

## **Evaluasi Kinerja Operasional pada Bus Trans Jatim Koridor V Rute Surabaya - Bangkalan**

**Yasmine Anisatul Lutfiah\*, Fithri Estikhamah, Nugroho Utomo**

Program Studi Teknik Sipil, Universitas Pembangunan Nasional “Veteran” Jawa Timur

---

### **ARTICLE INFO**

#### **Kata Kunci:**

kinerja operasional; faktor muat; waktu tempuh; waktu antara; Bus Trans Jatim Koridor V.

#### **\*Correspondence email:**

[fithri.ts@upnjatim.ac.id](mailto:fithri.ts@upnjatim.ac.id)

**Submitted:** 31 Juli 2025

**Revised:** 13 Agustus 2025

**Accepted:** 06 Januari 2026

**Published:** 01 Februari 2026

### **ABSTRAK**

Bus Trans Jatim merupakan moda transportasi publik berbasis bus yang digagas oleh Pemerintah Provinsi Jawa Timur guna meningkatkan keterhubungan antarwilayah serta menekan tingkat kemacetan, khususnya di kawasan Gerbangkertosusila. Salah satu jalur terbaru yang telah beroperasi adalah Koridor V yang melayani rute Surabaya–Bangkalan melalui Jembatan Suramadu. Penelitian ini bertujuan untuk mengevaluasi kinerja operasional layanan pada koridor tersebut menggunakan tiga indikator utama, yaitu tingkat keterisian penumpang (*load factor*), durasi perjalanan (*travel time*), dan selang waktu antarbus (*headway*). Metode yang digunakan adalah pendekatan observasional melalui survei lapangan untuk mendapatkan data primer secara langsung. Berdasarkan hasil analisis, diketahui bahwa nilai rata-rata *load factor* hanya mencapai 42%, masih jauh di bawah standar minimal yang ditetapkan sebesar 70%. Sementara itu, rerata waktu tempuh tercatat sebesar 118 menit dan *headway* 20 menit, keduanya masih berada dalam batas toleransi yang diperbolehkan menurut pedoman teknis. Kesimpulan dari studi ini menunjukkan bahwa dari ketiga parameter yang ditinjau, hanya indikator keterisian penumpang yang belum sesuai standar. Temuan ini dapat menjadi acuan awal dalam merumuskan strategi perbaikan dan pengembangan layanan Bus Trans Jatim yang lebih optimal dan berkelanjutan.

---

### **ABSTRACT**

#### **Keywords:**

operational performance; load factor; travel time; headway; Trans Jatim Bus Corridor V.

*Trans Jatim is a provincial bus-based public transport system initiated by the East Java Government to strengthen regional connectivity and alleviate traffic congestion, particularly within the Gerbangkertosusila metropolitan area. One of the newly introduced corridors, Corridor V, operates along the Surabaya–Bangkalan route via the Suramadu Bridge. This study aims to assess the operational performance of this corridor by focusing on three key indicators: load factor, travel time, and headway. A field survey with an observational approach was conducted to collect primary data directly from actual operations. The findings indicate that the average load factor reached only 42%, which falls short of the required minimum standard of 70%. In contrast, the average travel time of 118 minutes and headway of 20 minutes both meet the acceptable thresholds outlined in official technical guidelines. These results reveal that among the evaluated indicators, only the load factor fails to comply with the service standards. The insights from this research are expected to serve as a reference for enhancing the efficiency and service quality of the Trans Jatim Bus Corridor V in a more sustainable manner.*

---

## **PENDAHULUAN**

Provinsi Jawa Timur merupakan salah satu wilayah dengan jumlah penduduk terbanyak di Indonesia. Pertumbuhan jumlah populasi yang pesat berdampak langsung terhadap meningkatnya kebutuhan mobilitas masyarakat, baik dalam skala lokal maupun regional. Dalam hal ini, sistem transportasi berperan penting sebagai penunjang aktivitas individu maupun kolektif, serta berkontribusi terhadap pertumbuhan ekonomi dan dinamika sosial-politik di wilayah tersebut (Ma'arif et al., 2025). Ketidakseimbangan antara peningkatan jumlah perjalanan dengan kapasitas sarana dan prasarana yang tersedia dapat memicu berbagai permasalahan transportasi, seperti kemacetan, keterlambatan perjalanan, hingga polusi udara yang berdampak terhadap kualitas hidup masyarakat. Dengan meningkatkan kualitas pengalaman perjalanan, diharapkan minat masyarakat terhadap penggunaan transportasi umum sebagai pilihan utama dalam mobilitas sehari-hari akan semakin meningkat (Ramadhan & Moerni, 2025). Salah satu strategi pemerintah untuk mengatasi persoalan mobilitas adalah dengan mengembangkan angkutan umum massal berbasis bus yang mampu memberikan layanan secara luas, terstruktur, dan berkelanjutan.

Pengembangan sistem transportasi perkotaan dihadapkan pada berbagai tantangan, antara lain transportasi perkotaan harus mampu mengurangi tingkat kemacetan lalu lintas, tingginya tingkat kecelakaan, menjaga kualitas lingkungan, terbatasnya infrastruktur transportasi serta menyediakan layanan angkutan yang terjangkau bagi seluruh

lapisan masyarakat sebagai pengguna angkutan umum (Juliati & Ayunaning, 2024). Penyediaan sarana transportasi yang aman, nyaman, dan tepat waktu menjadi prasyarat utama untuk mendukung pembangunan kota serta berperan penting dalam meningkatkan kepuasan pengguna dan mendorong peralihan dari penggunaan kendaraan pribadi ke moda angkutan umum (Candra & Widyastuti, 2020). Dalam hal ini, Pemerintah Provinsi Jawa Timur melalui Dinas Perhubungan ini pemerintah terus berupaya melakukan pengembangan sistem transportasi yang lebih baik dengan mengembangkan sistem angkutan massal berbasis bus yang terintegrasi, yaitu Bus Trans Jatim.

Program Bus Trans Jatim secara resmi diluncurkan pada 19 Agustus 2022 dengan dimulainya operasional Koridor I yang melayani rute Sidoarjo–Surabaya–Gresik (Detik.com, 2022). Penerapan layanan Bus Trans Jatim dirancang untuk melayani rute-rute strategis yang menghubungkan wilayah metropolitan Surabaya dengan kabupaten/kota di sekitarnya. Bus Trans Jatim Koridor V merupakan salah satu koridor baru yang diresmikan pada 30 September 2024 dan melayani rute Surabaya–Bangkalan melalui Jembatan Suramadu. Keberadaan koridor ini dinilai strategis karena mendukung peningkatan aksesibilitas dan keterhubungan antardaerah dalam wilayah Gerbangkertosusila (Gresik, Bangkalan, Mojokerto, Surabaya, Sidoarjo, dan Lamongan), serta memperkuat upaya pemerataan pembangunan dan integrasi transportasi antara wilayah dan kepulauan (Suarasurabaya.net, 2024). Penyelenggaraan koridor ini diharapkan dapat mengurangi ketergantungan masyarakat terhadap kendaraan pribadi dan meningkatkan partisipasi pengguna angkutan umum.

Dalam mewujudkan moda transportasi yang aman, nyaman, dan tepat waktu diperlukan evaluasi kinerja operasional pada layanan Bus Trans Jatim Koridor V. Penelitian ini bertujuan untuk mengevaluasi kinerja operasional Bus Trans Jatim Koridor V berdasarkan indikator *load factor*, *travel time*, dan *headway*. Indikator faktor muat (*load factor*) sebagai representasi dari efisiensi penggunaan kapasitas bus, waktu tempuh (*travel time*) yang menunjukkan ketepatan dan kecepatan pelayanan, serta waktu antara (*headway*) yang menggambarkan frekuensi dan konsistensi waktu keberangkatan antarunit bus. Evaluasi ini diharapkan dapat memberikan gambaran objektif terhadap kondisi layanan Bus Trans Jatim Koridor V saat ini, sekaligus menjadi dasar bagi pemerintah daerah dan pihak operator dalam merumuskan strategi peningkatan kualitas layanan transportasi publik secara lebih terarah. Selain itu, hasil evaluasi ini bermanfaat sebagai masukan yang konstruktif bagi penyusunan kebijakan transportasi berbasis kebutuhan masyarakat, dengan orientasi pada peningkatan pelayanan yang berkelanjutan, dan efisien.

## **Angkutan Umum**

Angkutan umum merupakan sarana layanan transportasi yang digunakan oleh masyarakat luas untuk memenuhi kebutuhan mobilitas masyarakat. Moda ini memungkinkan pergerakan orang maupun barang dari satu lokasi ke lokasi lainnya secara terorganisasi, efisien, dan terjangkau (Darmawan & Suseno, 2023). Angkutan umum penumpang merupakan layanan transportasi yang menerapkan sistem pembayaran atau sewa oleh penumpang sebagai pengguna jasa (Primasworo et al., 2022). Dalam sistem transportasi perkotaan, angkutan umum berperan penting dalam menekan kemacetan, menurunkan emisi kendaraan pribadi, serta meningkatkan aksesibilitas layanan transportasi yang terjangkau dan efisien bagi masyarakat luas. Angkutan umum dapat diklasifikasikan menjadi dua jenis, yaitu angkutan massal (*mass transit*) dan angkutan *paratransit*. Angkutan massal (*mass transit*) merupakan jenis transportasi umum yang beroperasi dengan rute, jadwal, tarif, dan titik pemberhentian tetap, seperti pada layanan bus. Sementara itu, angkutan *paratransit* adalah layanan transportasi umum yang fleksibel karena rute, jadwal, tarif, serta lokasi pemberhentiannya dapat menyesuaikan dengan permintaan penumpang, seperti taksi.

## **Bus Trans Jatim**

Bus umumnya beroperasi dengan jadwal keberangkatan yang telah ditentukan serta melayani rute dan trayek yang tetap, bus diklasifikasikan menjadi dua tipe, yaitu bus berukuran kecil (minibus) dan bus berukuran besar (Nuansyah et al., 2022). Bus Trans Jatim merupakan sistem angkutan umum berbasis bus yang dikembangkan dan dikelola oleh Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Timur. Bus Trans Jatim adalah sistem transportasi umum berbasis bus yang melayani perjalanan antarkota atau antar kabupaten di wilayah Provinsi Jawa Timur, khususnya di kawasan Gerbangkertosusila (Gresik, Bangkalan, Mojokerto, Surabaya, Sidoarjo, dan Lamongan) (Hasib et al., 2024). Program ini dikembangkan dengan tujuan meningkatkan mobilitas masyarakat, mengurangi tingkat kemacetan, serta menyediakan alternatif transportasi yang efisien dan ramah lingkungan. Sistem Bus Trans Jatim didesain dengan konsep layanan yang terintegrasi, terjadwal, dan berbasis koridor, guna memberikan kepastian waktu dan meningkatkan kualitas pelayanan publik di bidang transportasi. Salah satu keunggulan layanan Bus Trans Jatim terletak pada sistem pembayarannya yang fleksibel dan adaptif terhadap perkembangan teknologi digital. Pengguna dapat melakukan pembayaran menggunakan kartu uang elektronik seperti Flazz, e-Money, Brizzi, dan TapCash. Selain metode non-tunai, pembayaran juga dapat dilakukan secara tunai melalui petugas di dalam bus, maupun secara daring melalui aplikasi resmi Trans Jatim-Ajaib (Detik.com, 2024). Sistem pembayaran yang bervariasi ini bertujuan untuk meningkatkan kemudahan akses bagi penumpang serta mendorong efisiensi operasional secara keseluruhan. Dengan adanya Bus Trans Jatim, moda ini turut

berperan dalam mengurangi emisi gas buang dan beban lalu lintas, sehingga mendukung terciptanya lingkungan perkotaan yang lebih sehat dan berkelanjutan.

### **Kinerja Operasional**

Kinerja operasional merupakan gambaran tingkat keberhasilan suatu sistem dalam mencapai sasaran, tujuan, visi, dan misi organisasi pelayanan yang telah ditetapkan (Saragi et al., 2025). Dalam hal ini, kinerja operasional mencerminkan efektivitas penyelenggaraan layanan berdasarkan indikator tertentu, seperti keterisian penumpang, kecepatan pelayanan, dan konsistensi jadwal. Penilaian terhadap kinerja operasional umumnya dilakukan berdasarkan parameter-parameter terukur yang telah ditetapkan dalam regulasi teknis yang berlaku, guna menjamin bahwa layanan yang diberikan telah memenuhi standar minimum yang dipersyaratkan. Salah satu pedoman yang digunakan sebagai acuan dalam evaluasi kinerja angkutan umum di wilayah perkotaan adalah Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum di Wilayah Perkotaan dalam Trayek Tetap dan Teratur, sebagaimana tertuang dalam Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor SK.687/AJ/206/DRJD/2002. Dalam pedoman tersebut, terdapat tiga indikator utama yang digunakan untuk mengevaluasi kinerja operasional, yaitu:

#### **Faktor Muat (*Load Factor*)**

*Load factor* merupakan indikator kinerja operasional yang menggambarkan tingkat pemanfaatan kapasitas angkut (Nanda, 2023). Nilai ini dihitung sebagai perbandingan antara jumlah penumpang yang diangkut dengan kapasitas tempat duduk yang tersedia (Departemen Perhubungan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 2002). Indikator ini mencerminkan efisiensi pemanfaatan armada dan memiliki implikasi langsung terhadap kinerja operasional layanan. Berdasarkan standar pedoman teknis, nilai ideal *load factor* adalah sebesar 70%. Semakin tinggi *load factor*, semakin optimal pemanfaatan kapasitas bus, namun nilai yang terlalu tinggi juga dapat mengindikasikan kepadatan berlebih yang menurunkan kenyamanan.

#### **Waktu Tempuh (*Travel Time*)**

Waktu tempuh merupakan lama durasi perjalanan yang dibutuhkan oleh armada bus untuk menyelesaikan perjalanan dari titik awal ke titik akhir rute. Waktu tempuh diperoleh dari akumulasi total durasi perjalanan antarhalte serta waktu berhenti pada setiap halte (Purnomo & Herijanto, 2021). Indikator ini sangat penting dalam menilai kecepatan dan ketepatan waktu layanan, serta berkaitan erat dengan kepuasan pengguna. Faktor-faktor yang memengaruhi waktu tempuh meliputi kondisi lalu lintas, jumlah penumpang, dan efisiensi proses naik-turun penumpang. Dalam pedoman teknis disebutkan bahwa waktu tempuh ideal berada pada kisaran 60 - 90 menit, dengan batas maksimum yang diperbolehkan sebesar 120 menit (Departemen Perhubungan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 2002).

#### **Waktu Antara (*Headway*)**

Waktu antara (*headway*) adalah selang waktu antara keberangkatan satu unit bus dengan unit berikutnya pada trayek yang sama dalam kurun waktu tertentu (Vidhia & Hendra, 2020). Indikator ini berfungsi untuk menilai keteraturan dan konsistensi jadwal operasional. *Headway* yang terlalu panjang dapat menyebabkan waktu tunggu yang tinggi di halte, sedangkan *headway* yang terlalu pendek dapat menimbulkan ketidakefisienan penggunaan armada. Berdasarkan standar pedoman teknis, waktu tunggu ideal penumpang tidak melebihi 20 menit.

Ketiga indikator di atas digunakan secara terintegrasi dalam penelitian ini untuk mengevaluasi performa layanan Bus Trans Jatim Koridor V. Data lapangan yang diperoleh akan dibandingkan dengan standar yang telah ditetapkan, guna mengetahui sejauh mana sistem transportasi ini telah memenuhi ketentuan dan aspek apa saja yang memerlukan pembenahan.

### **METODE**

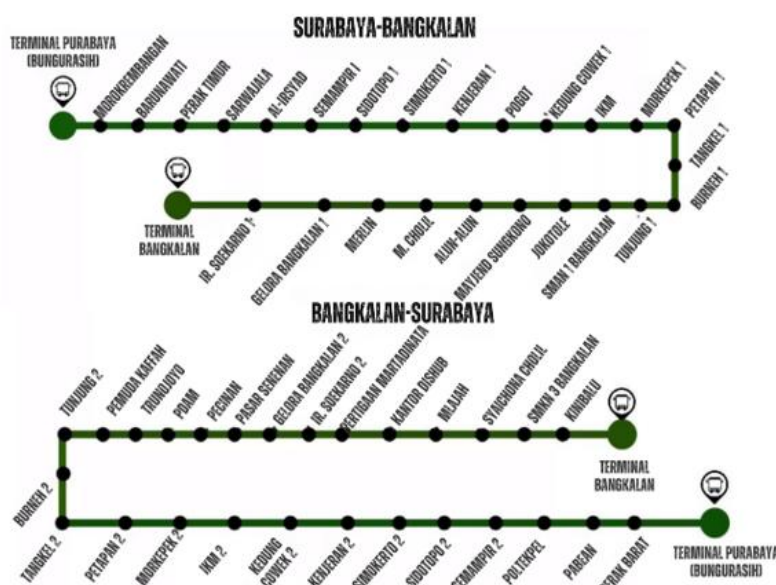
Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif dengan metode survei lapangan yang bersifat observasional. Pendekatan ini dipilih untuk memperoleh gambaran faktual dan objektif terkait kondisi operasional Bus Trans Jatim Koridor V secara langsung di lapangan. Penelitian ini difokuskan pada pengumpulan dan analisis data primer yang diperoleh melalui pengamatan sistematis terhadap aktivitas operasional bus pada rute Surabaya–Bangkalan. Data yang dikumpulkan meliputi jumlah penumpang, waktu keberangkatan dan kedatangan bus, serta interval antarunit bus dalam waktu tertentu. Proses observasi dilaksanakan selama empat hari pada hari kerja dan akhir pekan, yaitu hari Senin, Jumat, Sabtu, dan Minggu. Observasi dilakukan pada dua rentang waktu operasional, yakni pukul 06.00–11.00 (periode pagi) dan pukul 14.00–18.00 (periode sore), untuk menangkap variasi operasional pada jam sibuk dan non-sibuk. Tiga indikator utama yang digunakan dalam penelitian ini adalah faktor muat (*load factor*), waktu tempuh (*travel time*), dan waktu antara (*headway*). Pengamatan *load factor* dilakukan dengan mencatat jumlah penumpang yang naik dan turun di setiap pemberhentian, kemudian dibandingkan dengan kapasitas tempat duduk bus yang tersedia. *Travel time* dihitung

berdasarkan waktu yang diperlukan oleh bus untuk menyelesaikan satu rit perjalanan dari terminal awal menuju terminal akhir dan kembali ke titik awal. Sedangkan *headway* ditentukan dari selisih waktu antarbus yang beroperasi pada rute yang sama dalam interval waktu tertentu. Data tersebut kemudian diolah dan dianalisis untuk memperoleh nilai rata-rata dari masing-masing indikator kinerja. Nilai tersebut selanjutnya dibandingkan dengan standar pelayanan yang telah ditetapkan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Darat melalui SK.687/AJ.206/DRJD/2002, guna menilai sejauh mana kinerja operasional Bus Trans Jatim Koridor V memenuhi ketentuan yang berlaku.

## HASIL

### Rute Pelayanan Bus Trans Jatim Koridor V

Bus Trans Jatim Koridor V menghubungkan dua terminal utama, yakni Terminal Purabaya di Surabaya dan Terminal Bangkalan di Pulau Madura. Jalur lintasan yang ditempuh melalui Jembatan Suramadu ini memiliki panjang kurang lebih 62 km, serta dirancang untuk memperkuat konektivitas antar wilayah dalam kawasan Gerbang kertokusila. Pemetaan trayek terkait layanan ditampilkan pada Gambar 1 berikut.



Gambar 1. Rute Bus Trans Jatim Koridor V

Sumber: Media Sosial Instagram (Kominfobkl, 2024)

### Faktor Muat (*Load Factor*)

Standar minimal keterisian bus berdasarkan Keputusan Dirjen Perhubungan Darat mengharuskan tingkat faktor muat mencapai 70%. Dalam penelitian ini, perhitungan *load factor* dilakukan melalui pencatatan jumlah penumpang yang naik dan turun pada tiap pemberhentian, lalu dibandingkan dengan kapasitas tempat duduk yang tersedia di setiap bus. Adapun rumus yang digunakan dalam menghitung faktor muat sebagai berikut:

$$\text{Faktor muat (load factor)} = \frac{\sum \text{Penumpang}}{\sum \text{Kapasitas angkut}} \times 100\%$$

Perhitungan faktor muat (*load factor*) ditunjukkan sebagai berikut:

$$\begin{aligned} \text{Faktor muat (load factor)} &= \frac{19}{45} \times 100\% \\ &= 42\% \end{aligned}$$

Rekapitulasi hasil survei mengenai faktor muat bus Trans Jatim Koridor V disajikan pada tabel 1 berikut:

Tabel 1. Rekapitulasi Faktor Muat (*Load Factor*)

No	Jam	Faktor Muat Penumpang				Rekapitulasi Faktor Muat
		Jum'at 21 Maret 2025	Sabtu 22 Maret 2025	Minggu 23 Maret 2025	Senin 24 Maret 2025	
1	06:00 - 11:00	42%	44%	51%	45%	45%
2	14:00 - 18:00	46%	46%	32%	33%	39%
<b>Rekapitulasi Rata - Rata Faktor Muat Penumpang</b>						<b>42%</b>

Sumber: Hasil Analisis (2025)

Berdasarkan tabel 1 hasil pengamatan selama empat hari meliputi hari kerja dan akhir pekan, menunjukkan bahwa rata-rata nilai *load factor* hanya mencapai 42%. Dengan demikian, faktor muat tidak memenuhi standar Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum Di Wilayah Perkotaan Dalam Trayek Tetap Dan Teratur Tahun 2002 yaitu *load factor* bus sebesar 70%.

### Waktu Tempuh (*Travel Time*)

Waktu tempuh pada Bus Trans Jatim Koridor V adalah 100 menit (1 jam 40 menit) per rit perjalanan. Berdasarkan pedoman teknis, waktu tempuh (*travel time*) bus adalah 60 – 90 menit dengan batas maksimal 120 menit. Rekapitulasi hasil survei mengenai waktu tempuh bus Trans Jatim Koridor V disajikan pada tabel 2 berikut:

**Tabel 2. Rekapitulasi Waktu Tempuh (*Travel Time*)**

No	Jam	Waktu Tempuh Penumpang				Rekapitulasi Waktu Tempuh (jam:menit)
		Jum'at 21 Maret 2025	Sabtu 22 Maret 2025	Minggu 23 Maret 2025	Senin 24 Maret 2025	
1	06:00 - 11:00	1:44	1:49	1:40	2:01	1:48
2	14:00 - 18:00	2:19	2:19	1:49	2:07	2:08
<b>Rekapitulasi Rata - Rata Waktu Tempuh (jam:menit)</b>						<b>1:58</b>

Sumber: Hasil Analisis (2025)

Berdasarkan tabel 2 hasil pengamatan selama empat hari meliputi hari kerja dan akhir pekan, maka diperoleh hasil rata-rata waktu tempuh Bus Trans Jatim Koridor V selama 118 menit (1 jam 58 menit). Dengan demikian, waktu tempuh memenuhi standar Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum Di Wilayah Perkotaan Dalam Trayek Tetap Dan Teratur Tahun 2002, yaitu maksimal 120 menit.

### Waktu Antara (*Headway*)

Waktu antara (*headway*) rencana Bus Trans Jatim Koridor V adalah 15-20 menit pada jam sibuk dan 30 menit pada jam tidak sibuk, serta toleransi keterlambatan 5 menit. Menurut Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum Di Wilayah Perkotaan Dalam Trayek Tetap Dan Teratur Tahun 2002, waktu antara (*headway*) bus ideal adalah 5 - 10 menit dengan batas maksimal 10 – 20 menit. Rekapitulasi hasil survei mengenai waktu antara bus Trans Jatim Koridor V disajikan pada tabel 3 berikut:

**Tabel 3. Rekapitulasi Waktu Antara (*Headway*)**

No	Tempat Pengamatan	Waktu Antara Penumpang				Rekapitulasi Waktu Antara (jam:menit)
		Jum'at 21 Maret 2025	Sabtu 22 Maret 2025	Minggu 23 Maret 2025	Senin 24 Maret 2025	
1	Terminal Purabaya	0:20	0:22	0:20	0:22	0:21
2	Terminal Bangkalan	0:21	0:20	0:21	0:21	0:20
<b>Rekapitulasi Rata - Rata Waktu Antara (jam:menit)</b>						<b>0:20</b>

Sumber: Hasil Analisis (2025)

Berdasarkan tabel 3 hasil pengamatan selama empat hari meliputi hari kerja dan akhir pekan, maka diperoleh hasil rata-rata waktu antara Bus Trans Jatim Koridor V selama 20 menit. Dengan demikian waktu antara memenuhi standar Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum Di Wilayah Perkotaan Dalam Trayek Tetap Dan Teratur Tahun 2002, yaitu maksimal 20 menit.

### SIMPULAN

Berdasarkan evaluasi terhadap kinerja operasional Bus Trans Jatim Koridor V pada rute Surabaya–Bangkalan diperoleh hasil indikator faktor muat (*load factor*) menunjukkan nilai rata-rata sebesar 42%, yang belum mencapai ambang batas minimal sesuai ketentuan dalam SK.687/AJ.206/DRJD/2002 yakni sebesar 70%. Hal ini mencerminkan bahwa tingkat keterisian penumpang masih tergolong rendah dan diperlukan upaya intensif dalam meningkatkan minat masyarakat untuk beralih ke moda transportasi ini, antara lain melalui penyempurnaan layanan, integrasi jaringan, dan promosi yang lebih masif. Waktu tempuh (*travel time*) rata-rata tercatat selama 118 menit untuk satu kali perjalanan pulang-pergi. Nilai ini masih berada dalam batas toleransi maksimum 120 menit sebagaimana diatur dalam pedoman teknis. Hal ini menunjukkan bahwa aspek ketepatan waktu sudah cukup baik, meskipun masih terdapat ruang untuk perbaikan efisiensi operasional. Waktu antara (*headway*) menunjukkan rata-rata sebesar 20 menit, yang masih sesuai dengan standar maksimum yang ditetapkan, yaitu tidak melebihi 20 menit. Kondisi ini mengindikasikan bahwa frekuensi dan keteraturan jadwal bus telah memenuhi kriteria pelayanan yang diharapkan.

Secara keseluruhan, dari ketiga parameter yang dievaluasi, hanya indikator *load factor* yang belum sesuai dengan standar pelayanan minimum. Dengan demikian, disarankan agar pengelola dan pihak terkait melakukan langkah strategis guna mendorong peningkatan jumlah penumpang, sehingga operasional layanan dapat berlangsung secara optimal dan berkelanjutan dalam mendukung mobilitas masyarakat di wilayah Gerbangkertosusila.

#### DAFTAR PUSTAKA

- Candra, K. A., & Widyastuti, H. (2020). Analisis Kinerja Operasional Bus Rapid Transit (BRT) Trans Jogja Trayek 8. *JURNAL TEKNIK ITS*, 09.
- Darmawan, M. R., & Suseno, D. P. (2023). ANALISIS TARIF ANGKUTAN UMUM BERDASARKAN BIAYA OPERASIONAL KENDARAAN (BOK) (STUDI KASUS ANGKODES TRAYEK PASAR UNGARAN-KALONGAN). *Journal of Civil Engineering and Technology Sciences*, 02(01), 44–50. <https://doi.org/10.56444/jcets.v1i1>
- Departemen Perhubungan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. (2002). *Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum di Wilayah Perkotaan dalam Trayek Tetap dan Teratur*.
- Detik.com. (2022). *Bus Trans Jatim: Jadwal, Rute dan Tarifnya*. <https://www.detik.com/jatim/berita/d-6962323/bus-trans-jatim-jadwal-rute-dan-tarifnya>
- Detik.com. (2024). *Pj Gubernur Jatim Harap Bus Trans Jatim Koridor V Bantu Akses Warga Madura*. <https://news.detik.com/berita/d-7565631/pj-gubernur-jatim-harap-bus-trans-jatim-koridor-v-bantu-akses-warga-madura>
- Hasib, A. A. A., Hanindiya, D. E., & Jamal, A. (2024). Strategi Pengambilan Keputusan Terhadap Perluasan Layanan Bus Trans Jatim Ke Lamongan dan Bangkalan. *Eksekusi : Jurnal Ilmu Hukum Dan Administrasi Negara*, 2(3), 116–124. <https://doi.org/10.55606/eksekusi.v2i3.1202>
- Juliati, K., & Ayunaning, K. (2024). Evaluasi Kinerja Operasional Bus Trans Jatim Rute Bunder-Porong Evaluation Of Operational Performance Bus Trans Jatim Rute Bunder-Porong. In *Jurnal Teknik Sipil dan Lingkungan* (Vol. 01, Issue 1). <https://journal.umg.ac.id/index.php/jtsl>
- Kominfobkl. (2024). *Informasi Rute, Jam Operasional, dan Jadwal Keberangkatan Trans Jatim Koridor V Cakraningrat Surabaya-Bangkalan PP*. [https://www.instagram.com/p/DAmacMy\\_j5/](https://www.instagram.com/p/DAmacMy_j5/)
- Ma'arif, M. S., Utomo, N., & Estikhamah, F. (2025). Analisis Kelayakan Tarif Berdasarkan Ability To Pay dan Willingness To Pay pada Bus Trans Jatim Koridor II. *Jurnal Talenta Sipil*, 8(1), 158. <https://doi.org/10.33087/talentsipil.v8i1.710>
- Nanda, D. (2023). *EVALUASI KINERJA OPERASIONAL BUS TRANS BANYUMAS PADA KORIDOR 1 PASAR PONTERMINAL AJIBARANG*. 24(2), 65–72. <http://jurnalnasional.ump.ac.id/index.php/Techno>
- Nuansyah, E., Das, A. M., & Raudhati, E. (2022). Analisa Kinerja Operasional Bus Rapid Transit Trans Siginjai Jambi. *Jurnal Talenta Sipil*, 5(2), 329. <https://doi.org/10.33087/talentsipil.v5i2.135>
- Primasworo, R. A., Oktaviastuti, B., & Madun, R. W. (2022). Evaluasi Penggunaan Angkutan Umum Perkotaan Di Kota Malang ( Trayek Arjosari – Tidar / AT). *Jurnal Teknik Sipil*, 11.
- Purnomo, M. T., & Herijanto, W. (2021). Evaluasi Kinerja Bus Rapid Transit (BRT) Trans Jateng Rute Semarang–Kendal. *JURNAL TEKNIK ITS*, 10.
- Ramadhan, I. S., & Moerni, S. Y. (2025). Penerapan Neo Vernakular Simalungun pada Pusat Perbelanjaan di Pematangsiantar. *Jurnal Ilmiah Teknik Sipil Dan Arsitektur (JITAS)*, 4(1), 9–16. <https://doi.org/10.31289/jitas.v4i1.4956>
- Saragi, T. E., Simajuntak, N. I. M., & Zai, E. P. K. D. (2025). ANALISIS TINGKAT KINERJA TRANS MEBIDANG SEBAGAI TRANSPORTASI PUBLIK DI KOTA MEDAN (STUDI KASUS : KORIDOR 1 MEDAN-BINJAI). In *Jurnal Teknik Sipil* (Vol. 4, Issue 2).
- Suarasurabaya.net. (2024). *Trans Jatim Koridor V Resmi Diluncurkan, Mobilitas Surabaya-Bangkalan Jadi Lebih Mudah*. <https://www.suarasurabaya.net/kelanakota/2024/trans-jatim-koridor-v-resmi-diluncurkan-mobilitas-surabaya-bangkalan-jadi-lebih-mudah/>
- Vidhia, C., & Hendra, F. (2020). Evaluasi Kinerja Operasional Pelayanan Bus Rapid Transit (B Koridor Blok M-Kota, DKI Jakarta. *Al-Kharaj : Jurnal Ekonomi, Keuangan & Bisnis Syariah*, 3(1), 57–71. <https://doi.org/10.47467/alkharaj.v3i1.188>