



ANALISIS LOAD FACTOR ANGKUTAN UMUM TRANS METRO DEWATA (STUDI KASUS KORIDOR 3B TERMINAL UBUNG, DENPASAR – PANTAI MATAHARI TERBIT, SANUR)

Ni Putu Eca Dewi¹, Ni Kadek Ayu Dian Pratiwi², Luh Ade Gihan Ayu Wijaya³, Budi Mardikawati⁴.

^{1,2,4}, Manajemen Transportasi Jalan, Politeknik Transportasi Darat Bali

Jl. Cempaka Putih, Desa Samsam, Kec. Kerambitan, Kabupaten Tabanan, 8211

Email: ¹ ecadewi841@gmail.com, ² ayupratiwi874@gmail.com, ⁴ mardikawati@poltradabali.ac.id

³ Teknologi Otomotif, Politeknik Transportasi Darat Bali

Email: ³ gihanayuwijaya@gmail.com

Abstract

Transportation provides important mobility for people around the world, therefore improving the performance of bus services can increase public interest in using buses in an effort to reduce congestion on highways. Providing and improving public transport services is critical to meeting the rapidly growing demand for mass mobility due to high population growth and rapid urbanization. The purpose of this study is to determine the load factor of Trans Metro Dewata Bus service quality, so that people get an overview of performance and service quality and are expected to reduce congestion in Bali. Quantitative methods are methods used to obtain data in the form of numbers which are then analyzed and processed to validate research. Based on the results of the K3B Corridor survey, the performance of route travel time (Ubung Terminal - Matahari Terbit Beach) and routes (Matahari Terbit Beach - Ubung Terminal) The appearance of minimal load factors is due to buses that are empty of passengers. Seeing this, the buses operating have not reached the standard in terms of the minimum load factor which should be above 70%.

Keyword: Transportation, Trans Metro Dewata, Load Factor.

Abstrak

Transportasi memberikan mobilitas penting bagi masyarakat diseluruh dunia, oleh karena itu peningkatan kinerja layanan bus dapat meningkatkan minat masyarakat untuk menggunakan bus dalam upaya mengurangi kemacetan di jalan raya. Menyediakan dan meningkatkan layanan transportasi umum menjadi sangat penting untuk memenuhi permintaan mobilitas massal yang berkembang pesat akibat tingginya pertumbuhan penduduk dan pesatnya urbanisasi. Tujuan dilakukannya penelitian ini untuk mengetahui load factor kualitas pelayanan Bus Trans Metro Dewata, agar masyarakat mendapat gambaran kinerja dan kualitas pelayanan serta diharapkan dapat mengurangi kemacetan di Bali. Metode kuantitatif merupakan metode yang digunakan guna mendapatkan data berupa angka yang kemudian dianalisis dan diolah untuk memvalidasi penelitian. Berdasarkan hasil survey Koridor K3B, kinerja waktu tempuh rute (Terminal Ubung – Pantai Matahari Terbit) dan rute (Pantai Matahari Terbit – Terminal Ubung) Kemunculan load factor minimal disebabkan bus yang sepi penumpang. Melihat hal tersebut bus yang beroperasi belum mencapai standar jika dilihat dari segi load factor minimal yang seharusnya berada di atas 70%.

Kata Kunci : Transportasi, Trans Metro Dewata, Load Faktor.

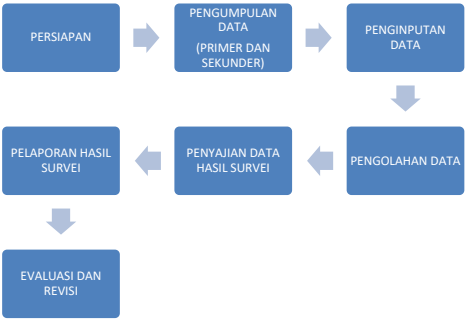
PENDAHULUAN

Indonesia menjadi salah satu negara yang memiliki tingkat kepadatan penduduk yang tinggi, oleh karena itu transportasi menjadi katalisator untuk meningkatkan pertumbuhan ekonomi juga dijadikan alat untuk menunjang pergerakan dinamika Pembangunan pengembangan wilayah (Erlangga, Istiantara, and Nugroho 2020). Denpasar menjadi salah satu Kota di Indonesia yang memiliki jumlah penduduk yang signifikan akibat daerah sekitarnya, Penurunan minat terhadap bus perkotaan terlihat, sementara jumlah kendaraan di Bali terus meningkat, mengancam mobilitas . untuk mengurangi kemacetan akibat pertumbuhan dan kepadatan penduduk maka pemerintah memberi kebijakan untuk meningkatkan kinerja angkutan umum karena jumlah masyarakat yang menggunakan kendaraan pribadi terus meningkat. Diperbaikinya kinerja pelayanan angkutan umum seperti memberi kejelasan mengenai waktu kedatangan dan keberangkatan bus, tempat halte, dan juga meningkatkan kenyamanan fasilitas terminal. Pemerintah memberikan izin pemberlakuan Bus Trans Metro Dewata yang menggunakan system BRT untuk mengurangi penggunaan kendaraan pribadi (Hakim and Fauziah 2021). Yang meskipun awalnya gratis, sekarang

dikenakan tarif untuk meningkatkan kualitas pelayanan sejak Oktober 2022 (Hidayat, Ahmad, and Suartawan 2023). Tujuan dilakukannya penelitian ini untuk mengetahui load factor kualitas pelayanan Bus Trans Metro Dewata dan agar masyarakat mendapat gambaran kinerja dan kualitas pelayanan serta diharapkan dapat mengurangi kemacetan di Bali.

METODE PENELITIAN

Studi lapangan yang dilakukan pada bulan Januari 2024, pengumpulan data melalui survey Statis di terminal Ubung dan survei Dinamis (Bolla et al. 2013) . Penelitian ini mendapatkan data berupa angka yang kemudian dianalisis dan diolah untuk memvalidasi penelitian yaitu menggunakan metode kuantitatif untuk mencapai tujuan dari suatu penelitian (Jumain, Manaf, and Bau 2021).



HASIL

Setelah melakukan penelitian diperoleh hasil sebagai berikut;

1.1 Survey dinamis

Penumpang naik dan turun pada tahun 2024

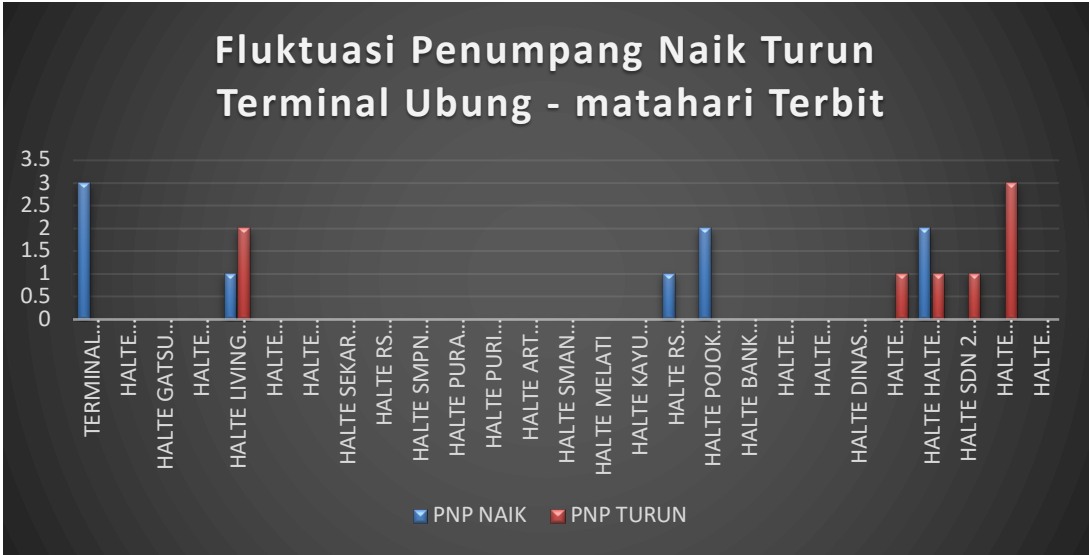
Tabel 1 Data naik turun penumpang Pada Hari Selasa (16-01-2024) trayek Koridor 3B arah Terminal Ubung – Pantai Matahari Terbit Sanur. Plat nomor: DK 7547 AG Tahun 2024.

SURVEY DINAMIS BUS TRANS METRO DEWATA KORIDOR 3B					
TERMINAL UBUNG - MATAHARI TERBIT					
N O	TEMPAT PEMBERHENTIAN	PNP NAIK	PNP TURUN	WAKTU KEBERANGKATAN	LOAD FACTOR
1	TERMINAL UBUNG	3	0	12:20	8%
2	HALTE DHARMA ALAYA LUMINTANG	0	0	12:23	0%
3	HALTE GATSU 1	0	0	12:25	0%
4	HALTE SIMPANG	0	0	12:28	0%

NANGKA TIMUR				
5	HALTE LIVING WORLD	1	2	12:30 3%
6	HALTE SIMPANG NOJA BARAT	0	0	12:33 0%
7	HALTE SIMPANG TRENGGULI TIMUR	0	0	12:35 0%
8	HALTE SEKAR JEPUN UTARA	0	0	12:36 0%
9	HALTE RS DHARMA YADYNA	0	0	12:39 0%
10	HALTE SMPN 14 SELATAN	0	0	12:41 0%
11	HALTE PURA PANGREBONGAN SELATAN	0	0	12:42 0%
12	HALTE PURI KESIMAN	0	0	12:43 0%
13	HALTE ART CENTER SELATAN	0	0	12:45 0%
14	HALTE SMAN 7 DENPASAR	0	0	12:50 0%
15	HALTE MELATI	0	0	12:51 0%
16	HALTE KAYU MAS	0	0	12:53 0%
17	HALTE RS UDAYANA	1	0	12:56 3%
18	HALTE POJOK SUDIRMAN	2	0	12:59 5%
19	HALTE BANK INDONESIA RENON	0	0	13:01 0%
20	HALTE DISHUB PROVENSI BALI	0	0	13:02 0%
21	HALTE KANTOR SAMSAT	0	0	13:03 0%
22	HALTE DINAS PARIWISATA BALI 1	0	0	13:06 0%
23	HALTE KANTOR GUBENUR BALI 1	0	1	13:07 0%
24	HALTE HALTE SIMPANG RENON UTARA	2	1	13:10 5%
25	HALTE SDN 2 SANUR	0	1	13:16 0%
26	HALTE SIMPANG SANUR	0	3	13:19 0%
27	HALTE MATAHARI TERBIT	0	0	13:23 0%
TOTAL		9	8	- 1%

Sumber: Data Yang Diolah 2024

Diagram naik turun penumpang trayek K3B arah Terminal Ubung - Pantai Matahari Terbit Sanur.



Gambar 1 Diagram Penumpang Naik Turun Pada Hari Selasa (16-01-2024) di arah Terminal Ubung – Pantai Matahari Terbit Sanur. Plat nomor: DK 7547 AG Tahun 2024.

Sumber: Data Yang Diolah 2024

Data dan grafik menunjukkan bahwa pada rute K3B dari arah Terminal Ubung – Pantai Matahari Terbit Sanur dengan Plat nomor: DK 7547 AG dengan load factor rata-rata adalah sekitar 1% pada tahun 2024.

Penumpang naik dan turun pada tahun 2024

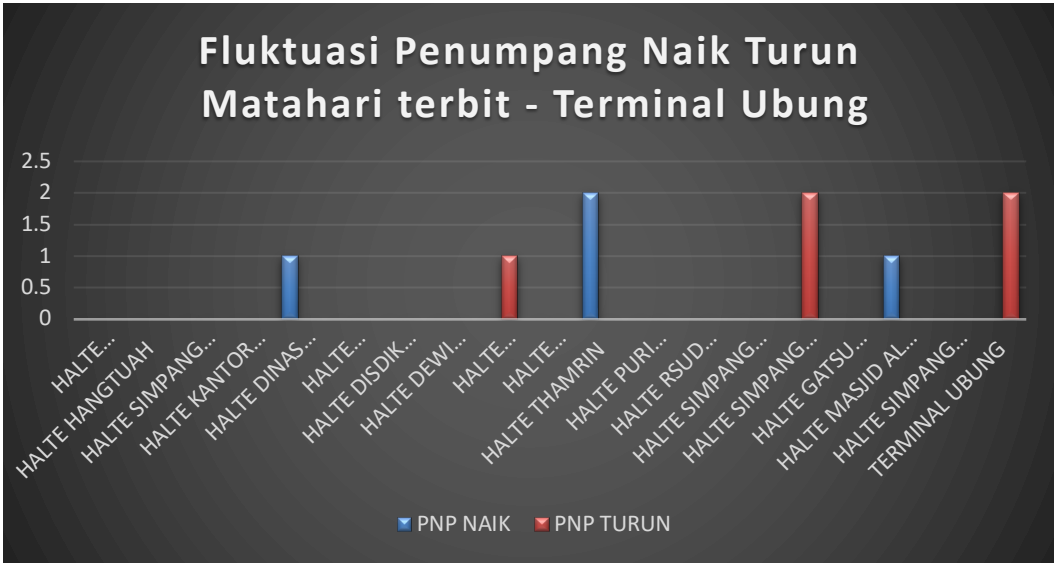
Tabel 2 Data naik turun penumpang Pada Hari Selasa (16-01-2024) trayek Koridor 3B arah Pantai Matahari Terbit Sanur - Terminal Ubung. Plat nomor: DK 7547 AG Tahun 2024.

SURVEY DINAMIS BUS TRANS METRO DEWATA KORIDOR 3B					
MATAHARI TERBIT - TERMINAL UBUNG					
N O	TEMPAT PEMBERHENTIAN	PNP NAIK	PNP TURUN	WAKTU KEBERANGKATAN	LOAD FACTOR
1	HALTE MATAHARI TERBIT	0	0	13:23	0%
2	HALTE HANGTUAH	0	0	13:26	0%
3	HALTE SIMPANG RENON SELATAN	0	0	13:31	0%
4	HALTE KANTOR GUBENUR BALI 2	0	0	13:33	0%
5	HALTE DINAS PARIWISATA BALI 2	1	0	13:35	3%
6	HALTE KEJAKSAAN BALI	0	0	13:36	0%
7	HALTE DISDIK PROVINSI BALI	0	0	13:38	0%
8	HALTE DEWI SARTIKA	0	0	13:40	0%
9	HALTE DIPONOGORO	0	1	13:42	0%
10	HALTE HASANUDDIN	0	0	13:45	0%
11	HALTE THAMRIN	2	0	13:47	5%
12	HALTE PURI KAWAN JERO KUTA	0	0	13:49	0%
13	HALTE RSUD	0	0	13:52	0%

MANUABA BARAT					
14	HALTE SIMPANG UBUNG BARAT 1	0	0	13:53	0%
15	HALTE SIMPANG GUNUNG CATUR	0	2	13:58	0%
16	HALTE GATSU BARAT	0	0	14:05	0%
17	HALTE MASJID AL FURQAN BANJAR DUKUH SARI	1	0	14:09	3%
18	HALTE SIMPANG UBUNG BARAT 2	0	0	14:16	0%
19	TERMINAL UBUNG	0	2	14:18	0%
TOTAL		4	5	-	1%

Sumber: Data yang diolah 2024

Diagram naik turun penumpang trayek K3B arah Pantai Matahari Terbit Sanur - Terminal Ubung.



Gambar 2 Diagram Penumpang Naik Turun Pada Hari Selasa (16-01-2024) di arah Pantai Matahari Terbit Sanur - Terminal Ubung. Plat nomor: DK 7547 AG Tahun 2024.

Sumber: Data yang diolah 2024

Data dan grafik menunjukkan bahwa pada rute K3B dari arah Pantai Matahari Terbit Sanur - Terminal Ubung dengan Plat nomor: DK 7547 AG dengan load factor rata-rata adalah sekitar 1% pada tahun 2024.

1.2 Survey Statis

Tabel 3 Data hasil survey statis pada Bus Trans Metro Dewata dengan rute K3B dari arah Pantai Matahari Terbit Sanur - Terminal Ubung pada Januari 2024

SURVEY STATIS TERMINAL UBUNG BUS TRANS METRO DEWATA KORIDOR 3B									
NO	WAKTU KEDATANGAN	WAKTU KEBERANGKATAN	NOMOR BUS	NO PLAT	HEADWAY	LAY OVER TIME	LOAD FACTOR	PNP NAIK	TRAVEL TIME
1	06:54:06	07:02:08	TB-III-13	DK 7553 AG	-	00:08:02	10%	4	02:38:07
2	07:02:20	07:10:03	TB-III-14	DK 7537 AG	00:08:14	00:07:43	0%	0	02:39:52
3	07:13:40	07:25:10	TB-III-01	DK 7380 AG	00:11:20	00:11:30	3%	1	02:35:05
4	07:28:23	07:38:14	TB-III-02	DK 7410 AG	00:14:43	00:09:51	5%	2	02:36:31
5	07:38:40	07:50:40	TB-III-03	DK 7445 AG	00:10:17	00:12:00	0%	0	02:35:52
6	07:51:30	07:55:40	TB-III-04	DK 7389 AG	00:12:50	00:04:10	8%	3	02:45:20
7	08:05:10	08:15:57	TB-III-05	DK 7417 AG	00:13:40	00:10:47	20%	8	02:35:50
8	08:19:28	08:31:36	TB-III-06	DK 7377 AG	00:14:18	00:12:08	8%	3	02:33:45
9	08:32:08	08:43:15	TB-III-07	DK 7434 AG	00:12:40	00:11:07	3%	1	02:33:12
10	08:44:03	08:55:30	TB-III-08	DK 7443 AG	00:11:55	00:11:27	0%	0	02:34:14
11	08:56:47	09:07:15	TB-III-09	DK 7383 AG	00:12:44	00:10:28	0%	0	02:27:15
12	09:07:50	09:18:28	TB-III-10	DK 7415 AG	00:11:03	00:10:38	0%	0	02:23:07
13	09:20:10	09:29:20	TB-III-11	DK 7547 AG	00:12:20	00:09:10	5%	2	02:14:05
14	09:20:40	09:39:30	TB-III-12	DK 7521 AG	00:00:30	00:18:50	0%	0	02:12:55
15	09:40:15	09:49:20	TB-III-13	DK 7553 AG	00:19:35	00:09:05	3%	1	02:19:20
16	09:49:55	09:59:14	TB-III-14	DK 7537 AG	00:09:40	00:09:19	0%	0	02:21:09
17	10:00:15	10:13:14	TB-III-01	DK 7380 AG	00:10:20	00:12:59	0%	0	02:19:06
18	10:14:45	10:25:04	TB-III-02	DK 7410 AG	00:14:30	00:10:19	0%	0	02:22:49
19	10:26:32	10:38:20	TB-III-03	DK 7445 AG	00:11:47	00:11:48	8%	3	02:23:02
20	10:41:00	10:51:01	TB-III-04	DK 7389 AG	00:14:28	00:10:01	0%	0	02:22:37
21	10:51:47	11:03:00	TB-III-05	DK 7417 AG	00:10:47	00:11:13	5%	2	02:20:45
22	11:05:21	11:15:12	TB-III-06	DK 7377 AG	00:13:34	00:09:51	3%	1	02:21:40
23	11:16:27	11:31:07	TB-III-07	DK 7434 AG	00:11:06	00:14:40	5%	2	02:20:25
24	11:29:44	11:43:05	TB-III-08	DK 7443 AG	00:13:17	00:13:21	0%	0	02:17:40
25	11:34:30	11:36:25	TB-III-09	DK 7383 AG	00:04:46	00:01:55	0%	0	02:37:54
26	11:41:35	12:01:13	TB-III-10	DK 7415 AG	00:07:05	00:19:38	13%	5	02:29:34
27	11:43:25	11:45:38	TB-III-21	DK 7339 AG	00:01:50	00:02:13	3%	1	00:00:00
28	11:52:25	11:53:40	TB-III-22	DK 7316 AG	00:09:00	00:01:15	3%	1	00:00:00
29	12:08:40	12:19:33	TB-III-11	DK 7547 AG	00:16:15	00:10:53	5%	2	02:50:11
30	12:20:23	12:31:43	TB-III-12	DK 7521 AG	00:11:43	00:11:20	3%	1	03:04:11
31	12:32:20	12:44:52	TB-III-13	DK 7553 AG	00:11:57	00:12:32	3%	1	03:05:32
32	12:47:53	12:59:23	TB-III-14	DK 7537 AG	00:15:33	00:11:30	0%	0	03:05:10
33	13:01:22	13:09:21	TB-III-01	DK 7380 AG	00:13:29	00:07:59	10%	4	03:08:41
34	13:13:38	13:22:34	TB-III-02	DK 7410 AG	00:12:16	00:08:56	0%	0	02:56:31
35	13:23:45	13:35:28	TB-III-03	DK 7445 AG	00:10:07	00:11:43	13%	5	02:54:47
36	13:36:52	13:48:31	TB-III-04	DK 7389 AG	00:13:07	00:11:39	3%	1	02:56:11
37	13:51:32	14:00:31	TB-III-05	DK 7417 AG	00:14:40	00:08:59	3%	1	02:49:52
38	14:00:45	14:13:27	TB-III-06	DK 7377 AG	00:09:13	00:12:42	15%	6	00:00:00
39	14:14:19	14:26:31	TB-III-07	DK 7434 AG	00:13:34	00:12:12	0%	0	00:00:00
40	14:30:47	14:41:39	TB-III-08	DK 7443 AG	00:16:28	00:10:52	0%	0	00:00:00
41	14:42:26	14:54:22	TB-III-09	DK 7383 AG	00:11:39	00:11:56	3%	1	00:00:00
42	14:56:52	15:08:33	TB-III-10	DK 7415 AG	00:14:26	00:11:41	18%	7	00:00:00
43	15:09:44	15:20:28	TB-III-11	DK 7547 AG	00:12:52	00:10:44	3%	1	00:00:00
44	15:35:54	15:37:03	TB-III-12	DK 7521 AG	00:26:10	00:01:09	8%	3	00:00:00
45	15:50:24	15:58:32	TB-III-13	DK 7553 AG	00:14:30	00:08:08	13%	5	00:00:00
46	16:04:33	16:10:03	TB-III-14	DK 7537 AG	00:14:09	00:05:30	8%	3	00:00:00
47	16:18:02	16:22:55	TB-III-01	DK 7380 AG	00:13:29	00:04:53	10%	4	00:00:00
48	16:19:05	16:29:22	TB-III-02	DK 7410 AG	00:01:03	00:10:17	10%	4	00:00:00
49	16:30:15	16:41:51	TB-III-03	DK 7445 AG	00:11:10	00:11:36	8%	3	00:00:00
50	16:44:42	16:54:03	TB-III-04	DK 7389 AG	00:14:27	00:09:21	5%	2	00:00:00
51	16:50:23	17:01:10	TB-III-05	DK 7417 AG	00:05:41	00:10:47	10%	4	00:00:00
rata-rata					00:11:56	00:10:03	5%	2	01:46:54

Sumber: Data yang diolah 2024

PEMBAHASAN

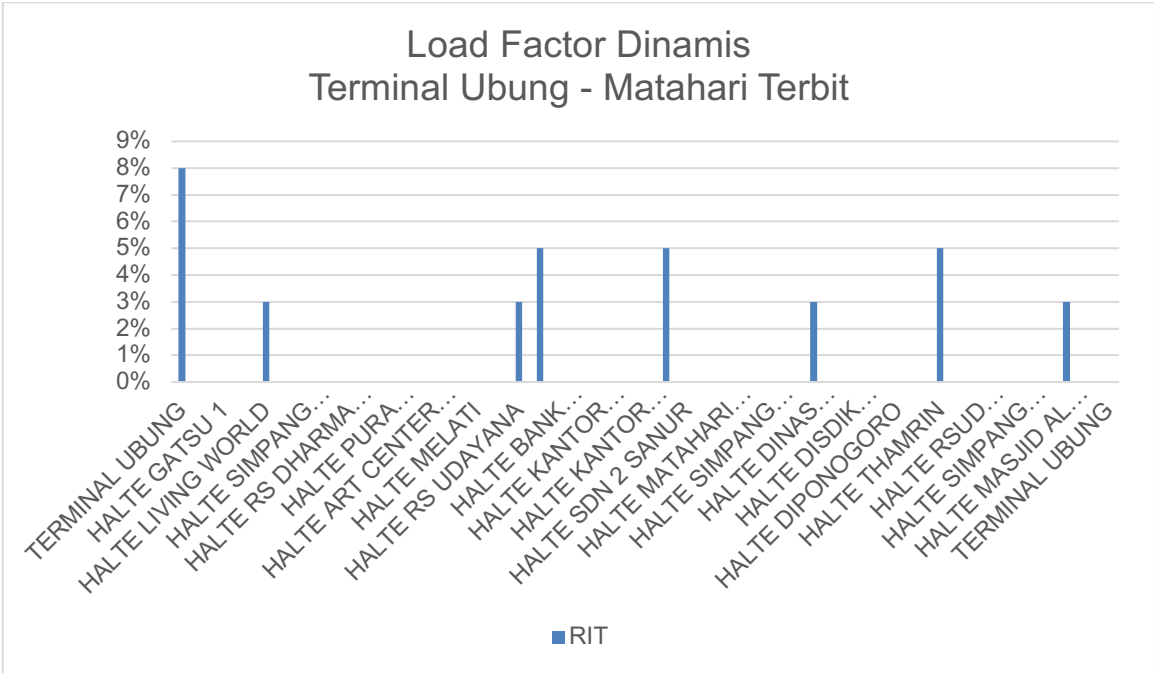
2.1 Survey Dinamis

Tabel 4 Data hasil survey dinamis pada Bus Trans Metro Dewata dengan rute dari arah Terminal Ubung – Pantai Matahari Terbit Sanur.

TERMINAL UBUNG - MATAHARI TERBIT		
NO	TEMPAT PEMBERHENTIAN	RIT
1	TERMINAL UBUNG	8%
2	HALTE DHARMA ALAYA LUMINTANG	0%
3	HALTE GATSU 1	0%
4	HALTE SIMPANG NANGKA TIMUR	0%
5	HALTE LIVING WORLD	3%
6	HALTE SIMPANG NOJA BARAT	0%
7	HALTE SIMPANG TRENGGULI TIMUR	0%
8	HALTE SEKAR JEPUN UTARA	0%
9	HALTE RS DHARMA YADYNA	0%
10	HALTE SMPN 14 SELATAN	0%
11	HALTE PURA PANGREBONGAN SELATAN	0%
12	HALTE PURI KESIMAN	0%
13	HALTE ART CENTER SELATAN	0%
14	HALTE SMAN 7 DENPASAR	0%
15	HALTE MELATI	0%
16	HALTE KAYU MAS	0%
17	HALTE RS UDAYANA	3%
18	HALTE POJOK SUDIRMAN	5%
19	HALTE BANK INDONESIA RENON	0%
20	HALTE DISHUB PROVINSI BALI	0%
21	HALTE KANTOR SAMSAT	0%
22	HALTE DINAS PARIWISATA BALI 1	0%
23	HALTE KANTOR GUBENUR BALI 1	0%
24	HALTE HALTE SIMPANG RENON UTARA	5%
25	HALTE SDN 2 SANUR	0%
26	HALTE SIMPANG SANUR	0%
27	HALTE MATAHARI TERBIT	0%
2	HALTE HANGTUAH	0%
3	HALTE SIMPANG RENON SELATAN	0%
4	HALTE KANTOR GUBENUR BALI 2	0%
5	HALTE DINAS PARIWISATA BALI 2	3%
6	HALTE KEJAKSAAN BALI	0%
7	HALTE DISDIK PROVINSI BALI	0%
8	HALTE DEWI SARTIKA	0%

9	HALTE DIPONOGORO	0%
10	HALTE HASANUDDIN	0%
11	HALTE THAMRIN	5%
12	HALTE PURI KAWAN JERO KUTA	0%
13	HALTE RSUD MANUABA BARAT	0%
14	HALTE SIMPANG UBUNG BARAT 1	0%
15	HALTE SIMPANG GUNUNG CATUR	0%
16	HALTE GATSU BARAT	0%
17	HALTE MASJID AL FURQAN BANJAR DUKUH SARI	3%
18	HALTE SIMPANG UBUNG BARAT 2	0%
19	TERMINAL UBUNG	0%
TOTAL		1%

Sumber: Data yang diolah 2024



Gambar 3 Diagram Load Factor Dinamis di Arah Terminal Ubung – Pantai Matahari Terbit Sanur.

Sumber: Data yang diolah 2024

Diagram di atas menggambarkan persentase load factor per segmen Angkutan Umum Bus Trans Metro Dewata Terminal Ubung – Matahari Terbit. Data diatas diambil dari hasil data survey.

Berdasarkan diagram diatas dapat dilihat load factor tertinggi terjadi pada terminal ubung sebanyak 8%, dengan rata-rata load factor 1%.

2.2 Survey Statis

Tabel 1

Analisis Survey Statis Terminal Ubung					
Headway Rata-rata	00:11:56	Headway Tercepat	00:00:30	Headway terlama	00:26:10
Load Factor Rata-Rata	5%	Load Factor Terbanyak	20%	Load Factor Paling Sedikit	0%
Lay Over Time Rata-Rata	00:10:03	Lay Over Time Tercepat	00:01:09	Lay Over Time Terlama	00:19:38
Jumlah Penumpang Rata-Rata	2	Jumlah Penumpang Terbanyak	8	Jumlah Penumpang Paling Sedikit	0

Sumber: Data yang diolah 2024

Dari tabel yang tertera di atas, didapatkan analisis terkait beberapa poin penting dalam survei angkutan umum seperti berikut.

a. Headway

Dari tabel yang telah disajikan sebelumnya, terlihat bahwa headway rata-rata dari bus yang beroperasi di Terminal Ubung yaitu selama 11 menit 56 detik. Headway tercepat yang didapat yaitu selama 20 detik dengan headway terlamanya adalah 0%. Perbedaan yang cukup signifikan tersebut bisa terjadi dikarenakan adanya kemungkinan bahwa bus yang berjalan lebih awal mengalami kemacetan sedangkan bus yang berjalan di belakangnya lebih lancar ataupun sepi penumpang. Dalam hal ini, kemungkinan tersebut yang membuat adanya ketimpangan waktu yang cukup jauh antara headway tercepat dengan headway terlama.

b. Load Factor

Load factor rata-rata dari bus yang beroperasi adalah 5% dengan load factor terbanyak adalah 20%, dan load factor minimal yaitu 0,00%.

c. Lay Over Time

Rata-rata lay over time daripada bus yang melintas di Terminal Ubung selama 10 menit 3 detik. Lay over time tercepat menunjukkan waktu 1 menit 9 detik dan 19 menit 38 detik merupakan waktu lay over time terlama. Besaran waktu yang ditampilkan hasil lay over time bergantung pada waktu naik dan turunnya penumpang. Apabila penumpang sepi, tentu saja lay over time yang adda terbilang cepat. Begitupun berlaku sebaliknya.

d. Jumlah Penumpang

Jumlah rata-rata penumpang daripada survei statis di Terminal Ubung adalah 2 penumpang. Jumlah penumpang terbanyak adalah 8 penumpang dengan jumlah penumpang minimal adalah 0. Jumlah penumpang yang banyak menunjukkan 0 penumpang, menunjukkan masih sepi peminat dari Bus Trans Metro Dewata ini.

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil survey Koridor K3B, kinerja waktu tempuh rute (Terminal Ubung – Pantai Matahari Terbit) dan rute (Pantai Matahari Terbit – Terminal Ubung) Kemunculan load factor minimal disebabkan bus yang sepi penumpang. Melihat hal tersebut bus yang beroperasi belum mencapai standar jika dilihat dari segi load factor minimal yang seharusnya berada di atas 70%.

SARAN

Meningkatkan standar pelayanan angkutan umum baik dari segi keamanan, kenyamanan, serta sistem operasi pada titik dengan jumlah kecepatan, jumlah penumpang naik turun dan load factor yang tinggi.

DAFTAR PUSTAKA

Bolla, Margareth Evelyn, Dosen Teknik Sipil, Universitas Nusa Cendana, Nusa Tenggara Timur, Tri Mardiyati

- W. Sir, Dosen Teknik Sipil, Universitas Nusa Cendana, and Nusa Tenggara Timur. 2013. "Pada Rute Rencana Terminal – Kampus Universitas Timor." 244–52.
- Erlangga, Aditya Wahyu, Dedik Tri Istiantara, and Ikhsan Nugroho. 2020. "Analisis Load Factor Perjalanan Krl Commuter Line Berdasarkan Titik Jenuh Lintas (Studi Kasus Lintas Bogor – Manggarai)." *Jurnal Perkeretaapian Indonesia (Indonesian Railway Journal)* 4(2):80–86. doi: 10.37367/jpi.v4i2.99.
- Hakim, Arief Usman, and Miftahul Fauziah. 2021. "Evaluasi Kinerja Angkutan Umum Bus Rapid Transit (Brt) Trans Jateng Koridor 1 Purwokerto - Purbalingga." 319–26.
- Hidayat, Dwi Wahyu, Rahmat Ahmad, and Putu Eka Suartawan. 2023. "Analisis Load Faktor Angkutan Umum Trans Metro Dewata Pasca Pandemi Covid 19 Dan Pemberlakuan Tarif." *Journal of Research and Technology Studies* 02(2):109–18.
- Jumain, Aslam, Murshal Manaf, and Qadriathi Dg. Bau. 2021. "Preferensi Pengguna Angkutan Umum Penumpang Di Kota Makassar." *Urban and Regional Studies Journal* 3(2):83–94. doi: 10.35965/ursj.v3i2.244.