

ANALISIS EFEKTIVITAS KINERJA ANGKUTAN BUS TRANS METRO DEWATA K5B PADA HARI RAYA BESAR DI BALI HARI RAYA SIWARATRI (STUDI KASUS: KORIDOR 5 - TERMINAL UBUNG)

I Putu Bagus Yudastara

Program Studi D-III Manajemen Transportasi Jalan
Politeknik Transportasi Darat Bali
Jl. Cempaka Putih, Desa Samsam, Kerambitan,
Kab. Tabanan, Bali. 82161

Ni Putu Krisna Evita Pratiwi

Program Studi D-III Manajemen Transportasi Jalan
Politeknik Transportasi Darat Bali
Jl. Cempaka Putih, Desa Samsam, Kerambitan,
Kab. Tabanan, Bali. 82161

Ferdi Firdaus

Program Studi D-III Manajemen Transportasi Jalan
Politeknik Transportasi Darat Bali
Jl. Cempaka Putih, Desa Samsam, Kerambitan,
Kab. Tabanan, Bali. 82161

Dwi Wahyu Hidayat¹

Politeknik Transportasi Darat Bali
Jl. Cempaka Putih, Desa Samsam, Kerambitan,
Kab. Tabanan, Bali. 82161

Abstract

Transportation is needed to support community activities and move from one place to another occasionally, almost daily. Transportation located on the island of Bali has public transportation with the type of bus rapid transit (BRT) called Trans Metro Dewata. This research aims to analyze the performance of Trans Metro Dewata public transportation on corridor 5B at Ubung Terminal, especially on normal days and Siwaratri holidays. The research method used is descriptive-analytical with primary and secondary data collection. Primary data includes the number of passengers, arrival time, departure time, headway, and layover time, while secondary data includes Trans Metro Dewata route maps and transport inventory data. The results showed that on holidays, the highest *load factor* was 12.5% with five passengers, while on normal days, the highest *load factor* was 5% with two passengers. The highest headway on Hari Raya is 27 minutes 7 seconds, while on normal days, it is 5 minutes 33 seconds. The highest layover time on holidays is 6 minutes 5 seconds, while on normal days, it is 8 minutes 17 seconds. From this analysis, it can be concluded that Trans Metro Dewata public transport on corridor 5B performs better on holidays than on normal days. The *holiday load factor* shows a higher occupancy level, while the headway and layover time on normal days are better. This comparison can be used as a basis for increasing the effectiveness and efficiency of the performance of the Trans Metro Dewata public transport in the future.

Keywords: effectiveness, public transportation, Trans Metro Dewata

Abstrak

Kebutuhan akan transportasi merupakan kebutuhan untuk menunjang kegiatan masyarakat untuk berpindah dari tempat satu ke tempat yang lain hingga waktu ke waktu, hampir setiap hari. Transportasi yang terletak di pulau bali terdapat angkutan umum dengan jenis *bus rapid transit* (BRT) yang bernama Trans Metro Dewata. Berdasarkan penelitian ini bertujuan untuk menganalisis kinerja angkutan umum Trans Metro Dewata pada koridor 5B di Terminal Ubung, khususnya pada hari normal dan hari raya Siwaratri. Metode penelitian yang digunakan adalah metode deskriptif analitis dengan pengumpulan data primer dan sekunder. Data primer meliputi jumlah penumpang, waktu kedatangan, waktu keberangkatan, headway, dan lay over time, sedangkan data sekunder mencakup peta rute Trans Metro Dewata dan data inventaris angkutan. Hasil penelitian menunjukkan bahwa pada hari raya, *load factor* tertinggi adalah 12,5% dengan 5 penumpang, sedangkan pada hari normal *load factor* tertinggi adalah 5% dengan 2 penumpang. Headway tertinggi pada hari raya adalah 27 menit 7 detik, sedangkan pada hari normal adalah 5 menit 33 detik. Lay over time tertinggi pada hari raya adalah 6 menit 5 detik, sedangkan pada hari normal adalah 8 menit 17 detik. Dari hasil analisis tersebut, dapat disimpulkan bahwa angkutan umum Trans Metro Dewata pada koridor 5B memiliki tingkat kinerja yang lebih baik pada hari raya dibandingkan dengan hari normal. *Load factor* pada hari raya menunjukkan tingkat

¹ Corresponding author: dwi.wahyu@poltradabali.ac.id

keterisian yang lebih tinggi, sedangkan headway dan *lay over time* pada hari normal lebih baik. Perbandingan ini dapat digunakan sebagai dasar dalam meningkatkan efektivitas dan efisiensi kinerja angkutan umum Trans Metro Dewata di masa mendatang.

Kata Kunci: efektivitas, angkutan umum, Trans Metro Dewata

PENDAHULUAN

Pulau Bali merupakan pulau dengan penduduk mayoritas beragama Hindu. Tercatat sebanyak 3,71 juta jiwa dan dimana total penduduk di Pulau Bali sebanyak 4,27 juta jiwa. Maka dapat dipresentasikan jumlah pemeluk agama Hindu di Bali 86,8% (Viva Budy Kusnandar, 2021). Agama Hindu memiliki banyak hari raya, contoh yang paling terkenal adalah hari raya Nyepi. Selain hari raya Nyepi terdapat juga hari raya lain yang tidak kalah terkenal, yaitu hari raya Galungan, Kuningan dan Siwaratri.

Pulau Bali khususnya kota Denpasar merupakan kota yang memiliki tingkat pertumbuhan penduduk yang cukup tinggi sehingga hal ini berpengaruh terhadap kebutuhan transportasi, yang dimana tercatat pertumbuhan penduduk kota Denpasar pada tahun 2020 menurut (Badan Pusat Statistik, 2020) 962.900 jiwa. Maka dari itu keberadaan angkutan umum terutama merupakan sebuah sarana untuk menunjang mobilitas warga kota Denpasar dan sekitarnya. Berkaitan dengan angkutan umum, pulau Bali sendiri memiliki pelayanan angkutan umum dengan jenis *Buy The Service* (BTS), berdasarkan (PM Nomor 9 Tahun 2020) tentang Pemberian Subsidi Angkutan Penumpang Umum Perkotaan yang dimaksud pelayanan BTS yaitu skema pemberian subsidi berupa pembelian layanan dari perusahaan angkutan umum untuk penyelenggaraan angkutan penumpang umum di kawasan perkotaan kepada masyarakat. Pelayanan BTS di pulau Bali yang terbaru yakni dikenal dengan *Trans Metro Dewata*, dimana bus ini dihadirkan dengan kualitas serta tingkat pelayanan yang lebih baik dari bus sebelumnya.

Terdapat beberapa koridor yang dilayani oleh bus *Trans Metro Dewata*, yaitu koridor 1 sampai 5. Koridor 5 *Trans Metro Dewata* merupakan salah satu trayek yang melayani mobilitas warga kota Denpasar yang ingin bermobilitas di sekitar wilayah Denpasar, hal ini dikarenakan rute koridor ini bergerak dari Terminal Ubung menuju Sentral Park Kuta dan melewati tempat strategis di wilayah Denpasar. Pada hari raya masyarakat Bali mayoritas pergi untuk ibadah ke pura dan hal ini akan menyebabkan masyarakat yang sebelumnya hanya dirumah sekarang cenderung pergi keluar untuk beribadah dan menjadi beban tambahan bagi lalu – lintas dan angkutan umum. Maka dari itu, perlu adanya kajian terkait perbedaan efektivitas angkutan *Trans Metro Dewata* terutama koridor 5 pada hari raya dan hari normal.

METODOLOGI

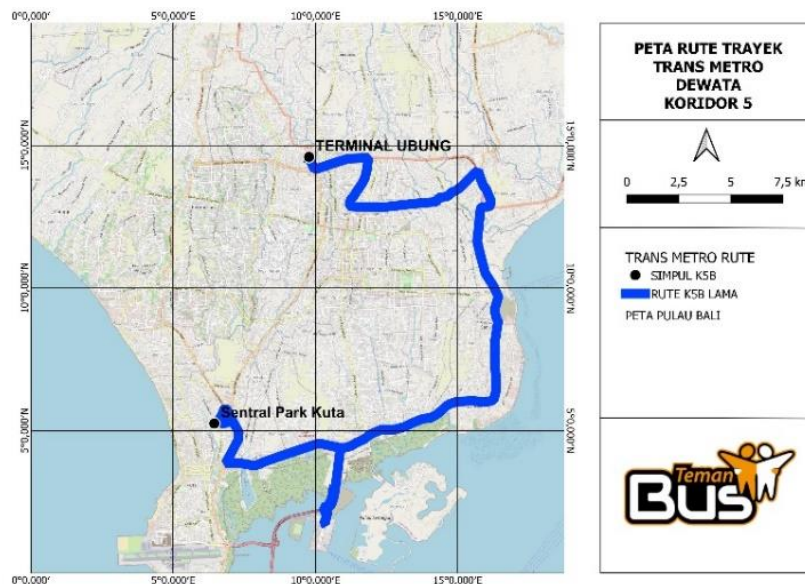
Pada penelitian ini menggunakan metode deskriptif analitis, dimana penelitian pada jurnal ini bersifat *non eksperimental*. Pada jurnal ini kami mengumpulkan data - data yang diperlukan untuk dianalisis dan diolah dalam bentuk tabel, grafik dan gambar. Perhitungan

kinerja menggunakan rumus - rumus yang menggambarkan indikator dari standar pelayanan angkutan umum menurut Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. Berikut merupakan gambar yang memperlihatkan situasi saat survey pada hari raya.



Gambar 1. Dokumentasi survey kinerja angkutan umum

Data yang diambil yakni pertama diambil saat hari raya dan yang kedua diambil saat hari normal, hal ini dimaksudkan untuk mencari perbandingan dari tiap - tiap jenis hari. Untuk data primer terkait jumlah penumpang yang ada pada kendaraan, *Headway*, *Lay Over Time*, waktu kedatangan dan keberangkatan. Sedangkan, data sekunder yang dibutuhkan adalah peta jaringan trayek *Trans Metro Dewata* terutama koridor 5. Data primer didapatkan dari hasil survey lapangan langsung dan data sekunder didapatkan dari Dinas Perhubungan Kabupaten Denpasar. Data sekunder yang kami dapatkan yaitu terkait rute *Trans Metro Dewata* pada koridor 5, Berikut adalah gambar peta rute *Trans Metro Dewata* untuk koridor 5 dengan rute Terminal Ubung – Sentral Park Kuta (PP).



Gambar 2. Rute Bus *Trans Metro Dewata* K5B

Dalam menentukan efektivitas kinerja angkutan umum terdapat beberapa indikator yang perlu dicari yakni, Indikator dalam kinerja angkutan umum menurut standar *World Bank* yaitu antara lain.

Waktu Antara (*Headway*)

Headway atau waktu antara adalah waktu antara satu kendaraan dengan kendaraan lain yang ada di belakangnya yang berurutan pada satu rute yang sama. Nilai dari *Headway* akan diketahui berdasarkan perhitungan selisih antara waktu melintas antar angkutan di suatu ruas jalan. *Headway* dapat dirumuskan sebagai berikut :

$$\text{Time Headway} = \frac{60}{\text{jumlah kendaraan dalam 1 jam}} \quad (1)$$

Faktor Muat (*load factor*)

Load factor atau faktor muat yaitu perbandingan jumlah penumpang dengan kapasitas penumpang dalam satuan waktu tertentu. Faktor muat diperoleh berdasarkan perhitungan dari pencatatan terhadap jumlah penumpang dalam persen saat kendaraan datang dan berangkat dari terminal. Dapat dirumuskan sebagai berikut.

$$Lf = \frac{\text{Jumlah penumpang}}{\text{kapasitas}} \times 100\% \quad (2)$$

Lay Over Time

Lay Over Time yaitu waktu henti sebuah kendaraan angkutan umum yang nantinya dapat ditambahkan pada akhir perjalanan atau di tengah perjalanan yang panjang, biasanya *Lay Over Time* juga berkaitan dengan waktu yang digunakan selama berhenti di terminal. Rumus untuk *Lay Over Time* dapat digambarkan sebagai berikut :

$$\text{Lay Over Time} = \text{Waktu Berangkat} - \text{Waktu Tiba} \quad (3)$$

PEMBAHASAN

Analisis Kinerja Faktor Muat (*Load factor*) Angkutan Umum

Analisis Load factor Hari Raya

Tabel 1. Data jumlah penumpang dan *load factor* hari raya

No	Kode Bus Hari Raya	Jumlah Penumpang Hari Raya	<i>Load factor</i> Hari raya
1.	TB-V-01	4	10,0%
2.	TB-V-02	0	0,0%
3.	TB-V-03	0	0,0%
4.	TB-V-04	0	0,0%
5.	CAD 09	0	0,0%
6.	CAD 10	0	0,0%
7.	TB-V-07	0	0,0%
8.	TB-V-08	0	0,0%
9.	TB-V-09	5	12,5%
10.	TB-V-10	2	5,0%
11.	TB-V-11	1	2,5%
12.	TB-V-12	3	7,5%

No	Kode Bus Hari Raya	Jumlah Penumpang Hari Raya	Load factor Hari raya
13.	TB-V-13	0	0,0%
14.	TB-V-14	3	7,5%
15.	TB-V-15	0	0,0%
16.	TB-V-16	0	0,0%
17.	TB-V-17	1	2,5%
18.	TB-V-18	0	0,0%
19.	TB-V-19	0	0,0%
20.	TB-V-20	0	0,0%
21.	TB-V-21	2	5,0%
22.	TB-V-01	3	7,5%
23.	TB-V-03	4	10,0%
24.	TB-V-05	0	0,0%
25.	CAD 09	0	0,0%
26.	CAD 10	0	0,0%
27.	TB-V-02	0	0,0%
28.	TB-V-07	0	0,0%
29.	TB-V-08	3	7,5%
30.	TB-V-09	1	2,5%
	TOTAL	32	

Berdasarkan data yang diperoleh, angkutan *Trans Metro Dewata* memiliki kapasitas penumpang sebesar 40. Setelah dilakukan survey terdapat 30 bus yang melintasi Terminal Ubung pada hari raya. Maka setelah dianalisis menggunakan rumus *Load factor* angkutan, didapatkan *Load factor* tertinggi pada bus *Trans Metro Dewata* koridor 5B dengan kode trayek TB-V-09, yaitu pada sebesar 12,5% dengan total 5 penumpang. dan *Load factor* paling sedikit yaitu 0,0%.

Analisis Load factor Hari Normal

Tabel 2. Data jumlah penumpang dan analisis *load factor* hari normal

No	Kode Bus Hari Normal	Jumlah Penumpang Hari Normal	Load factor Hari Normal
1.	TB-V-02	0	0,0%
2.	TB-V-03	2	5,0%
3.	TB-V-05	0	0,0%
4.	TB-V-06	0	0,0%
5.	TB-V-07	0	0,0%
6.	TB-V-08	0	0,0%
7.	TB-V-11	0	0,0%
8.	TB-V-12	0	0,0%
9.	CAD 09	0	0,0%
10.	TB-V-18	0	0,0%
11.	TB-V-19	0	0,0%
12.	TB-V-20	0	0,0%
13.	TB-V-21	0	0,0%
14.	TB-V-01	0	0,0%
15.	TB-V-02	2	5,0%
16.	TB-V-03	1	2,5%
17.	TB-V-04	2	5,0%
18.	TB-V-05	1	2,5%

No	Kode Bus Hari Normal	Jumlah Penumpang Hari Normal	<i>Load factor</i> Hari Normal
19.	TB-V-06	0	0,0%
20.	TB-V-07	1	2,5%
21.	TB-V-08	0	0,0%
22.	TB-V-09	1	2,5%
	TOTAL	10	

Setelah dilakukan survey terdapat 22 bus yang melintasi Terminal Ubung pada hari normal. Maka setelah dianalisis menggunakan rumus *Load factor* angkutan, didapatkan *Load factor* tertinggi yaitu pada bus dengan kode trayek TB-V-03 dan TB-V-02 yaitu dengan *Load factor* sebesar 5,0% dengan jumlah penumpang sebanyak 2 orang. Sedangkan untuk *Load factor* paling kecil atau paling sedikit yaitu sebesar 0,0%.

Data Waktu Kedatangan dan Keberangkatan Trans Metro Dewata Terminal Ubung

Tabel 3. Data keberangkatan dan kedatangan bus saat hari raya

No	Kode Bus	Waktu Kedatangan	Waktu Keberangkatan	<i>Headway</i>	<i>Lay Over Time</i>
1.	TB-V-01	09:00:18	09:02:03	-	00:01:43
2.	TB-V-02	09:11:12	09:13:17	00:11:14	00:02:05
3.	TB-V-03	09:26:27	09:28:32	00:15:15	00:02:05
4.	TB-V-04	09:29:19	09:31:24	00:02:52	00:02:05
5.	CAD 09	09:32:19	09:36:14	00:04:50	00:04:05
6.	CAD 10	09:44:32	09:46:27	00:10:13	00:01:57
7.	TB-V-07	09:55:12	09:58:07	00:11:40	00:02:55
8.	TB-V-08	10:03:53	10:06:47	00:08:40	00:02:54
9.	TB-V-09	10:16:19	10:19:24	00:12:37	00:03:05
10.	TB-V-10	10:25:11	10:28:26	00:09:02	00:03:15
11.	TB-V-11	10:34:04	10:37:14	00:04:48	00:03:10
12.	TB-V-12	10:48:01	10:50:21	00:27:07	00:02:20
13.	TB-V-13	10:53:38	10:54:23	00:04:02	00:02:45
14.	TB-V-14	11:02:18	11:05:32	00:11:09	00:03:14
15.	TB-V-15	11:14:23	11:16:28	00:10:56	00:02:05
16.	TB-V-16	11:26:41	11:28:31	00:12:03	00:01:50
17.	TB-V-17	11:36:31	11:38:11	00:09:40	00:01:40
18.	TB-V-18	11:41:51	11:44:01	00:05:50	00:02:10
19.	TB-V-19	11:47:56	11:49:06	00:05:05	00:01:10
20.	TB-V-20	11:59:47	12:01:02	00:01:56	00:01:15
21.	TB-V-21	12:11:23	12:13:08	00:12:06	00:01:45
22.	TB-V-01	12:16:28	12:21:48	00:08:40	00:05:20
23.	TB-V-03	12:38:31	12:40:26	00:18:38	00:01:55
24.	TB-V-05	12:52:41	12:55:11	00:14:45	00:02:30
25.	CAD 09	13:03:29	13:05:19	00:10:08	00:01:50
26.	CAD 10	13:03:16	13:09:21	00:04:02	00:06:05
27.	TB-V-02	13:17:46	13:20:21	00:11:00	00:02:35
28.	TB-V-07	13:21:29	13:23:24	00:03:03	00:01:55
29.	TB-V-08	13:27:24	13:30:14	00:06:50	00:02:50
30.	TB-V-09	13:45:13	13:47:08	00:16:54	00:01:55
			RATA RATA	00:09:42	00:02:26

Setelah dianalisis didapatkan *Headway* tertinggi pada *Bus Trans Metro Dewata* koridor 5B yaitu sebesar 00:27:07 pada kode bus TB-V-12 dengan waktu kedatangan 10:48:01 dan waktu keberangkatan 10:50:21. Selain itu, terdapat pula data *Lay Over Time* saat hari raya yaitu pada tabel diatas, berdasarkan data yang diperoleh setelah dianalisis didapatkan *Lay Over Time* tertinggi pada *Bus Trans Metro Dewata* koridor 5B yaitu sebesar 00:06:05 pada kode bus CAD 10 dengan waktu kedatangan 13:03:16 dan waktu keberangkatan 13:09:21.

Tabel 4. Data keberangkatan dan kedatangan bus saat hari normal

No	Kode Bus	Waktu Kedatangan	Waktu Keberangkatan	<i>Headway</i>	<i>Lay Over Time</i>
1.	TB-V-02	09:15:42	09:17:45	-	00:02:03
2.	TB-V-03	09:20:45	09:23:18	00:05:33	00:02:33
3.	TB-V-05	09:52:46	09:54:57	00:00:21	00:02:11
4.	TB-V-06	09:55:33	09:57:03	00:00:13	00:01:30
5.	TB-V-07	10:12:50	10:15:42	00:02:26	00:02:52
6.	TB-V-08	10:16:05	10:18:18	00:02:36	00:02:13
7.	TB-V-11	10:51:33	10:53:35	00:01:24	00:02:02
8.	TB-V-12	10:57:12	10:59:06	00:02:46	00:01:54
9.	CAD 09	12:11:10	12:13:02	00:00:12	00:01:52
10.	TB-V-18	12:13:27	12:15:00	00:01:06	00:01:53
11.	TB-V-19	12:15:15	12:18:45	00:00:16	00:03:30
12.	TB-V-20	12:18:50	12:20:14	00:01:29	00:01:24
13.	TB-V-21	12:19:05	12:21:55	00:01:41	00:02:50
14.	TB-V-01	12:22:44	12:27:05	00:02:30	00:04:21
15.	TB-V-02	12:37:37	12:39:11	00:03:38	00:01:34
16.	TB-V-03	12:41:12	12:49:29	00:01:26	00:08:17
17.	TB-V-04	13:01:03	13:04:05	00:01:52	00:03:04
18.	TB-V-05	13:06:55	13:09:08	00:05:03	00:02:13
19.	TB-V-06	13:19:20	13:21:03	00:00:02	00:01:43
20.	TB-V-07	13:23:00	13:24:10	00:00:11	00:01:10
21.	TB-V-08	13:46:40	13:47:50	00:00:34	00:01:10
22.	TB-V-09	14:00:03	14:02:42	00:02:39	00:02:39
RATA RATA				00:01:44	00:02:29

Setelah dianalisis didapatkan *Headway* tertinggi pada *Bus Trans Metro Dewata* koridor 5B yaitu sebesar 00:05:33 pada kode bus TB-V-03 dengan waktu kedatangan 09:20:45 dan waktu keberangkatan 09:23:18. Selain itu, terdapat pula data *Lay Over Time* saat hari normal yaitu pada tabel diatas, berdasarkan data yang diperoleh setelah dianalisis didapatkan *Lay Over Time* tertinggi pada *Bus Trans Metro Dewata* koridor 5B yaitu sebesar 00:08:17 pada kode bus TB-V-03 dengan waktu kedatangan 12:41:12 dan waktu keberangkatan 12:49:29.

Perbandingan Efektivitas Kinerja Angkutan Umum

Untuk mengetahui besar kualitas efektivitas kinerja angkutan umum maka dilakukan penilaian dari setiap indikator yang menyatakan besaran kinerja angkutan umum. Hasil kinerja angkutan umum tersebut dibandingkan dengan nilai standarisasi dari Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. Dimana hasil dari indikator kinerja angkutan umum menjadi penilaian baik atau tidaknya efektivitas kinerja angkutan umum tersebut. Berikut merupakan besaran kinerja angkutan umum pada saat hari raya Siwaratri.

Tabel 5. Indikator kinerja angkutan umum saat hari raya

No	Indikator Penilaian	Satuan	Besaran	Nilai	Kategori
1.	<i>Load factor</i> Statis	%	12,5	3	Baik
2.	Frekuensi	Kend/Jam	6	2	Sedang
3.	<i>Headway</i> rata-rata	Menit	09:42	3	Baik
4.	Rata-rata waktu tunggu	Menit	02:26	1	Kurang
5.	Jumlah penumpang	Orang/hari	32	1	Kurang
6.	Waktu Pelayanan	Jam	14	3	Baik
7.	Waktu Tunggu	Detik	291	1	Kurang
8.	Waktu Sirkulasi	Menit	196	1	Kurang

Sumber : SK Dirjen Perhubungan Darat No.687/AJ.206/DRJD/2002

Hasil analisis pembobotan kinerja angkutan umum saat hari raya berdasarkan tabel diatas dengan menggunakan 8 indikator didapatkan rata-rata bobot yaitu 2 dimana dapat disimpulkan bahwa kinerja angkutan umum saat hari raya dapat dikategorikan cukup baik atau sedang.

Adapun perhitungan hasil indikator saat hari normal, yang dijadikan pembandingan besaran efektivitas kinerja angkutan umum saat hari raya. Berikut merupakan besaran indikator kinerja angkutan umum pada saat hari normal.

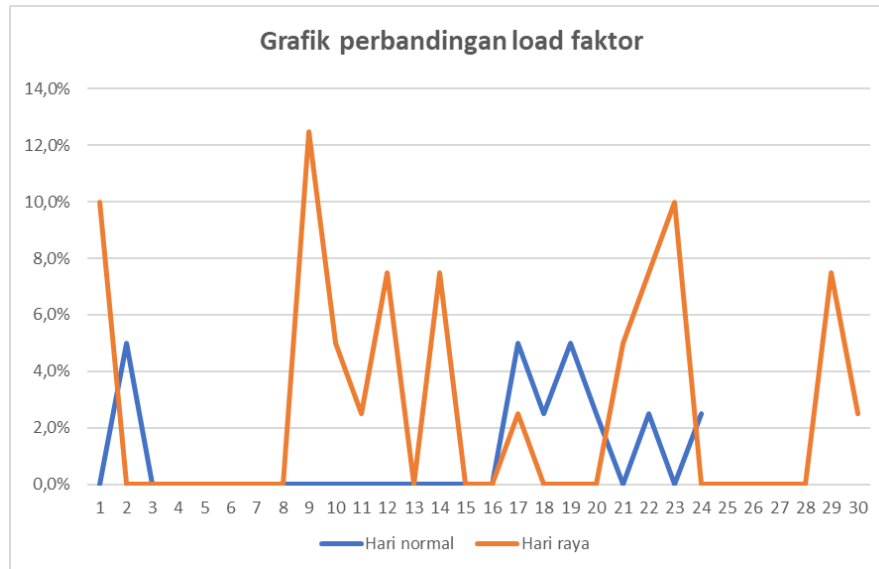
Tabel 6. Indikator kinerja angkutan umum saat hari normal

No	Indikator Penilaian	Satuan.	Besaran	Nilai	Kategori
1.	<i>Load factor</i> Statis	%	5,0	3	Baik
2.	Frekuensi	Kend/Jam	4	2	Sedang
3.	<i>Headway</i> rata-rata	Menit	01:44	3	Baik
4.	Rata-rata waktu tunggu	Menit	02:29	1	Kurang
5.	Jumlah penumpang	Orang/hari	10	1	Kurang
6.	Waktu Pelayanan	Jam	14	3	Baik
7.	Waktu Tunggu	Detik	52	3	Baik
8.	Waktu Sirkulasi	Menit	232	1	Kurang

Sumber : SK Dirjen Perhubungan Darat No.687/AJ.206/DRJD/2002

Hasil analisis pembobotan kinerja angkutan umum saat hari normal berdasarkan tabel diatas dengan menggunakan 8 indikator didapatkan rata-rata bobot yaitu 2 dimana dapat disimpulkan bahwa kinerja angkutan umum saat hari normal dapat dikategorikan cukup baik atau sedang.

Adapun indikator yang dapat dijadikan perbandingan untuk mengetahui kinerja angkutan umum diantara dua hari yaitu dengan melihat grafik *Load factor* antara dua hari. Berikut merupakan gambar grafik perbandingan *Load factor* dari kedua hari.



Gambar 3. Grafik perbedaan efektivitas *Load factor*

Dapat dilihat pada grafik bahwa saat hari raya yang ditunjukkan dengan grafik berwarna orange mengalami pelonjakan penumpang yang lebih tinggi ketimbang pada hari normal. Hal ini menandakan bahwa lebih banyak permintaan penumpang pada saat hari raya ketimbang hari normal.

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil pengolahan data yang diperoleh dengan survey lapangan secara langsung. Didapatkan efektivitas kinerja angkutan umum pada hari raya yaitu dengan indikator pelayanan cukup baik atau pada rentang sedang dengan besar indikator yaitu 2. Adapun indikator yang kurang yakni terkait waktu tunggu di terminal yang cenderung lama, hal ini juga berkaitan dengan waktu sirkulasi yang tinggi akibatnya angkutan yang menunggu di terminal membutuhkan waktu tambahan untuk menunggu kendaraan setelahnya untuk datang. Sedangkan, untuk hari normal didapatkan indikator kinerja angkutan umum pada rentang sedang dengan besaran indikator yaitu 2. Terdapat indikator kinerja pada rentang kurang yaitu pada rata - rata waktu tunggu, dimana hal ini juga berkaitan dengan waktu siklus pada trayek ini yang cenderung tinggi sehingga membutuhkan waktu lebih lama bagi kendaraan untuk menunggu di terminal.

Maka, setelah dilakukan pengolahan data secara keseluruhan diperoleh kesimpulan bahwa tingkat efektivitas trayek Trans Metro Dewata K5B pada saat hari raya dan hari normal berada pada rentang sedang dengan besaran indikator 2. Perbedaan yang signifikan antara kedua hari ini yaitu pada kinerja angkutan dari segi *Load factor* dimana karakteristik pada hari raya memiliki nilai yang lebih besar ketimbang hari normal.

DAFTAR PUSTAKA

- Amal, A. S., Arfintana, S. K., & Abadi, K. (2021). Analisa Kinerja Angkutan Umum Penumpang Perkotaan Ditinjau Dari Tingkat Pelayanan di Kota Tuban. *Jurnal Ilmiah Universitas Batanghari Jambi*, 21(2), 885. <https://doi.org/10.33087/jiubj.v21i2.1388>
- Andrias Mabruwaru, V. (2017). *ANALISIS KINERJA ANGKUTAN UMUM PENUMPANG DI KOTA SORONG-PAPUA BARAT (STUDI KASUS TRAYEK A)*, 1-9, <http://e-journal.uajy.ac.id/12049/1/Jurnal%20MTS02430.pdf>
- Badan Pusat Statistik, K. D. (2020). *Proyeksi Penduduk Kota Denpasar (Jiwa), 2018-2020*. <https://denpasarkota.bps.go.id/indicator/12/49/1/proyeksi-penduduk-kota-denpasar.html>
- Keselamatan Transportasi Jalan, P., Wahyu Hidayat, D., Oktopianto, Y., Ahmad, R., Yoga Anindita, R., Studi Manajemen Transportasi Jalan, P., Transportasi Darat, P., & Studi Rekayasa Sistem Transportasi Jalan, P. (2022). Evaluasi Kinerja Dan Jumlah Armada Angkutan Umum Pada Terminal Ubung Denpasar Utara Studi Kasus Trayek Terminal Ubung-Matahari Terbit. *Jurnal Keselamatan Transportasi Jalan (Indonesian Journal of Road Safety)*, 9(2), 131–141. <https://doi.org/10.46447/ktj.v9i2.447>
- PM Nomor 9 Tahun 2020. (2020). *Pemberian Subsidi Penumpang Angkutan Perkotaan* Read more: <https://setkab.go.id/bts-mau-hadir-di-tiap-kota-di-indonesia/>.
- Pulung Adhi Atmaja U , Budi Yulianto , Amirotul MHM, 2017, ANALISIS KINERJA ANGKUTAN UMUM PERKOTAAN JALUR 01B DAN 06 DI WILAYAH SURAKARTA, 575 – 582, <https://jurnal.uns.ac.id/matriks/article/view/36872>
- Viva Budy Kusnandar. (2021, October 28). *Persentase Pemeluk Agama Hindu di Bali Tertinggi Nasional pada Juni 2021*. <https://databoks.katadata.co.id/datapublish/2021/10/15/pemeluk-agama-hindu-bali-terbanyak-di-indonesia-pada-juni-2021>