CA	12	11:13:00	11:23:00	0:10:00	4
172	DH 1584 HA	12	11:17:00	11:23:00	0:06:00	3
173	DH 2532 BB	12	11:17:00	11:26:00	0:09:00	3
174	DH 2067 EA	12	11:17:00	11:21:00	0:04:00	3
175	DH 2688 CA	12	11:20:00	11:30:00	0:10:00	3
176	DH 2531 BB	12	11:21:00	11:27:00	0:06:00	4
177	DH 2618 BA	12	11:27:00	11:31:00	0:04:00	3
178	DH 2703 AA	12	11:29:00	11:39:00	0:10:00	3
179	DH 1024 HA	12	11:30:00	11:36:00	0:06:00	4
180	DH 2532 BB	12	11:32:00	11:38:00	0:06:00	3
181	DH 2345 EA	12	11:38:00	11:42:00	0:04:00	3
182	DH 1384 HA	12	11:39:00	11:45:00	0:06:00	3
183	DH 2615 BA	12	11:41:00	11:51:00	0:10:00	3
184	DH 2600 BA	12	11:44:00	11:54:00	0:10:00	3
185	DH 2175 BB	12	11:44:00	11:48:00	0:04:00	4
186	DH 2923 CA	12	11:46:00	11:47:00	0:01:00	4
187	DH 2998 CA	12	11:47:00	11:53:00	0:06:00	4
188	DH 2535 AA	12	11:47:00	11:52:00	0:05:00	3
189	DH 1046 KA	12	11:49:00	11:55:00	0:06:00	3
190	DH 2953 BA	12	11:50:00	11:54:00	0:04:00	3
191	DH 2141 EA	12	11:51:00	11:59:00	0:08:00	3
192	DH 1321 GA	12	11:52:00	11:56:00	0:04:00	4
193	DH 1020 KA	12	11:52:00	11:58:00	0:06:00	3

194	DH 1309 CA	12	11:55:00	12:01:00	0:06:00	3
195	DH 2346 BA	12	11:56:00	12:00:00	0:04:00	3
196	DH 2538 BB	12	11:56:00	12:01:00	0:05:00	4
197	DH 1148 GA	12	11:57:00	12:01:00	0:04:00	4
198	DH 1239 EA	12	11:57:00	12:04:00	0:07:00	3
199	DH 1210 BA	12	12:00:00	12:04:00	0:04:00	3
200	DH 2950 GA	12	12:00:00	12:06:00	0:06:00	4
201	DH 1459 CA	12	12:01:00	12:11:00	0:10:00	4
202	DH 2473 AA	12	12:02:00	12:07:00	0:05:00	4
203	DH 1236 GA	12	12:03:00	12:09:00	0:06:00	4
204	DH 1251 GA	12	12:03:00	12:08:00	0:05:00	3
205	DH 2884 CA	12	12:08:00	12:16:00	0:08:00	3
206	DH 1143 HA	12	12:08:00	12:14:00	0:06:00	5
207	DH 1230 KA	12	12:12:00	12:15:00	0:03:00	4
208	DH 2944 CA	12	12:16:00	12:20:00	0:04:00	4
209	DH 2656 CA	12	12:18:00	12:23:00	0:05:00	4
210	DH 1385 GA	12	12:20:00	12:26:00	0:06:00	4
211	DH 2938 CA	12	12:21:00	12:26:00	0:05:00	4
212	DH 2862 CA	12	12:22:00	12:30:00	0:08:00	4
213	DH 2931 CA	12	12:23:00	12:28:00	0:05:00	4
214	DH 2889 BA	12	12:25:00	12:33:00	0:08:00	4
215	DH 2937 BA	12	12:26:00	12:27:00	0:01:00	4
216	DH 2228 CA	12	12:27:00	12:30:00	0:03:00	4
217	DH 1643 HA	12	12:28:00	12:32:00	0:04:00	4
218	DH 2877 BA	12	12:31:00	12:36:00	0:05:00	5
219	DH 2067 EA	12	12:36:00	12:44:00	0:08:00	4
220	DH 2884 CA	12	12:41:00	12:49:00	0:08:00	5
221	DH 2532 BB	12	12:42:00	12:49:00	0:07:00	4
222	DH 2235 CA	12	12:43:00	12:46:00	0:03:00	4
223	DH 2626 BA	12	12:46:00	12:54:00	0:08:00	4
224	DH 2688 CA	12	12:46:00	12:50:00	0:04:00	4
225	DH 2531 BB	12	12:48:00	12:53:00	0:05:00	5
226	DH 2804 BA	12	12:52:00	12:56:00	0:04:00	4
227	DH 2618 BA	12	12:53:00	12:59:00	0:06:00	4
228	DH 2820 CA	12	12:54:00	13:02:00	0:08:00	4
229	DH 2575 CA	12	12:55:00	13:01:00	0:06:00	3
230	DH 2703 AA	12	12:55:00	13:00:00	0:05:00	4
231	DH 2345 EA	12	12:58:00	13:03:00	0:05:00	4
232	DH 2532 BB	12	13:00:00	13:08:00	0:08:00	4
233	DH 2175 BB	12	13:03:00	13:09:00	0:06:00	5
234	DH 1384 HA	12	13:04:00	13:14:00	0:10:00	5
235	DH 1457 KA	12	13:05:00	13:13:00	0:08:00	3
236	DH 2998 CA	12	13:09:00	13:15:00	0:06:00	5
237	DH 2615 BA	12	13:09:00	13:15:00	0:06:00	4
238	DH 1273 AA	12	13:12:00	13:20:00	0:08:00	4
239	DH 2953 BA	12	13:13:00	13:21:00	0:08:00	4
240	DH 1321 GA	12	13:14:00	13:20:00	0:06:00	5
241	DH 1020 KA	12	13:14:00	13:24:00	0:10:00	4
242	DH 2141 EA	12	13:15:00	13:21:00	0:06:00	4
243	DH 2013 GA	12	13:17:00	13:25:00	0:08:00	4

244	DH 2538 BB	12	13:19:00	13:26:00	0:07:00	5
245	DH 1210 BA	12	13:20:00	13:25:00	0:05:00	4
246	DH 2915 CA	12	13:21:00	13:26:00	0:05:00	3
247	DH 2950 GA	12	13:22:00	13:27:00	0:05:00	5
248	DH 1251 GA	12	13:26:00	13:32:00	0:06:00	4
249	DH 1459 CA	12	13:27:00	13:33:00	0:06:00	5
250	DH 2183 EA	12	13:30:00	13:35:00	0:05:00	3
251	DH 1143 HA	12	13:30:00	13:34:00	0:04:00	6
252	DH 1148 GA	12	13:31:00	13:36:00	0:05:00	5
253	DH 1230 KA	12	13:36:00	13:41:00	0:05:00	5
254	DH 2944 CA	12	13:38:00	13:43:00	0:05:00	5
255	DH 2938 CA	12	13:42:00	13:49:00	0:07:00	5
256	DH 2656 CA	12	13:44:00	13:50:00	0:06:00	5
257	DH 2950 CA	12	13:45:00	13:50:00	0:05:00	4
258	DH 2228 CA	12	13:46:00	13:52:00	0:06:00	5
259	DH 2931 CA	12	13:49:00	13:59:00	0:10:00	5
260	DH 2807 BA	12	13:50:00	13:55:00	0:05:00	6
261	DH 2877 BA	12	13:55:00	14:01:00	0:06:00	6
262	DH 2532 BB	12	14:05:00	14:11:00	0:06:00	5
263	DH 2688 CA	12	14:06:00	14:14:00	0:08:00	5
264	DH 1584 HA	12	14:09:00	14:13:00	0:04:00	4
265	DH 2626 BA	12	14:10:00	14:15:00	0:05:00	5
266	DH 2618 BA	12	14:13:00	14:18:00	0:05:00	5
267	DH 2703 AA	12	14:18:00	14:23:00	0:05:00	5
268	DH 2927 CA	12	14:19:00	14:29:00	0:10:00	3
269	DH 2575 CA	12	14:21:00	14:29:00	0:08:00	4
270	DH 2345 EA	12	14:23:00	14:29:00	0:06:00	5
271	DH 2532 BB	12	14:24:00	14:28:00	0:04:00	5
272	DH 1457 KA	12	14:28:00	14:38:00	0:10:00	4
273	DH 2615 BA	12	14:33:00	14:41:00	0:08:00	5
274	DH 2141 EA	12	14:36:00	14:42:00	0:06:00	5
275	DH 2953 BA	12	14:40:00	14:44:00	0:04:00	5
276	DH 1210 BA	12	14:41:00	14:49:00	0:08:00	5
277	DH 1020 KA	12	14:45:00	14:51:00	0:06:00	5
278	DH 2183 EA	12	14:46:00	14:54:00	0:08:00	4
279	DH 2915 CA	12	14:47:00	14:53:00	0:06:00	4
280	DH 1251 GA	12	14:48:00	14:56:00	0:08:00	5
281	DH 2175 BB	12	14:58:00	15:04:00	0:06:00	6
282	DH 2998 CA	12	15:00:00	15:06:00	0:06:00	6
283	DH 1384 HA	12	15:03:00	15:08:00	0:05:00	6
284	DH 1321 GA	12	15:05:00	15:09:00	0:04:00	6
285	DH 2916 BA	12	15:06:00	15:12:00	0:06:00	4
286	DH 1273 AA	12	15:12:00	15:21:00	0:09:00	5
287	DH 2520 BA	12	15:15:00	15:20:00	0:05:00	4
288	DH 1236 GA	12	15:19:00	15:26:00	0:07:00	5
289	DH 1459 CA	12	15:22:00	15:30:00	0:08:00	6
290	DH 2013 GA	12	15:25:00	15:30:00	0:05:00	5
291	DH 1230 KA	12	15:26:00	15:34:00	0:08:00	6
292	DH 2944 CA	12	15:34:00	15:44:00	0:10:00	6
293	DH 2938 CA	12	15:35:00	15:40:00	0:05:00	6

294	DH 2228 CA	12	15:37:00	15:44:00	0:07:00	6
295	DH 2937 BA	12	15:38:00	15:43:00	0:05:00	5
296	DH 2656 CA	12	15:39:00	15:44:00	0:05:00	6
297	DH 2950 CA	12	15:40:00	15:45:00	0:05:00	5
298	DH 2862 CA	12	15:43:00	15:48:00	0:05:00	5
299	DH 1985 GA	12	15:44:00	15:50:00	0:06:00	5
300	DH 2807 BA	12	15:45:00	15:50:00	0:05:00	6
301	DH 1643 HA	12	15:46:00	15:52:00	0:06:00	5
302	DH 2889 BA	12	15:47:00	15:50:00	0:03:00	5
303	DH 2931 CA	12	15:47:00	15:51:00	0:04:00	6
304	DH 2877 BA	12	15:51:00	15:56:00	0:05:00	7
305	DH 2923 CA	12	14:53:00	14:57:00	0:04:00	5
306	DH 2532 BB	12	15:56:00	16:03:00	0:07:00	6
307	DH 2688 CA	12	16:00:00	16:05:00	0:05:00	6
308	DH 2618 BA	12	16:03:00	16:09:00	0:06:00	6
309	DH 2804 BA	12	16:05:00	16:10:00	0:05:00	5
310	DH 2703 AA	12	16:11:00	16:17:00	0:06:00	6
311	DH 1584 HA	12	16:13:00	16:17:00	0:04:00	5
312	DH 2884 CA	12	16:14:00	16:21:00	0:07:00	6
313	DH 1358 HA	12	16:15:00	16:20:00	0:05:00	4
314	DH 2345 EA	12	16:17:00	16:26:00	0:09:00	6
315	DH 2820 CA	12	16:18:00	16:28:00	0:10:00	5
316	DH 2929 CA	12	16:19:00	16:24:00	0:05:00	4
317	DH 2927 CA	12	16:20:00	16:24:00	0:04:00	4
318	DH 2923 CA	12	16:22:00	16:23:00	0:01:00	6
319	DH 2175 BB	12	16:23:00	16:28:00	0:05:00	7
320	DH 1457 KA	12	16:23:00	16:33:00	0:10:00	5
321	DH 1962 GA	12	16:26:00	16:36:00	0:10:00	3
322	DH 2532 BB	12	16:28:00	16:32:00	0:04:00	6
323	DH 1384 HA	12	16:28:00	16:36:00	0:08:00	7
324	DH 2600 BA	12	16:30:00	16:38:00	0:08:00	4
325	DH 1046 KA	12	16:32:00	16:39:00	0:07:00	4
326	DH 2346 BA	12	16:35:00	16:43:00	0:08:00	4
327	DH 1273 AA	12	16:39:00	16:45:00	0:06:00	6
328	DH 2183 EA	12	16:40:00	16:41:00	0:01:00	6
329	DH 2915 CA	12	16:41:00	16:47:00	0:06:00	5
330	DH 2916 BA	12	16:42:00	16:48:00	0:06:00	5
331	DH 1309 CA	12	16:43:00	16:49:00	0:06:00	4
332	DH 1239 EA	12	16:44:00	16:50:00	0:06:00	4
333	DH 1236 GA	12	16:45:00	16:50:00	0:05:00	6
334	DH 1148 GA	12	16:47:00	16:57:00	0:10:00	6
335	DH 2013 GA	12	16:49:00	16:59:00	0:10:00	6
336	DH 2520 BA	12	16:50:00	16:59:00	0:09:00	5
337	DH 2884 CA	12	16:53:00	16:58:00	0:05:00	4
338	DH 2656 CA	12	16:59:00	17:07:00	0:08:00	7
339	DH 2938 CA	12	17:01:00	17:11:00	0:10:00	7
340	DH 2950 CA	12	17:04:00	17:09:00	0:05:00	6
341	DH 2944 CA	12	17:05:00	17:15:00	0:10:00	7
342	DH 2889 BA	12	17:06:00	17:11:00	0:05:00	6
343	DH 2862 CA	12	17:07:00	17:12:00	0:05:00	6

344	DH 2931 CA	12	17:10:00	17:16:00	0:06:00	7
345	DH 1385 GA	12	17:10:00	17:16:00	0:06:00	6
346	DH 2807 BA	12	17:11:00	17:16:00	0:05:00	7
347	DH 1643 HA	12	17:11:00	17:16:00	0:05:00	6
348	DH 2877 BA	12	17:18:00	17:23:00	0:05:00	8
349	DH 2688 CA	12	17:21:00	17:26:00	0:05:00	7
350	DH 2067 EA	12	17:25:00	17:30:00	0:05:00	5
351	DH 2618 BA	12	17:28:00	17:34:00	0:06:00	7
352	DH 2804 BA	12	17:31:00	17:41:00	0:10:00	6
353	DH 2532 BB	12	17:33:00	17:41:00	0:08:00	7
354	DH 1584 HA	12	17:36:00	17:43:00	0:07:00	6
355	DH 1358 HA	12	17:39:00	17:45:00	0:06:00	5
356	DH 2884 CA	12	17:40:00	17:44:00	0:04:00	7
357	DH 2703 AA	12	17:41:00	17:47:00	0:06:00	7
358	DH 2345 EA	12	17:44:00	17:53:00	0:09:00	7
359	DH 2927 CA	12	17:46:00	17:51:00	0:05:00	6
360	DH 1457 KA	12	17:49:00	17:54:00	0:05:00	6
361	DH 2532 BB	12	17:51:00	17:58:00	0:07:00	7
362	DH 2820 CA	12	17:54:00	18:01:00	0:07:00	6
363	DH 2929 CA	12	17:54:00	17:59:00	0:05:00	5
364	DH 2141 EA	12	17:55:00	18:03:00	0:08:00	6
365	DH 1962 GA	12	17:57:00	18:05:00	0:08:00	4
366	DH 1046 KA	12	17:58:00	18:02:00	0:04:00	5
367	DH 2183 EA	12	17:59:00	18:05:00	0:06:00	7
368	DH 2600 BA	12	17:59:00	18:05:00	0:06:00	5
369	DH 2953 BA	12	18:01:00	18:02:00	0:01:00	5
370	DH 2346 BA	12	18:02:00	18:11:00	0:09:00	7

**HASIL SURVEY STATIS KELUAR MASUK ANGKUTAN KOTA TRAYEK 2
(SELASA 16 JUNI 2009) DI TERMINAL KOTA KUPANG**

NO	NOPOL	Kapasitas kendaraan (orang)	Jam		Waktu Tunggu (menit)	Rit
			Tiba	Berangkat		
1	DH 2013 GA	12	6:01:00	6:10:00	0:09:00	1
2	DH 2953 BA	12	6:03:00	6:09:00	0:06:00	1
3	DH 2804 BA	12	6:06:00	6:11:00	0:05:00	1
4	DH 2626 BA	12	6:10:00	6:11:00	0:01:00	1
5	DH 2862 CA	12	6:11:00	6:13:00	0:02:00	1
6	DH 2889 BA	12	6:12:00	6:16:00	0:04:00	1
7	DH 2937 BA	12	6:14:00	6:20:00	0:06:00	1
8	DH 1584 HA	12	6:15:00	6:20:00	0:05:00	1
9	DH 2600 BA	12	6:17:00	6:25:00	0:08:00	1
10	DH 2915 CA	12	6:18:00	6:24:00	0:06:00	1
11	DH 1643 HA	12	6:22:00	6:27:00	0:05:00	1
12	DH 2183 EA	12	6:25:00	6:27:00	0:02:00	1
13	DH 1962 GA	12	6:25:00	6:29:00	0:04:00	1
14	DH 2944 CA	12	6:26:00	6:31:00	0:05:00	1
15	DH 1384 HA	12	6:29:00	6:37:00	0:08:00	1
16	DH 2228 CA	12	6:33:00	6:39:00	0:06:00	1
17	DH 1459 CA	12	6:35:00	6:42:00	0:07:00	1
18	DH 2615 BA	12	6:37:00	6:45:00	0:08:00	1
19	DH 1358 HA	12	6:39:00	6:44:00	0:05:00	1
20	DH 2175 BB	12	6:41:00	6:45:00	0:04:00	1
21	DH 1239 EA	12	6:42:00	6:48:00	0:06:00	1
22	DH 1251 GA	12	6:47:00	6:49:00	0:02:00	1
23	DH 2618 BA	12	6:47:00	6:52:00	0:05:00	1
24	DH 2923 CA	12	6:48:00	6:52:00	0:04:00	1
25	DH 2927 CA	12	6:51:00	6:59:00	0:08:00	1
26	DH 2535 AA	12	6:51:00	7:00:00	0:09:00	1
27	DH 1321 GA	12	6:52:00	6:56:00	0:04:00	1
28	DH 2931 CA	12	6:54:00	6:56:00	0:02:00	1
29	DH 2531 BB	12	6:57:00	6:58:00	0:01:00	1
30	DH 2345 EA	12	7:00:00	7:05:00	0:05:00	1
31	DH 1236 GA	12	7:00:00	7:05:00	0:05:00	1
32	DH 2820 CA	12	7:06:00	7:14:00	0:08:00	1
33	DH 1210 BA	12	7:07:00	7:11:00	0:04:00	1
34	DH 2067 EA	12	7:10:00	7:15:00	0:05:00	1
35	DH 1024 HA	12	7:13:00	7:15:00	0:02:00	1
36	DH 2346 BA	12	7:14:00	7:17:00	0:03:00	1
37	DH 1148 GA	12	7:19:00	7:21:00	0:02:00	1
38	DH 2688 CA	12	7:19:00	7:22:00	0:03:00	1
39	DH 2141 EA	12	7:19:00	7:24:00	0:05:00	1
40	DH 1273 AA	12	7:20:00	7:21:00	0:01:00	1
41	DH 2520 BA	12	7:26:00	7:29:00	0:03:00	1
42	DH 1385 GA	12	7:26:00	7:33:00	0:07:00	1
43	DH 1143 HA	12	7:29:00	7:32:00	0:03:00	1

44	DH 2929 CA	12	7:29:00	7:36:00	0:07:00	1
45	DH 1020 KA	12	7:31:00	7:33:00	0:02:00	1
46	DH 2998 CA	12	7:31:00	7:36:00	0:05:00	1
47	DH 2538 BB	12	7:33:00	7:42:00	0:09:00	1
48	DH 2235 CA	12	7:33:00	7:42:00	0:09:00	1
49	DH 2950 CA	12	7:37:00	7:46:00	0:09:00	1
50	DH 2916 BA	12	7:38:00	7:44:00	0:06:00	1
51	DH 2884 CA	12	7:39:00	7:44:00	0:05:00	1
52	DH 1584 HA	12	7:39:00	7:45:00	0:06:00	2
53	DH 2656 CA	12	7:40:00	7:41:00	0:01:00	1
54	DH 2532 BB	12	7:40:00	7:41:00	0:01:00	1
55	DH 2703 AA	12	7:40:00	7:41:00	0:01:00	1
56	DH 1643 HA	12	7:41:00	7:49:00	0:08:00	2
57	DH 2938 CA	12	7:42:00	7:46:00	0:04:00	1
58	DH 1309 CA	12	7:42:00	7:44:00	0:02:00	1
59	DH 2877 BA	12	7:44:00	7:45:00	0:01:00	1
60	DH 1046 KA	12	7:47:00	7:49:00	0:02:00	1
61	DH 2228 CA	12	7:47:00	7:53:00	0:06:00	2
62	DH 2473 AA	12	7:48:00	7:52:00	0:04:00	1
63	DH 2183 EA	12	7:49:00	7:57:00	0:08:00	2
64	DH 1457 KA	12	7:50:00	7:55:00	0:05:00	1
65	DH 1384 HA	12	7:55:00	8:00:00	0:05:00	2
66	DH 1358 HA	12	8:00:00	8:05:00	0:05:00	2
67	DH 1251 GA	12	8:04:00	8:13:00	0:09:00	2
68	DH 1239 EA	12	8:05:00	8:07:00	0:02:00	2
69	DH 2615 BA	12	8:07:00	8:12:00	0:05:00	2
70	DH 2923 CA	12	8:08:00	8:09:00	0:01:00	2
71	DH 2931 CA	12	8:12:00	8:20:00	0:08:00	2
72	DH 2618 BA	12	8:16:00	8:22:00	0:06:00	2
73	DH 2531 BB	12	8:18:00	8:25:00	0:07:00	2
74	DH 2345 EA	12	8:22:00	8:27:00	0:05:00	2
75	DH 2884 CA	12	8:22:00	8:27:00	0:05:00	1
76	DH 2532 BB	12	8:22:00	8:31:00	0:09:00	1
77	DH 1236 GA	12	8:23:00	8:28:00	0:05:00	2
78	DH 1230 KA	12	8:28:00	8:37:00	0:09:00	1
79	DH 2067 EA	12	8:31:00	8:33:00	0:02:00	2
80	DH 2950 GA	12	8:31:00	8:35:00	0:04:00	1
81	DH 2346 BA	12	8:35:00	8:36:00	0:01:00	2
82	DH 1210 BA	12	8:36:00	8:45:00	0:09:00	2
83	DH 1024 HA	12	8:38:00	8:44:00	0:06:00	2
84	DH 2141 EA	12	8:41:00	8:43:00	0:02:00	2
85	DH 2575 CA	12	8:41:00	8:49:00	0:08:00	1
86	DH 1148 GA	12	8:42:00	8:47:00	0:05:00	2
87	DH 1143 HA	12	8:46:00	8:50:00	0:04:00	2
88	DH 1385 GA	12	8:51:00	8:57:00	0:06:00	2
89	DH 2938 CA	12	8:53:00	8:55:00	0:02:00	2
90	DH 2013 GA	12	8:54:00	8:59:00	0:05:00	2
91	DH 2998 CA	12	8:54:00	9:02:00	0:08:00	2
92	DH 1962 GA	12	8:55:00	9:00:00	0:05:00	2
93	DH 2520 BA	12	8:55:00	9:05:00	0:10:00	2

94	DH 1020 KA	12	8:56:00	8:57:00	0:01:00	2
95	DH 2804 BA	12	8:57:00	9:02:00	0:05:00	2
96	DH 2889 BA	12	9:00:00	9:02:00	0:02:00	2
97	DH 2937 BA	12	9:01:00	9:07:00	0:06:00	2
98	DH 2807 BA	12	9:01:00	9:08:00	0:07:00	1
99	DH 2877 BA	12	9:02:00	9:11:00	0:09:00	2
100	DH 2626 BA	12	9:03:00	9:08:00	0:05:00	2
101	DH 2600 BA	12	9:05:00	9:12:00	0:07:00	2
102	DH 2235 CA	12	9:05:00	9:14:00	0:09:00	2
103	DH 2862 CA	12	9:06:00	9:12:00	0:06:00	2
104	DH 2915 CA	12	9:07:00	9:09:00	0:02:00	2
105	DH 1643 HA	12	9:09:00	9:13:00	0:04:00	3
106	DH 2953 BA	12	9:10:00	9:15:00	0:05:00	2
107	DH 2944 CA	12	9:12:00	9:19:00	0:07:00	2
108	DH 2656 CA	12	9:14:00	9:20:00	0:06:00	2
109	DH 2228 CA	12	9:16:00	9:21:00	0:05:00	3
110	DH 1457 KA	12	9:17:00	9:23:00	0:06:00	2
111	DH 1384 HA	12	9:18:00	9:28:00	0:10:00	3
112	DH 2183 EA	12	9:20:00	9:24:00	0:04:00	3
113	DH 1358 HA	12	9:22:00	9:24:00	0:02:00	3
114	DH 1459 CA	12	9:24:00	9:32:00	0:08:00	2
115	DH 1239 EA	12	9:26:00	9:30:00	0:04:00	3
116	DH 2615 BA	12	9:29:00	9:37:00	0:08:00	3
117	DH 1251 GA	12	9:30:00	9:37:00	0:07:00	3
118	DH 2175 BB	12	9:33:00	9:34:00	0:01:00	2
119	DH 2923 CA	12	9:33:00	9:37:00	0:04:00	3
120	DH 2927 CA	12	9:36:00	9:42:00	0:06:00	2
121	DH 2531 BB	12	9:39:00	9:44:00	0:05:00	3
122	DH 2535 AA	12	9:44:00	9:49:00	0:05:00	2
123	DH 2345 EA	12	9:45:00	9:50:00	0:05:00	3
124	DH 1321 GA	12	9:47:00	9:53:00	0:06:00	2
125	DH 2884 CA	12	9:49:00	9:56:00	0:07:00	2
126	DH 2532 BB	12	9:51:00	9:53:00	0:02:00	2
127	DH 1236 GA	12	9:54:00	10:02:00	0:08:00	3
128	DH 1024 HA	12	9:57:00	10:01:00	0:04:00	3
129	DH 2820 CA	12	9:57:00	10:01:00	0:04:00	2
130	DH 1230 KA	12	9:59:00	10:04:00	0:05:00	2
131	DH 2950 GA	12	10:02:00	10:10:00	0:08:00	2
132	DH 1148 GA	12	10:04:00	10:06:00	0:02:00	3
133	DH 1273 AA	12	10:04:00	10:10:00	0:06:00	3
134	DH 2575 CA	12	10:06:00	10:14:00	0:08:00	2
135	DH 2013 GA	12	10:09:00	10:14:00	0:05:00	3
136	DH 2688 CA	12	10:10:00	10:13:00	0:03:00	2
137	DH 2929 CA	12	10:14:00	10:20:00	0:06:00	2
138	DH 1962 GA	12	10:15:00	10:20:00	0:05:00	3
139	DH 2520 BA	12	10:16:00	10:20:00	0:04:00	3
140	DH 2807 BA	12	10:20:00	10:25:00	0:05:00	2
141	DH 2626 BA	12	10:21:00	10:25:00	0:04:00	3
142	DH 2600 BA	12	10:22:00	10:24:00	0:02:00	3
143	DH 2889 BA	12	10:24:00	10:29:00	0:05:00	3

144	DH 1385 GA	12	10:24:00	10:31:00	0:07:00	3
145	DH 2703 AA	12	10:25:00	10:30:00	0:05:00	2
146	DH 2950 CA	12	10:25:00	10:33:00	0:08:00	2
147	DH 2862 CA	12	10:26:00	10:27:00	0:01:00	3
148	DH 2804 BA	12	10:27:00	10:31:00	0:04:00	3
149	DH 2937 BA	12	10:28:00	10:30:00	0:02:00	3
150	DH 2953 BA	12	10:28:00	10:38:00	0:10:00	3
151	DH 2916 BA	12	10:30:00	10:36:00	0:06:00	2
152	DH 1309 CA	12	10:30:00	10:37:00	0:07:00	2
153	DH 2532 BB	12	10:30:00	10:38:00	0:08:00	2
154	DH 2538 BB	12	10:34:00	10:38:00	0:04:00	2
155	DH 2473 AA	12	10:35:00	10:43:00	0:08:00	2
156	DH 2915 CA	12	10:36:00	10:38:00	0:02:00	3
157	DH 1046 KA	12	10:37:00	10:42:00	0:05:00	2
158	DH 2884 CA	12	10:37:00	10:42:00	0:05:00	2
159	DH 2656 CA	12	10:39:00	10:43:00	0:04:00	3
160	DH 2235 CA	12	10:41:00	10:45:00	0:04:00	3
161	DH 2183 EA	12	10:46:00	10:56:00	0:10:00	4
162	DH 2175 BB	12	10:48:00	10:53:00	0:05:00	3
163	DH 2944 CA	12	10:51:00	10:56:00	0:05:00	3
164	DH 1459 CA	12	10:54:00	10:59:00	0:05:00	3
165	DH 2532 BB	12	10:57:00	11:02:00	0:05:00	3
166	DH 1239 EA	12	10:57:00	11:03:00	0:06:00	4
167	DH 2927 CA	12	10:57:00	11:04:00	0:07:00	3
168	DH 2535 AA	12	11:05:00	11:13:00	0:08:00	3
169	DH 2345 EA	12	11:09:00	11:11:00	0:02:00	4
170	DH 2884 CA	12	11:15:00	11:19:00	0:04:00	3
171	DH 1230 KA	12	11:15:00	11:19:00	0:04:00	3
172	DH 2931 CA	12	11:15:00	11:20:00	0:05:00	4
173	DH 1321 GA	12	11:19:00	11:24:00	0:05:00	3
174	DH 2820 CA	12	11:20:00	11:25:00	0:05:00	3
175	DH 2950 GA	12	11:25:00	11:31:00	0:06:00	3
176	DH 1236 GA	12	11:26:00	11:34:00	0:08:00	4
177	DH 2013 GA	12	11:28:00	11:33:00	0:05:00	4
178	DH 2688 CA	12	11:31:00	11:35:00	0:04:00	3
179	DH 2141 EA	12	11:35:00	11:42:00	0:07:00	3
180	DH 2938 CA	12	11:37:00	11:41:00	0:04:00	3
181	DH 1962 GA	12	11:41:00	11:51:00	0:10:00	3
182	DH 2950 CA	12	11:42:00	11:50:00	0:08:00	3
183	DH 2067 EA	12	11:43:00	11:45:00	0:02:00	3
184	DH 2626 BA	12	11:43:00	11:47:00	0:04:00	4
185	DH 2804 BA	12	11:46:00	11:54:00	0:08:00	4
186	DH 2953 BA	12	11:47:00	11:54:00	0:07:00	4
187	DH 2998 CA	12	11:47:00	11:55:00	0:08:00	3
188	DH 2600 BA	12	11:48:00	11:49:00	0:01:00	4
189	DH 1309 CA	12	11:51:00	12:01:00	0:10:00	3
190	DH 2807 BA	12	11:53:00	11:55:00	0:02:00	3
191	DH 2656 CA	12	11:53:00	11:58:00	0:05:00	4
192	DH 2538 BB	12	11:53:00	11:59:00	0:06:00	3
193	DH 2877 BA	12	11:55:00	12:01:00	0:06:00	3

194	DH 1020 KA	12	11:56:00	12:01:00	0:05:00	3
195	DH 1457 KA	12	11:57:00	12:03:00	0:06:00	3
196	DH 2235 CA	12	11:57:00	12:03:00	0:06:00	4
197	DH 1584 HA	12	11:58:00	11:59:00	0:01:00	4
198	DH 2228 CA	12	11:58:00	12:05:00	0:07:00	4
199	DH 2532 BB	12	11:58:00	12:06:00	0:08:00	3
200	DH 1358 HA	12	12:02:00	12:08:00	0:06:00	4
201	DH 2916 BA	12	12:06:00	12:08:00	0:02:00	3
202	DH 2915 CA	12	12:06:00	12:10:00	0:04:00	4
203	DH 1384 HA	12	12:11:00	12:21:00	0:10:00	4
204	DH 2473 AA	12	12:12:00	12:19:00	0:07:00	3
205	DH 2183 EA	12	12:13:00	12:17:00	0:04:00	5
206	DH 1251 GA	12	12:13:00	12:21:00	0:08:00	4
207	DH 2927 CA	12	12:16:00	12:20:00	0:04:00	4
208	DH 2175 BB	12	12:21:00	12:26:00	0:05:00	4
209	DH 2944 CA	12	12:21:00	12:26:00	0:05:00	4
210	DH 1459 CA	12	12:23:00	12:25:00	0:02:00	4
211	DH 2531 BB	12	12:23:00	12:28:00	0:05:00	4
212	DH 2923 CA	12	12:23:00	12:31:00	0:08:00	4
213	DH 2535 AA	12	12:26:00	12:27:00	0:01:00	4
214	DH 2532 BB	12	12:27:00	12:32:00	0:05:00	4
215	DH 2618 BA	12	12:32:00	12:38:00	0:06:00	4
216	DH 2931 CA	12	12:33:00	12:37:00	0:04:00	5
217	DH 2820 CA	12	12:33:00	12:40:00	0:07:00	4
218	DH 2884 CA	12	12:40:00	12:44:00	0:04:00	4
219	DH 1024 HA	12	12:41:00	12:49:00	0:08:00	4
220	DH 1236 GA	12	12:43:00	12:48:00	0:05:00	5
221	DH 2345 EA	12	12:46:00	12:50:00	0:04:00	5
222	DH 1210 BA	12	12:46:00	12:51:00	0:05:00	4
223	DH 2950 GA	12	12:50:00	12:56:00	0:06:00	4
224	DH 2688 CA	12	12:50:00	12:57:00	0:07:00	4
225	DH 1230 KA	12	12:51:00	12:56:00	0:05:00	4
226	DH 1273 AA	12	12:53:00	12:57:00	0:04:00	4
227	DH 2346 BA	12	12:59:00	13:01:00	0:02:00	3
228	DH 1148 GA	12	12:59:00	13:03:00	0:04:00	4
229	DH 1143 HA	12	12:59:00	13:04:00	0:05:00	4
230	DH 1962 GA	12	13:02:00	13:08:00	0:06:00	5
231	DH 2141 EA	12	13:03:00	13:10:00	0:07:00	4
232	DH 2600 BA	12	13:04:00	13:09:00	0:05:00	5
233	DH 2804 BA	12	13:05:00	13:14:00	0:09:00	5
234	DH 2889 BA	12	13:07:00	13:12:00	0:05:00	4
235	DH 2929 CA	12	13:08:00	13:16:00	0:08:00	3
236	DH 2067 EA	12	13:12:00	13:13:00	0:01:00	4
237	DH 2953 BA	12	13:12:00	13:20:00	0:08:00	5
238	DH 1020 KA	12	13:13:00	13:22:00	0:09:00	4
239	DH 2998 CA	12	13:15:00	13:17:00	0:02:00	4
240	DH 2807 BA	12	13:16:00	13:21:00	0:05:00	4
241	DH 2656 CA	12	13:16:00	13:23:00	0:07:00	5
242	DH 2884 CA	12	13:18:00	13:25:00	0:07:00	3
243	DH 2937 BA	12	13:19:00	13:24:00	0:05:00	4

244	DH 2916 BA	12	13:21:00	13:31:00	0:10:00	4
245	DH 1584 HA	12	13:25:00	13:31:00	0:06:00	4
246	DH 2235 CA	12	13:27:00	13:35:00	0:08:00	5
247	DH 1046 KA	12	13:28:00	13:29:00	0:01:00	3
248	DH 2656 CA	12	13:28:00	13:32:00	0:04:00	5
249	DH 1384 HA	12	13:31:00	13:35:00	0:04:00	5
250	DH 2183 EA	12	13:32:00	13:38:00	0:06:00	6
251	DH 2228 CA	12	13:34:00	13:39:00	0:05:00	5
252	DH 2927 CA	12	13:37:00	13:42:00	0:05:00	5
253	DH 2615 BA	12	13:40:00	13:48:00	0:08:00	4
254	DH 2175 BB	12	13:41:00	13:43:00	0:02:00	5
255	DH 1251 GA	12	13:46:00	13:51:00	0:05:00	5
256	DH 2944 CA	12	13:48:00	13:55:00	0:07:00	5
257	DH 2618 BA	12	13:51:00	13:56:00	0:05:00	5
258	DH 1239 EA	12	13:52:00	13:56:00	0:04:00	6
259	DH 2931 CA	12	13:53:00	13:59:00	0:06:00	6
260	DH 1230 KA	12	14:01:00	14:05:00	0:04:00	5
261	DH 1024 HA	12	14:05:00	14:12:00	0:07:00	5
262	DH 2884 CA	12	14:08:00	14:13:00	0:05:00	5
263	DH 1321 GA	12	14:14:00	14:16:00	0:02:00	4
264	DH 2950 GA	12	14:14:00	14:22:00	0:08:00	5
265	DH 2688 CA	12	14:16:00	14:22:00	0:06:00	5
266	DH 2346 BA	12	14:18:00	14:26:00	0:08:00	4
267	DH 2575 CA	12	14:21:00	14:31:00	0:10:00	3
268	DH 2929 CA	12	14:23:00	14:32:00	0:09:00	4
269	DH 2141 EA	12	14:27:00	14:29:00	0:02:00	5
270	DH 1143 HA	12	14:28:00	14:33:00	0:05:00	5
271	DH 1020 KA	12	14:34:00	14:39:00	0:05:00	5
272	DH 2067 EA	12	14:35:00	14:41:00	0:06:00	5
273	DH 1457 KA	12	14:39:00	14:41:00	0:02:00	5
274	DH 1046 KA	12	14:41:00	14:49:00	0:08:00	4
275	DH 2998 CA	12	14:42:00	14:50:00	0:08:00	5
276	DH 2916 BA	12	14:45:00	14:53:00	0:08:00	5
277	DH 2807 BA	12	14:48:00	14:55:00	0:07:00	5
278	DH 2884 CA	12	14:49:00	14:54:00	0:05:00	4
279	DH 2804 BA	12	14:55:00	15:01:00	0:06:00	6
280	DH 2600 BA	12	15:03:00	15:06:00	0:03:00	6
281	DH 2953 BA	12	15:04:00	15:06:00	0:02:00	6
282	DH 2889 BA	12	15:07:00	15:12:00	0:05:00	5
283	DH 1962 GA	12	15:08:00	15:13:00	0:05:00	6
284	DH 2862 CA	12	15:08:00	15:14:00	0:06:00	4
285	DH 2915 CA	12	15:18:00	15:27:00	0:09:00	5
286	DH 1643 HA	12	15:20:00	15:24:00	0:04:00	4
287	DH 2937 BA	12	15:23:00	15:31:00	0:08:00	5
288	DH 1584 HA	12	15:24:00	15:29:00	0:05:00	6
289	DH 1384 HA	12	15:29:00	15:39:00	0:10:00	6
290	DH 2175 BB	12	15:29:00	15:37:00	0:08:00	6
291	DH 2618 BA	12	15:32:00	15:39:00	0:07:00	6
292	DH 1251 GA	12	15:37:00	15:43:00	0:06:00	6
293	DH 2927 CA	12	15:38:00	15:43:00	0:05:00	6

294	DH 1459 CA	12	15:40:00	15:42:00	0:02:00	5
295	DH 1239 EA	12	15:40:00	15:48:00	0:08:00	6
296	DH 2535 AA	12	15:41:00	15:49:00	0:08:00	5
297	DH 2615 BA	12	15:42:00	15:50:00	0:08:00	5
298	DH 2532 BB	12	15:44:00	15:45:00	0:01:00	5
299	DH 2931 CA	12	15:46:00	15:48:00	0:02:00	7
300	DH 2923 CA	12	15:47:00	15:49:00	0:02:00	5
301	DH 2531 BB	12	15:48:00	15:54:00	0:06:00	5
302	DH 2944 CA	12	15:52:00	16:01:00	0:09:00	6
303	DH 2884 CA	12	15:55:00	15:56:00	0:01:00	6
304	DH 2626 BA	12	15:58:00	16:03:00	0:05:00	5
305	DH 2950 GA	12	16:01:00	16:06:00	0:05:00	6
306	DH 1230 KA	12	16:02:00	16:09:00	0:07:00	6
307	DH 2688 CA	12	16:06:00	16:16:00	0:10:00	6
308	DH 1273 AA	12	16:08:00	16:10:00	0:02:00	5
309	DH 2345 EA	12	16:13:00	16:14:00	0:01:00	6
310	DH 2520 BA	12	16:14:00	16:19:00	0:05:00	4
311	DH 1143 HA	12	16:15:00	16:20:00	0:05:00	6
312	DH 2626 BA	12	16:17:00	16:19:00	0:02:00	6
313	DH 1385 GA	12	16:17:00	16:21:00	0:04:00	4
314	DH 1321 GA	12	16:18:00	16:27:00	0:09:00	5
315	DH 2929 CA	12	16:21:00	16:26:00	0:05:00	5
316	DH 1148 GA	12	16:21:00	16:29:00	0:08:00	5
317	DH 2575 CA	12	16:23:00	16:28:00	0:05:00	4
318	DH 2804 BA	12	16:25:00	16:31:00	0:06:00	7
319	DH 2950 CA	12	16:25:00	16:35:00	0:10:00	4
320	DH 2141 EA	12	16:26:00	16:31:00	0:05:00	6
321	DH 2703 AA	12	16:28:00	16:32:00	0:04:00	3
322	DH 1962 GA	12	16:31:00	16:33:00	0:02:00	7
323	DH 2532 BB	12	16:32:00	16:41:00	0:09:00	4
324	DH 1309 CA	12	16:34:00	16:39:00	0:05:00	4
325	DH 1046 KA	12	16:35:00	16:44:00	0:09:00	6
326	DH 2538 BB	12	16:42:00	16:48:00	0:06:00	4
327	DH 2915 CA	12	16:43:00	16:45:00	0:02:00	6
328	DH 2937 BA	12	16:44:00	16:48:00	0:04:00	6
329	DH 2889 BA	12	16:44:00	16:54:00	0:10:00	6
330	DH 2884 CA	12	16:46:00	16:48:00	0:02:00	5
331	DH 2877 BA	12	16:46:00	16:52:00	0:06:00	4
332	DH 2862 CA	12	16:47:00	16:51:00	0:04:00	5
333	DH 2473 AA	12	16:48:00	16:57:00	0:09:00	4
334	DH 2228 CA	12	16:50:00	16:58:00	0:08:00	6
335	DH 1643 HA	12	16:53:00	16:58:00	0:05:00	5
336	DH 1251 GA	12	16:59:00	17:07:00	0:08:00	7
337	DH 2927 CA	12	17:01:00	17:07:00	0:06:00	7
338	DH 2535 AA	12	17:02:00	17:04:00	0:02:00	6
339	DH 2175 BB	12	17:03:00	17:11:00	0:08:00	7
340	DH 2615 BA	12	17:06:00	17:11:00	0:05:00	6
341	DH 2531 BB	12	17:06:00	17:12:00	0:06:00	6
342	DH 2923 CA	12	17:07:00	17:12:00	0:05:00	6
343	DH 2532 BB	12	17:09:00	17:13:00	0:04:00	6

344	DH 2944 CA	12	17:12:00	17:20:00	0:08:00	7
345	DH 1230 KA	12	17:16:00	17:22:00	0:06:00	7
346	DH 1239 EA	12	17:16:00	17:24:00	0:08:00	7
347	DH 2931 CA	12	17:23:00	17:30:00	0:07:00	8
348	DH 2950 GA	12	17:26:00	17:31:00	0:05:00	7
349	DH 2820 CA	12	17:26:00	17:33:00	0:07:00	5
350	DH 2884 CA	12	17:30:00	17:34:00	0:04:00	7
351	DH 1273 AA	12	17:33:00	17:35:00	0:02:00	6
352	DH 1385 GA	12	17:36:00	17:44:00	0:08:00	5
353	DH 2688 CA	12	17:39:00	17:47:00	0:08:00	7
354	DH 1321 GA	12	17:41:00	17:45:00	0:04:00	6
355	DH 2575 CA	12	17:44:00	17:52:00	0:08:00	6
356	DH 2345 EA	12	17:45:00	17:47:00	0:02:00	7
357	DH 1143 HA	12	17:46:00	17:56:00	0:10:00	7
358	DH 2141 EA	12	17:48:00	17:53:00	0:05:00	7
359	DH 2929 CA	12	17:51:00	17:55:00	0:04:00	6
360	DH 2520 BA	12	17:52:00	17:56:00	0:04:00	5
361	DH 2703 AA	12	17:53:00	17:58:00	0:05:00	4
362	DH 1020 KA	12	17:58:00	18:06:00	0:08:00	6
363	DH 1309 CA	12	17:58:00	18:06:00	0:08:00	5
364	DH 1148 GA	12	17:59:00	18:01:00	0:02:00	6
365	DH 2532 BB	12	18:00:00	18:02:00	0:02:00	7
366	DH 1046 KA	12	18:02:00	18:06:00	0:04:00	7
367	DH 2998 CA	12	18:03:00	18:08:00	0:05:00	5
368	DH 2950 CA	12	18:04:00	18:06:00	0:02:00	5

**HASIL SURVEY STATIS KELUAR MASUK ANGKUTAN KOTA TRAYEK 2
(RABU 17 JUNI 2009) DI TERMINAL KOTA KUPANG**

NO	NOPOL	Kapasitas kendaraan (orang)	Jam		Waktu Tunggu (menit)	Rit
			Tiba	Berangkat		
1	DH 2950 GA	12	6:03:00	6:08:00	0:05:00	1
2	DH 1309 CA	12	6:04:00	6:09:00	0:05:00	1
3	DH 2688 CA	12	6:06:00	6:16:00	0:10:00	1
4	DH 1643 HA	12	6:07:00	6:12:00	0:05:00	1
5	DH 1385 GA	12	6:08:00	6:12:00	0:04:00	1
6	DH 1230 KA	12	6:08:00	6:13:00	0:05:00	1
7	DH 1020 KA	12	6:09:00	6:14:00	0:05:00	1
8	DH 2345 EA	12	6:12:00	6:19:00	0:07:00	1
9	DH 2703 AA	12	6:13:00	6:19:00	0:06:00	1
10	DH 2915 CA	12	6:13:00	6:17:00	0:04:00	1
11	DH 2998 CA	12	6:18:00	6:23:00	0:05:00	1
12	DH 2927 CA	12	6:20:00	6:25:00	0:05:00	1
13	DH 2877 BA	12	6:23:00	6:30:00	0:07:00	1
14	DH 2538 BB	12	6:23:00	6:31:00	0:08:00	1
15	DH 2535 AA	12	6:25:00	6:28:00	0:03:00	1
16	DH 2804 BA	12	6:31:00	6:36:00	0:05:00	1
17	DH 2473 AA	12	6:33:00	6:41:00	0:08:00	1
18	DH 2862 CA	12	6:34:00	6:39:00	0:05:00	1
19	DH 2916 BA	12	6:36:00	6:44:00	0:08:00	1
20	DH 2807 BA	12	6:37:00	6:47:00	0:10:00	1
21	DH 2013 GA	12	6:40:00	6:43:00	0:03:00	1
22	DH 1210 BA	12	6:42:00	6:50:00	0:08:00	1
23	DH 1584 HA	12	6:45:00	6:53:00	0:08:00	1
24	DH 2929 CA	12	6:45:00	6:50:00	0:05:00	1
25	DH 2346 BA	12	6:48:00	6:53:00	0:05:00	1
26	DH 2532 BB	12	6:49:00	6:54:00	0:05:00	1
27	DH 2067 EA	12	6:49:00	6:54:00	0:05:00	1
28	DH 1046 KA	12	6:52:00	6:58:00	0:06:00	1
29	DH 2656 CA	12	6:52:00	6:57:00	0:05:00	1
30	DH 2884 CA	12	6:58:00	7:02:00	0:04:00	1
31	DH 2532 BB	12	6:59:00	7:05:00	0:06:00	1
32	DH 2235 CA	12	7:04:00	7:09:00	0:05:00	1
33	DH 1358 HA	12	7:04:00	7:12:00	0:08:00	1
34	DH 1143 HA	12	7:04:00	7:05:00	0:01:00	1
35	DH 2953 BA	12	7:09:00	7:14:00	0:05:00	1
36	DH 2615 BA	12	7:11:00	7:18:00	0:07:00	1
37	DH 2938 CA	12	7:14:00	7:15:00	0:01:00	1
38	DH 2931 CA	12	7:14:00	7:18:00	0:04:00	1
39	DH 2884 CA	12	7:14:00	7:19:00	0:05:00	1
40	DH 1273 AA	12	7:16:00	7:19:00	0:03:00	1
41	DH 2228 CA	12	7:19:00	7:27:00	0:08:00	1
42	DH 2688 CA	12	7:21:00	7:27:00	0:06:00	2
43	DH 2575 CA	12	7:24:00	7:27:00	0:03:00	1

44	DH 2175 BB	12	7:24:00	7:32:00	0:08:00	1
45	DH 1239 EA	12	7:28:00	7:29:00	0:01:00	1
46	DH 1236 GA	12	7:30:00	7:34:00	0:04:00	1
47	DH 2520 BA	12	7:30:00	7:34:00	0:04:00	1
48	DH 1457 KA	12	7:31:00	7:35:00	0:04:00	1
49	DH 1148 GA	12	7:34:00	7:39:00	0:05:00	1
50	DH 2944 CA	12	7:34:00	7:43:00	0:09:00	1
51	DH 2141 EA	12	7:35:00	7:45:00	0:10:00	1
52	DH 2950 CA	12	7:35:00	7:40:00	0:05:00	1
53	DH 2618 BA	12	7:37:00	7:42:00	0:05:00	1
54	DH 2923 CA	12	7:37:00	7:42:00	0:05:00	1
55	DH 2820 CA	12	7:37:00	7:41:00	0:04:00	1
56	DH 2531 BB	12	7:37:00	7:43:00	0:06:00	1
57	DH 2889 BA	12	7:37:00	7:42:00	0:05:00	1
58	DH 2600 BA	12	7:38:00	7:43:00	0:05:00	1
59	DH 1321 GA	12	7:42:00	7:47:00	0:05:00	1
60	DH 2626 BA	12	7:42:00	7:50:00	0:08:00	1
61	DH 2998 CA	12	7:42:00	7:43:00	0:01:00	2
62	DH 2877 BA	12	7:45:00	7:50:00	0:05:00	2
63	DH 1230 KA	12	7:47:00	7:51:00	0:04:00	2
64	DH 2937 BA	12	7:48:00	7:56:00	0:08:00	1
65	DH 2804 BA	12	7:53:00	8:01:00	0:08:00	2
66	DH 2538 BB	12	7:57:00	8:02:00	0:05:00	2
67	DH 2929 CA	12	8:00:00	8:03:00	0:03:00	2
68	DH 2807 BA	12	8:01:00	8:02:00	0:01:00	2
69	DH 2862 CA	12	8:02:00	8:06:00	0:04:00	2
70	DH 2013 GA	12	8:05:00	8:10:00	0:05:00	2
71	DH 1210 BA	12	8:06:00	8:09:00	0:03:00	2
72	DH 1584 HA	12	8:11:00	8:16:00	0:05:00	2
73	DH 2532 BB	12	8:16:00	8:24:00	0:08:00	2
74	DH 1024 HA	12	8:19:00	8:24:00	0:05:00	1
75	DH 2183 EA	12	8:19:00	8:23:00	0:04:00	1
76	DH 1046 KA	12	8:20:00	8:25:00	0:05:00	2
77	DH 2656 CA	12	8:21:00	8:22:00	0:01:00	2
78	DH 1251 GA	12	8:21:00	8:22:00	0:01:00	1
79	DH 1358 HA	12	8:27:00	8:35:00	0:08:00	2
80	DH 2615 BA	12	8:27:00	8:37:00	0:10:00	2
81	DH 2938 CA	12	8:32:00	8:37:00	0:05:00	2
82	DH 2884 CA	12	8:34:00	8:40:00	0:06:00	2
83	DH 1384 HA	12	8:36:00	8:41:00	0:05:00	1
84	DH 1143 HA	12	8:36:00	8:41:00	0:05:00	2
85	DH 2953 BA	12	8:36:00	8:40:00	0:04:00	2
86	DH 2931 CA	12	8:38:00	8:41:00	0:03:00	2
87	DH 1962 GA	12	8:44:00	8:48:00	0:04:00	1
88	DH 2228 CA	12	8:46:00	8:47:00	0:01:00	2
89	DH 1239 EA	12	8:47:00	8:48:00	0:01:00	2
90	DH 2927 CA	12	8:49:00	8:59:00	0:10:00	2
91	DH 1273 AA	12	8:50:00	8:55:00	0:05:00	2
92	DH 1457 KA	12	8:51:00	8:55:00	0:04:00	2
93	DH 2950 CA	12	8:51:00	8:57:00	0:06:00	2

94	DH 2141 EA	12	8:52:00	8:58:00	0:06:00	2
95	DH 1309 CA	12	8:55:00	9:01:00	0:06:00	2
96	DH 1385 GA	12	8:55:00	9:01:00	0:06:00	2
97	DH 1459 CA	12	8:55:00	9:03:00	0:08:00	2
98	DH 2688 CA	12	8:58:00	9:04:00	0:06:00	1
99	DH 2950 GA	12	9:00:00	9:08:00	0:08:00	2
100	DH 2703 AA	12	9:00:00	9:06:00	0:06:00	2
101	DH 1020 KA	12	9:00:00	9:05:00	0:05:00	2
102	DH 1643 HA	12	9:01:00	9:05:00	0:04:00	2
103	DH 2937 BA	12	9:02:00	9:10:00	0:08:00	2
104	DH 2345 EA	12	9:03:00	9:07:00	0:04:00	2
105	DH 2820 CA	12	9:03:00	9:11:00	0:08:00	2
106	DH 2600 BA	12	9:07:00	9:15:00	0:08:00	2
107	DH 2804 BA	12	9:10:00	9:14:00	0:04:00	3
108	DH 2923 CA	12	9:11:00	9:14:00	0:03:00	2
109	DH 2998 CA	12	9:11:00	9:21:00	0:10:00	2
110	DH 2535 AA	12	9:13:00	9:19:00	0:06:00	3
111	DH 2915 CA	12	9:15:00	9:23:00	0:08:00	2
112	DH 2877 BA	12	9:16:00	9:20:00	0:04:00	2
113	DH 2538 BB	12	9:18:00	9:25:00	0:07:00	3
114	DH 2862 CA	12	9:20:00	9:30:00	0:10:00	3
115	DH 2807 BA	12	9:22:00	9:26:00	0:04:00	2
116	DH 2473 AA	12	9:23:00	9:24:00	0:01:00	3
117	DH 2916 BA	12	9:26:00	9:31:00	0:05:00	3
118	DH 1584 HA	12	9:27:00	9:32:00	0:05:00	3
119	DH 2013 GA	12	9:31:00	9:39:00	0:08:00	2
120	DH 2929 CA	12	9:34:00	9:44:00	0:10:00	3
121	DH 2346 BA	12	9:37:00	9:42:00	0:05:00	2
122	DH 1024 HA	12	9:40:00	9:48:00	0:08:00	3
123	DH 2532 BB	12	9:42:00	9:47:00	0:05:00	3
124	DH 1251 GA	12	9:44:00	9:49:00	0:05:00	3
125	DH 2532 BB	12	9:47:00	9:50:00	0:03:00	2
126	DH 1046 KA	12	9:48:00	9:53:00	0:05:00	2
127	DH 2235 CA	12	9:49:00	9:56:00	0:07:00	2
128	DH 2067 EA	12	9:50:00	9:58:00	0:08:00	2
129	DH 2183 EA	12	9:52:00	9:57:00	0:05:00	3
130	DH 2884 CA	12	9:56:00	10:04:00	0:08:00	2
131	DH 2615 BA	12	9:56:00	10:04:00	0:08:00	2
132	DH 2931 CA	12	9:59:00	10:04:00	0:05:00	3
133	DH 1962 GA	12	10:01:00	10:06:00	0:05:00	2
134	DH 1384 HA	12	10:02:00	10:12:00	0:10:00	3
135	DH 2884 CA	12	10:04:00	10:09:00	0:05:00	3
136	DH 2938 CA	12	10:07:00	10:15:00	0:08:00	2
137	DH 2927 CA	12	10:13:00	10:18:00	0:05:00	3
138	DH 2175 BB	12	10:13:00	10:18:00	0:05:00	3
139	DH 2228 CA	12	10:14:00	10:20:00	0:06:00	3
140	DH 2703 AA	12	10:17:00	10:23:00	0:06:00	3
141	DH 1459 CA	12	10:17:00	10:21:00	0:04:00	3
142	DH 2688 CA	12	10:18:00	10:24:00	0:06:00	3
143	DH 2950 GA	12	10:19:00	10:23:00	0:04:00	2

144	DH 1239 EA	12	10:19:00	10:25:00	0:06:00	2
145	DH 1385 GA	12	10:20:00	10:26:00	0:06:00	3
146	DH 2618 BA	12	10:22:00	10:32:00	0:10:00	2
147	DH 1643 HA	12	10:23:00	10:24:00	0:01:00	2
148	DH 2345 EA	12	10:23:00	10:29:00	0:06:00	2
149	DH 1321 GA	12	10:23:00	10:29:00	0:06:00	3
150	DH 2944 CA	12	10:24:00	10:28:00	0:04:00	2
151	DH 2889 BA	12	10:25:00	10:29:00	0:04:00	3
152	DH 1020 KA	12	10:27:00	10:31:00	0:04:00	3
153	DH 2626 BA	12	10:28:00	10:32:00	0:04:00	2
154	DH 2520 BA	12	10:31:00	10:39:00	0:08:00	3
155	DH 1236 GA	12	10:32:00	10:40:00	0:08:00	2
156	DH 1148 GA	12	10:34:00	10:38:00	0:04:00	2
157	DH 2915 CA	12	10:34:00	10:44:00	0:10:00	3
158	DH 2531 BB	12	10:35:00	10:41:00	0:06:00	2
159	DH 2937 BA	12	10:36:00	10:41:00	0:05:00	3
160	DH 2923 CA	12	10:39:00	10:44:00	0:05:00	2
161	DH 2877 BA	12	10:40:00	10:45:00	0:05:00	3
162	DH 2916 BA	12	10:41:00	10:46:00	0:05:00	4
163	DH 2535 AA	12	10:48:00	10:53:00	0:05:00	3
164	DH 1024 HA	12	10:51:00	10:55:00	0:04:00	3
165	DH 2473 AA	12	10:52:00	10:57:00	0:05:00	3
166	DH 1584 HA	12	10:52:00	10:59:00	0:07:00	3
167	DH 2532 BB	12	10:55:00	10:59:00	0:04:00	4
168	DH 2953 BA	12	11:03:00	11:08:00	0:05:00	3
169	DH 2346 BA	12	11:04:00	11:09:00	0:05:00	3
170	DH 1236 GA	12	11:12:00	11:22:00	0:10:00	3
171	DH 2532 BB	12	11:12:00	11:19:00	0:07:00	4
172	DH 1251 GA	12	11:13:00	11:19:00	0:06:00	3
173	DH 2656 CA	12	11:14:00	11:23:00	0:09:00	3
174	DH 2067 EA	12	11:15:00	11:21:00	0:06:00	4
175	DH 1384 HA	12	11:22:00	11:28:00	0:06:00	4
176	DH 2183 EA	12	11:23:00	11:30:00	0:07:00	3
177	DH 2235 CA	12	11:25:00	11:30:00	0:05:00	3
178	DH 2884 CA	12	11:29:00	11:37:00	0:08:00	3
179	DH 2884 CA	12	11:30:00	11:31:00	0:01:00	3
180	DH 2927 CA	12	11:35:00	11:40:00	0:05:00	3
181	DH 1309 CA	12	11:35:00	11:40:00	0:05:00	3
182	DH 2618 BA	12	11:37:00	11:45:00	0:08:00	3
183	DH 1273 AA	12	11:38:00	11:42:00	0:04:00	4
184	DH 2575 CA	12	11:38:00	11:39:00	0:01:00	3
185	DH 1143 HA	12	11:43:00	11:48:00	0:05:00	3
186	DH 2944 CA	12	11:44:00	11:50:00	0:06:00	3
187	DH 2703 AA	12	11:45:00	11:50:00	0:05:00	4
188	DH 1385 GA	12	11:46:00	11:51:00	0:05:00	3
189	DH 2950 CA	12	11:48:00	11:51:00	0:03:00	3
190	DH 2950 GA	12	11:50:00	11:51:00	0:01:00	4
191	DH 1457 KA	12	11:50:00	11:53:00	0:03:00	3
192	DH 1459 CA	12	11:51:00	11:56:00	0:05:00	4
193	DH 2804 BA	12	11:51:00	11:56:00	0:05:00	4

194	DH 1236 GA	12	11:52:00	11:56:00	0:04:00	3
195	DH 2626 BA	12	11:53:00	11:58:00	0:05:00	3
196	DH 1020 KA	12	11:53:00	12:01:00	0:08:00	3
197	DH 2141 EA	12	11:54:00	11:58:00	0:04:00	4
198	DH 2937 BA	12	11:55:00	11:56:00	0:01:00	3
199	DH 2600 BA	12	11:56:00	12:04:00	0:08:00	4
200	DH 2820 CA	12	11:59:00	12:03:00	0:04:00	3
201	DH 2923 CA	12	12:01:00	12:02:00	0:01:00	3
202	DH 1230 KA	12	12:01:00	12:06:00	0:05:00	3
203	DH 2915 CA	12	12:05:00	12:08:00	0:03:00	4
204	DH 2889 BA	12	12:08:00	12:09:00	0:01:00	4
205	DH 1148 GA	12	12:09:00	12:18:00	0:09:00	3
206	DH 2538 BB	12	12:11:00	12:16:00	0:05:00	4
207	DH 2013 GA	12	12:13:00	12:23:00	0:10:00	4
208	DH 2532 BB	12	12:15:00	12:20:00	0:05:00	3
209	DH 2535 AA	12	12:18:00	12:28:00	0:10:00	5
210	DH 2473 AA	12	12:20:00	12:21:00	0:01:00	4
211	DH 2877 BA	12	12:20:00	12:23:00	0:03:00	3
212	DH 2916 BA	12	12:21:00	12:29:00	0:08:00	4
213	DH 2929 CA	12	12:21:00	12:26:00	0:05:00	4
214	DH 2346 BA	12	12:24:00	12:29:00	0:05:00	3
215	DH 1024 HA	12	12:27:00	12:31:00	0:04:00	4
216	DH 1210 BA	12	12:28:00	12:34:00	0:06:00	4
217	DH 1046 KA	12	12:31:00	12:36:00	0:05:00	4
218	DH 2615 BA	12	12:36:00	12:43:00	0:07:00	4
219	DH 2235 CA	12	12:38:00	12:45:00	0:07:00	4
220	DH 1251 GA	12	12:38:00	12:44:00	0:06:00	4
221	DH 2532 BB	12	12:44:00	12:50:00	0:06:00	4
222	DH 2656 CA	12	12:45:00	12:51:00	0:06:00	4
223	DH 2884 CA	12	12:45:00	12:52:00	0:07:00	5
224	DH 2938 CA	12	12:48:00	12:52:00	0:04:00	4
225	DH 2183 EA	12	12:48:00	12:56:00	0:08:00	4
226	DH 1358 HA	12	12:49:00	12:50:00	0:01:00	4
227	DH 2931 CA	12	12:53:00	13:01:00	0:08:00	4
228	DH 1384 HA	12	12:54:00	12:58:00	0:04:00	5
229	DH 2953 BA	12	12:58:00	13:03:00	0:05:00	4
230	DH 2884 CA	12	12:59:00	13:05:00	0:06:00	4
231	DH 2575 CA	12	12:59:00	13:05:00	0:06:00	4
232	DH 1273 AA	12	13:01:00	13:06:00	0:05:00	5
233	DH 1385 GA	12	13:03:00	13:10:00	0:07:00	4
234	DH 2927 CA	12	13:04:00	13:14:00	0:10:00	4
235	DH 2703 AA	12	13:04:00	13:09:00	0:05:00	3
236	DH 2175 BB	12	13:06:00	13:12:00	0:06:00	4
237	DH 2688 CA	12	13:07:00	13:13:00	0:06:00	4
238	DH 1020 KA	12	13:08:00	13:12:00	0:04:00	5
239	DH 1457 KA	12	13:09:00	13:14:00	0:05:00	3
240	DH 1143 HA	12	13:10:00	13:15:00	0:05:00	4
241	DH 2950 CA	12	13:13:00	13:23:00	0:10:00	4
242	DH 2937 BA	12	13:16:00	13:22:00	0:06:00	4
243	DH 1459 CA	12	13:17:00	13:23:00	0:06:00	5

244	DH 2520 BA	12	13:18:00	13:23:00	0:05:00	4
245	DH 2923 CA	12	13:23:00	13:31:00	0:08:00	5
246	DH 2889 BA	12	13:23:00	13:24:00	0:01:00	4
247	DH 2345 EA	12	13:23:00	13:29:00	0:06:00	5
248	DH 1230 KA	12	13:24:00	13:30:00	0:06:00	4
249	DH 1230 KA	12	13:26:00	13:31:00	0:05:00	4
250	DH 2531 BB	12	13:29:00	13:37:00	0:08:00	4
251	DH 2877 BA	12	13:29:00	13:33:00	0:04:00	5
252	DH 2538 BB	12	13:30:00	13:36:00	0:06:00	3
253	DH 2532 BB	12	13:37:00	13:45:00	0:08:00	4
254	DH 2804 BA	12	13:40:00	13:44:00	0:04:00	4
255	DH 2916 BA	12	13:44:00	13:48:00	0:04:00	5
256	DH 2807 BA	12	13:46:00	13:50:00	0:04:00	3
257	DH 2535 AA	12	13:47:00	13:53:00	0:06:00	5
258	DH 2013 GA	12	13:49:00	13:54:00	0:05:00	5
259	DH 1210 BA	12	13:50:00	13:51:00	0:01:00	6
260	DH 1584 HA	12	13:59:00	14:00:00	0:01:00	5
261	DH 2656 CA	12	14:03:00	14:08:00	0:05:00	5
262	DH 2183 EA	12	14:04:00	14:09:00	0:05:00	5
263	DH 1251 GA	12	14:08:00	14:16:00	0:08:00	5
264	DH 2884 CA	12	14:11:00	14:16:00	0:05:00	6
265	DH 2067 EA	12	14:12:00	14:17:00	0:05:00	4
266	DH 2615 BA	12	14:12:00	14:17:00	0:05:00	5
267	DH 1384 HA	12	14:16:00	14:21:00	0:05:00	5
268	DH 2575 CA	12	14:18:00	14:19:00	0:01:00	5
269	DH 2953 BA	12	14:22:00	14:31:00	0:09:00	5
270	DH 1962 GA	12	14:25:00	14:33:00	0:08:00	6
271	DH 2175 BB	12	14:29:00	14:37:00	0:08:00	5
272	DH 1273 AA	12	14:32:00	14:33:00	0:01:00	4
273	DH 2820 CA	12	14:36:00	14:40:00	0:04:00	4
274	DH 1457 KA	12	14:38:00	14:44:00	0:06:00	5
275	DH 1143 HA	12	14:40:00	14:44:00	0:04:00	5
276	DH 2531 BB	12	14:42:00	14:47:00	0:05:00	5
277	DH 2950 CA	12	14:46:00	14:55:00	0:09:00	3
278	DH 1459 CA	12	14:47:00	14:57:00	0:10:00	5
279	DH 2520 BA	12	14:50:00	14:51:00	0:01:00	4
280	DH 2703 AA	12	15:02:00	15:11:00	0:09:00	5
281	DH 2889 BA	12	15:05:00	15:06:00	0:01:00	5
282	DH 1385 GA	12	15:05:00	15:11:00	0:06:00	5
283	DH 2927 CA	12	15:06:00	15:12:00	0:06:00	5
284	DH 1020 KA	12	15:06:00	15:11:00	0:05:00	5
285	DH 2688 CA	12	15:16:00	15:22:00	0:06:00	4
286	DH 1643 HA	12	15:18:00	15:27:00	0:09:00	4
287	DH 2998 CA	12	15:21:00	15:26:00	0:05:00	5
288	DH 2915 CA	12	15:21:00	15:27:00	0:06:00	6
289	DH 1230 KA	12	15:23:00	15:28:00	0:05:00	6
290	DH 2345 EA	12	15:27:00	15:32:00	0:05:00	6
291	DH 2916 BA	12	15:30:00	15:38:00	0:08:00	4
292	DH 1210 BA	12	15:32:00	15:38:00	0:06:00	4
293	DH 2013 GA	12	15:35:00	15:36:00	0:01:00	6

294	DH 2538 BB	12	15:36:00	15:41:00	0:05:00	6
295	DH 2532 BB	12	15:37:00	15:40:00	0:03:00	5
296	DH 2346 BA	12	15:38:00	15:43:00	0:05:00	6
297	DH 2473 AA	12	15:40:00	15:41:00	0:01:00	5
298	DH 2807 BA	12	15:40:00	15:45:00	0:05:00	5
299	DH 1024 HA	12	15:41:00	15:50:00	0:09:00	5
300	DH 1584 HA	12	15:42:00	15:47:00	0:05:00	6
301	DH 2929 CA	12	15:46:00	15:54:00	0:08:00	6
302	DH 1046 KA	12	15:49:00	15:53:00	0:04:00	6
303	DH 2656 CA	12	15:52:00	15:56:00	0:04:00	5
304	DH 2535 AA	12	15:56:00	15:57:00	0:01:00	6
305	DH 2183 EA	12	16:02:00	16:08:00	0:06:00	6
306	DH 1384 HA	12	16:04:00	16:09:00	0:05:00	5
307	DH 2950 GA	12	16:05:00	16:12:00	0:07:00	5
308	DH 2575 CA	12	16:09:00	16:14:00	0:05:00	6
309	DH 2884 CA	12	16:10:00	16:19:00	0:09:00	6
310	DH 2067 EA	12	16:12:00	16:22:00	0:10:00	7
311	DH 2228 CA	12	16:12:00	16:20:00	0:08:00	5
312	DH 2532 BB	12	16:13:00	16:21:00	0:08:00	5
313	DH 1251 GA	12	16:13:00	16:17:00	0:04:00	5
314	DH 2931 CA	12	16:14:00	16:22:00	0:08:00	5
315	DH 1239 EA	12	16:15:00	16:21:00	0:06:00	6
316	DH 1962 GA	12	16:18:00	16:22:00	0:04:00	6
317	DH 2950 GA	12	16:18:00	16:26:00	0:08:00	5
318	DH 1273 AA	12	16:20:00	16:25:00	0:05:00	5
319	DH 2175 BB	12	16:21:00	16:31:00	0:10:00	4
320	DH 2938 CA	12	16:21:00	16:27:00	0:06:00	6
321	DH 1385 GA	12	16:22:00	16:30:00	0:08:00	6
322	DH 1321 GA	12	16:28:00	16:36:00	0:08:00	6
323	DH 2618 BA	12	16:31:00	16:36:00	0:05:00	4
324	DH 2927 CA	12	16:32:00	16:37:00	0:05:00	4
325	DH 2626 BA	12	16:33:00	16:34:00	0:01:00	7
326	DH 2520 BA	12	16:37:00	16:41:00	0:04:00	6
327	DH 2944 CA	12	16:38:00	16:43:00	0:05:00	6
328	DH 1236 GA	12	16:38:00	16:44:00	0:06:00	4
329	DH 2531 BB	12	16:41:00	16:49:00	0:08:00	3
330	DH 2688 CA	12	16:43:00	16:49:00	0:06:00	5
331	DH 1643 HA	12	16:43:00	16:47:00	0:04:00	7
332	DH 2915 CA	12	16:43:00	16:49:00	0:06:00	4
333	DH 2345 EA	12	16:46:00	16:53:00	0:07:00	6
334	DH 2600 BA	12	16:48:00	16:58:00	0:10:00	4
335	DH 2804 BA	12	16:51:00	17:00:00	0:09:00	6
336	DH 2998 CA	12	16:56:00	17:01:00	0:05:00	5
337	DH 2013 GA	12	17:00:00	17:09:00	0:09:00	6
338	DH 2916 BA	12	17:02:00	17:08:00	0:06:00	4
339	DH 2346 BA	12	17:04:00	17:10:00	0:06:00	7
340	DH 2532 BB	12	17:04:00	17:08:00	0:04:00	6
341	DH 2929 CA	12	17:04:00	17:05:00	0:01:00	7
342	DH 1148 GA	12	17:06:00	17:13:00	0:07:00	6
343	DH 1024 HA	12	17:10:00	17:16:00	0:06:00	7

344	DH 2944 CA	12	17:12:00	17:16:00	0:04:00	6
345	DH 2807 BA	12	17:13:00	17:18:00	0:05:00	5
346	DH 2535 AA	12	17:14:00	17:20:00	0:06:00	6
347	DH 1046 KA	12	17:14:00	17:20:00	0:06:00	6
348	DH 2656 CA	12	17:20:00	17:26:00	0:06:00	7
349	DH 1584 HA	12	17:21:00	17:25:00	0:04:00	6
350	DH 2183 EA	12	17:21:00	17:31:00	0:10:00	6
351	DH 1384 HA	12	17:27:00	17:33:00	0:06:00	6
352	DH 2235 CA	12	17:31:00	17:35:00	0:04:00	7
353	DH 1251 GA	12	17:34:00	17:40:00	0:06:00	7
354	DH 2931 CA	12	17:36:00	17:41:00	0:05:00	8
355	DH 1239 EA	12	17:37:00	17:40:00	0:03:00	7
356	DH 2884 CA	12	17:37:00	17:43:00	0:06:00	7
357	DH 2067 EA	12	17:41:00	17:42:00	0:01:00	5
358	DH 2532 BB	12	17:42:00	17:50:00	0:08:00	6
359	DH 2575 CA	12	17:44:00	17:48:00	0:04:00	6
360	DH 2531 BB	12	17:45:00	17:46:00	0:01:00	5
361	DH 1962 GA	12	17:46:00	17:54:00	0:08:00	5
362	DH 2618 BA	12	17:48:00	17:57:00	0:09:00	6
363	DH 1273 AA	12	17:49:00	17:54:00	0:05:00	7
364	DH 2228 CA	12	17:51:00	17:52:00	0:01:00	6
365	DH 1321 GA	12	17:51:00	17:57:00	0:06:00	7
366	DH 2938 CA	12	17:53:00	17:59:00	0:06:00	7
367	DH 1457 KA	12	17:55:00	17:56:00	0:01:00	6
368	DH 2175 BB	12	17:57:00	18:04:00	0:07:00	7
369	DH 2626 BA	12	18:03:00	18:10:00	0:07:00	5
370	DH 2950 CA	12	18:06:00	18:11:00	0:05:00	5
371	DH 2889 BA	12	18:08:00	18:16:00	0:08:00	7

**HASIL SURVEY STATIS KELUAR MASUK ANGKUTAN KOTA TRAYEK 2
(KAMIS 18 JUNI 2009) DI TERMINAL KOTA KUPANG**

NO	NOPOL	Kapasitas kendaraan (orang)	Jam		Waktu	Rit
			Tiba	BERANGKAT	Tunggu (menit)	
1	DH 2183 EA	12	6:02:00	6:07:00	0:05:00	1
2	DH 2944 CA	12	6:03:00	6:08:00	0:05:00	1
3	DH 1643 HA	12	6:04:00	6:13:00	0:09:00	1
4	DH 2626 BA	12	6:09:00	6:15:00	0:06:00	1
5	DH 2346 BA	12	6:10:00	6:20:00	0:10:00	1
6	DH 2807 BA	12	6:10:00	6:15:00	0:05:00	1
7	DH 2884 CA	12	6:11:00	6:12:00	0:01:00	1
8	DH 2600 BA	12	6:12:00	6:20:00	0:08:00	1
9	DH 2950 CA	12	6:13:00	6:21:00	0:08:00	1
10	DH 2877 BA	12	6:13:00	6:17:00	0:04:00	1
11	DH 2615 BA	12	6:15:00	6:19:00	0:04:00	1
12	DH 1457 KA	12	6:15:00	6:23:00	0:08:00	1
13	DH 2950 GA	12	6:21:00	6:25:00	0:04:00	1
14	DH 1024 HA	12	6:22:00	6:26:00	0:04:00	1
15	DH 2141 EA	12	6:25:00	6:30:00	0:05:00	1
16	DH 1148 GA	12	6:26:00	6:32:00	0:06:00	1
17	DH 2228 CA	12	6:27:00	6:32:00	0:05:00	1
18	DH 1020 KA	12	6:32:00	6:38:00	0:06:00	1
19	DH 1584 HA	12	6:32:00	6:37:00	0:05:00	1
20	DH 2820 CA	12	6:37:00	6:38:00	0:01:00	1
21	DH 1309 CA	12	6:38:00	6:43:00	0:05:00	1
22	DH 1384 HA	12	6:40:00	6:48:00	0:08:00	1
23	DH 1358 HA	12	6:40:00	6:45:00	0:05:00	1
24	DH 1230 KA	12	6:41:00	6:51:00	0:10:00	1
25	DH 2953 BA	12	6:46:00	6:52:00	0:06:00	1
26	DH 2915 CA	12	6:46:00	6:49:00	0:03:00	1
27	DH 2927 CA	12	6:47:00	6:56:00	0:09:00	1
28	DH 1239 EA	12	6:51:00	6:52:00	0:01:00	1
29	DH 2884 CA	12	6:53:00	7:02:00	0:09:00	1
30	DH 2532 BB	12	6:55:00	7:01:00	0:06:00	1
31	DH 1321 GA	12	6:56:00	7:04:00	0:08:00	1
32	DH 2937 BA	12	6:59:00	7:03:00	0:04:00	1
33	DH 2535 AA	12	7:02:00	7:10:00	0:08:00	1
34	DH 2618 BA	12	7:06:00	7:10:00	0:04:00	1
35	DH 2013 GA	12	7:07:00	7:13:00	0:06:00	1
36	DH 1251 GA	12	7:10:00	7:15:00	0:05:00	1
37	DH 2862 CA	12	7:12:00	7:13:00	0:01:00	1
38	DH 2688 CA	12	7:13:00	7:21:00	0:08:00	1
39	DH 1236 GA	12	7:14:00	7:20:00	0:06:00	1
40	DH 2998 CA	12	7:16:00	7:21:00	0:05:00	1
41	DH 1143 HA	12	7:19:00	7:20:00	0:01:00	1
42	DH 2538 BB	12	7:20:00	7:23:00	0:03:00	1
43	DH 1385 GA	12	7:22:00	7:28:00	0:06:00	1

44	DH 1046 KA	12	7:25:00	7:30:00	0:05:00	1
45	DH 2183 EA	12	7:26:00	7:30:00	0:04:00	2
46	DH 1962 GA	12	7:28:00	7:36:00	0:08:00	1
47	DH 2923 CA	12	7:31:00	7:36:00	0:05:00	1
48	DH 1643 HA	12	7:32:00	7:39:00	0:07:00	2
49	DH 2884 CA	12	7:32:00	7:40:00	0:08:00	2
50	DH 2807 BA	12	7:35:00	7:41:00	0:06:00	2
51	DH 2626 BA	12	7:36:00	7:40:00	0:04:00	2
52	DH 2938 CA	12	7:36:00	7:46:00	0:10:00	1
53	DH 2877 BA	12	7:36:00	7:41:00	0:05:00	2
54	DH 2615 BA	12	7:38:00	7:44:00	0:06:00	2
55	DH 1210 BA	12	7:38:00	7:43:00	0:05:00	1
56	DH 1459 CA	12	7:39:00	7:47:00	0:08:00	1
57	DH 2656 CA	12	7:40:00	7:46:00	0:06:00	1
58	DH 2950 CA	12	7:41:00	7:46:00	0:05:00	2
59	DH 2931 CA	12	7:42:00	7:51:00	0:09:00	1
60	DH 1457 KA	12	7:42:00	7:47:00	0:05:00	2
61	DH 2916 BA	12	7:43:00	7:52:00	0:09:00	1
62	DH 1024 HA	12	7:44:00	7:45:00	0:01:00	2
63	DH 2473 AA	12	7:45:00	7:51:00	0:06:00	1
64	DH 2345 EA	12	7:48:00	7:53:00	0:05:00	1
65	DH 1148 GA	12	7:51:00	8:01:00	0:10:00	2
66	DH 2228 CA	12	7:52:00	7:58:00	0:06:00	2
67	DH 2235 CA	12	7:53:00	7:54:00	0:01:00	1
68	DH 1020 KA	12	7:59:00	8:04:00	0:05:00	2
69	DH 1309 CA	12	8:02:00	8:07:00	0:05:00	2
70	DH 1358 HA	12	8:04:00	8:09:00	0:05:00	2
71	DH 2915 CA	12	8:07:00	8:12:00	0:05:00	2
72	DH 1384 HA	12	8:09:00	8:17:00	0:08:00	2
73	DH 1239 EA	12	8:11:00	8:15:00	0:04:00	2
74	DH 2953 BA	12	8:13:00	8:21:00	0:08:00	2
75	DH 2532 BB	12	8:21:00	8:28:00	0:07:00	2
76	DH 2884 CA	12	8:22:00	8:28:00	0:06:00	2
77	DH 2937 BA	12	8:24:00	8:29:00	0:05:00	2
78	DH 1321 GA	12	8:25:00	8:31:00	0:06:00	2
79	DH 2535 AA	12	8:30:00	8:36:00	0:06:00	2
80	DH 2618 BA	12	8:31:00	8:38:00	0:07:00	2
81	DH 2862 CA	12	8:33:00	8:39:00	0:06:00	2
82	DH 2013 GA	12	8:34:00	8:38:00	0:04:00	2
83	DH 1236 GA	12	8:35:00	8:36:00	0:01:00	2
84	DH 1251 GA	12	8:36:00	8:40:00	0:04:00	2
85	DH 2998 CA	12	8:36:00	8:42:00	0:06:00	2
86	DH 1143 HA	12	8:40:00	8:50:00	0:10:00	2
87	DH 2688 CA	12	8:41:00	8:51:00	0:10:00	2
88	DH 2538 BB	12	8:44:00	8:50:00	0:06:00	2
89	DH 1046 KA	12	8:45:00	8:53:00	0:08:00	2
90	DH 1385 GA	12	8:48:00	8:53:00	0:05:00	2
91	DH 2183 EA	12	8:49:00	8:56:00	0:07:00	3
92	DH 2175 BB	12	8:50:00	8:55:00	0:05:00	1
93	DH 1962 GA	12	8:57:00	9:02:00	0:05:00	2

94	DH 2067 EA	12	8:51:00	8:57:00	0:06:00	1
95	DH 2575 CA	12	8:52:00	8:58:00	0:06:00	1
96	DH 2889 BA	12	8:54:00	8:58:00	0:04:00	1
97	DH 2944 CA	12	8:54:00	9:02:00	0:08:00	2
98	DH 2923 CA	12	8:55:00	9:03:00	0:08:00	2
99	DH 2807 BA	12	8:56:00	8:59:00	0:03:00	3
100	DH 1643 HA	12	8:58:00	9:05:00	0:07:00	2
101	DH 2884 CA	12	8:59:00	9:05:00	0:06:00	3
102	DH 2600 BA	12	9:00:00	9:06:00	0:06:00	2
103	DH 2531 BB	12	9:03:00	9:11:00	0:08:00	1
104	DH 2346 BA	12	9:04:00	9:08:00	0:04:00	2
105	DH 2520 BA	12	9:05:00	9:11:00	0:06:00	1
106	DH 2532 BB	12	9:05:00	9:15:00	0:10:00	1
107	DH 1273 AA	12	9:06:00	9:13:00	0:07:00	1
108	DH 2804 BA	12	9:06:00	9:14:00	0:08:00	1
109	DH 2141 EA	12	9:07:00	9:13:00	0:06:00	2
110	DH 2929 CA	12	9:08:00	9:12:00	0:04:00	1
111	DH 2703 AA	12	9:08:00	9:12:00	0:04:00	1
112	DH 2950 GA	12	9:10:00	9:20:00	0:10:00	2
113	DH 2931 CA	12	9:11:00	9:17:00	0:06:00	2
114	DH 2473 AA	12	9:13:00	9:23:00	0:10:00	2
115	DH 2345 EA	12	9:13:00	9:19:00	0:06:00	2
116	DH 1584 HA	12	9:17:00	9:22:00	0:05:00	2
117	DH 1148 GA	12	9:20:00	9:26:00	0:06:00	3
118	DH 1020 KA	12	9:24:00	9:29:00	0:05:00	3
119	DH 1358 HA	12	9:25:00	9:33:00	0:08:00	3
120	DH 2820 CA	12	9:25:00	9:35:00	0:10:00	2
121	DH 1309 CA	12	9:27:00	9:35:00	0:08:00	3
122	DH 1239 EA	12	9:30:00	9:37:00	0:07:00	3
123	DH 1230 KA	12	9:32:00	9:36:00	0:04:00	2
124	DH 2927 CA	12	9:37:00	9:42:00	0:05:00	2
125	DH 1384 HA	12	9:38:00	9:46:00	0:08:00	3
126	DH 2953 BA	12	9:39:00	9:45:00	0:06:00	3
127	DH 2937 BA	12	9:44:00	9:50:00	0:06:00	3
128	DH 2884 CA	12	9:48:00	9:57:00	0:09:00	3
129	DH 1321 GA	12	9:49:00	9:54:00	0:05:00	3
130	DH 2532 BB	12	9:50:00	9:58:00	0:08:00	3
131	DH 1236 GA	12	9:52:00	9:58:00	0:06:00	3
132	DH 1251 GA	12	9:55:00	10:01:00	0:06:00	3
133	DH 2618 BA	12	9:56:00	10:04:00	0:08:00	3
134	DH 2998 CA	12	10:02:00	10:06:00	0:04:00	3
135	DH 1385 GA	12	10:09:00	10:19:00	0:10:00	3
136	DH 2175 BB	12	10:10:00	10:14:00	0:04:00	3
137	DH 2688 CA	12	10:10:00	10:16:00	0:06:00	3
138	DH 2538 BB	12	10:12:00	10:18:00	0:06:00	3
139	DH 2575 CA	12	10:13:00	10:23:00	0:10:00	3
140	DH 2183 EA	12	10:15:00	10:23:00	0:08:00	4
141	DH 2067 EA	12	10:15:00	10:23:00	0:08:00	3
142	DH 2889 BA	12	10:19:00	10:24:00	0:05:00	3
143	DH 1459 CA	12	10:19:00	10:27:00	0:08:00	2

144	DH 2807 BA	12	10:19:00	10:25:00	0:06:00	4
145	DH 2877 BA	12	10:20:00	10:27:00	0:07:00	3
146	DH 2923 CA	12	10:21:00	10:28:00	0:07:00	3
147	DH 1962 GA	12	10:23:00	10:26:00	0:03:00	3
148	DH 1643 HA	12	10:23:00	10:28:00	0:05:00	4
149	DH 2141 EA	12	10:24:00	10:30:00	0:06:00	4
150	DH 2884 CA	12	10:25:00	10:31:00	0:06:00	4
151	DH 2626 BA	12	10:27:00	10:31:00	0:04:00	3
152	DH 2531 BB	12	10:29:00	10:37:00	0:08:00	3
153	DH 1210 BA	12	10:29:00	10:33:00	0:04:00	2
154	DH 1024 HA	12	10:30:00	10:38:00	0:08:00	3
155	DH 2235 CA	12	10:31:00	10:36:00	0:05:00	2
156	DH 2938 CA	12	10:33:00	10:39:00	0:06:00	2
157	DH 2804 BA	12	10:34:00	10:41:00	0:07:00	3
158	DH 2532 BB	12	10:34:00	10:40:00	0:06:00	3
159	DH 2656 CA	12	10:34:00	10:41:00	0:07:00	2
160	DH 2931 CA	12	10:36:00	10:42:00	0:06:00	3
161	DH 1457 KA	12	10:36:00	10:42:00	0:06:00	3
162	DH 2916 BA	12	10:41:00	10:45:00	0:04:00	2
163	DH 2228 CA	12	10:41:00	10:46:00	0:05:00	3
164	DH 2473 AA	12	10:43:00	10:48:00	0:05:00	3
165	DH 1020 KA	12	10:50:00	10:58:00	0:08:00	4
166	DH 1309 CA	12	10:54:00	11:02:00	0:08:00	4
167	DH 2915 CA	12	10:56:00	11:01:00	0:05:00	3
168	DH 1384 HA	12	11:01:00	11:04:00	0:03:00	4
169	DH 2927 CA	12	11:03:00	11:07:00	0:04:00	4
170	DH 1321 GA	12	11:13:00	11:14:00	0:01:00	4
171	DH 1236 GA	12	11:13:00	11:17:00	0:04:00	4
172	DH 2884 CA	12	11:18:00	11:25:00	0:07:00	4
173	DH 1251 GA	12	11:20:00	11:26:00	0:06:00	4
174	DH 2862 CA	12	11:20:00	11:25:00	0:05:00	3
175	DH 2535 AA	12	11:22:00	11:28:00	0:06:00	3
176	DH 2013 GA	12	11:24:00	11:33:00	0:09:00	3
177	DH 2998 CA	12	11:25:00	11:33:00	0:08:00	4
178	DH 2175 BB	12	11:30:00	11:36:00	0:06:00	4
179	DH 1385 GA	12	11:35:00	11:43:00	0:08:00	4
180	DH 2688 CA	12	11:37:00	11:43:00	0:06:00	4
181	DH 2538 BB	12	11:39:00	11:47:00	0:08:00	4
182	DH 1962 GA	12	11:41:00	11:49:00	0:08:00	4
183	DH 2575 CA	12	11:42:00	11:46:00	0:04:00	4
184	DH 2626 BA	12	11:42:00	11:48:00	0:06:00	5
185	DH 1046 KA	12	11:44:00	11:49:00	0:05:00	3
186	DH 2944 CA	12	11:44:00	11:50:00	0:06:00	4
187	DH 2183 EA	12	11:45:00	11:53:00	0:08:00	5
188	DH 2807 BA	12	11:45:00	11:52:00	0:07:00	5
189	DH 2600 BA	12	11:45:00	11:50:00	0:05:00	4
190	DH 2877 BA	12	11:48:00	11:49:00	0:01:00	5
191	DH 2884 CA	12	11:49:00	11:53:00	0:04:00	5
192	DH 2923 CA	12	11:49:00	11:55:00	0:06:00	4
193	DH 1643 HA	12	11:50:00	11:55:00	0:05:00	5

194	DH 1210 BA	12	11:53:00	11:58:00	0:05:00	4
195	DH 2346 BA	12	11:54:00	11:58:00	0:04:00	4
196	DH 2804 BA	12	11:56:00	12:03:00	0:07:00	4
197	DH 2703 AA	12	11:56:00	12:02:00	0:06:00	3
198	DH 1273 AA	12	11:58:00	12:03:00	0:05:00	3
199	DH 2950 CA	12	11:56:00	12:01:00	0:05:00	3
200	DH 2531 BB	12	11:57:00	12:06:00	0:09:00	4
201	DH 1024 HA	12	11:57:00	12:05:00	0:08:00	5
202	DH 2141 EA	12	12:00:00	12:10:00	0:10:00	5
203	DH 2656 CA	12	12:00:00	12:05:00	0:05:00	4
204	DH 2615 BA	12	12:01:00	12:06:00	0:05:00	3
205	DH 2929 CA	12	12:01:00	12:11:00	0:10:00	3
206	DH 2931 CA	12	12:01:00	12:05:00	0:04:00	4
207	DH 2228 CA	12	12:02:00	12:07:00	0:05:00	5
208	DH 2938 CA	12	12:03:00	12:08:00	0:05:00	4
209	DH 2916 BA	12	12:04:00	12:08:00	0:04:00	4
210	DH 2473 AA	12	12:04:00	12:09:00	0:05:00	4
211	DH 1584 HA	12	12:06:00	12:11:00	0:05:00	4
212	DH 2520 BA	12	12:07:00	12:13:00	0:06:00	3
213	DH 2950 GA	12	12:07:00	12:13:00	0:06:00	4
214	DH 2345 EA	12	12:10:00	12:18:00	0:08:00	3
215	DH 1148 GA	12	12:11:00	12:15:00	0:04:00	4
216	DH 1230 KA	12	12:14:00	12:19:00	0:05:00	4
217	DH 1020 KA	12	12:14:00	12:23:00	0:09:00	5
218	DH 2820 CA	12	12:22:00	12:27:00	0:05:00	4
219	DH 1309 CA	12	12:23:00	12:30:00	0:07:00	5
220	DH 1384 HA	12	12:23:00	12:29:00	0:06:00	5
221	DH 2915 CA	12	12:23:00	12:29:00	0:06:00	5
222	DH 1239 EA	12	12:25:00	12:30:00	0:05:00	4
223	DH 2953 BA	12	12:28:00	12:36:00	0:08:00	4
224	DH 2937 BA	12	12:32:00	12:38:00	0:06:00	4
225	DH 2618 BA	12	12:41:00	12:44:00	0:03:00	4
226	DH 2532 BB	12	12:42:00	12:48:00	0:06:00	4
227	DH 2884 CA	12	12:43:00	12:48:00	0:05:00	5
228	DH 1251 GA	12	12:45:00	12:50:00	0:05:00	5
229	DH 2535 AA	12	12:49:00	12:50:00	0:01:00	5
230	DH 2013 GA	12	12:52:00	13:02:00	0:10:00	5
231	DH 1236 GA	12	12:32:00	12:37:00	0:05:00	5
232	DH 2998 CA	12	12:52:00	12:58:00	0:06:00	5
233	DH 1143 HA	12	12:57:00	13:07:00	0:10:00	3
234	DH 2626 BA	12	13:04:00	13:10:00	0:06:00	6
235	DH 2688 CA	12	13:05:00	13:13:00	0:08:00	5
236	DH 2067 EA	12	13:07:00	13:14:00	0:07:00	4
237	DH 2807 BA	12	13:08:00	13:16:00	0:08:00	6
238	DH 2944 CA	12	13:09:00	13:13:00	0:04:00	6
239	DH 2600 BA	12	13:09:00	13:14:00	0:05:00	6
240	DH 2877 BA	12	13:09:00	13:17:00	0:08:00	6
241	DH 1459 CA	12	13:10:00	13:20:00	0:10:00	4
242	DH 1385 GA	12	13:13:00	13:17:00	0:04:00	5
243	DH 2923 CA	12	13:16:00	13:22:00	0:06:00	5

244	DH 1643 HA	12	13:16:00	13:22:00	0:06:00	6
245	DH 2703 AA	12	13:17:00	13:27:00	0:10:00	5
246	DH 2531 BB	12	13:21:00	13:30:00	0:09:00	5
247	DH 2615 BA	12	13:22:00	13:27:00	0:05:00	6
248	DH 2938 CA	12	13:23:00	13:31:00	0:08:00	5
249	DH 2532 BB	12	13:23:00	13:28:00	0:05:00	4
250	DH 2804 BA	12	13:23:00	13:32:00	0:09:00	5
251	DH 2656 CA	12	13:24:00	13:29:00	0:05:00	5
252	DH 2473 AA	12	13:25:00	13:28:00	0:03:00	5
253	DH 1024 HA	12	13:25:00	13:26:00	0:01:00	6
254	DH 2141 EA	12	13:30:00	13:35:00	0:05:00	6
255	DH 2950 GA	12	13:35:00	13:41:00	0:06:00	6
256	DH 1020 KA	12	13:38:00	13:43:00	0:05:00	6
257	DH 1309 CA	12	13:46:00	13:51:00	0:05:00	6
258	DH 2820 CA	12	13:48:00	13:56:00	0:08:00	6
259	DH 1239 EA	12	13:50:00	13:52:00	0:02:00	6
260	DH 1321 GA	12	13:55:00	13:56:00	0:01:00	5
261	DH 2953 BA	12	13:58:00	14:04:00	0:06:00	6
262	DH 2915 CA	12	13:40:00	13:43:00	0:03:00	6
263	DH 2884 CA	12	14:06:00	14:09:00	0:03:00	6
264	DH 2532 BB	12	14:07:00	14:12:00	0:05:00	6
265	DH 2535 AA	12	14:08:00	14:10:00	0:02:00	6
266	DH 1251 GA	12	14:09:00	14:12:00	0:03:00	6
267	DH 2175 BB	12	14:12:00	14:14:00	0:02:00	5
268	DH 2998 CA	12	14:16:00	14:18:00	0:02:00	6
269	DH 2013 GA	12	14:17:00	14:22:00	0:05:00	6
270	DH 2538 BB	12	14:26:00	14:31:00	0:05:00	5
271	DH 2575 CA	12	14:27:00	14:30:00	0:03:00	5
272	DH 2688 CA	12	14:28:00	14:29:00	0:01:00	6
273	DH 1385 GA	12	14:33:00	14:35:00	0:02:00	6
274	DH 1962 GA	12	14:35:00	14:36:00	0:01:00	5
275	DH 2923 CA	12	14:40:00	14:45:00	0:05:00	6
276	DH 1273 AA	12	14:43:00	14:48:00	0:05:00	5
277	DH 2703 AA	12	14:43:00	14:48:00	0:05:00	6
278	DH 2656 CA	12	14:45:00	14:52:00	0:07:00	6
279	DH 2532 BB	12	14:48:00	14:56:00	0:08:00	6
280	DH 2938 CA	12	14:51:00	14:54:00	0:03:00	6
281	DH 2931 CA	12	14:53:00	14:59:00	0:06:00	6
282	DH 2345 EA	12	14:56:00	15:06:00	0:10:00	5
283	DH 2520 BA	12	14:57:00	15:01:00	0:04:00	6
284	DH 2626 BA	12	14:59:00	15:04:00	0:05:00	7
285	DH 2884 CA	12	15:05:00	15:09:00	0:04:00	6
286	DH 1643 HA	12	15:08:00	15:14:00	0:06:00	7
287	DH 2183 EA	12	15:10:00	15:19:00	0:09:00	6
288	DH 2346 BA	12	15:12:00	15:20:00	0:08:00	6
289	DH 2950 CA	12	15:13:00	15:18:00	0:05:00	6
290	DH 2615 BA	12	15:16:00	15:24:00	0:08:00	7
291	DH 1457 KA	12	15:17:00	15:22:00	0:05:00	5
292	DH 2228 CA	12	15:18:00	15:22:00	0:04:00	6
293	DH 1584 HA	12	15:23:00	15:31:00	0:08:00	6

294	DH 1148 GA	12	15:26:00	15:34:00	0:08:00	5
295	DH 2950 GA	12	15:27:00	15:32:00	0:05:00	7
296	DH 2915 CA	12	15:28:00	15:37:00	0:09:00	7
297	DH 1230 KA	12	15:34:00	15:39:00	0:05:00	6
298	DH 1384 HA	12	15:35:00	15:43:00	0:08:00	6
299	DH 1309 CA	12	15:39:00	15:47:00	0:08:00	7
300	DH 2820 CA	12	15:42:00	15:48:00	0:06:00	7
301	DH 2927 CA	12	15:42:00	15:47:00	0:05:00	5
302	DH 1321 GA	12	15:42:00	15:49:00	0:07:00	7
303	DH 1239 EA	12	15:43:00	15:49:00	0:06:00	7
304	DH 2937 BA	12	15:45:00	15:50:00	0:05:00	6
305	DH 1358 HA	12	15:53:00	15:58:00	0:05:00	4
306	DH 2953 BA	12	15:53:00	16:00:00	0:07:00	7
307	DH 2532 BB	12	15:53:00	15:59:00	0:06:00	7
308	DH 1236 GA	12	15:55:00	15:56:00	0:01:00	6
309	DH 2884 CA	12	15:57:00	16:04:00	0:07:00	7
310	DH 2618 BA	12	15:58:00	16:06:00	0:08:00	6
311	DH 2862 CA	12	16:00:00	16:04:00	0:04:00	5
312	DH 2175 BB	12	16:04:00	16:10:00	0:06:00	7
313	DH 2013 GA	12	16:08:00	16:12:00	0:04:00	7
314	DH 2998 CA	12	16:18:00	16:27:00	0:09:00	7
315	DH 2688 CA	12	16:20:00	16:25:00	0:05:00	7
316	DH 2626 BA	12	16:20:00	16:30:00	0:10:00	8
317	DH 1143 HA	12	16:21:00	16:26:00	0:05:00	6
318	DH 1046 KA	12	16:26:00	16:30:00	0:04:00	5
319	DH 2067 EA	12	16:27:00	16:32:00	0:05:00	5
320	DH 2889 BA	12	16:28:00	16:29:00	0:01:00	4
321	DH 1459 CA	12	16:28:00	16:33:00	0:05:00	5
322	DH 2884 CA	12	16:28:00	16:33:00	0:05:00	8
323	DH 2600 BA	12	16:30:00	16:36:00	0:06:00	7
324	DH 2807 BA	12	16:30:00	16:36:00	0:06:00	7
325	DH 2923 CA	12	16:31:00	16:39:00	0:08:00	7
326	DH 2944 CA	12	16:32:00	16:38:00	0:06:00	7
327	DH 2877 BA	12	16:32:00	16:35:00	0:03:00	8
328	DH 1210 BA	12	16:34:00	16:39:00	0:05:00	5
329	DH 2473 AA	12	16:39:00	16:48:00	0:09:00	6
330	DH 2141 EA	12	16:39:00	16:44:00	0:05:00	7
331	DH 2183 EA	12	16:40:00	16:43:00	0:03:00	8
332	DH 2656 CA	12	16:42:00	16:50:00	0:08:00	7
333	DH 1024 HA	12	16:42:00	16:46:00	0:04:00	7
334	DH 2615 BA	12	16:44:00	16:48:00	0:04:00	8
335	DH 2531 BB	12	16:45:00	16:52:00	0:07:00	6
336	DH 2929 CA	12	16:47:00	16:55:00	0:08:00	6
337	DH 2235 CA	12	16:47:00	16:52:00	0:05:00	4
338	DH 1584 HA	12	16:47:00	16:51:00	0:04:00	8
339	DH 2916 BA	12	16:50:00	16:54:00	0:04:00	6
340	DH 2938 CA	12	16:54:00	16:59:00	0:05:00	7
341	DH 2804 BA	12	16:56:00	17:03:00	0:07:00	6
342	DH 1148 GA	12	16:52:00	17:00:00	0:08:00	8
343	DH 1020 KA	12	16:55:00	17:03:00	0:08:00	7

344	DH 2915 CA	12	16:58:00	17:01:00	0:03:00	8
345	DH 1230 KA	12	17:00:00	17:05:00	0:05:00	8
346	DH 1309 CA	12	17:03:00	17:08:00	0:05:00	8
347	DH 2927 CA	12	17:07:00	17:13:00	0:06:00	8
348	DH 2820 CA	12	17:08:00	17:11:00	0:03:00	8
349	DH 1239 EA	12	17:10:00	17:18:00	0:08:00	8
350	DH 2532 BB	12	17:15:00	17:23:00	0:08:00	8
351	DH 1358 HA	12	17:19:00	17:26:00	0:07:00	8
352	DH 1321 GA	12	17:19:00	17:25:00	0:06:00	8
353	DH 1236 GA	12	17:20:00	17:25:00	0:05:00	8
354	DH 2535 AA	12	17:22:00	17:30:00	0:08:00	6
355	DH 2884 CA	12	17:23:00	17:29:00	0:06:00	8
356	DH 2618 BA	12	17:25:00	17:30:00	0:05:00	8
357	DH 2175 BB	12	17:26:00	17:30:00	0:04:00	8
358	DH 1251 GA	12	17:30:00	17:38:00	0:08:00	7
359	DH 2013 GA	12	17:31:00	17:35:00	0:04:00	8
360	DH 2575 CA	12	17:43:00	17:51:00	0:08:00	6
361	DH 2998 CA	12	17:48:00	17:56:00	0:08:00	8
362	DH 1046 KA	12	17:49:00	17:54:00	0:05:00	8
363	DH 1459 CA	12	17:49:00	17:59:00	0:10:00	8
364	DH 2889 BA	12	17:50:00	17:57:00	0:07:00	8
365	DH 2688 CA	12	17:51:00	17:54:00	0:03:00	8
366	DH 2538 BB	12	17:53:00	18:00:00	0:07:00	7
367	DH 2626 BA	12	17:54:00	18:00:00	0:06:00	9
368	DH 2877 BA	12	17:56:00	18:01:00	0:05:00	9
369	DH 2067 EA	12	17:57:00	18:03:00	0:06:00	8
370	DH 1210 BA	12	17:58:00	18:02:00	0:04:00	8
371	DH 1643 HA	12	17:58:00	18:02:00	0:04:00	8
372	DH 2807 BA	12	17:58:00	18:03:00	0:05:00	8
373	DH 1273 AA	12	17:59:00	18:03:00	0:04:00	6
374	DH 2141 EA	12	18:02:00	18:08:00	0:06:00	8
375	DH 2944 CA	12	18:03:00	18:07:00	0:04:00	8
376	DH 2703 AA	12	18:03:00	18:04:00	0:01:00	7
377	DH 2183 EA	12	18:04:00	18:09:00	0:05:00	9

**HASIL SURVEY STATIS KELUAR MASUK ANGKUTAN KOTA TRAYEK 5
(SENIN 15 JUNI 2009) DI TERMINAL KOTA KUPANG**

NO	NOPOL	Kapasitas kendaraan (orang)	Jam		Waktu Tunggu (menit)	Rit
			Tiba	Berangkat		
1	DH 2335 CA	12	6:05:00	6:11:00	0:06:00	1
2	DH 2435 CA	12	6:08:00	6:14:00	0:06:00	1
3	DH 2572 CA	12	6:10:00	6:19:00	0:09:00	1
4	DH 2206 CA	12	6:13:00	6:17:00	0:04:00	1
5	DH 2746 CA	12	6:16:00	6:22:00	0:06:00	1
6	DH 2526 BA	12	6:18:00	6:22:00	0:04:00	1
7	DH 2054 CA	12	6:21:00	6:27:00	0:06:00	1
8	DH 2490 CA	12	6:24:00	6:29:00	0:05:00	1
9	DH 2290 CA	12	6:26:00	6:31:00	0:05:00	1
10	DH 2668 BA	12	6:27:00	6:35:00	0:08:00	1
11	DH 2415 CA	12	6:29:00	6:34:00	0:05:00	1
12	DH 2493 CA	12	6:30:00	6:37:00	0:07:00	1
13	DH 2639 CA	12	6:32:00	6:36:00	0:04:00	1
14	DH 2671 BA	12	6:35:00	6:41:00	0:06:00	1
15	DH 2835 CA	12	6:37:00	6:42:00	0:05:00	1
16	DH 2756 BA	12	6:40:00	6:48:00	0:08:00	1
17	DH2387 CA	12	6:42:00	6:46:00	0:04:00	1
18	DH 2978 CA	12	6:44:00	6:49:00	0:05:00	1
19	DH 2974 CA	12	6:47:00	6:57:00	0:10:00	1
20	DH 2140 EA	12	6:49:00	6:54:00	0:05:00	1
21	DH 2174 CA	12	6:51:00	6:56:00	0:05:00	1
22	DH 2693 BA	12	6:53:00	6:58:00	0:05:00	1
23	DH 2244 CA	12	6:55:00	7:01:00	0:06:00	1
24	DH 2280 CA	12	6:57:00	7:04:00	0:07:00	1
25	DH 2469 BA	12	6:59:00	7:07:00	0:05:00	1
26	DH 2324 CA	12	7:04:00	7:09:00	0:05:00	1
27	DH 2795 BA	12	7:09:00	7:14:00	0:05:00	1
28	DH 1016 BA	12	7:12:00	7:16:00	0:04:00	1
29	DH 2765 BA	12	7:14:00	7:17:00	0:03:00	1
30	DH 2614 BA	12	7:17:00	7:24:00	0:07:00	1
31	DH 2543 CA	12	7:20:00	7:25:00	0:05:00	1
32	DH 2278 CA	12	7:22:00	7:30:00	0:08:00	1
33	DH 2335 CA	12	7:26:00	7:31:00	0:05:00	2
34	DH 2855 BA	12	7:27:00	7:35:00	0:08:00	1
35	DH 2972 CA	12	7:29:00	7:37:00	0:08:00	1
36	DH 2876 CA	12	7:31:00	7:41:00	0:10:00	1
37	DH 2435 CA	12	7:32:00	7:40:00	0:08:00	2
38	DH 2520 CA	12	7:34:00	7:37:00	0:03:00	1
39	DH 2742 BA	12	7:36:00	7:41:00	0:05:00	1
40	DH 2526 BA	12	7:37:00	7:45:00	0:08:00	2
41	DH 2572 CA	12	7:39:00	7:44:00	0:05:00	2
42	DH 2746 CA	12	7:40:00	7:45:00	0:05:00	2
43	DH 2874 CA	12	7:41:00	7:47:00	0:06:00	1

44	DH 2162 CA	12	7:44:00	7:49:00	0:05:00	1
45	DH 2054 CA	12	7:46:00	7:51:00	0:05:00	2
46	DH 2490 CA	12	7:47:00	7:53:00	0:06:00	2
47	DH 2312 CA	12	7:48:00	7:52:00	0:04:00	1
48	DH 2668 BA	12	7:51:00	8:01:00	0:10:00	2
49	DH 2415 CA	12	7:52:00	7:57:00	0:05:00	2
50	DH 2646 CA	12	7:53:00	7:58:00	0:05:00	1
51	DH 2639 CA	12	7:55:00	8:00:00	0:05:00	2
52	DH 2286 BA	12	7:56:00	8:04:00	0:08:00	1
53	DH 2824 BA	12	7:58:00	8:03:00	0:05:00	1
54	DH 2835 CA	12	8:01:00	8:05:00	0:04:00	2
55	DH 2479 CA	12	8:05:00	8:15:00	0:10:00	1
56	DH 2660 AA	12	8:08:00	8:17:00	0:09:00	1
57	DH 2978 CA	12	8:09:00	8:17:00	0:08:00	2
58	DH 2291 CA	12	8:11:00	8:19:00	0:08:00	1
59	DH 2005 AA	12	8:13:00	8:17:00	0:04:00	1
60	DH 2974 CA	12	8:13:00	8:18:00	0:05:00	2
61	DH 2174 CA	12	8:13:00	8:17:00	0:04:00	2
62	DH 2693 BA	12	8:17:00	8:23:00	0:06:00	2
63	DH 2244 CA	12	8:20:00	8:24:00	0:04:00	2
64	DH 2469 BA	12	8:24:00	8:34:00	0:07:00	2
65	DH 2324 CA	12	8:27:00	8:32:00	0:05:00	2
66	DH 2795 BA	12	8:32:00	8:37:00	0:05:00	2
67	DH 2765 BA	12	8:34:00	8:43:00	0:09:00	2
68	DH 2776 BA	12	8:38:00	8:43:00	0:05:00	1
69	DH 2543 CA	12	8:41:00	8:46:00	0:05:00	2
70	DH 2614 BA	12	8:42:00	8:48:00	0:06:00	2
71	DH 2755 CA	12	8:47:00	8:55:00	0:08:00	1
72	DH 2335 CA	12	8:49:00	0:08:00	8:57:00	3
73	DH 2520 CA	12	8:52:00	9:01:00	0:09:00	2
74	DH 2972 CA	12	8:53:00	9:01:00	0:08:00	2
75	DH 2435 CA	12	8:57:00	0:07:00	9:04:00	3
76	DH 2876 CA	12	8:59:00	9:04:00	0:05:00	2
77	DH 2742 BA	12	9:00:00	9:05:00	0:05:00	2
78	DH 2572 CA	12	9:02:00	9:10:00	0:08:00	3
79	DH 2526 BA	12	9:04:00	9:09:00	0:05:00	3
80	DH 2874 CA	12	9:05:00	9:11:00	0:06:00	2
81	DH 2054 CA	12	9:09:00	9:15:00	0:06:00	3
82	DH 2162 CA	12	9:09:00	9:16:00	0:07:00	2
83	DH 2312 CA	12	9:11:00	9:19:00	0:08:00	2
84	DH 2490 CA	12	9:13:00	9:17:00	0:04:00	3
85	DH 2290 CA	12	9:14:00	9:20:00	0:06:00	2
86	DH 2646 CA	12	9:15:00	9:19:00	0:04:00	2
87	DH 2639 CA	12	9:15:00	9:19:00	0:04:00	3
88	DH 2668 BA	12	9:16:00	9:20:00	0:04:00	3
89	DH 2824 BA	12	9:18:00	9:24:00	0:06:00	2
90	DH 2286 BA	12	9:19:00	9:24:00	0:05:00	2
91	DH 2671 BA	12	9:22:00	9:28:00	0:06:00	2
92	DH 2835 CA	12	9:23:00	9:29:00	0:06:00	3
93	DH2387 CA	12	9:27:00	9:33:00	0:06:00	2

4	DH 2978 CA	12	9:32:00	9:36:00	0:04:00	3
5	DH 2660 AA	12	9:32:00	9:25:00	0:10:00	2
6	DH 2974 CA	12	9:36:00	9:44:00	0:08:00	3
7	DH 2291 CA	12	9:39:00	9:24:00	0:01:00	2
8	DH 2244 CA	12	9:40:00	9:48:00	0:08:00	3
9	DH 2693 BA	12	9:41:00	9:47:00	0:06:00	3
10	DH 2280 CA	12	9:46:00	9:54:00	0:08:00	2
11	DH 2324 CA	12	9:52:00	9:55:00	0:03:00	3
12	DH 2795 BA	12	9:55:00	10:03:00	0:08:00	3
13	DH 2791 BA	12	9:58:00	10:06:00	0:08:00	1
14	DH 1016 BA	12	10:00:00	10:06:00	0:06:00	2
15	DH 2776 BA	12	10:03:00	10:08:00	0:05:00	3
16	DH 2236 CA	12	10:06:00	10:14:00	0:08:00	1
17	DH 2874 CA	12	10:06:00	10:12:00	0:06:00	3
18	DH 2510 BA	12	10:12:00	10:19:00	0:07:00	1
19	DH 2005 AA	12	10:13:00	10:17:00	0:04:00	2
20	DH 2855 BA	12	10:16:00	10:22:00	0:06:00	2
21	DH 2520 CA	12	10:17:00	10:27:00	0:10:00	3
22	DH 2876 CA	12	10:19:00	10:25:00	0:06:00	3
23	DH 2972 CA	12	10:20:00	10:30:00	0:10:00	3
24	DH 2435 CA	12	10:22:00	10:26:00	0:04:00	4
25	DH 2742 BA	12	10:25:00	10:29:00	0:04:00	3
26	DH 2526 BA	12	10:28:00	10:34:00	0:06:00	4
27	DH 2874 CA	12	10:29:00	10:34:00	0:05:00	4
28	DH 2746 CA	12	10:30:00	10:40:00	0:10:00	3
29	DH 2162 CA	12	10:33:00	10:39:00	0:06:00	3
30	DH 2646 CA	12	10:36:00	10:41:00	0:05:00	3
31	DH 2639 CA	12	10:37:00	10:42:00	0:05:00	4
32	DH 2312 CA	12	10:38:00	10:45:00	0:07:00	3
33	DH 2290 CA	12	10:40:00	10:46:00	0:06:00	3
34	DH 2824 BA	12	10:42:00	10:47:00	0:05:00	3
35	DH 2671 BA	12	10:43:00	10:48:00	0:05:00	3
36	DH 2286 BA	12	10:44:00	10:52:00	0:08:00	3
37	DH 2493 CA	12	10:46:00	10:54:00	0:08:00	2
38	DH2387 CA	12	10:51:00	10:56:00	0:05:00	3
39	DH 2005 AA	12	10:56:00	11:01:00	0:05:00	3
40	DH 2479 CA	12	10:56:00	11:01:00	0:05:00	2
41	DH 2291 CA	12	11:00:00	11:06:00	0:06:00	3
42	DH 2974 CA	12	11:02:00	11:08:00	0:06:00	4
43	DH 2244 CA	12	11:06:00	11:07:00	0:01:00	4
44	DH 2280 CA	12	11:09:00	11:14:00	0:05:00	3
45	DH 2324 CA	12	11:14:00	11:22:00	0:08:00	4
46	DH 2791 BA	12	11:21:00	11:26:00	0:05:00	3
47	DH 1016 BA	12	11:25:00	11:30:00	0:05:00	3
48	DH 2614 BA	12	11:31:00	11:36:00	0:05:00	3
49	DH 2278 CA	12	11:32:00	11:35:00	0:03:00	2
50	DH 2236 CA	12	11:34:00	11:40:00	0:06:00	3
51	DH 2510 BA	12	11:37:00	11:38:00	0:01:00	2
52	DH 2855 BA	12	11:40:00	11:48:00	0:08:00	3
53	DH 2876 CA	12	11:43:00	11:47:00	0:04:00	4

44	DH 2520 CA	12	11:45:00	11:50:00	0:05:00	4
45	DH 2335 CA	12	11:45:00	11:50:00	0:05:00	4
46	DH 2972 CA	12	11:47:00	11:52:00	0:05:00	3
47	DH 2742 BA	12	11:49:00	11:50:00	0:01:00	4
48	DH 2206 CA	12	11:49:00	11:55:00	0:06:00	3
49	DH 2572 CA	12	11:50:00	11:57:00	0:07:00	4
50	DH 2490 CA	12	11:53:00	12:01:00	0:08:00	4
51	DH 2874 CA	12	11:53:00	11:58:00	0:05:00	4
52	DH 2162 CA	12	11:55:00	12:03:00	0:08:00	4
53	DH 2054 CA	12	11:55:00	12:00:00	0:05:00	4
54	DH 2639 CA	12	12:00:00	12:06:00	0:06:00	5
55	DH 2668 BA	12	12:00:00	12:05:00	0:05:00	4
56	DH 2415 CA	12	12:03:00	12:08:00	0:05:00	3
57	DH 2312 CA	12	12:04:00	12:08:00	0:04:00	4
58	DH 2671 BA	12	12:05:00	12:08:00	0:03:00	4
59	DH 2824 BA	12	12:05:00	12:08:00	0:03:00	4
60	DH 2756 BA	12	12:08:00	12:13:00	0:05:00	2
61	DH 2286 BA	12	12:12:00	12:15:00	0:03:00	4
62	DH 2493 CA	12	12:12:00	12:20:00	0:08:00	3
63	DH 2140 EA	12	12:13:00	12:22:00	0:09:00	2
64	DH 2479 CA	12	12:17:00	12:18:00	0:01:00	3
65	DH 2660 AA	12	12:21:00	12:22:00	0:01:00	3
66	DH 2291 CA	12	12:21:00	12:24:00	0:03:00	4
67	DH 2978 CA	12	12:22:00	12:32:00	0:10:00	5
68	DH 2974 CA	12	12:24:00	12:32:00	0:08:00	5
69	DH 2693 BA	12	12:27:00	12:36:00	0:09:00	4
70	DH 2244 CA	12	12:25:00	12:35:00	0:10:00	5
71	DH 2280 CA	12	12:29:00	12:38:00	0:09:00	4
72	DH 2469 BA	12	12:35:00	12:40:00	0:05:00	3
73	DH 2795 BA	12	12:38:00	12:45:00	0:07:00	4
74	DH 2765 BA	12	12:40:00	12:45:00	0:05:00	3
75	DH 2324 CA	12	12:40:00	12:48:00	0:08:00	5
76	DH 2791 BA	12	12:46:00	12:49:00	0:03:00	4
77	DH 1016 BA	12	12:48:00	12:54:00	0:06:00	4
78	DH 2278 CA	12	12:50:00	12:51:00	0:01:00	3
79	DH 2776 BA	12	12:50:00	12:57:00	0:07:00	4
80	DH 2755 CA	12	12:52:00	13:02:00	0:10:00	2
81	DH 2236 CA	12	12:56:00	13:05:00	0:09:00	4
82	DH 2335 CA	12	13:00:00	13:08:00	0:08:00	5
83	DH 2855 BA	12	13:04:00	13:09:00	0:05:00	4
84	DH 2972 CA	12	13:10:00	13:18:00	0:08:00	4
85	DH 2054 CA	12	13:15:00	13:20:00	0:05:00	5
86	DH 2874 CA	12	13:15:00	13:20:00	0:05:00	6
87	DH 2162 CA	12	13:18:00	13:22:00	0:04:00	5
88	DH 2639 CA	12	13:20:00	13:28:00	0:08:00	6
89	DH 2646 CA	12	13:20:00	13:24:00	0:04:00	4
89	DH 2746 CA	12	13:21:00	13:29:00	0:08:00	5
91	DH 2312 CA	12	13:24:00	13:30:00	0:06:00	5
92	DH 2290 CA	12	13:25:00	13:35:00	0:10:00	4
93	DH 2415 CA	12	13:25:00	13:30:00	0:05:00	4

1	DH 2174 CA	12	13:26:00	13:30:00	0:04:00	3
2	DH 2756 BA	12	13:28:00	13:34:00	0:06:00	3
3	DH 2493 CA	12	13:31:00	13:37:00	0:06:00	4
4	DH 2286 BA	12	13:33:00	13:38:00	0:05:00	5
5	DH 2005 AA	12	13:36:00	13:42:00	0:06:00	4
6	DH 2291 CA	12	13:39:00	13:47:00	0:08:00	5
7	DH 2660 AA	12	13:41:00	13:47:00	0:06:00	4
8	DH 2244 CA	12	13:46:00	13:51:00	0:05:00	6
9	DH 2974 CA	12	13:50:00	13:55:00	0:05:00	6
0	DH 2693 BA	12	13:52:00	13:58:00	0:06:00	5
1	DH 2280 CA	12	13:56:00	13:57:00	0:01:00	5
2	DH 2795 BA	12	13:59:00	14:07:00	0:08:00	5
3	DH 2765 BA	12	14:01:00	14:02:00	0:01:00	4
4	DH 2791 BA	12	14:04:00	14:08:00	0:04:00	4
5	DH 2543 CA	12	14:07:00	14:12:00	0:05:00	3
6	DH 2776 BA	12	14:15:00	14:21:00	0:06:00	5
7	DH 2236 CA	12	14:16:00	14:21:00	0:05:00	5
8	DH 2510 BA	12	14:18:00	14:21:00	0:03:00	3
9	DH 2876 CA	12	14:23:00	14:31:00	0:08:00	5
0	DH 2742 BA	12	14:27:00	14:32:00	0:05:00	5
1	DH 2874 CA	12	14:34:00	14:35:00	0:01:00	7
2	DH 2972 CA	12	14:35:00	14:44:00	0:09:00	5
3	DH 2646 CA	12	14:36:00	14:41:00	0:05:00	5
4	DH 2824 BA	12	14:41:00	14:46:00	0:05:00	5
5	DH 2312 CA	12	14:45:00	14:51:00	0:06:00	6
6	DH 2335 CA	12	14:48:00	14:52:00	0:04:00	6
7	DH 2005 AA	12	14:52:00	15:01:00	0:09:00	5
8	DH 2206 CA	12	14:52:00	14:56:00	0:04:00	4
9	DH 2526 BA	12	14:53:00	14:54:00	0:01:00	5
0	DH 2435 CA	12	14:53:00	14:59:00	0:06:00	5
1	DH 2286 BA	12	14:54:00	14:58:00	0:04:00	6
2	DH 2479 CA	12	14:55:00	14:59:00	0:04:00	4
3	DH 2572 CA	12	14:56:00	15:03:00	0:07:00	4
4	DH 2291 CA	12	14:57:00	15:05:00	0:08:00	6
5	DH 2660 AA	12	15:04:00	15:12:00	0:08:00	5
6	DH 2490 CA	12	15:07:00	15:11:00	0:04:00	5
7	DH 2415 CA	12	15:12:00	15:18:00	0:06:00	7
8	DH 2639 CA	12	15:12:00	15:17:00	0:05:00	7
9	DH 2746 CA	12	15:13:00	15:23:00	0:10:00	6
0	DH 2668 BA	12	15:15:00	15:25:00	0:10:00	5
1	DH 2493 CA	12	15:17:00	15:23:00	0:06:00	5
2	DH 2174 CA	12	15:18:00	15:23:00	0:05:00	4
3	DH2387 CA	12	15:19:00	15:24:00	0:05:00	4
4	DH 2290 CA	12	15:20:00	15:26:00	0:06:00	5
5	DH 2835 CA	12	15:20:00	15:24:00	0:04:00	4
6	DH 2756 BA	12	15:22:00	15:25:00	0:03:00	4
7	DH 2140 EA	12	15:28:00	15:31:00	0:03:00	3
8	DH 2244 CA	12	15:35:00	15:41:00	0:06:00	7
9	DH 2280 CA	12	15:37:00	15:40:00	0:03:00	6
0	DH 2978 CA	12	15:39:00	15:40:00	0:01:00	4

14	DH 2469 BA	12	15:39:00	15:44:00	0:05:00	4
15	DH 2765 BA	12	15:42:00	15:50:00	0:08:00	5
16	DH 2974 CA	12	15:43:00	15:47:00	0:04:00	7
17	DH 2693 BA	12	15:43:00	15:51:00	0:08:00	6
18	DH 2324 CA	12	15:48:00	15:56:00	0:08:00	5
19	DH 2791 BA	12	15:48:00	15:52:00	0:04:00	5
20	DH 2278 CA	12	15:51:00	15:54:00	0:03:00	4
21	DH 1016 BA	12	15:53:00	16:01:00	0:08:00	4
22	DH 2795 BA	12	15:54:00	15:59:00	0:05:00	6
23	DH 2543 CA	12	15:57:00	16:01:00	0:04:00	4
24	DH 2776 BA	12	16:02:00	16:10:00	0:08:00	6
25	DH 2855 BA	12	16:05:00	16:13:00	0:08:00	5
26	DH 2495 CA	12	16:10:00	16:18:00	0:08:00	6
27	DH 2614 BA	12	16:11:00	16:18:00	0:07:00	4
28	DH 2206 CA	12	16:14:00	16:21:00	0:07:00	5
29	DH 2572 CA	12	16:18:00	16:26:00	0:08:00	5
30	DH 2162 CA	12	16:23:00	16:27:00	0:04:00	5
31	DH 2671 BA	12	16:24:00	16:29:00	0:05:00	5
32	DH 2639 CA	12	16:27:00	16:33:00	0:06:00	8
33	DH 2972 CA	12	16:28:00	16:34:00	0:06:00	6
34	DH 2490 CA	12	16:29:00	16:30:00	0:01:00	6
35	DH 2824 BA	12	16:30:00	16:40:00	0:10:00	6
36	DH 2312 CA	12	16:36:00	16:44:00	0:08:00	7
37	DH 2493 CA	12	16:37:00	16:42:00	0:05:00	8
38	DH 2290 CA	12	16:40:00	16:49:00	0:09:00	6
39	DH 2756 BA	12	16:40:00	16:41:00	0:01:00	5
40	DH 2746 CA	12	16:41:00	16:46:00	0:05:00	6
41	DH 2668 BA	12	16:42:00	16:46:00	0:04:00	6
42	DH 2291 CA	12	16:45:00	16:51:00	0:06:00	7
43	DH 2005 AA	12	16:46:00	16:54:00	0:08:00	6
44	DH 2479 CA	12	16:47:00	16:55:00	0:08:00	5
45	DH 2978 CA	12	16:52:00	16:56:00	0:04:00	5
46	DH 2660 AA	12	16:53:00	16:58:00	0:05:00	6
47	DH 2324 CA	12	17:06:00	17:14:00	0:08:00	6
48	DH 2278 CA	12	17:09:00	17:15:00	0:06:00	5
49	DH 1016 BA	12	17:11:00	17:17:00	0:06:00	5
50	DH 2795 BA	12	17:14:00	17:19:00	0:05:00	7
51	DH 2543 CA	12	17:16:00	17:21:00	0:05:00	5
52	DH 2510 BA	12	17:19:00	17:29:00	0:10:00	4
53	DH 2236 CA	12	17:21:00	17:27:00	0:06:00	6
54	DH 2335 CA	12	17:24:00	17:27:00	0:03:00	7
55	DH 2776 BA	12	17:25:00	17:29:00	0:04:00	7
56	DH 2855 BA	12	17:27:00	17:33:00	0:06:00	6
57	DH 2435 CA	12	17:28:00	17:37:00	0:09:00	7
58	DH 2876 CA	12	17:30:00	17:39:00	0:09:00	5
59	DH 2614 BA	12	17:33:00	17:34:00	0:01:00	5
60	DH 2206 CA	12	17:33:00	17:38:00	0:05:00	6
61	DH 2742 BA	12	17:35:00	17:45:00	0:10:00	6
62	DH 2526 BA	12	17:35:00	17:36:00	0:01:00	6
63	DH 2572 CA	12	17:40:00	17:48:00	0:08:00	6

294	DH 2490 CA	12	17:40:00	17:45:00	0:05:00	7
295	DH 2874 CA	12	17:43:00	17:47:00	0:04:00	8
296	DH 2054 CA	12	17:45:00	17:51:00	0:06:00	6
297	DH 2646 CA	12	17:50:00	17:56:00	0:06:00	6
298	DH 2639 CA	12	17:50:00	17:54:00	0:04:00	9
299	DH 2824 BA	12	17:54:00	17:55:00	0:01:00	7
300	DH2387 CA	12	17:59:00	18:05:00	0:06:00	5
301	DH 2291 CA	12	18:02:00	18:09:00	0:07:00	8
302	DH 2005 AA	12	18:04:00	18:10:00	0:06:00	7

**HASIL SURVEY STATIS KELUAR MASUK ANGKUTAN KOTA TRAYEK 5
(SELASA 16 JUNI 2009) DI TERMINAL KOTA KUPANG**

NOPOL	Kapasitas kendaraan (orang)	Jam		Waktu Tunggu (menit)	RIT
		Tiba	Berangkat		
DH 2543 CA	12	6:09:00	6:13:00	0:04:00	1
DH 2876 CA	12	6:10:00	6:13:00	0:03:00	1
DH 2479 CA	12	6:11:00	6:16:00	0:05:00	1
DH 2572 CA	12	6:13:00	6:21:00	0:08:00	1
DH 2520 CA	12	6:15:00	6:21:00	0:06:00	1
DH 2312 CA	12	6:17:00	6:22:00	0:05:00	1
DH 2493 AA	12	6:19:00	6:25:00	0:06:00	1
DH 2280 CA	12	6:20:00	6:28:00	0:08:00	1
DH 2978 CA	12	6:23:00	6:27:00	0:04:00	1
DH 2236 CA	12	6:25:00	6:28:00	0:03:00	1
DH2387 CA	12	6:27:00	6:32:00	0:05:00	1
DH 2005 AA	12	6:30:00	6:31:00	0:01:00	1
DH 2693 BA	12	6:32:00	6:33:00	0:01:00	1
DH 2742 BA	12	6:32:00	6:38:00	0:06:00	1
DH 2660 AA	12	6:35:00	6:39:00	0:04:00	1
DH 2835 CA	12	6:38:00	6:44:00	0:06:00	1
DH 2140 EA	12	6:41:00	6:51:00	0:10:00	1
DH 2874 CA	12	6:43:00	6:49:00	0:06:00	1
DH 2324 CA	12	6:45:00	6:51:00	0:06:00	1
DH 2855 BA	12	6:47:00	6:55:00	0:08:00	1
DH 2244 CA	12	6:47:00	6:53:00	0:06:00	1
DH 2510 BA	12	6:50:00	6:54:00	0:04:00	1
DH 2646 CA	12	6:53:00	7:01:00	0:08:00	1
DH 2291 CA	12	6:57:00	7:01:00	0:04:00	1
DH 2668 BA	12	6:58:00	7:04:00	0:06:00	1
DH 2174 CA	12	6:59:00	7:07:00	0:08:00	1
DH 2278 CA	12	7:01:00	7:06:00	0:05:00	1
DH 2335 CA	12	7:04:00	7:07:00	0:03:00	1
DH 2755 CA	12	7:08:00	7:16:00	0:08:00	1
DH 2614 BA	12	7:14:00	7:22:00	0:08:00	1
DH 2469 BA	12	7:14:00	7:22:00	0:08:00	1
DH 2490 CA	12	7:18:00	7:28:00	0:10:00	1
DH 2791 BA	12	7:23:00	7:27:00	0:04:00	1
DH 2415 CA	12	7:25:00	7:31:00	0:06:00	1
DH 2526 BA	12	7:27:00	7:31:00	0:04:00	1
DH 2824 BA	12	7:28:00	7:35:00	0:07:00	1
DH 2162 CA	12	7:30:00	7:40:00	0:10:00	1
DH 2543 CA	12	7:31:00	7:32:00	0:01:00	2
DH 2312 CA	12	7:32:00	7:36:00	0:04:00	2
DH 2493 AA	12	7:37:00	7:44:00	0:07:00	2
DH 2479 CA	12	7:40:00	7:41:00	0:01:00	2
DH 2756 BA	12	7:40:00	7:41:00	0:01:00	1
DH 2639 CA	12	7:40:00	7:45:00	0:05:00	1
DH 2974 CA	12	7:40:00	7:44:00	0:04:00	1
DH 2520 CA	12	7:41:00	7:46:00	0:05:00	2

6	DH 2236 CA	12	7:42:00	7:50:00	0:08:00	2
7	DH 2972 CA	12	7:44:00	7:47:00	0:03:00	1
8	DH2387 CA	12	7:46:00	7:49:00	0:03:00	2
9	DH 2776 BA	12	7:49:00	7:55:00	0:06:00	1
0	DH 2693 BA	12	7:57:00	7:58:00	0:01:00	2
1	DH 2660 AA	12	8:04:00	8:12:00	0:08:00	2
2	DH 2671 BA	12	8:07:00	8:11:00	0:04:00	1
3	DH 2874 CA	12	8:08:00	8:12:00	0:04:00	2
4	DH 2435 CA	12	8:10:00	8:15:00	0:05:00	1
5	DH 2290 CA	12	8:11:00	8:16:00	0:05:00	1
6	DH 2324 CA	12	8:17:00	8:21:00	0:04:00	2
7	DH 2054 CA	12	8:19:00	8:24:00	0:05:00	1
8	DH 2493 CA	12	8:22:00	8:32:00	0:10:00	1
9	DH 2646 CA	12	8:22:00	8:27:00	0:05:00	2
0	DH 2510 BA	12	8:24:00	8:33:00	0:09:00	2
1	DH 2244 CA	12	8:26:00	8:31:00	0:05:00	2
2	DH 2335 CA	12	8:34:00	8:39:00	0:05:00	2
3	DH 2668 BA	12	8:34:00	8:42:00	0:08:00	2
4	DH 2278 CA	12	8:34:00	8:39:00	0:05:00	2
5	DH 2755 CA	12	8:35:00	8:36:00	0:01:00	2
6	DH 2490 CA	12	8:38:00	8:44:00	0:06:00	2
7	DH 2206 CA	12	8:40:00	8:44:00	0:04:00	1
8	DH 2469 BA	12	8:42:00	8:46:00	0:04:00	2
9	DH 2765 BA	12	8:44:00	8:52:00	0:08:00	1
0	DH 2543 CA	12	8:47:00	8:52:00	0:05:00	3
1	DH 2876 CA	12	8:48:00	8:56:00	0:08:00	3
2	DH 2162 CA	12	8:49:00	8:54:00	0:05:00	2
3	DH 2526 BA	12	8:53:00	8:57:00	0:04:00	2
4	DH 1016 BA	12	8:57:00	8:58:00	0:01:00	1
5	DH 2824 BA	12	8:58:00	9:03:00	0:05:00	2
6	DH 2479 CA	12	8:59:00	9:02:00	0:03:00	3
7	DH 2286 BA	12	9:02:00	9:07:00	0:05:00	2
8	DH 2746 CA	12	9:02:00	9:05:00	0:03:00	2
9	DH 2140 EA	12	9:03:00	9:04:00	0:01:00	2
0	DH 2312 CA	12	9:05:00	9:13:00	0:08:00	3
1	DH 2280 CA	12	9:05:00	9:10:00	0:05:00	2
2	DH 2974 CA	12	9:05:00	9:10:00	0:05:00	3
3	DH 2756 BA	12	9:07:00	9:08:00	0:01:00	2
4	DH 2693 BA	12	9:12:00	9:16:00	0:04:00	3
5	DH 2236 CA	12	9:12:00	9:18:00	0:06:00	3
6	DH 2978 CA	12	9:14:00	9:22:00	0:08:00	2
7	DH 2435 CA	12	9:14:00	9:19:00	0:05:00	2
8	DH 2660 AA	12	9:15:00	9:25:00	0:10:00	3
9	DH 2874 CA	12	9:18:00	9:23:00	0:05:00	3
0	DH 2324 CA	12	9:20:00	9:25:00	0:05:00	3
1	DH 2290 CA	12	9:25:00	9:29:00	0:04:00	2
2	DH 2646 CA	12	9:26:00	9:30:00	0:04:00	3
3	DH 2742 BA	12	9:27:00	9:33:00	0:06:00	2
4	DH 2278 CA	12	9:28:00	9:35:00	0:07:00	3
5	DH 2054 CA	12	9:29:00	9:35:00	0:06:00	2
6	DH 2972 CA	12	9:30:00	9:40:00	0:10:00	2

100	DH 2510 BA	12	9:34:00	9:39:00	0:05:00	3
101	DH 2291 CA	12	9:36:00	9:41:00	0:05:00	2
102	DH 2776 BA	12	9:36:00	9:42:00	0:06:00	2
103	DH 2755 CA	12	9:42:00	9:48:00	0:06:00	3
104	DH 2639 CA	12	9:59:00	9:02:00	0:03:00	2
105	DH 2614 BA	12	10:02:00	10:08:00	0:06:00	2
106	DH 2206 CA	12	10:02:00	10:08:00	0:06:00	2
107	DH 2174 CA	12	10:04:00	10:12:00	0:08:00	2
108	DH 2746 CA	12	10:06:00	10:11:00	0:05:00	3
109	DH 1016 BA	12	10:07:00	10:17:00	0:10:00	2
110	DH 2415 CA	12	10:09:00	10:17:00	0:08:00	2
111	DH 2493 CA	12	10:10:00	10:15:00	0:05:00	2
112	DH 2824 BA	12	10:14:00	10:20:00	0:06:00	3
113	DH 2876 CA	12	10:14:00	10:19:00	0:05:00	4
114	DH 2776 BA	12	10:15:00	10:20:00	0:05:00	3
115	DH 2140 EA	12	10:15:00	10:20:00	0:05:00	3
116	DH 2162 CA	12	10:16:00	10:21:00	0:05:00	3
117	DH 2520 CA	12	10:18:00	10:26:00	0:08:00	3
118	DH 2493 CA	12	10:21:00	10:27:00	0:06:00	3
119	DH 2756 BA	12	10:22:00	10:27:00	0:05:00	3
120	DH 2312 CA	12	10:23:00	10:28:00	0:05:00	4
121	DH 2526 BA	12	10:23:00	10:28:00	0:05:00	3
122	DH 2286 BA	12	10:26:00	10:27:00	0:01:00	3
123	DH 2746 CA	12	10:28:00	10:33:00	0:05:00	4
124	DH 2972 CA	12	10:37:00	10:46:00	0:09:00	3
125	DH 2978 CA	12	10:44:00	10:50:00	0:06:00	3
126	DH 2742 BA	12	10:51:00	10:59:00	0:08:00	3
127	DH 2693 BA	12	10:52:00	10:58:00	0:06:00	4
128	DH 2639 CA	12	10:56:00	11:01:00	0:05:00	3
129	DH 2290 CA	12	10:57:00	11:02:00	0:05:00	3
130	DH 2671 BA	12	11:10:00	11:15:00	0:05:00	2
131	DH 2646 CA	12	11:19:00	11:23:00	0:04:00	4
132	DH 2324 CA	12	11:20:00	11:25:00	0:05:00	4
133	DH 2278 CA	12	11:24:00	11:32:00	0:08:00	4
134	DH 2054 CA	12	11:24:00	11:30:00	0:06:00	3
135	DH 2291 CA	12	11:25:00	11:32:00	0:07:00	3
136	DH 2614 BA	12	11:30:00	11:33:00	0:03:00	3
137	DH 2469 BA	12	11:35:00	11:44:00	0:09:00	3
138	DH 2791 BA	12	11:35:00	11:39:00	0:04:00	2
139	DH 2415 CA	12	11:35:00	11:42:00	0:07:00	3
140	DH 2174 CA	12	11:36:00	11:42:00	0:06:00	3
141	DH 2286 BA	12	11:36:00	11:37:00	0:01:00	4
142	DH 2572 CA	12	11:39:00	11:40:00	0:01:00	3
143	DH 2746 CA	12	11:41:00	11:46:00	0:05:00	4
144	DH 2162 CA	12	11:43:00	11:48:00	0:05:00	4
145	DH 2974 CA	12	11:44:00	11:52:00	0:08:00	4
146	DH 1016 BA	12	11:46:00	11:52:00	0:06:00	3
147	DH 2526 BA	12	11:46:00	11:52:00	0:06:00	3
148	DH 2824 BA	12	11:46:00	11:54:00	0:08:00	4
149	DH 2479 CA	12	11:47:00	11:51:00	0:04:00	4
150	DH 2543 CA	12	11:49:00	11:57:00	0:08:00	4

51	DH 2756 BA	12	11:54:00	12:03:00	0:09:00	4
52	DH 2493 AA	12	11:58:00	11:59:00	0:01:00	4
53	DH 2639 CA	12	12:00:00	12:08:00	0:08:00	4
54	DH 2693 BA	12	12:03:00	12:09:00	0:06:00	5
55	DH 2742 BA	12	12:03:00	12:11:00	0:08:00	4
56	DH 2835 CA	12	12:05:00	12:11:00	0:06:00	2
57	DH 2290 CA	12	12:09:00	12:18:00	0:09:00	4
58	DH2387 CA	12	12:12:00	12:13:00	0:01:00	3
59	DH 2855 BA	12	12:15:00	12:24:00	0:09:00	2
60	DH 2236 CA	12	12:21:00	12:27:00	0:06:00	4
61	DH 2671 BA	12	12:24:00	12:25:00	0:01:00	3
62	DH 2776 BA	12	12:28:00	12:34:00	0:06:00	4
63	DH 2510 BA	12	12:30:00	12:36:00	0:06:00	4
64	DH 2054 CA	12	12:32:00	12:37:00	0:05:00	4
65	DH 2874 CA	12	12:34:00	12:42:00	0:08:00	5
66	DH 2324 CA	12	12:34:00	12:38:00	0:04:00	5
67	DH 2435 CA	12	12:39:00	12:47:00	0:08:00	3
68	DH 2291 CA	12	12:41:00	12:42:00	0:01:00	4
69	DH 2668 BA	12	12:41:00	12:49:00	0:08:00	3
70	DH 2755 CA	12	12:48:00	12:54:00	0:06:00	4
71	DH 2765 BA	12	12:48:00	12:53:00	0:05:00	2
72	DH 2646 CA	12	12:49:00	12:54:00	0:05:00	5
73	DH 2278 CA	12	12:51:00	12:52:00	0:01:00	5
74	DH 2335 CA	12	12:52:00	12:57:00	0:05:00	3
75	DH 2791 BA	12	12:56:00	13:05:00	0:09:00	3
76	DH 2174 CA	12	12:56:00	13:04:00	0:08:00	4
77	DH 2206 CA	12	12:58:00	13:07:00	0:09:00	3
78	DH 2614 BA	12	12:59:00	13:04:00	0:05:00	4
79	DH 1016 BA	12	13:00:00	13:03:00	0:03:00	4
80	DH 2244 CA	12	13:01:00	13:05:00	0:04:00	3
81	DH 2493 CA	12	13:01:00	13:06:00	0:05:00	4
82	DH 2415 CA	12	13:03:00	13:12:00	0:09:00	4
83	DH 2746 CA	12	13:06:00	13:11:00	0:05:00	6
84	DH 2646 CA	12	13:06:00	13:11:00	0:05:00	6
85	DH 2435 CA	12	13:10:00	13:15:00	0:05:00	4
86	DH 2835 CA	12	13:10:00	13:16:00	0:06:00	3
87	DH 2493 AA	12	13:11:00	13:16:00	0:05:00	5
88	DH 2543 CA	12	13:11:00	13:17:00	0:06:00	5
89	DH 2510 BA	12	13:11:00	13:16:00	0:05:00	5
90	DH 2526 BA	12	13:13:00	13:21:00	0:08:00	4
91	DH 2054 CA	12	13:14:00	13:15:00	0:01:00	5
92	DH 2776 BA	12	13:20:00	13:27:00	0:07:00	5
93	DH 2324 CA	12	13:23:00	13:31:00	0:08:00	6
94	DH 2756 BA	12	13:27:00	13:36:00	0:09:00	5
95	DH 2639 CA	12	13:34:00	13:38:00	0:04:00	5
96	DH2387 CA	12	13:36:00	13:37:00	0:01:00	4
97	DH 2972 CA	12	13:36:00	13:41:00	0:05:00	4
98	DH 2291 CA	12	13:44:00	13:51:00	0:07:00	5
99	DH 2520 CA	12	13:46:00	13:54:00	0:08:00	5
200	DH 2693 BA	12	13:47:00	13:51:00	0:04:00	6
201	DH 2978 CA	12	13:49:00	13:52:00	0:03:00	4

202	DH 2755 CA	12	13:57:00	14:01:00	0:04:00	5
203	DH 2746 CA	12	14:13:00	14:22:00	0:09:00	7
204	DH 2490 CA	12	14:15:00	14:24:00	0:09:00	3
205	DH 2335 CA	12	14:19:00	14:28:00	0:09:00	4
206	DH 2765 BA	12	14:22:00	14:26:00	0:04:00	3
207	DH 2824 BA	12	14:22:00	14:28:00	0:06:00	5
208	DH 2972 CA	12	14:22:00	14:32:00	0:10:00	5
209	DH 2286 BA	12	14:23:00	14:28:00	0:05:00	5
210	DH 2206 CA	12	14:25:00	14:30:00	0:05:00	4
211	DH 2543 CA	12	14:26:00	14:30:00	0:04:00	6
212	DH 2639 CA	12	14:26:00	14:32:00	0:06:00	6
213	DH 2526 BA	12	14:32:00	14:36:00	0:04:00	5
214	DH 2290 CA	12	14:35:00	14:41:00	0:06:00	5
215	DH 2572 CA	12	14:38:00	14:43:00	0:05:00	4
216	DH 2876 CA	12	14:45:00	14:50:00	0:05:00	5
217	DH 2776 BA	12	14:46:00	14:53:00	0:07:00	6
218	DH 2493 CA	12	14:47:00	14:57:00	0:10:00	5
219	DH 2312 CA	12	14:48:00	14:58:00	0:10:00	5
220	DH 2671 BA	12	14:56:00	15:02:00	0:06:00	4
221	DH 2479 CA	12	14:59:00	15:04:00	0:05:00	4
222	DH 2520 CA	12	15:01:00	15:05:00	0:04:00	6
223	DH 2974 CA	12	15:02:00	15:09:00	0:07:00	5
224	DH 1016 BA	12	15:04:00	15:08:00	0:04:00	5
225	DH2387 CA	12	15:04:00	15:09:00	0:05:00	7
226	DH 2435 CA	12	15:04:00	15:11:00	0:07:00	5
227	DH 2005 AA	12	15:08:00	15:13:00	0:05:00	2
228	DH 2054 CA	12	15:08:00	15:16:00	0:08:00	6
229	DH 2140 EA	12	15:09:00	15:13:00	0:04:00	4
230	DH 2244 CA	12	15:09:00	15:15:00	0:06:00	4
231	DH 2660 AA	12	15:11:00	15:16:00	0:05:00	4
232	DH 2236 CA	12	15:11:00	15:19:00	0:08:00	5
233	DH 2978 CA	12	15:19:00	15:25:00	0:06:00	5
234	DH 2855 BA	12	15:21:00	15:29:00	0:08:00	3
235	DH 2835 CA	12	15:25:00	15:30:00	0:05:00	4
236	DH 2646 CA	12	15:28:00	15:33:00	0:05:00	7
237	DH 2291 CA	12	15:29:00	15:35:00	0:06:00	6
238	DH 2874 CA	12	15:32:00	15:40:00	0:08:00	4
239	DH 2668 BA	12	15:33:00	15:41:00	0:08:00	4
240	DH 2765 BA	12	15:37:00	15:43:00	0:06:00	4
241	DH 2278 CA	12	15:39:00	15:43:00	0:04:00	5
242	DH 2510 BA	12	15:41:00	15:46:00	0:05:00	6
243	DH 2335 CA	12	15:41:00	15:51:00	0:10:00	5
244	DH 2324 CA	12	15:45:00	15:48:00	0:03:00	7
245	DH 2755 CA	12	15:46:00	15:51:00	0:05:00	6
246	DH 2614 BA	12	15:49:00	15:54:00	0:05:00	4
247	DH 2490 CA	12	15:54:00	15:58:00	0:04:00	4
248	DH 2791 BA	12	15:55:00	16:02:00	0:07:00	4
249	DH 2206 CA	12	16:01:00	16:11:00	0:10:00	5
250	DH 2876 CA	12	16:06:00	16:11:00	0:05:00	6
251	DH 2469 BA	12	16:09:00	16:14:00	0:06:00	4
252	DH 2742 BA	12	16:09:00	16:16:00	0:07:00	5

253	DH 2479 CA	12	16:09:00	16:18:00	0:09:00	5
254	DH 2290 CA	12	16:10:00	16:18:00	0:08:00	6
255	DH 2756 BA	12	16:12:00	16:16:00	0:04:00	5
256	DH 2526 BA	12	16:13:00	16:16:00	0:03:00	6
257	DH 2415 CA	12	16:13:00	16:21:00	0:08:00	5
258	DH 2639 CA	12	16:16:00	16:21:00	0:05:00	7
259	DH 2572 CA	12	16:17:00	16:23:00	0:06:00	5
260	DH 2005 AA	12	16:21:00	16:29:00	0:08:00	3
261	DH 2974 CA	12	16:25:00	16:32:00	0:07:00	6
262	DH 2493 CA	12	16:37:00	16:45:00	0:08:00	6
263	DH 2174 CA	12	16:39:00	16:47:00	0:08:00	5
264	DH 2671 BA	12	16:40:00	16:45:00	0:05:00	5
265	DH 2236 CA	12	16:42:00	16:51:00	0:09:00	6
266	DH 2874 CA	12	16:43:00	16:48:00	0:05:00	5
267	DH 2435 CA	12	16:45:00	16:53:00	0:08:00	6
268	DH 2835 CA	12	16:46:00	16:51:00	0:05:00	5
269	DH 2520 CA	12	16:52:00	16:56:00	0:04:00	6
270	DH 2244 CA	12	16:52:00	16:57:00	0:05:00	5
271	DH 2054 CA	12	16:54:00	16:59:00	0:05:00	7
272	DH 2280 CA	12	16:56:00	17:02:00	0:06:00	3
273	DH 1016 BA	12	16:56:00	17:04:00	0:08:00	6
274	DH 2755 CA	12	17:00:00	17:05:00	0:05:00	7
275	DH 2490 CA	12	17:00:00	17:09:00	0:09:00	5
276	DH 2278 CA	12	17:05:00	17:06:00	0:01:00	6
277	DH 2791 BA	12	17:06:00	17:11:00	0:05:00	5
278	DH 2206 CA	12	17:08:00	17:16:00	0:08:00	6
279	DH 2415 CA	12	17:09:00	17:12:00	0:03:00	6
280	DH 2543 CA	12	17:12:00	17:17:00	0:05:00	7
281	DH 2469 BA	12	17:12:00	17:19:00	0:07:00	5
282	DH 2876 CA	12	17:18:00	17:25:00	0:07:00	7
283	DH 2824 BA	12	17:22:00	17:28:00	0:06:00	5
284	DH 2479 CA	12	17:24:00	17:27:00	0:03:00	6
285	DH 2312 CA	12	17:24:00	17:29:00	0:05:00	6
286	DH 2572 CA	12	17:26:00	17:31:00	0:05:00	6
287	DH 2746 CA	12	17:35:00	17:43:00	0:08:00	8
288	DH 2974 CA	12	17:38:00	17:45:00	0:07:00	7
289	DH 2286 BA	12	17:40:00	17:44:00	0:04:00	6
290	DH 2972 CA	12	17:43:00	17:47:00	0:04:00	6
291	DH 2693 BA	12	17:49:00	17:55:00	0:06:00	9
292	DH 2493 AA	12	17:52:00	17:58:00	0:06:00	6
293	DH 2614 BA	12	16:56:00	17:02:00	0:06:00	5
294	DH 2290 CA	12	17:58:00	18:02:00	0:04:00	7
295	DH 2054 CA	12	18:02:00	18:08:00	0:06:00	8
296	DH 2493 CA	12	18:06:00	18:10:00	0:04:00	7
297	DH 2140 EA	12	18:08:00	18:14:00	0:06:00	5

**HASIL SURVEY STATIS KELUAR MASUK ANGKUTAN KOTA TRAYEK 5
(RABU 17 JUNI 2009) DI TERMINAL KOTA KUPANG**

NO	NOPOL	Kapasitas kendaraan (orang)	Jam		Waktu Tunggu (menit)	RIT
			Tiba	Berangkat		
1	DH 2162 CA	12	6:07:00	6:12:00	0:05:00	1
2	DH 2639 CA	12	6:09:00	6:13:00	0:04:00	1
3	DH 2974 CA	12	6:11:00	6:19:00	0:08:00	1
4	DH 2755 CA	12	6:13:00	6:20:00	0:07:00	1
5	DH 2874 CA	12	6:16:00	6:22:00	0:06:00	1
6	DH 2140 EA	12	6:18:00	6:26:00	0:08:00	1
7	DH 2174 CA	12	6:20:00	6:25:00	0:05:00	1
8	DH 2510 BA	12	6:25:00	6:30:00	0:05:00	1
9	DH 2244 CA	12	6:27:00	6:33:00	0:06:00	1
10	DH 2972 CA	12	6:29:00	6:34:00	0:05:00	1
11	DH 2469 BA	12	6:30:00	6:35:00	0:05:00	1
12	DH 2324 CA	12	6:30:00	6:38:00	0:08:00	1
13	DH 2791 BA	12	6:31:00	6:39:00	0:08:00	1
14	DH 2520 CA	12	6:34:00	6:44:00	0:10:00	1
15	DH 1016 BA	12	6:38:00	6:44:00	0:06:00	1
16	DH 2776 BA	12	6:39:00	6:43:00	0:04:00	1
17	DH 2543 CA	12	6:44:00	6:54:00	0:10:00	1
18	DH 2765 BA	12	6:46:00	6:51:00	0:05:00	1
19	DH 2614 BA	12	6:48:00	6:53:00	0:05:00	1
20	DH 2824 BA	12	6:50:00	6:55:00	0:05:00	1
21	DH 2479 CA	12	6:52:00	7:00:00	0:08:00	1
22	DH 2490 CA	12	6:54:00	6:57:00	0:03:00	1
23	DH 2855 BA	12	6:56:00	7:01:00	0:05:00	1
24	DH 2286 BA	12	6:57:00	7:05:00	0:08:00	1
25	DH 2278 CA	12	7:00:00	7:07:00	0:07:00	1
26	DH 2693 BA	12	7:08:00	7:16:00	0:08:00	1
27	DH 2876 CA	12	7:10:00	7:15:00	0:05:00	1
28	DH 2671 BA	12	7:12:00	7:20:00	0:08:00	1
29	DH 2756 BA	12	7:13:00	7:18:00	0:05:00	1
30	DH 2835 CA	12	7:13:00	7:23:00	0:10:00	1
31	DH 2312 CA	12	7:14:00	7:19:00	0:05:00	1
32	DH 2742 BA	12	7:17:00	7:25:00	0:08:00	1
33	DH 2978 CA	12	7:19:00	7:24:00	0:05:00	1
34	DH 2005 AA	12	7:21:00	7:27:00	0:06:00	1
35	DH 2206 CA	12	7:23:00	7:28:00	0:05:00	1
36	DH 2660 AA	12	7:25:00	7:31:00	0:06:00	1
37	DH 2639 CA	12	7:25:00	7:30:00	0:05:00	2
38	DH 2974 CA	12	7:29:00	7:35:00	0:06:00	2
39	DH 2291 CA	12	7:29:00	7:35:00	0:06:00	1
40	DH 2526 BA	12	7:30:00	7:36:00	0:06:00	1
41	DH 2646 CA	12	7:32:00	7:36:00	0:04:00	1
42	DH 2335 CA	12	7:35:00	7:39:00	0:04:00	1
43	DH 2174 CA	12	7:38:00	7:42:00	0:04:00	2
44	DH 2280 CA	12	7:38:00	7:42:00	0:04:00	1

45	DH 2572 CA	12	7:39:00	7:45:00	0:06:00	1
46	DH 2510 BA	12	7:41:00	7:45:00	0:04:00	2
47	DH 2387 CA	12	7:42:00	7:52:00	0:10:00	1
48	DH 2972 CA	12	7:44:00	7:52:00	0:08:00	2
49	DH 2746 CA	12	7:45:00	7:46:00	0:01:00	1
50	DH 2244 CA	12	7:46:00	7:54:00	0:08:00	2
51	DH 2324 CA	12	7:50:00	7:56:00	0:06:00	2
52	DH 2765 BA	12	8:03:00	8:08:00	0:05:00	2
53	DH 2614 BA	12	8:08:00	8:12:00	0:04:00	2
54	DH 2824 BA	12	8:08:00	8:14:00	0:06:00	2
55	DH 2490 CA	12	8:12:00	8:16:00	0:04:00	2
56	DH 2855 BA	12	8:14:00	8:19:00	0:05:00	2
57	DH 2278 CA	12	8:18:00	8:28:00	0:10:00	2
58	DH 2693 BA	12	8:24:00	8:29:00	0:05:00	2
59	DH 2876 CA	12	8:29:00	8:34:00	0:05:00	2
60	DH 2671 BA	12	8:30:00	8:35:00	0:05:00	2
61	DH 2835 CA	12	8:31:00	8:36:00	0:05:00	2
62	DH 2756 BA	12	8:33:00	8:40:00	0:07:00	2
63	DH 2978 CA	12	8:37:00	8:41:00	0:04:00	2
64	DH 2639 CA	12	8:40:00	8:44:00	0:04:00	3
65	DH 2206 CA	12	8:42:00	8:47:00	0:05:00	2
66	DH 2162 CA	12	8:47:00	8:57:00	0:10:00	2
67	DH 2974 CA	12	8:48:00	8:53:00	0:05:00	3
68	DH 2755 CA	12	8:48:00	8:57:00	0:09:00	3
69	DH 2526 BA	12	8:50:00	8:57:00	0:07:00	2
70	DH 2280 CA	12	8:53:00	8:59:00	0:06:00	2
71	DH 2174 CA	12	8:56:00	9:02:00	0:06:00	3
72	DH 2874 CA	12	8:56:00	9:01:00	0:05:00	2
73	DH 2387 CA	12	8:56:00	9:03:00	0:07:00	2
74	DH 2510 BA	12	8:59:00	9:07:00	0:08:00	3
75	DH 2286 BA	12	8:59:00	9:04:00	0:05:00	2
76	DH 2972 CA	12	9:02:00	9:10:00	0:08:00	3
77	DH 2244 CA	12	9:03:00	9:11:00	0:08:00	3
78	DH 2791 BA	12	9:03:00	9:08:00	0:05:00	2
79	DH 2469 BA	12	9:04:00	9:09:00	0:05:00	2
80	DH 2054 CA	12	9:05:00	9:14:00	0:09:00	1
81	DH 2668 BA	12	9:08:00	9:13:00	0:05:00	1
82	DH 2324 CA	12	9:10:00	9:15:00	0:05:00	3
83	DH 2520 CA	12	9:11:00	9:19:00	0:08:00	2
84	DH 1016 BA	12	9:11:00	9:17:00	0:06:00	2
85	DH 2290 CA	12	9:13:00	9:18:00	0:05:00	1
86	DH 2493 CA	12	9:13:00	9:18:00	0:05:00	1
87	DH 2776 BA	12	9:17:00	9:25:00	0:08:00	2
88	DH 2435 CA	12	9:18:00	9:26:00	0:08:00	1
89	DH 2543 CA	12	9:18:00	9:28:00	0:10:00	2
90	DH 2765 BA	12	9:22:00	9:26:00	0:04:00	3
91	DH 2236 CA	12	9:22:00	9:23:00	0:01:00	1
92	DH 2824 BA	12	9:24:00	9:30:00	0:06:00	3
93	DH 2493 AA	12	9:30:00	9:35:00	0:05:00	1
94	DH 2479 CA	12	9:32:00	9:38:00	0:06:00	2

	DH 2855 BA	12	9:33:00	9:40:00	0:07:00	3
	DH 2693 BA	12	9:43:00	9:49:00	0:06:00	2
	DH 2835 CA	12	9:51:00	9:57:00	0:06:00	2
	DH 2978 CA	12	9:57:00	9:58:00	0:01:00	3
	DH 2639 CA	12	9:58:00	10:05:00	0:07:00	3
0	DH 2660 AA	12	9:59:00	10:07:00	0:08:00	2
1	DH 2974 CA	12	10:06:00	10:13:00	0:07:00	4
2	DH 2162 CA	12	10:07:00	10:15:00	0:08:00	3
3	DH 2646 CA	12	10:07:00	10:11:00	0:04:00	2
4	DH 2280 CA	12	10:08:00	10:12:00	0:04:00	3
5	DH 2335 CA	12	10:11:00	10:16:00	0:05:00	2
6	DH 2174 CA	12	10:12:00	10:18:00	0:06:00	4
7	DH 2791 BA	12	10:18:00	10:24:00	0:06:00	3
8	DH 2054 CA	12	10:20:00	10:25:00	0:05:00	2
9	DH 2387 CA	12	10:20:00	10:27:00	0:07:00	3
0	DH 2244 CA	12	10:21:00	10:31:00	0:10:00	4
1	DH 2972 CA	12	10:22:00	10:28:00	0:06:00	4
2	DH 2776 BA	12	10:27:00	10:32:00	0:05:00	3
3	DH 2324 CA	12	10:28:00	10:33:00	0:05:00	4
4	DH 2520 CA	12	10:30:00	10:36:00	0:06:00	3
5	DH 1016 BA	12	10:35:00	10:45:00	0:10:00	3
6	DH 2543 CA	12	10:38:00	10:42:00	0:04:00	3
7	DH 2824 BA	12	10:41:00	10:47:00	0:06:00	4
8	DH 2236 CA	12	10:41:00	10:46:00	0:05:00	2
9	DH 2490 CA	12	10:47:00	10:53:00	0:06:00	3
0	DH 2855 BA	12	10:48:00	10:54:00	0:06:00	4
1	DH 2493 AA	12	10:48:00	10:54:00	0:06:00	2
2	DH 2671 BA	12	11:03:00	11:08:00	0:05:00	3
3	DH 2693 BA	12	11:03:00	11:11:00	0:08:00	3
4	DH 2312 CA	12	11:05:00	11:06:00	0:01:00	2
5	DH 2660 AA	12	11:18:00	11:23:00	0:05:00	3
6	DH 2974 CA	12	11:21:00	11:29:00	0:08:00	5
7	DH 2646 CA	12	11:22:00	11:26:00	0:04:00	3
8	DH 2162 CA	12	11:26:00	11:30:00	0:04:00	4
9	DH 2335 CA	12	11:27:00	11:33:00	0:06:00	3
0	DH 2280 CA	12	11:28:00	11:32:00	0:04:00	4
1	DH 2174 CA	12	11:28:00	11:36:00	0:08:00	5
2	DH 2874 CA	12	11:29:00	11:34:00	0:05:00	3
3	DH 2791 BA	12	11:35:00	11:39:00	0:04:00	4
4	DH 2746 CA	12	11:36:00	11:37:00	0:01:00	2
5	DH 2244 CA	12	11:37:00	11:43:00	0:06:00	5
6	DH 2469 BA	12	11:38:00	11:39:00	0:01:00	3
7	DH 2387 CA	12	11:38:00	11:43:00	0:05:00	4
8	DH 2520 CA	12	11:45:00	11:53:00	0:08:00	4
9	DH 2324 CA	12	11:46:00	11:51:00	0:05:00	5
0	DH 2493 CA	12	11:48:00	11:53:00	0:05:00	2
1	DH 2776 BA	12	11:54:00	11:59:00	0:05:00	4
2	DH 2824 BA	12	11:59:00	12:04:00	0:05:00	5
3	DH 2236 CA	12	12:01:00	12:06:00	0:05:00	3
4	DH 2493 AA	12	12:06:00	12:14:00	0:08:00	3

145	DH 2479 CA	12	12:08:00	12:17:00	0:09:00	3
146	DH 2278 CA	12	12:09:00	12:10:00	0:01:00	3
147	DH 2693 BA	12	12:18:00	12:19:00	0:01:00	4
148	DH 2756 BA	12	12:23:00	12:31:00	0:08:00	2
149	DH 2835 CA	12	12:26:00	12:30:00	0:04:00	3
150	DH 2978 CA	12	12:31:00	12:37:00	0:06:00	4
151	DH 2742 BA	12	12:31:00	12:40:00	0:09:00	2
152	DH 2974 CA	12	12:35:00	12:39:00	0:04:00	1
153	DH 2660 AA	12	12:36:00	12:46:00	0:10:00	4
154	DH 2646 CA	12	12:38:00	12:43:00	0:05:00	4
155	DH 2174 CA	12	12:40:00	12:41:00	0:01:00	6
156	DH 2572 CA	12	12:42:00	12:43:00	0:01:00	2
157	DH 2874 CA	12	12:44:00	12:50:00	0:06:00	4
158	DH 2526 BA	12	12:45:00	12:54:00	0:09:00	3
159	DH 2335 CA	12	12:47:00	12:53:00	0:06:00	4
160	DH 2140 EA	12	12:48:00	12:53:00	0:05:00	2
161	DH 2746 CA	12	12:51:00	13:00:00	0:09:00	3
162	DH 2054 CA	12	12:57:00	13:03:00	0:06:00	3
163	DH 1016 BA	12	13:01:00	13:06:00	0:05:00	4
164	DH 2520 CA	12	13:03:00	13:09:00	0:06:00	5
165	DH 2324 CA	12	13:04:00	13:09:00	0:05:00	6
166	DH 2493 CA	12	13:07:00	13:12:00	0:05:00	3
167	DH 2824 BA	12	13:09:00	13:14:00	0:05:00	6
168	DH 2290 CA	12	13:09:00	13:17:00	0:08:00	2
169	DH 2776 BA	12	13:11:00	13:14:00	0:03:00	5
170	DH 2286 BA	12	13:12:00	13:18:00	0:06:00	3
171	DH 2236 CA	12	13:21:00	13:22:00	0:01:00	4
172	DH 2493 AA	12	13:22:00	13:23:00	0:01:00	4
173	DH 2693 BA	12	13:29:00	13:34:00	0:05:00	5
174	DH 2671 BA	12	13:33:00	13:38:00	0:05:00	4
175	DH 2312 CA	12	13:35:00	13:43:00	0:08:00	3
176	DH 2876 CA	12	13:38:00	13:43:00	0:05:00	3
177	DH 2639 CA	12	13:39:00	13:43:00	0:04:00	4
178	DH 2005 AA	12	13:39:00	13:48:00	0:09:00	2
179	DH 2756 BA	12	13:40:00	13:41:00	0:01:00	3
180	DH 2291 CA	12	13:40:00	13:44:00	0:04:00	2
181	DH 2835 CA	12	13:42:00	13:49:00	0:07:00	4
182	DH 2660 AA	12	13:48:00	13:52:00	0:04:00	5
183	DH 2974 CA	12	13:50:00	13:56:00	0:06:00	6
184	DH 2646 CA	12	13:53:00	13:58:00	0:05:00	5
185	DH 2162 CA	12	13:55:00	14:03:00	0:08:00	5
186	DH 2755 CA	12	13:55:00	14:04:00	0:09:00	2
187	DH 2526 BA	12	13:57:00	14:07:00	0:10:00	4
188	DH 2510 BA	12	14:04:00	14:12:00	0:08:00	4
189	DH 2469 BA	12	14:07:00	14:13:00	0:06:00	4
190	DH 2972 CA	12	14:12:00	14:17:00	0:05:00	5
191	DH 1016 BA	12	14:13:00	14:19:00	0:06:00	5
192	DH 2324 CA	12	14:18:00	14:26:00	0:08:00	7
193	DH 2543 CA	12	14:20:00	14:24:00	0:04:00	4
194	DH 2765 BA	12	14:22:00	14:30:00	0:08:00	4

95	DH 2824 BA	12	14:23:00	14:31:00	0:08:00	7
96	DH 2614 BA	12	14:24:00	14:34:00	0:10:00	3
97	DH 2776 BA	12	14:26:00	14:34:00	0:08:00	6
98	DH 2855 BA	12	14:32:00	14:37:00	0:05:00	5
99	DH 2278 CA	12	14:39:00	14:44:00	0:05:00	4
00	DH 2671 BA	12	14:43:00	14:48:00	0:05:00	5
01	DH 2693 BA	12	14:44:00	14:49:00	0:05:00	6
02	DH 2835 CA	12	14:53:00	14:54:00	0:01:00	5
03	DH 2876 CA	12	14:53:00	14:59:00	0:06:00	4
04	DH 2660 AA	12	14:58:00	15:06:00	0:08:00	6
05	DH 2978 CA	12	14:59:00	15:03:00	0:04:00	5
06	DH 2742 BA	12	15:00:00	15:04:00	0:04:00	3
07	DH 2206 CA	12	15:03:00	15:09:00	0:06:00	3
08	DH 2646 CA	12	15:04:00	15:14:00	0:10:00	6
09	DH 2572 CA	12	15:07:00	15:13:00	0:06:00	3
10	DH 2335 CA	12	15:09:00	15:18:00	0:09:00	5
11	DH 2526 BA	12	15:14:00	15:21:00	0:07:00	5
12	DH 2280 CA	12	15:15:00	15:20:00	0:05:00	5
13	DH 2746 CA	12	15:19:00	15:27:00	0:08:00	4
14	DH 2054 CA	12	15:22:00	15:32:00	0:10:00	4
15	DH 2493 CA	12	15:32:00	15:40:00	0:08:00	4
16	DH 2162 CA	12	15:35:00	15:42:00	0:07:00	6
17	DH 2974 CA	12	15:35:00	15:44:00	0:09:00	1
18	DH 2174 CA	12	15:42:00	15:46:00	0:04:00	7
19	DH 2140 EA	12	15:45:00	15:50:00	0:05:00	3
20	DH 2510 BA	12	15:46:00	15:52:00	0:06:00	5
21	DH 2791 BA	12	15:46:00	15:52:00	0:06:00	5
22	DH 2874 CA	12	15:46:00	15:52:00	0:06:00	5
23	DH 2469 BA	12	15:49:00	15:55:00	0:06:00	5
24	DH 2493 AA	12	15:50:00	15:51:00	0:01:00	5
25	DH 2236 CA	12	15:50:00	15:54:00	0:04:00	5
26	DH 2244 CA	12	15:53:00	15:59:00	0:06:00	6
27	DH 2520 CA	12	15:57:00	16:03:00	0:06:00	6
28	DH 2324 CA	12	15:58:00	16:08:00	0:10:00	8
29	DH 2972 CA	12	15:59:00	16:03:00	0:04:00	6
30	DH 2824 BA	12	16:03:00	16:09:00	0:06:00	8
31	DH 2286 BA	12	16:07:00	16:12:00	0:05:00	4
32	DH 2543 CA	12	16:07:00	16:13:00	0:06:00	5
33	DH 2765 BA	12	16:10:00	16:11:00	0:01:00	5
34	DH 2614 BA	12	16:12:00	16:15:00	0:03:00	4
35	DH 2776 BA	12	16:14:00	16:22:00	0:08:00	7
36	DH 2855 BA	12	16:16:00	16:22:00	0:06:00	6
37	DH 2479 CA	12	16:19:00	16:23:00	0:04:00	4
38	DH 2490 CA	12	16:20:00	16:28:00	0:08:00	4
39	DH 2693 BA	12	16:24:00	16:31:00	0:07:00	7
40	DH 2278 CA	12	16:27:00	16:32:00	0:05:00	5
41	DH 2671 BA	12	16:28:00	16:34:00	0:06:00	6
42	DH 2312 CA	12	16:30:00	16:31:00	0:01:00	4
43	DH 2291 CA	12	16:34:00	16:35:00	0:01:00	3
44	DH 2835 CA	12	16:37:00	16:43:00	0:06:00	6

15	DH 2005 AA	12	16:39:00	16:43:00	0:04:00	3
16	DH 2876 CA	12	16:40:00	16:41:00	0:01:00	5
17	DH 2660 AA	12	16:40:00	16:49:00	0:09:00	7
18	DH 2742 BA	12	16:44:00	16:49:00	0:05:00	4
19	DH 2646 CA	12	16:44:00	16:51:00	0:07:00	7
50	DH 2206 CA	12	16:50:00	16:58:00	0:08:00	4
51	DH 2572 CA	12	16:52:00	16:58:00	0:06:00	4
52	DH 2755 CA	12	16:58:00	17:01:00	0:03:00	3
53	DH 2526 BA	12	16:58:00	17:07:00	0:09:00	6
54	DH 2746 CA	12	16:59:00	17:04:00	0:05:00	5
55	DH 2974 CA	12	17:01:00	17:05:00	0:04:00	7
56	DH 2054 CA	12	17:03:00	17:08:00	0:05:00	5
57	DH 2174 CA	12	17:05:00	17:10:00	0:05:00	8
58	DH 2668 BA	12	17:10:00	17:15:00	0:05:00	2
59	DH 2469 BA	12	17:16:00	17:24:00	0:08:00	6
60	DH 2244 CA	12	17:17:00	17:18:00	0:01:00	7
61	DH 2387 CA	12	17:18:00	17:21:00	0:03:00	5
62	DH 2324 CA	12	17:20:00	17:25:00	0:05:00	9
63	DH 2435 CA	12	17:23:00	17:27:00	0:04:00	2
64	DH 2520 CA	12	17:23:00	17:28:00	0:05:00	7
65	DH 1016 BA	12	17:23:00	17:29:00	0:06:00	6
66	DH 2290 CA	12	17:26:00	17:34:00	0:08:00	3
67	DH 2286 BA	12	17:33:00	17:39:00	0:06:00	5
68	DH 2493 AA	12	17:34:00	17:38:00	0:04:00	6
69	DH 2236 CA	12	17:35:00	17:43:00	0:08:00	6
70	DH 2614 BA	12	17:35:00	17:43:00	0:08:00	5
71	DH 2765 BA	12	17:37:00	17:45:00	0:08:00	6
72	DH 2855 BA	12	17:40:00	17:47:00	0:07:00	7
73	DH 2490 CA	12	17:40:00	17:48:00	0:08:00	5
74	DH 2479 CA	12	17:47:00	17:55:00	0:08:00	5
75	DH 2693 BA	12	17:48:00	17:56:00	0:08:00	8
76	DH 2278 CA	12	17:50:00	17:54:00	0:04:00	6
77	DH 2312 CA	12	17:55:00	17:58:00	0:03:00	5
78	DH 2291 CA	12	17:59:00	18:02:00	0:03:00	4
79	DH 2835 CA	12	18:00:00	18:06:00	0:06:00	7
80	DH 2978 CA	12	18:08:00	18:11:00	0:03:00	6

**HASIL SURVEY STATIS KELUAR MASUK ANGKUTAN KOTA TRAYEK 5
(KAMIS 18 JUNI 2009) DI TERMINAL KOTA KUPANG**

NO	NOPOL	Kapasitas kendaraan (orang)	Jam		Waktu Tunggu (menit)	RIT
			Tiba	Berangkat		
1	DH 2290 CA	12	6:05:00	6:13:00	0:08:00	1
2	DH 2974 CA	12	6:12:00	6:20:00	0:08:00	1
3	DH 2286 BA	12	6:15:00	6:25:00	0:10:00	1
4	DH 2765 BA	12	6:15:00	6:23:00	0:08:00	1
5	DH 2054 CA	12	6:18:00	6:23:00	0:05:00	1
6	DH 2756 BA	12	6:19:00	6:24:00	0:05:00	1
7	DH 2510 BA	12	6:21:00	6:29:00	0:08:00	1
8	DH 2972 CA	12	6:23:00	6:26:00	0:03:00	1
9	DH 2824 BA	12	6:23:00	6:27:00	0:04:00	1
10	DH 2291 CA	12	6:31:00	6:32:00	0:01:00	1
11	DH 2435 CA	12	6:33:00	6:37:00	0:04:00	1
12	DH 2668 BA	12	6:34:00	6:35:00	0:01:00	1
13	DH 2776 BA	12	6:35:00	6:40:00	0:05:00	1
14	DH 2639 CA	12	6:36:00	6:39:00	0:03:00	1
15	DH 1016 BA	12	6:38:00	6:47:00	0:09:00	1
16	DH 2614 BA	12	6:39:00	6:48:00	0:09:00	1
17	DH 2671 BA	12	6:44:00	6:52:00	0:08:00	1
18	DH 2493 CA	12	6:46:00	6:49:00	0:03:00	1
19	DH 2206 CA	12	6:49:00	6:54:00	0:05:00	1
20	DH 2746 CA	12	6:53:00	6:59:00	0:06:00	1
21	DH 2543 CA	12	6:53:00	6:59:00	0:06:00	1
22	DH 2520 CA	12	6:55:00	6:58:00	0:03:00	1
23	DH 2162 CA	12	6:57:00	7:05:00	0:08:00	1
24	DH 2493 AA	12	6:59:00	7:04:00	0:05:00	1
25	DH 2876 CA	12	7:05:00	7:11:00	0:06:00	1
26	DH2387 CA	12	7:13:00	7:17:00	0:04:00	1
27	DH 2174 CA	12	7:16:00	7:24:00	0:08:00	1
28	DH 2572 CA	12	7:18:00	7:23:00	0:05:00	1
29	DH 2835 CA	12	7:20:00	7:24:00	0:04:00	1
30	DH 2290 CA	12	7:21:00	7:27:00	0:06:00	2
31	DH 2005 AA	12	7:25:00	7:30:00	0:05:00	1
32	DH 2280 CA	12	7:27:00	7:32:00	0:05:00	1
33	DH 2324 CA	12	7:29:00	7:36:00	0:07:00	1
34	DH 2335 CA	12	7:30:00	7:31:00	0:01:00	1
35	DH 2974 CA	12	7:32:00	7:40:00	0:08:00	2
36	DH 2054 CA	12	7:34:00	7:39:00	0:05:00	2
37	DH 2646 CA	12	7:35:00	7:41:00	0:06:00	1
38	DH 2972 CA	12	7:38:00	7:46:00	0:08:00	2
39	DH 2140 EA	12	7:40:00	7:45:00	0:05:00	1
40	DH 2469 BA	12	7:40:00	7:48:00	0:08:00	1
41	DH 2824 BA	12	7:43:00	7:49:00	0:06:00	2
42	DH 2693 BA	12	7:43:00	7:51:00	0:08:00	1
43	DH 2490 CA	12	7:47:00	7:52:00	0:05:00	1
44	DH 2526 BA	12	7:50:00	7:56:00	0:06:00	1

45	DH 2291 CA	12	7:50:00	7:59:00	0:09:00	2
46	DH 2639 CA	12	7:51:00	7:55:00	0:04:00	2
47	DH 2776 BA	12	7:53:00	7:58:00	0:05:00	2
48	DH 2668 BA	12	7:53:00	7:58:00	0:05:00	2
49	DH 2791 BA	12	7:54:00	7:57:00	0:03:00	1
50	DH 2614 BA	12	7:55:00	8:01:00	0:06:00	2
51	DH 2278 CA	12	7:58:00	8:03:00	0:05:00	1
52	DH 2671 BA	12	8:04:00	8:12:00	0:08:00	2
53	DH 2493 CA	12	8:04:00	8:08:00	0:04:00	2
54	DH 2746 CA	12	8:08:00	8:16:00	0:08:00	2
55	DH 2543 CA	12	8:11:00	8:16:00	0:05:00	2
56	DH 2162 CA	12	8:14:00	8:17:00	0:03:00	2
57	DH 2660 AA	12	8:19:00	8:20:00	0:01:00	2
58	DH 2493 AA	12	8:19:00	8:23:00	0:04:00	2
59	DH 2876 CA	12	8:20:00	8:24:00	0:04:00	2
60	DH2387 CA	12	8:28:00	8:36:00	0:08:00	2
61	DH 2174 CA	12	8:34:00	8:42:00	0:08:00	2
62	DH 2835 CA	12	8:36:00	8:44:00	0:08:00	2
63	DH 2290 CA	12	8:40:00	8:45:00	0:05:00	3
64	DH 2280 CA	12	8:42:00	8:49:00	0:07:00	2
65	DH 2324 CA	12	8:44:00	8:50:00	0:06:00	2
66	DH 2005 AA	12	8:44:00	8:51:00	0:07:00	2
67	DH 2874 CA	12	8:45:00	8:50:00	0:05:00	1
68	DH 2335 CA	12	8:45:00	8:53:00	0:08:00	2
69	DH 2286 BA	12	8:49:00	8:52:00	0:03:00	2
70	DH 2974 CA	12	8:50:00	8:55:00	0:05:00	3
71	DH 2765 BA	12	8:52:00	8:53:00	0:01:00	2
72	DH 2978 CA	12	8:52:00	8:56:00	0:04:00	1
73	DH 2054 CA	12	8:52:00	9:00:00	0:08:00	3
74	DH 2236 CA	12	8:53:00	8:59:00	0:06:00	1
75	DH 2510 BA	12	8:54:00	8:58:00	0:04:00	2
76	DH 2972 CA	12	8:56:00	9:01:00	0:05:00	3
77	DH 2469 BA	12	8:57:00	8:58:00	0:01:00	2
78	DH 2756 BA	12	8:58:00	9:06:00	0:08:00	2
79	DH 2140 EA	12	8:58:00	9:08:00	0:10:00	2
80	DH 2490 CA	12	9:02:00	9:07:00	0:05:00	2
81	DH 2291 CA	12	9:05:00	9:09:00	0:04:00	3
82	DH 2435 CA	12	9:07:00	9:13:00	0:06:00	2
83	DH 2526 BA	12	9:08:00	9:16:00	0:08:00	2
84	DH 2776 BA	12	9:13:00	9:21:00	0:08:00	3
85	DH 2668 BA	12	9:13:00	9:21:00	0:08:00	3
86	DH 2614 BA	12	9:13:00	9:17:00	0:04:00	3
87	DH 2791 BA	12	9:14:00	9:18:00	0:04:00	2
88	DH 2742 BA	12	9:16:00	9:26:00	0:10:00	1
89	DH 2278 CA	12	9:18:00	9:23:00	0:05:00	2
90	DH 2671 BA	12	9:19:00	9:24:00	0:05:00	3
91	DH 2493 CA	12	9:19:00	9:24:00	0:05:00	3
92	DH 2479 CA	12	9:23:00	9:28:00	0:05:00	1
93	DH 2244 CA	12	9:25:00	9:30:00	0:05:00	1
94	DH 2206 CA	12	9:25:00	9:34:00	0:09:00	2

95	DH 2746 CA	12	9:27:00	9:33:00	0:06:00	3
96	DH 2162 CA	12	9:29:00	9:33:00	0:04:00	3
97	DH 2543 CA	12	9:29:00	9:33:00	0:04:00	3
98	DH 2415 CA	12	9:34:00	9:39:00	0:05:00	1
99	DH 2493 AA	12	9:34:00	9:40:00	0:06:00	3
100	DH 2660 AA	12	9:35:00	9:40:00	0:05:00	3
101	DH2387 CA	12	9:41:00	9:46:00	0:05:00	3
102	DH 2835 CA	12	9:49:00	9:54:00	0:05:00	3
103	DH 2572 CA	12	9:51:00	9:58:00	0:07:00	2
104	DH 2312 CA	12	9:51:00	9:59:00	0:08:00	1
105	DH 2280 CA	12	9:55:00	9:59:00	0:04:00	3
106	DH 2874 CA	12	9:58:00	10:04:00	0:06:00	2
107	DH 2286 BA	12	10:04:00	10:09:00	0:05:00	3
108	DH 2978 CA	12	10:07:00	10:11:00	0:04:00	2
109	DH 2974 CA	12	10:08:00	10:15:00	0:07:00	4
110	DH 2469 BA	12	10:11:00	10:17:00	0:06:00	3
111	DH 2054 CA	12	10:11:00	10:19:00	0:08:00	4
112	DH 2490 CA	12	10:12:00	10:16:00	0:04:00	3
113	DH 2236 CA	12	10:12:00	10:18:00	0:06:00	2
114	DH 2756 BA	12	10:13:00	10:18:00	0:05:00	3
115	DH 2140 EA	12	10:14:00	10:19:00	0:05:00	3
116	DH 2972 CA	12	10:15:00	10:23:00	0:08:00	4
117	DH 2693 BA	12	10:16:00	10:22:00	0:06:00	2
118	DH 2824 BA	12	10:18:00	10:25:00	0:07:00	3
119	DH 2291 CA	12	10:21:00	10:25:00	0:04:00	4
120	DH 2639 CA	12	10:24:00	10:29:00	0:05:00	3
121	DH 1016 BA	12	10:27:00	10:37:00	0:10:00	2
122	DH 2791 BA	12	10:29:00	10:33:00	0:04:00	3
123	DH 2278 CA	12	10:29:00	10:33:00	0:04:00	3
124	DH 2614 BA	12	10:31:00	10:37:00	0:06:00	4
125	DH 2755 CA	12	10:34:00	10:42:00	0:08:00	1
126	DH 2742 BA	12	10:35:00	10:38:00	0:03:00	2
127	DH 2206 CA	12	10:41:00	10:45:00	0:04:00	3
128	DH 2746 CA	12	10:42:00	10:46:00	0:04:00	4
129	DH 2520 CA	12	10:47:00	10:53:00	0:06:00	2
130	DH 2162 CA	12	10:49:00	10:55:00	0:06:00	4
131	DH 2415 CA	12	10:54:00	11:02:00	0:08:00	2
132	DH 2876 CA	12	10:56:00	11:06:00	0:10:00	3
133	DH 2174 CA	12	11:06:00	11:10:00	0:04:00	3
134	DH 2572 CA	12	11:07:00	11:08:00	0:01:00	3
135	DH 2312 CA	12	11:10:00	11:15:00	0:05:00	2
136	DH 2324 CA	12	11:10:00	11:15:00	0:05:00	3
137	DH 2005 AA	12	11:13:00	11:18:00	0:05:00	3
138	DH 2290 CA	12	11:14:00	11:18:00	0:04:00	4
139	DH 2335 CA	12	11:14:00	11:19:00	0:05:00	3
140	DH 2765 BA	12	11:23:00	11:28:00	0:05:00	3
141	DH 2286 BA	12	11:24:00	11:29:00	0:05:00	4
142	DH 2469 BA	12	11:27:00	11:28:00	0:01:00	4
143	DH 2646 CA	12	11:27:00	11:35:00	0:08:00	2
144	DH 2490 CA	12	11:29:00	11:35:00	0:06:00	4

145	DH 2054 CA	12	11:31:00	11:36:00	0:05:00	5
146	DH 2140 EA	12	11:32:00	11:37:00	0:05:00	4
147	DH 2972 CA	12	11:33:00	11:41:00	0:08:00	5
148	DH 2510 BA	12	11:33:00	11:41:00	0:08:00	3
149	DH 2693 BA	12	11:34:00	11:38:00	0:04:00	3
150	DH 2278 CA	12	11:44:00	11:49:00	0:05:00	4
151	DH 2791 BA	12	11:45:00	11:46:00	0:01:00	4
152	DH 2668 BA	12	11:45:00	11:51:00	0:06:00	4
153	DH 2614 BA	12	11:46:00	11:52:00	0:06:00	5
154	DH 2776 BA	12	11:47:00	11:56:00	0:09:00	4
155	DH 2742 BA	12	11:50:00	11:53:00	0:03:00	3
156	DH 2493 CA	12	11:57:00	12:03:00	0:06:00	4
157	DH 2746 CA	12	11:59:00	12:00:00	0:01:00	5
158	DH 2244 CA	12	12:01:00	12:04:00	0:03:00	2
159	DH 2543 CA	12	12:06:00	12:10:00	0:04:00	4
160	DH 2162 CA	12	12:07:00	12:15:00	0:08:00	5
161	DH 2415 CA	12	12:12:00	12:17:00	0:05:00	3
162	DH 2660 AA	12	12:14:00	12:15:00	0:01:00	4
163	DH2387 CA	12	12:19:00	12:20:00	0:01:00	4
164	DH 2312 CA	12	12:28:00	12:31:00	0:03:00	3
165	DH 2835 CA	12	12:29:00	12:34:00	0:05:00	4
166	DH 2005 AA	12	12:30:00	12:33:00	0:03:00	4
167	DH 2335 CA	12	12:34:00	12:37:00	0:03:00	4
168	DH 2765 BA	12	12:34:00	12:42:00	0:08:00	4
169	DH 2874 CA	12	12:35:00	12:45:00	0:10:00	3
170	DH 2756 BA	12	12:38:00	12:42:00	0:04:00	4
171	DH 2855 BA	12	12:38:00	12:44:00	0:06:00	1
172	DH 2974 CA	12	12:43:00	12:44:00	0:01:00	5
173	DH 2978 CA	12	12:43:00	12:49:00	0:06:00	3
174	DH 2236 CA	12	12:46:00	12:52:00	0:06:00	3
175	DH 2972 CA	12	12:47:00	12:52:00	0:05:00	6
176	DH 2510 BA	12	12:47:00	12:52:00	0:05:00	4
177	DH 2490 CA	12	12:47:00	12:53:00	0:06:00	5
178	DH 2824 BA	12	12:48:00	12:49:00	0:01:00	4
179	DH 2693 BA	12	12:50:00	12:55:00	0:05:00	4
180	DH 2291 CA	12	12:54:00	12:55:00	0:01:00	5
181	DH 2526 BA	12	12:56:00	13:00:00	0:04:00	3
182	DH 2435 CA	12	12:57:00	13:02:00	0:05:00	3
183	DH 1016 BA	12	13:00:00	13:03:00	0:03:00	3
184	DH 2639 CA	12	13:01:00	13:04:00	0:03:00	4
185	DH 2278 CA	12	13:01:00	21:58:00	8:57:00	5
186	DH 2791 BA	12	13:04:00	13:05:00	0:01:00	5
187	DH 2671 BA	12	13:08:00	13:16:00	0:08:00	4
188	DH 2742 BA	12	13:10:00	13:16:00	0:06:00	4
189	DH 2479 CA	12	13:10:00	13:18:00	0:08:00	2
190	DH 2206 CA	12	13:15:00	13:23:00	0:08:00	4
191	DH 2493 AA	12	13:16:00	13:21:00	0:05:00	4
192	DH 2746 CA	12	13:17:00	13:25:00	0:08:00	6
193	DH 2520 CA	12	13:21:00	13:29:00	0:08:00	3
194	DH 2876 CA	12	13:25:00	13:31:00	0:06:00	4

195	DH 2415 CA	12	13:27:00	13:31:00	0:04:00	4
196	DH 2290 CA	12	13:38:00	13:42:00	0:04:00	5
197	DH 2572 CA	12	13:39:00	13:43:00	0:04:00	4
198	DH 2324 CA	12	13:40:00	13:48:00	0:08:00	4
199	DH 2174 CA	12	13:41:00	13:49:00	0:08:00	4
200	DH 2312 CA	12	13:45:00	13:52:00	0:07:00	4
201	DH 2765 BA	12	13:46:00	13:51:00	0:05:00	5
202	DH 2335 CA	12	13:46:00	13:52:00	0:06:00	5
203	DH 2280 CA	12	13:47:00	13:55:00	0:08:00	4
204	DH 2286 BA	12	13:53:00	13:58:00	0:05:00	5
205	DH 2756 BA	12	13:55:00	14:00:00	0:05:00	5
206	DH 2469 BA	12	13:55:00	14:01:00	0:06:00	5
207	DH 2824 BA	12	13:58:00	14:02:00	0:04:00	5
208	DH 2510 BA	12	13:59:00	14:04:00	0:05:00	5
209	DH 2490 CA	12	14:02:00	14:07:00	0:05:00	6
210	DH 2140 EA	12	14:02:00	14:12:00	0:10:00	5
211	DH 2646 CA	12	14:03:00	14:06:00	0:03:00	3
212	DH 2668 BA	12	14:13:00	14:19:00	0:06:00	5
213	DH 2776 BA	12	14:15:00	14:20:00	0:05:00	5
214	DH 2755 CA	12	14:19:00	14:20:00	0:01:00	2
215	DH 2791 BA	12	14:19:00	14:27:00	0:08:00	6
216	DH 2742 BA	12	14:20:00	14:25:00	0:05:00	5
217	DH 2614 BA	12	14:21:00	14:26:00	0:05:00	6
218	DH 2479 CA	12	14:24:00	14:33:00	0:09:00	3
219	DH 2746 CA	12	14:30:00	14:38:00	0:08:00	7
220	DH 2206 CA	12	14:33:00	14:41:00	0:08:00	5
221	DH 2543 CA	12	14:35:00	14:40:00	0:05:00	5
222	DH 2244 CA	12	14:36:00	14:44:00	0:08:00	3
223	DH 2660 AA	12	14:47:00	14:50:00	0:03:00	5
224	DH 2835 CA	12	14:50:00	14:58:00	0:08:00	5
225	DH 2005 AA	12	14:50:00	14:58:00	0:08:00	5
226	DH 2174 CA	12	14:55:00	15:00:00	0:05:00	5
227	DH 2572 CA	12	14:55:00	15:03:00	0:08:00	5
228	DH 2874 CA	12	14:59:00	15:08:00	0:09:00	4
229	DH 2280 CA	12	15:01:00	15:07:00	0:06:00	5
230	DH 2855 BA	12	15:04:00	15:05:00	0:01:00	2
231	DH 2335 CA	12	15:04:00	15:08:00	0:04:00	6
232	DH 2978 CA	12	15:08:00	15:16:00	0:08:00	4
233	DH 2236 CA	12	15:12:00	15:18:00	0:06:00	4
234	DH 2140 EA	12	15:16:00	15:25:00	0:09:00	6
235	DH 2290 CA	12	15:18:00	15:22:00	0:04:00	6
236	DH 2526 BA	12	15:19:00	15:23:00	0:04:00	4
237	DH 2693 BA	12	15:20:00	15:25:00	0:05:00	5
238	DH 2646 CA	12	15:20:00	15:28:00	0:08:00	4
239	DH 2490 CA	12	15:21:00	15:30:00	0:09:00	7
240	DH 2791 BA	12	15:29:00	15:33:00	0:04:00	7
241	DH 2278 CA	12	15:30:00	15:35:00	0:05:00	6
242	DH 2765 BA	12	15:31:00	15:36:00	0:05:00	6
243	DH 2742 BA	12	15:34:00	15:35:00	0:01:00	6
244	DH 2286 BA	12	15:34:00	15:38:00	0:04:00	6

245	DH 2755 CA	12	15:34:00	15:40:00	0:06:00	3
246	DH 2972 CA	12	15:35:00	15:39:00	0:04:00	7
247	DH 2974 CA	12	15:38:00	15:46:00	0:08:00	6
248	DH 2479 CA	12	15:41:00	15:45:00	0:04:00	4
249	DH 2824 BA	12	15:43:00	15:47:00	0:04:00	6
250	DH 2756 BA	12	15:44:00	15:50:00	0:06:00	6
251	DH 2244 CA	12	15:46:00	15:47:00	0:01:00	4
252	DH 2972 CA	12	15:47:00	15:55:00	0:08:00	8
253	DH 2291 CA	12	15:51:00	15:58:00	0:07:00	6
254	DH 2668 BA	12	15:53:00	15:58:00	0:05:00	6
255	DH 2415 CA	12	15:56:00	15:57:00	0:01:00	5
256	DH 1016 BA	12	16:01:00	16:07:00	0:06:00	4
257	DH 2435 CA	12	16:02:00	16:07:00	0:05:00	4
258	DH 2671 BA	12	16:02:00	16:08:00	0:06:00	5
259	DH 2639 CA	12	16:05:00	16:10:00	0:05:00	5
260	DH 2614 BA	12	16:06:00	16:12:00	0:06:00	7
261	DH 2493 CA	12	16:09:00	16:17:00	0:08:00	5
262	DH 2746 CA	12	16:10:00	16:18:00	0:08:00	8
263	DH 2493 AA	12	16:14:00	16:17:00	0:03:00	5
264	DH 2162 CA	12	16:14:00	16:22:00	0:08:00	6
265	DH 2543 CA	12	16:16:00	16:22:00	0:06:00	6
266	DH 2206 CA	12	16:21:00	16:26:00	0:05:00	6
267	DH 2520 CA	12	16:21:00	16:27:00	0:06:00	4
268	DH 2660 AA	12	16:27:00	16:33:00	0:06:00	6
269	DH 2876 CA	12	16:28:00	16:36:00	0:08:00	5
270	DH 2324 CA	12	16:30:00	16:38:00	0:08:00	5
271	DH 2290 CA	12	16:33:00	16:34:00	0:01:00	7
272	DH2387 CA	12	16:35:00	16:45:00	0:10:00	5
273	DH 2572 CA	12	16:36:00	16:39:00	0:03:00	6
274	DH 2312 CA	12	16:44:00	16:52:00	0:08:00	5
275	DH 2855 BA	12	16:45:00	16:55:00	0:10:00	3
276	DH 2280 CA	12	16:46:00	16:51:00	0:05:00	6
277	DH 2978 CA	12	16:48:00	16:53:00	0:05:00	5
278	DH 2286 BA	12	16:49:00	16:52:00	0:03:00	7
279	DH 2974 CA	12	16:49:00	16:55:00	0:06:00	7
280	DH 2756 BA	12	16:52:00	16:58:00	0:06:00	7
281	DH 2469 BA	12	16:55:00	17:04:00	0:09:00	6
282	DH 2236 CA	12	16:59:00	17:04:00	0:05:00	5
283	DH 2140 EA	12	17:00:00	17:04:00	0:04:00	7
284	DH 2693 BA	12	17:00:00	17:06:00	0:06:00	6
285	DH 2526 BA	12	17:01:00	17:09:00	0:08:00	5
286	DH 2646 CA	12	17:02:00	17:03:00	0:01:00	5
287	DH 2510 BA	12	17:02:00	17:07:00	0:05:00	6
288	DH 2490 CA	12	17:05:00	17:10:00	0:05:00	8
289	DH 2972 CA	12	17:05:00	17:14:00	0:09:00	9
290	DH 2291 CA	12	17:08:00	17:14:00	0:06:00	7
291	DH 2278 CA	12	17:12:00	17:18:00	0:06:00	7
292	DH 2435 CA	12	17:13:00	17:21:00	0:08:00	5
293	DH 2742 BA	12	17:14:00	17:18:00	0:04:00	7
294	DH 2639 CA	12	17:17:00	17:23:00	0:06:00	6

295	DH 2746 CA	12	17:20:00	17:28:00	0:08:00	9
296	DH 2755 CA	12	17:21:00	17:30:00	0:09:00	4
297	DH 2479 CA	12	17:24:00	17:29:00	0:05:00	5
298	DH 2543 CA	12	17:27:00	17:36:00	0:09:00	7
299	DH 2244 CA	12	17:30:00	17:35:00	0:05:00	5
300	DH 2520 CA	12	17:36:00	17:41:00	0:05:00	5
301	DH 2876 CA	12	17:38:00	17:44:00	0:06:00	6
302	DH 2415 CA	12	17:42:00	17:45:00	0:03:00	6
303	DH 2324 CA	12	17:44:00	17:52:00	0:08:00	6
304	DH 2174 CA	12	17:45:00	17:46:00	0:01:00	6
305	DH2387 CA	12	17:50:00	17:56:00	0:06:00	6
306	DH 2005 AA	12	17:51:00	17:52:00	0:01:00	6
307	DH 2874 CA	12	17:55:00	17:59:00	0:04:00	5
308	DH 2335 CA	12	17:58:00	17:59:00	0:01:00	7
309	DH 2312 CA	12	17:59:00	18:04:00	0:05:00	6
310	DH 2280 CA	12	18:01:00	18:06:00	0:05:00	7
311	DH 2469 BA	12	18:06:00	18:07:00	0:01:00	7