

ANALISIS KINERJA BUS TRANS JATIM SEBAGAI MODA TRANSPORTASI KOTA SURABAYA (STUDI KASUS : KORIDOR 1 RUTE SIDOARJO – SURABAYA – GRESIK)

Christian Imanuel¹⁾, Rudy Santosa²⁾, M. Lawdy Dhiyaa Vansya³⁾

¹⁾Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Dr. Soetomo,
Surabaya, Indonesia

Email: imanuelchristian70@gmail.com

²⁾Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Dr. Soetomo
Surabaya, Indonesia

Email: rudy.santosa@unitomo.ac.id

³⁾Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Dr. Soetomo
Surabaya, Indonesia

Email: lawdy@unitomo.ac.id

Abstract

The increasing number of private cars in metropolitan Surabaya has resulted in increasingly severe traffic congestion. To address this issue, the East Java Provincial Government introduced the Trans Jatim Corridor I Bus, which serves the Sidoarjo – Surabaya – Gresik route. The purpose of this study was to analyze the operation of the Trans Jatim Corridor I Bus, referring to the indicators in the Minister of Transportation Regulation Number 29 of 2015 concerning Minimum Service Standards for Public Transportation. The issues raised in this study were suboptimal bus services, such as travel times exceeding the standard, stable headways, and safety issues that disrupt passenger comfort. The methods applied were quantitative and qualitative, with data collection using direct observation in the field and documentation from service users and service managers. The findings of the study showed that the average load factor was 65%, headway 15 minutes, and average travel time reached 120 minutes, with a maximum standard of 180 minutes. Meanwhile, the average bus speed was 33 km/h, still in accordance with the specified standard of 30 – 50 km/h. In terms of comfort and safety, there are parameters that do not comply with the standards according to Transportation Regulation (Permenhub) No. 29 of 2015. The conclusion of this study shows that the performance of the Trans Jatim Bus Corridor I is quite adequate, but there needs to be improvements in the aspects of travel time, headway, and safety to meet minimum service standards.

Keywords: Bus, Operational Performance, Indicator, Transportation Regulation.

Abstrak

Peningkatan jumlah mobil pribadi di kota metropolitan Surabaya berpengaruh pada kemacetan lalu lintas yang kian parah. Untuk menanggulangi masalah itu, Pemerintah Provinsi Jawa Timur menghadirkan Bus Trans Jatim Koridor I yang melayani jalur Sidoarjo – Surabaya – Gresik. Tujuan studi untuk menganalisis operasional Bus Trans Jatim Koridor I men gacu pada indikator-indikator di Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 29 Tahun 2015 mengenai Standar Pelayanan Minimal Angkutan Umum. Masalah yang diangkat di penelitian ini ialah layanan bus yang belum optimal, seperti waktu perjalanan yang melebihi standar, *headway* yang stabil, dan masalah keamanan yang mengganggu kenyamanan penumpang. Metode yang diterapkan adalah kuantitatif dan kualitatif, dengan cara pengumpulan data menggunakan observasi langsung di lapangan serta dokumentasi dari pengguna jasa dan pengelola layanan. Hasil dari penelitian menunjukkan bahwa rata-rata nilai *load factor* adalah 65 %, *headway* 15 menit, dan rata – rata waktu tempuh mencapai 120 menit, dengan standar maksimum sebesar 180 menit. Sementara itu, rata-rata kecepatan bus ialah 33 km/jam, masih sesuai dengan standar yang ditentukan yaitu 30 – 50 km/jam. Dari segi kenyamanan dan keamanan, terdapat parameter yang tidak sesuai dengan standar menurut Permenhub No.29 tahun 2015. Kesimpulan dari studi ini menunjukkan kinerja Bus Trans Jatim Koridor I tergolong cukup, tetapi perlu ada perbaikan pada aspek waktu perjalanan, *headway*, dan keamanan untuk memenuhi standar pelayanan minimum.

Kata Kunci: Bus, Kinerja Operasional, Indikator, Permenhub.

PENDAHULUAN

Surabaya merupakan kota terbesar kedua di Indonesia dengan jumlah penduduk mencapai 3,02 juta jiwa pada tahun 2024 dan luas wilayah 550,5 km² (BPS, 2024). Posisi geografisnya di bagian timur Pulau Jawa menjadikan Surabaya sebagai pusat ekonomi, bisnis, dan industri. Keberadaan berbagai kawasan *Central Business District* (CBD) di bagian utara dan timur kota turut mendorong peningkatan aktivitas lalu lintas. Namun, kondisi ini menimbulkan permasalahan keterbatasan ruang jalan yang berujung pada kemacetan, serupa dengan yang dialami kota-kota besar lainnya. Peningkatan jumlah kendaraan pribadi, yang tumbuh sekitar 6 – 7% setiap tahun, menjadi salah satu faktor utama penyebab kemacetan. Upaya mengurangi penggunaan kendaraan pribadi sekaligus meningkatkan minat masyarakat terhadap angkutan umum

merupakan tantangan besar, terutama dengan luasnya wilayah Jawa Timur dan tingginya populasi. Untuk menjawab tantangan tersebut, Pemerintah Provinsi Jawa Timur menghadirkan program Bus Trans Jatim sebagai moda transportasi umum yang aman, nyaman, dan terjangkau. Program ini terinspirasi oleh sistem transportasi Trans Jakarta, namun lebih menekankan pada penghubungan antar kota/kabupaten di Jawa Timur. Meskipun demikian, dalam implementasinya Bus Trans Jatim menghadapi sejumlah kendala, termasuk aspek keamanan. Salah satu insiden terjadi pada Oktober 2024, ketika sebuah bus menjadi sasaran pelemparan batu yang mengakibatkan pecahnya kaca jendela dan melukai penumpang. Kejadian tersebut menunjukkan bahwa penyediaan layanan transportasi umum tidak hanya membutuhkan fasilitas yang memadai, tetapi juga harus

menjamin aspek keselamatan dan keamanan penumpang. Dengan demikian, pengembangan sistem transportasi umum seperti Bus Trans Jatim bertujuan untuk mengurangi penggunaan kendaraan pribadi dan mengatasi permasalahan kemacetan di Surabaya. Namun, keberhasilan program ini sangat dipengaruhi oleh kualitas layanan yang diberikan, baik dari segi kenyamanan, keamanan, maupun keterjangkauan, sehingga mampu menarik minat masyarakat untuk beralih menggunakan transportasi publik.

Kinerja Operasional Angkutan Umum

Standar yang akan digunakan dalam penelitian ini dapat dilihat pada Tabel di bawah ini :

Tabel 1. Indikator Kinerja Pelayanan Angkutan Umum Menurut Permenhub No.29 Tahun 2015.

No.	Aspek	Parameter	Standar
1.	Waktu Antara (<i>Headway</i>)	Rata - rata	5 – 10 menit
		Maksimum	10 – 20 menit
2.	Faktor Muat (<i>Load Factor</i>)	Perbandingan jumlah penumpang dengan kapasitas tersedia.	70%
		Waktu Tempuh (<i>Time Travel</i>)	Wilayah kurang padat Wilayah padat Daerah padat dan <i>mixed traffic</i>
4.	Kecepatan Perjalanan Bus	Jalur Bus Daerah kurang padat	15 – 20 km/jam 30 – 50 km/jam

Sumber : Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, (2015)

Kegiatan lainnya. Dengan kondisi seperti ini, tingkat perjalanan yang terjadi di kota Surabaya cukup tinggi. Dalam proses distribusi barang dan penumpang, kota Surabaya terhubung dengan kota – kota lain di Indonesia, salah satunya adalah Sidoarjo dan Gresik, Jawa Timur. Kota Sidoarjo dan Gresik merupakan kota yang terpredikat.

Karakteristik Operasional Angkutan Umum

Karakter terpenting dari penyediaan transportasi umum adalah memberikan pelayanan transportasi yang bagus dan sesuai untuk masyarakat, dapat dilihat sebagai berikut :

- Waktu Antara (*headway*)
- Faktor Muat (*Load Factor*)
- Waktu Tempuh (*Time Travel*)
- Kecepatan Perjalanan Bus

• Waktu Antara (*Headway*)

Headway atau waktu antar adalah selang waktu antara satu kendaraan dan kendaraan yang selanjutnya, diukur dalam satuan waktu pada titik tertentu untuk masing-masing rutenya. Jarak waktu antara satu bus dan bus berikutnya diukur dalam satuan waktu di lokasi tertentu pada setiap

jalur. Nilai jarak antar kendaraan berdasarkan. (Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 2002).

$$H = \frac{60 \times Cv \times LF}{P} \quad (1)$$

Keterangan :

- H = Waktu antara (*headway*)
- Cv = Kapasitas angkutan (penumpang)
- LF = Faktor muat 70%
- P = Jumlah penumpang di bagian paling padat

Indikator kualitas pelayanan yang berkaitan dengan waktu tunggu penumpang rata – rata sebesar 5 – 10 menit, dan waktu penumpang maksimum sebesar 10 – 20 menit.

• Faktor Muat (*Load Factor*)

Faktor muat atau *load factor* adalah hasil bagi antara kebutuhan atau permintaan yang ada dengan kapasitas atau pasokan yang tersedia. Perbandingan ini menggambarkan seberapa banyak kapasitas yang telah laku dijual dibandingkan dengan total kapasitas yang ada dalam satu perjalanan, dan dinyatakan dalam bentuk persen. (%) (Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, 2015).

$$LF = \frac{TJP}{C} \times 100\% \quad (2)$$

Keterangan :

- LF = *Load Factor* (%)
- TJP = Total Jumlah Penumpang
- C = Kapasitas Kendaraan

• Waktu Tempuh (*Time Travel*)

Waktu tempuh adalah lamanya perjalanan yang diperlukan oleh Bus Trans Jatim untuk melakukan perjalanan dari terminal awal ke terminal berikutnya dan sebaliknya dalam rute yang sebenarnya atau lokal. (Juliati & Ayuning, 2024).

$$T = \frac{S}{V} \quad (3)$$

Keterangan :

- T = Durasi Perjalanan (jam)
- S = Jarak yang telah dilalui (km)
- V = Rata – rata kecepatan (km)

• Kecepatan Perjalanan Bus

Kecepatan perjalanan adalah kecepatan dari lokasi awal keberangkatan sampai lokasi akhir rute. Kecepatan bus ditentukan menggunakan rumus :

$$V = \frac{S}{T} \quad (4)$$

Keterangan :

- T = Durasi Perjalanan (jam)
- S = Jarak yang telah dilalui (km)
- V = Rata – rata kecepatan (km)

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No.29 Tahun 2015

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No.29 Tahun 2015 adalah regulasi yang mengatur pelaksanaan angkutan massal di Indonesia. Ketentuan ini menekankan kepada pencapaian standar kenyamanan dasar dalam sistem transportasi. Pokok – pokok ketentuan dalam PM No.29 tahun 2015 mengenai Standar Pelayanan Angkutan Orang menggunakan Kendaraan Bermotor dalam Trayek adalah sebagai berikut :

- Aspek Keteraturan
- Aspek Keamanan
- Aspek Keselamatan
- Aspek Kenyamanan
- Aspek Keterjangkauan
- Aspek Kesetaraan

Pelayanan Publik

Pelayanan Publik adalah aktivitas yang tidak secara langsung melibatkan karyawan atau sumber daya lain seperti fasilitas atau alat yang disediakan oleh badan penyelenggara. Pelayanan publik berfungsi sebagai indikator utama dalam mengevaluasi kinerja pemerintah. Masyarakat dapat langsung menilai kinerja pemerintah berdasarkan layanan yang mereka dapat. Dengan demikian, mutu layanan publik di setiap kementerian merupakan aspek yang sangat vital dan perlu terus diperbaiki. (Moenir, 2019).

Tabel 2. Indikator Penilaian/*Scoring* Pelayanan

Nilai	Kinerja Pelayanan Bus
90 – 100	Sangat Baik (Memenuhi SPM)
75 – 89	Baik (Mayoritas indikator terpenuhi)
60 – 74	Cukup (Perlu perbaikan)
< 60	Buruk (Tidak memenuhi SPM)

Sumber : Nugraha, (2015)

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif deskriptif dengan tujuan untuk menganalisis kinerja layanan Bus Trans Jatim Koridor 1 (Sidoarjo – Surabaya – Gresik) berdasarkan indikator yang digunakan yaitu: (Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, 2015).

- Lokasi dan Waktu Penelitian

Penelitian dilakukan di rute layanan Bus Trans Jatim Koridor 1, yang melayani perjalanan dari Sidoarjo menuju Gresik. Pengumpulan data dilakukan selama periode tertentu sesuai dengan jadwal operasional bus.

- Populasi dan Sampel
 - a) Populasi : seluruh pengguna layanan Bus Trans Jatim Koridor 1.
 - b) Sampel : ditentukan dengan metode *accidental sampling*, yaitu penumpang yang kebetulan menggunakan layanan saat pengumpulan data.

- Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data adalah cara atau prosedur yang digunakan peneliti untuk memperoleh informasi yang relevan dengan tujuan penelitian.

- a) Observasi langsung : mencatat kondisi operasional bus.
- b) Dokumentasi : pengumpulan data primer dan sekunder di dalam bus dan dari Dinas Perhubungan Jawa Timur.

- Variabel Penelitian

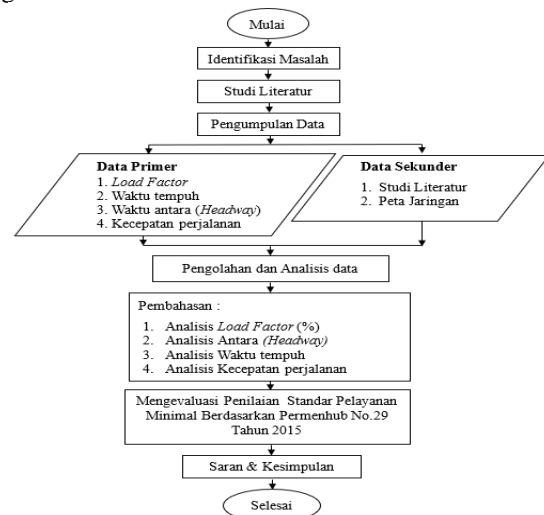
Variabel yang dianalisis mencakup indikator kinerja pelayanan transportasi publik, yaitu:

- a) Waktu Antara (*Headway*).
- b) Factor Muat (*Load Factor*).
- c) Waktu Tempuh (*Time Travel*)
- d) Kecepatan Perjalanan Bus
- e) Penilaian Kualitas Pelayanan.

- Teknik Analisis Data

Data dianalisis menggunakan metode deskriptif kuantitatif dengan membandingkan hasil survei dan observasi terhadap standar minimum pelayanan yang diterapkan di Ditjen Perhubungan Darat. Hasil analisis kemudian diinterpretasikan untuk menilai tingkat kinerja Bus Trans Jatim Koridor 1.

Diagram Alir



Gambar 1. Diagram Alir Penelitian

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

- Waktu Selisih Bus (*Headway*)

Perhitungan *headway* bus rute Sidoarjo – Surabaya – Gresik (PP)

$$H = \frac{60 \times 4 \times 70\%}{11} \quad (1)$$

$$= 15 \text{ menit}$$

Hasil analisis data menunjukkan bahwa rata – rata selang waktu antara bus *headway* di jam puncak, keberangkatan awal bus rute terminal Sidoarjo – Surabaya – Gresik pada hari Minggu (*Weekend*) 20 menit. Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan No. 29 Tahun 2015 yakni 10 – 20 menit, maka *headway* memenuhi standar.

Hasil analisis data menunjukkan bahwa rata – rata selang waktu antara bus *headway* di jam puncak, keberangkatan kembali bus rute terminal Gresik – Surabaya – Sidoarjo pada hari Minggu (*Weekend*) 15 menit. Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan No. 29 Tahun 2015 yakni 10 – 20 menit, maka *headway* memenuhi standar.

Hasil analisis data menunjukkan bahwa rata – rata selang waktu antara bus *headway* di jam puncak, keberangkatan awal bus rute terminal Sidoarjo – Surabaya – Gresik pada hari Senin (*Weekday*) 15 menit. Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan No. 29 Tahun 2015 yakni 10 – 20 menit, maka *headway* memenuhi standar.

Hasil analisis data menunjukkan bahwa rata – rata selang waktu antara bus *headway* di jam puncak, keberangkatan kembali bus rute terminal Gresik – Surabaya –Sidoarjo pada hari Senin (*Weekday*) 15 menit. Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan No. 29 Tahun 2015 yakni 10 – 20 menit, maka *headway* memenuhi standar.

• **Faktor Muat (*Load Factor*)**

Dari perhitungan *load factor* Bus Trans Jatim rute terminal Sidoarjo – Surabaya – Gresik pada hari aktif sebagai berikut:

$$LF = \frac{10}{30} \times 100\%$$

$$= 33\% \quad (2)$$

Tabel 3. Rekapitulasi *Load Factor* Bus Trans Jatim K1

Lokasi	Analisa	Hari Libur		Hari Biasa	
		Minggu		Senin	
		Sibuk	Non Sibuk	Sibuk	Non Sibuk
Sidoarjo – Surabaya – Gresik	Analisa	12/30	10/30	21/30	20/30
	<i>LF</i>	55%	43%	75%	72%
	Rata - rata (<i>LF</i>)	49%		74%	
Sidoarjo – Surabaya – Gresik	Analisa	22/30	19/30	25/30	23/30
	<i>LF</i>	61%	59%	80%	75%

Gresik – Surabaya – Sidoarjo	Rata - rata (<i>LF</i>)	60%	78%
Total AV <i>LF</i>		65%	

Sumber : Hasil Analisa, (2025)

Berdasarkan Permenhub No.29 tahun 2015 adalah 70 % maka dapat dikatakan bahwa *load factor* rata-rata bus rute Sidoarjo – Surabaya - Gresik pada hari aktif memenuhi Standar.

• **Waktu Tempuh (*Time Travel*)**

Dari hasil perhitungan waktu tempuh yang diperlukan Bus Trans Jatim untuk berangkat dari terminal dan kembali ke terminal tersebut sebagai berikut:

$$T = \frac{72}{33}$$

$$= 2,2 \text{ Jam} \quad (3)$$

Tabel 4. Rekapitulasi Waktu Tempuh Bus Trans Jatim K1

Bus	Waktu Tempuh		Standar		Keterangan
	Awal	Kembali	Rata - rata	Evaluasi	
Bus 1	2 Jam	2.1 Jam	1-1.5 Jam	124', < 2 - 3 Jam	Memenuhi
Bus 2	2.1 Jam	2 Jam	1-1.5 Jam	126', < 2 - 3 Jam	Memenuhi
Bus 3	2.2 Jam	2.2 Jam	1-1.5 Jam	128', < 2 - 3 Jam	Memenuhi
Bus 4	2.3 Jam	2.4 jam	1-1.5 Jam	123', < 2 - 3 Jam	Memenuhi

Sumber : Hasil Analisis, (2025)

Untuk perhitungan waktu tempuh didapatkan rata – rata 2 jam perjalanan Bus Trans Jatim. Berdasarkan Permenhub No. 29 Tahun 2015 yaitu 2 – 3 jam di mana waktu tempuh dari hasil perhitungan sudah memenuhi standar.

• **Kecepatan Perjalanan Bus**

Perhitungan kecepatan perjalanan bus yang dihitung dari tempat awal berangkat hingga akhir jalur, diperoleh data sebagai berikut:

$$V = \frac{72}{2}$$

$$= 36 \text{ km/jam} \quad (4)$$

Tabel 5. Pehitungan Kecepatan Pejalanan Bus

Kecepatan Awal Minggu 15 Juni 2025	
	= S/T
V	= 72 km/2 jam
	= 36 km/jam
Kecepatan Kembali Minggu 15 Juni 2025	
V	= S/T

		= 72 km/2,1 jam	
		= 34 km/jam	
Kecepatan Awal Senin 16 Juni 2025			
		= S/T	
V		= 72 km/2,1 jam	
		= 34 km/jam	
Kecepatan Kembali Senin 16 Juni 2025			
		= S/T	
V		= 72 km/2 jam	
		= 36 km/jam	
Kecepatan Awal Minggu 22 Juni 2025			
		= S/T	
V		= 72 km/2,2 jam	
		= 33 km/jam	
Kecepatan Kembali Minggu 22 Juni 2025			
		= S/T	
V		= 72 km/2,2 jam	
		= 33 km/jam	
Kecepatan Awal Senin 23 Juni 2025			
		= S/T	
V		= 72 km/2,3 jam	
		= 31 km/jam	
Kecepatan Kembali Senin 23 Juni 2025			
		= S/T	
V		= 72 km/2,4 jam	
		= 30 km/jam	
Kecepatan Rata – Rata Bus		= 33 km/jam	
Awal		= 33,5 km/jam	
Kembali		= 33 km/jam	

Sumber: Hasil Analisis, (2025)

Hasil perhitungan kecepatan bus telah memenuhi standar kecepatan maksimum, yaitu 30 km/jam, sebagaimana tercantum dalam panduan teknis pelaksanaan angkutan penumpang umum pada jalur tetap dan teratur yang diterbitkan Kementerian Perhubungan Republik Indonesia tahun 2015.

• Evaluasi Penilaian/Scoring

Evaluasi dari semua elemen yang telah di jelaskan sebelumnya, langkah berikutnya penilaian atau perhitungan total. Detail lengkap hasil penelitian dapat dilihat pada Tabel 5.

Tabel 5. Evaluasi Penilaian/Scoring

No.	Parameter	Hasil Survei	Nilai
Aspek Keteraturan			
1.	Kecepatan Operasional	33 km	70
2.	Headway	15 menit	75
3.	Bus Waktu Tempuh	2 Jam – 2,5	80
		Jam	
4.	Informasi Halte yang Akan Dilewati	100%	100
5.	Load Factor	0,65	65
Aspek Keamanan			
6.	Lampu Penerangan Halte	80%	80
7.	Halte Petugas Keamanan Halte	100%	100
8.		Informasi Gangguan Keamanan	
9.	Bus Identitas Kendaraan	100%	100

10.	Tanda Pengenal Kemudi Bus	0%	0
11.	Lampu Isyarat Tanda Bahaya	0%	0
12.	Lampu Penerangan Bus	100%	100
13.	Petugas Keamanan Bus	100%	100
14.	Kaca Film	50%	50

Aspek Keselamatan

15.	Peralatan Keselamatan	100%	100
16.	Bus Fasilitas Kesehatan	100%	100
17.		Informasi Tanggap Darurat	
18.	Fasilitas Pegangan Penumpang	100%	100
19.	Halte Perlengkapan Lalu Lintas	90%	90
20.		Fasilitas Penyimpanan (Pool)	Tersedia

Aspek Kenyamanan

21.	Halte Fasilitas Ventilasi Udara Halte	100%	100
22.		Fasilitas Kebersihan Halte	
23.	Kemudahan Naik/Turun	100%	100
24.	Fasilitas AC Bus	100%	100
25.	Bus Fasilitas Kebersihan Bus	100%	100
26.		Luas Lantai Berdiri per Orang	2 org/m ²

Aspek Keterjangkauan

27.	Halte Ketersediaan Integrasi Pengumpulan	Tersedia	100
-----	--	----------	-----

Aspek Kesetaraan

28.	Kursi Prioritas	50%	50
29.	Bus Ruang Khusus Untuk Kursi Roda	100%	100
30.		Kemiringan Lantai & Tekstur Khusus	80%

Sumber: Hasil Analisis, (2025)

Dari hasil analisis diatas masih ada beberapa aspek yang belum memenuhi standar pelayanan menurut Permenhub, maka dari itu perlunya perbaikan secara menyeluruh guna meningkatkan pelayanan kepada pengguna Bus Trans Jatim.

• Detail Evaluasi Penilaian Pelayanan

Parameter utama yang disebutkan merujuk pada Peraturan Menteri Perhubungan No. 29 Tahun 2015, sedangkan subjek penelitian terdiri dari bus dan halte, dapat dilihat pada tabel 6.

Tabel 6. Penilaian Aspek Evaluasi

No.	Aspek Evaluasi	Nilai
1.	Aspek Keteraturan	78
2.	Aspek Keamanan	64
3.	Aspek Keselamatan	98
4.	Aspek Kenyamanan	100
5.	Aspek Keterjangkauan	100
6.	Aspek Kesetaraan	93

Sumber: Hasil Analisis, (2025)

Hasil evaluasi Trans Jatim menunjukkan variasi pada tiap aspeknya. Aspek kenyamanan dan keterjangkauan memperoleh nilai tertinggi, yaitu 100, yang menunjukkan pelayanan telah memenuhi standar secara optimal.

KESIMPULAN

Kinerja Bus Trans Jatim di rute Sidoarjo – Surabaya – Gresik menunjukkan pencapaian yang cukup baik dalam memenuhi standar kualitas pelayanan transportasi, meskipun terdapat beberapa indikator yang perlu diatasi sesuai Standar Pelayanan Minimal (SPM) Peraturan Menteri Perhubungan No. 29 Tahun 2015, dapat dilihat sebagai berikut:

1. Berdasarkan hasil penelitian didapatkan:

- *Load Factor* : 65 % (rata – rata)
- *Headway* : 15 menit (rata – rata)
- Waktu Tempuh : 120 menit
- Kecepatan Perjalanan : 33 km/jam

2. Evaluasi pelayanan Bus Trans Jatim Koridor I berdasarkan parameter Standar Pelayanan Minimal (SPM) menunjukkan bahwa aspek Keamanan dan keselamatan sudah cukup terpenuhi, seperti keberadaan peralatan keselamatan, lampu penerangan, dan identitas kendaraan. Kenyamanan relatif baik, dengan fasilitas AC, kebersihan, dan kemudahan naik/turun penumpang yang memadai. Namun, aspek keterjangkauan dan kesetaraan, seperti integrasi jaringan trayek pengumpan dan fasilitas untuk penyandang disabilitas, masih perlu peningkatan lebih lanjut. Berdasarkan scoring total penilaian, kinerja pelayanan Bus Trans Jatim Koridor I dikategorikan dalam tingkat "cukup".

DAFTAR PUSTAKA

Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. (2002). Surat Keputusan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Nomor 687 Tahun 2002 Tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum di Wilayah Perkotaan Dalam Trayek Tetap dan Teratur. *Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat, SK.687/AJ.206/DRJD/2002*, 2–69.

Juliati, K., & Ayunaning, K. (2024). Evaluasi Kinerja Operasional Bus Trans Jatim Rute Bunder-Porong Evaluation Of Operational Performance Bus Trans Jatim Rute Bunder-Porong. *Jurnal Teknik Sipil Dan Lingkungan*, 01(1),2721–4885. <http://ejournal.ft.umg.ac.id/index.php/jtk>

Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2015). *PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA NOMOR PM 29 TAHUN 2015*. 2011, 1–17.

Moenir, H. A. S. (2019). *H.A.S. Moenir, Manajemen Pelayanan Umum di Indonesia*, (Jakarta : Bumi Aksara, 2010), hlm. 26 7. 7–29.

Nugraha, B. Y. (2015). Evaluasi Kinerja Koridor Ii Batik Solo Trans Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan No

10 Tahun 2012. In *Tesis* (Issue 10).

Warpani. (1990). Kinerja Angkutan Umum. *Universitas Islam Indonesia, 1*(1990), 1–15.

Widasari, N. S., & Rosdiana, W. (2024). *STRATEGI PENINGKATAN KINERJA BUS TRANS JATIM GERBANGKERTOSUSILA (STUDI KASUS BUS TRANS JATIM KORIDOR II STRATEGY FOR IMPROVING TRANS EAST JAVA BUS SERVICE AS MODE OF TRANSPORTATION IN THE GERBANGKERTOSUSILA ' S (CASE STUDY OF TRANS EAST JAVA BUS CORRI. 85–95.*