



---

## EVALUASI KINERJA OPERASIONAL BUS TRANS METRO PASUNDAN KORIDOR 2 ALUN-ALUN – KOTA BARU PARAHYANGAN

Firly Raudya Afiffah<sup>1</sup>, Elkhasnet<sup>2</sup>

Institut Teknologi Nasional

[firlyraudyaafiffah@gmail.com](mailto:firlyraudyaafiffah@gmail.com)<sup>1</sup>, [elkha@itenas.ac.id](mailto:elkha@itenas.ac.id)<sup>2</sup>

---

### Abstrak:

Penduduk di Kota Bandung yang meningkat, menyebabkan kemacetan. Direktorat Jenderal Perhubungan Darat memberikan pelayanan transportasi umum Bus Trans Metro Pasundan diharapkan dapat menjadi salah satu pemecah masalah kemacetan. Penelitian ini bertujuan untuk Mengidentifikasi kinerja operasi Bus Trans Metro Pasundan, menentukan upaya yang dapat dilakukan untuk meningkatkan kinerja operasi Bus Trans Metro Pasundan, dan menentukan kelayakan dari operasional Bus Trans Metro Pasundan rute Alun – Alun – Kota Baru Parahyangan. Penelitian ini menggunakan metode deskriptif kualitatif. Hasil rekapitulasi pada Hari Rabu, 24 Mei 2023 rata rata faktor muatannya adalah 26,48 % < 70% hasil tersebut dikategorikan tidak memenuhi Indikator Standar Pelayanan Angkutan Umum sehingga belum perlu penambahan jumlah armada, waktu antara yaitu 9 menit < 10-20 menit tidak memenuhi Standar Pelayanan Angkutan Umum, sehingga perlu adanya kendali waktu antara menjadi 20 menit, waktu perjalanan didapatkan 64 menit sehingga sudah memenuhi Indikator Standar Pelayanan Angkutan Umum dan kecepatan perjalanan rata-rata 21 km/jam tidak memenuhi Indikator Standar Pelayanan Angkutan Umum Direktorat Jenderal Perhubungan Darat tapi hal ini lebih baik karena lebih cepat sampai. Dari penelitian ini didapatkan faktor muatan, waktu antara dan kecepatan belum sesuai Indikator Standar Pelayanan Angkutan Umum. Saran perlu kendali jadwal waktu agar memenuhi Standar Indikator Pelayanan Angkutan Umum, sebaiknya Bus Trans Metro Pasundan memiliki kondektur.

**Kata kunci:** Bus Trans Metro Pasundan, Faktor muatan, Waktu antara, Waktu perjalanan, Kecepatan perjalanan.

### Abstract:

*The population in Bandung City is increasing, causing traffic jams. It is hoped that the Directorate General of Land Transportation provides Trans Metro Pasundan Bus public transportation services to be one of the solutions to congestion problems. This research aims to identify the operational performance of Trans Metro Pasundan Buses, determine efforts that can be made to improve the operational performance of Trans Metro Pasundan Buses, and determine the feasibility of operating Trans Metro Pasundan Buses on the Alun - Alun - Kota Baru Parahyangan route. This study used descriptive qualitative method. The recapitulation results on Wednesday, May 24 2023, the average load factor was 26.48% < 70%. These results were categorized as not meeting the Public Transport Service Standard Indicators so there was no need to increase the number of fleets, the time between 9 minutes < 10-20 minutes did not meet Public Transport Service Standards, so it is necessary to control the time between 20 minutes, the travel time is 64 minutes so it meets the Public Transport Service Standard Indicators and the average travel speed of 21 km/hour does not meet the Public Transport Service Standard Indicators of the Directorate General of Land Transportation but This is better because it arrives faster. From this research, it was found that the load factor, intermediary time and speed did not comply with the Public Transport Service Standard Indicators. Suggestions: need to control the time schedule so that it meets the Public Transport Service Indicator Standards, Trans Metro Pasundan Buses should have conductors.*

**Keywords:** Pasundan Trans Metro Bus, Load factor, Intermediate time, Travel time, Travel speed.



## **PENDAHULUAN**

Penduduk di Kota Bandung yang meningkat dan adanya peningkatan ekonomi maka jumlah perjalanan yang dilakukan oleh individu-individu semakin meningkat. Meningkatnya kebutuhan transportasi beriringan dengan pengembangan sarana dan prasarana transportasi, jalan, lingkungan dan manusia bersama-sama untuk membentuk sistem lalu lintas. Hal ini menyebabkan terjadinya kemacetan. Kementerian Perhubungan Republik Indonesia melalui Direktorat Jenderal Perhubungan Darat memberikan pelayanan transportasi umum yaitu Bus Trans Metro Pasundan (Andaru, 2022). Dengan adanya Bus Trans Metro Pasundan diharapkan dapat menjadi salah satu pemecah masalah kemacetan lalu lintas serta penggunaan jalan raya semakin efektif dan dapat mempermudah proses perjalanan dari satu wilayah ke wilayah lain yang nantinya akan memiliki ketertarikan dan hubungan timbal balik antar wilayah (Nisa & Haryanto, 2014).

Kenyamanan menjadi hal yang paling utama dan perlu memberi pelayanan yang berkualitas dan mampu memahami kebutuhan masyarakat. Saat ini pelayanan Bus Trans Metro Pasundan memiliki 5 koridor. Salah satu koridor yang populer dan banyak diminati oleh masyarakat adalah koridor 2 yaitu Alun-alun – Kota Baru Parahyangan yang memiliki 18 armada. Pada penelitian ini akan mengkaji koridor 2 yaitu Alun-alun – Kota Baru Parahyangan tersebut. Rute Alun-alun – Kota Baru Parahyangan mempunyai Panjang 21,1 km dan 27 halte pemberhentian dan rute Kota Baru Parahyangan – Alun-alun mempunyai Panjang 23 km dan 29 halte pemberhentian. Kinerja operasi menjadi salah satu tolak ukur keberhasilan angkutan umum dalam memberikan pelayanan yang handal pada masyarakat. Pada dasarnya evaluasi dan analisis sendiri akan dilakukan dengan langkah langsung melakukan survei pada wilayah koridor 2 guna mempermudah dalam tahap batasan wilayah kinerja serta apakah telah memenuhi kriteria standar pelayanan angkutan umum dalam mempermudah penumpang untuk melakukan sebuah perjalanan menggunakan moda transportasi umum Bus Trans Metro Pasundan.

Menurut Penelitian terdahulu hasil rata-rata analisis load factor (faktor muat) adalah sebesar 14%, yang menunjukkan tingkat keterisian penumpang yang rendah (Saputra, 2020). Hal ini disebabkan karena berbagai faktor, dari aspek efektivitas rute/jalur, keengganan masyarakat untuk menggunakan transportasi angkutan umum, sehingga perlunya analisis lebih lanjut. Hasil rata-rata analisis *headway* (waktu antara) adalah sebesar 27 menit, hasil tersebut tidak memenuhi standar dari Kementerian Perhubungan yang mensyaratkan waktu antara sebesar 5-10 menit (rata-rata) dan 2-5 menit (maksimal). Menurut hasil pengamatan peneliti, di lapangan Transmetro Bandung merupakan angkutan umum yang menjadi alternatif lain selain angkutan kota karena memiliki tarif yang rendah dan kenyamanan bagi pengguna tetapi berdasarkan hasil pengamatan di lapangan didapatkan data *Headway*, Load Faktor, dan umur kendaraan (Malida Yulia, 2019). Umur rata-rata kendaraan bus transmetro Bandung adalah 6 tahun. Berdasarkan hasil analisis yang ada load factor pada setiap koridor di Kota Bandung yang memiliki nilai prosentase yang rendah.

Dari hasil penelitian para peneliti didapatkan *time headway* (Rajabasa –Sukaraja) sebesar 6,29 menit, dan kecepatan perjalanan: 25,45 km/jam telah memenuhi standar World Bank (Muhammad, Heriyanto, & Pratomo, 2015). Sedangkan jarak tempuh: 112,36 km per bus, dan load factor: 20,53% tidak memenuhi standar World Bank. Rendahnya nilai load factor menyebabkan pendapatan perkendaraan kecil, yakni sebesar Rp 346.503,56. Nilai pendapatan bus dibagi dengan nilai biaya operasional bus (*operating ratio*) sebesar 0,7 (kurang dari 1) maka BRT mengalami kerugian.

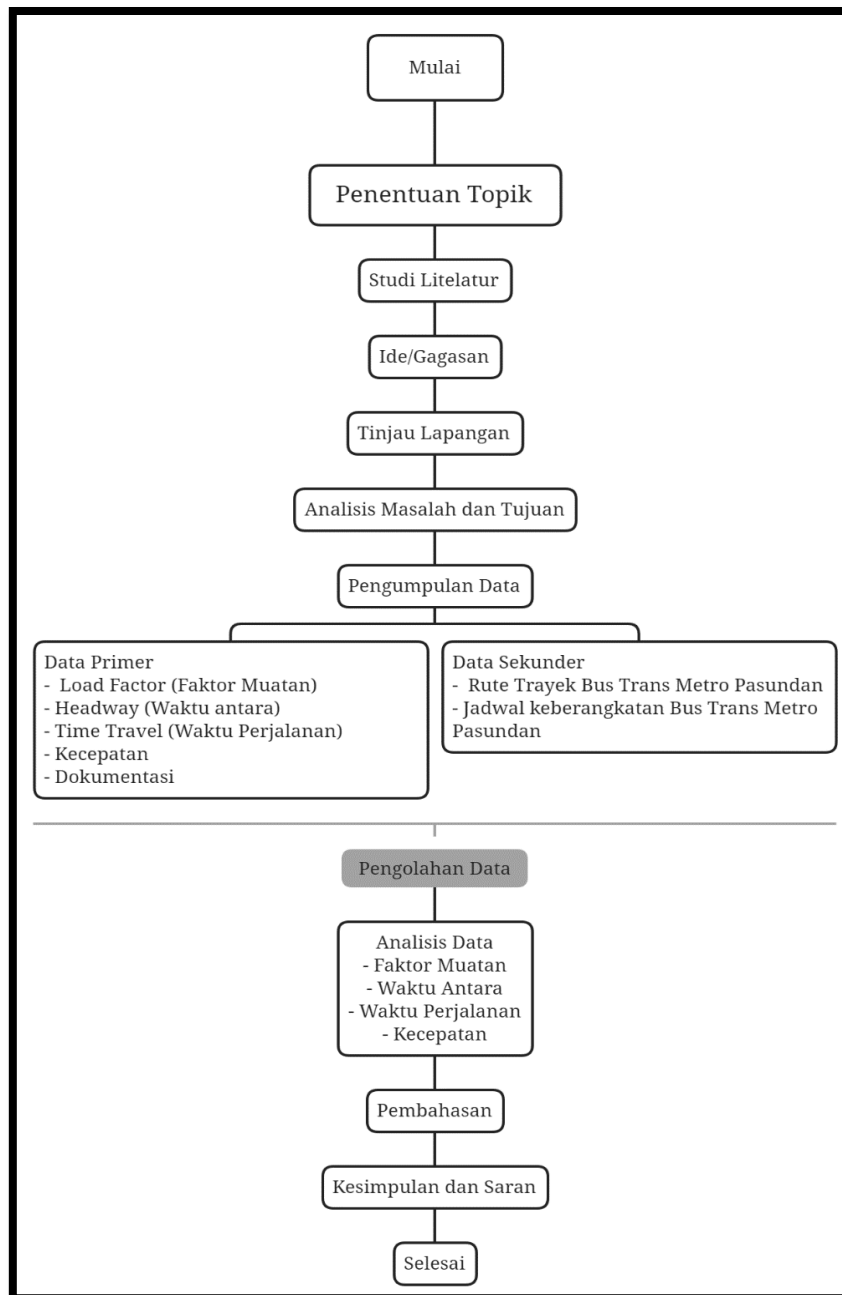
Peneliti melakukan penelitian evaluasi kinerja operasional bus yang menunjukkan bahwa *headway*, BRT memiliki tingkat pelayanan yang baik, jika dibandingkan dengan standar Direktorat Jenderal Perhubungan Darat dimana *headway* standar rata-rata adalah 5 menit (Vidhia & Hendra,

2021). Sedangkan dari BP Trans Jakarta dapat dikatakan baik dimana headway pada jam sibuk adalah 2-3 menit dan jam non sibuk 5 menit. Load factor, hasil survai primer dan analisis menunjukkan bahwa load factor belum mencapai target operasional BP Trans Jakarta sebesar 70% sehingga kondisi bus masih terasa lapang dan lenggang walaupun jauh lebih baik menurut standar Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. Adapun untuk travel time, kinerja pelayanan operasional BRT sudah sesuai dengan standar Direktorat Jenderal Perhubungan Darat yang menetapkan waktu perjalanan standar adalah 1-1,5 jam dan BP Trans Jakarta menetapkan 45 menit, jauh lebih cepat dimana untuk jurusan Blok M-Kota dan Kota-Blok M.

Evaluasi kinerja operasi dari Bus Trans Metro Pasundan di Kota Bandung sendiri dilakukan dengan alasan memiliki tujuan sebagai penelitian kualitas dari operasional Bus Trans Metro Pasundan dalam penyesuaian peningkatan kinerja operasi. Berdasarkan hal tersebut dalam hal ini akan dilakukan sebuah langkah evaluasi kinerja operasional untuk mengetahui kriteria kinerja dalam pelayanan untuk penumpang Bus Trans Metro Pasundan di Kota Bandung. Evaluasi dan penilaian kinerja operasional Bus Trans Metro Pasundan dilakukan guna memperoleh penilaian untuk kualitas kelayakan dari operasional Bus Trans Metro Pasundan dalam mempermudah dan memberikan kenyamanan kepada penumpang Bus Trans Metro Pasundan.

#### **METODE PENELITIAN**

Metode penelitian yang digunakan adalah metode deskriptif kualitatif. metode penelitian diskriptif kualitatif dilakukan kegiatan mengukur instrumen-instrumen dalam analisis data secara statistik deskriptif akan dipadukan dengan analisis kualitatif untuk mengetahui kinerja pelayanan serta persepsi pengguna jasa Bus Trans Metro Pasundan, dan digunakan untuk merekomendasikan cara peningkatan kinerja pelayanan angkutan Bus Trans Metro Pasundan rute Alun-Alun Kota Baru Parahyangan serta analisis kualitatif digunakan untuk mempertajam hasil deskripsi indentifikasi penelitian. Data yang dikumpulkan berupa data sekunder dan data primer. data primer yang diperoleh adalah load factor (faktor muatan), Headway (Waktu Antara), Time Travel (Waktu Perjalanan), Kecepatan perjalanan, dan dokumentasi. Jenis data sekunder yang diperlukan pada penelitian ini diantaranya, rute trayek Bus Trans Metro Pasundan dan jadwal keberangkatan Bus Trans Metro Pasundan.



Gambar 1 Tahapan Kegiatan

### 1. Kinerja Operasional

Pelayanan angkutan umum mampu dikatakan baik apabila sudah sesuai dengan standar-standar yang telah dikeluarkan pemerintah (LALU, 2021). Untuk mengetahui apakah pelayanan angkutan umum sudah berjalan dengan baik atau belum maka dapat dievaluasi dengan menggunakan indikator kendaraan angkutan umum baik dari standar world bank atau standar yang telah ditetapkan pemerintah (Saputra, 2020). Untuk indikator standar pelayanan kendaraan umum dapat dilihat pada tabel.

**Tabel 1 Indikator Standar Pelayanan Angkutan Umum**

No	Parameter	Standar
1	Waktu antara (headway)	10-20 menit*
2	Waktu antara/waktu tunggu	
	1. Rata-rata	5-10 menit**
	2. Maximum	10-20 meni**
3	Faktor muatan (Load factor)	70%
4	Jarak perjalanan	230-260 (Km/kendaraan/hari)
5	Kapasitas Operasi	80-90%*
6	Waktu perjalanan	
	1. Rata-rata	1-1,5 jam**
	2. Maximum	2-3 jam**
7	Kecepatan Perjalanan	
	1. Daerah padat	10-12 Km/jam**
	2. Daerah jalur khusus (busway)	15-18 Km/jam**
	3. Daerah kurang padat	25 Km/jam**

Keterangan:

\*World Bank

\*\*Direktorat Jenderal Perhubungan Darat

Sumber: Proccedings of Eastern Asia Society for Transportation Studies, Vol 5” dan dari buku manajemen transportasi karangan H.M. Nasution 2003.

## HASIL DAN PEMBAHASAN

### 1. Analisis Data

Survei lapangan untuk Operasional Bus Trans Metro Pasundan dilaksanakan pada Hari Rabu, 24 Mei 2023 dan dilakukan pada pukul 06.00 WIB, 08.00 WIB, 10.00 WIB, 12.00 WIB, 15.00 WIB dan 17.00 WIB.

### 2. Kapasitas Total

Bus Trans Metro Pasundan pun memiliki tali pegangan untuk penumpang berdiri sebanyak 20 orang maka dalam menentukan kapasitas dilakukan dengan langkah berikut:

Penyelesaian:

$$Ca = m+m'$$

$$= 17+20$$

$$= 37 \text{ Penumpang}$$

### 3. Faktor Muatan

Faktor muatan adalah besaran yang menyatakan perbandingan antara jumlah penumpang yang diangkut dengan kapasitas kendaraan tersebut (Adris A. Putra, 2013). Berdasarkan hasil survei dan analisis yang dilakukan maka diperoleh kapasitas total penumpang dengan kapasitas bus sebanyak 32 penumpang/bus (Hariani, Varadila, & Mukhlis, 2023). Data hasil adalah sebagai berikut pada Tabel berikut:

**Tabel 2 Rekapitulasi Hasil Faktor Muatan Rabu, 24 Mei 2023**

Waktu Pukul Keberangkatan	Halte	
	Alun-Alun Kota Baru Parahyangan	Kota Baru Parahyangan Alun-Alun
06.00	42,6 %	50,7 %
08.00	25,9 %	29,2 %
10.00	9,1 %	12,4 %
12.00	29 %	17 %
15.00	12,5 %	79 %
Hasil	Rata Rata: 26,48 %	

**4. Waktu Antara (Headway)**

Waktu antara (headway) diperoleh dari hasil data yang diambil dan dicatat berdasarkan pengamatan antara Bus Trans Metro Pasundan yang berangkat dengan bus yang datang dalam satu titik pengamatan (halte/titik pemberhentian) (SARI, 2016). Dalam pengambilan waktu antara (headway) dilakukan pada titik Alun-Alun Kota Bandung dan titik Halte Kota Baru Parahyangan.

**Tabel 3 Waktu Antara Titik Pengamatan Halte Alun-Alun Kota Bandung**

No	No Bus (Plat Nomer)	Jam Kedatangan	Waktu Antara (Menit)
1	D 7643 AT	07.10	-
2	D 7641 AT	07.19	8
3	D 7644 AT	07.38	8
4	D 7658 AT	07.46	9
5	D 7662 AT	07.48	8
6	D 7645 AT	07.58	8

Hasil perhitungan waktu antara kendaraan di halte Alun-Alun Bandung dalam satu jam yang diperoleh adalah senilai 10 menit. Maka hasil tersebut sesuai yang ditetapkan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Darat maka termasuk memenuhi Standar yaitu 10-20 menit (Aprialdi, 2022). Hasil dan data waktu antara pada titik pengamatan pada halte IKEA Kota Baru Parahyangan waktu pengamatan pukul 07.00 – 08.00 WIB pada Tabel 4.

**Tabel 4 Waktu Antara Titik Pengamatan Halte IKEA Kota Baru Parahyangan**

No	No Bus (Plat Nomer)	Jam Kedatangan	Waktu Antara (Menit)
1	D 7633 AT	07.00	-
2	D 7632 AT	07.09	9
3	D 7661 AT	07.17	8
4	D 7630 AT	07.25	8
5	D 7658 AT	07.33	8
6	D 7648 AT	07.41	8
7	D 7629 AT	07.50	9
8	D 2642 AT	08.00	10

Hasil perhitungan waktu antara kendaraan di halte IKEA Kota Baru Parahyangan dalam satu jam yang diperoleh adalah senilai 7,5 menit. Maka hasil tersebut sesuai yang ditetapkan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Darat maka tidak termasuk memenuhi standar karena < 10-20 menit.

**5. Waktu Perjalanan (Time Travel)**

Waktu perjalanan dari Bus Trans Metro Pasundan yang melakukan perjalanan 1 rit baik rute berangkat maupun rute kembali dimana dalam waktu perjalanan ini perjalanan dimulai dari menunggu kedatangan bus pada halte Alun-Alun kota Bandung dan selanjutnya menuju titik perjalanan terakhir yaitu halte Kota Baru Parahyangan (Dwiki Anggara Putra, 2019). Rit adalah satu kali perjalanan bus dari halte Alun-Alun ke halte Kota Baru Parahyangan ataupun sebaliknya (NETHA SABRINA PUTERI, 2022). Waktu perjalanan dalam setiap perjalanan Bus Trans Metro Pasundan adalah sebagai berikut dalam Tabel 5.

**Tabel 5 Waktu Perjalanan**

No	Rute	Rit	Waktu Perjalanan (menit)	Jam
1	Berangkat	1	55	06.16-07.11
2	Kembali	1	74	08.00-09.14
3	Berangkat	2	53	10.00-10.53
4	Kembali	2	69	12.02-13.11
5	Berangkat	3	53	15.00-15.53
6	Kembali	3	80	17.06-18.26
Rata-rata			64	

Berdasarkan hasil survei waktu perjalanan Bus Trans Metro Pasundan rute Alun-Alun – Kota Baru Parahyangan maka diperoleh waktu perjalanan rata-rata pada rute keberangkatan yaitu 53,6 menit atau 0,89 jam dan waktu perjalanan kembali Kota Baru Parahyangan – Alun-Alun yaitu 74,3 menit atau 1,2 jam.

**6. Kecepatan Perjalanan**

Dirjen Bina Marga dalam buku Panduan Survei dan Perhitungan Waktu Perjalanan Lalu Lintas (1990) mendefinisikan bahwa kecepatan adalah tingkat pergerakan lalu lintas atau kendaraan tertentu yang sering dinyatakan dalam kilometer per jam (Nurhadi, 2019). Hasil kecepatan perjalanan dapat dilihat pada Tabel 6.

**Tabel 6 Kecepatan Perjalanan**

No	Rute	Rit	Jam	Waktu Perjalanan (menit)	Waktu Perjalanan (Jam)	Jarak (Km)	Kecepatan Perjalanan (km/jam)
1	Berangkat	1	06.16-07.11	55	0,91	21,1	23,19
2	Kembali	1	08.00-09.14	74	1,23	23	18,70
3	Berangkat	2	10.00-10.53	53	0,88	21,1	24
4	Kembali	2	12.02-13.11	69	1,15	23	20
5	Berangkat	3	15.00-15.53	53	0,88	21,1	24
6	Kembali	3	17.06-18.26	80	1,3	23	17,7
Rata-rata							21,26

Rute Berangkat adalah Alun-Alun – Kota Baru Parahyangan, rute Kembali adalah Kota Baru Parahyangan – Alun-Alun. Rata - rata kecepatan Bus Trans Metro Pasundan adalah 21,38 km/jam dimana hasil tersebut tidak memenuhi standar Indikator Standar Pelayanan Angkutan Umum Direktorat Jenderal Perhubungan. Rata-rata kecepatan perjalan Bus Trans Metro Pasundan ini sesuai dengan ketentuan peraturan yang ditetapkan oleh perusahaan Bus Trans Metro Pasundan yang dimana maksimal kecepatan 50km/jam.

**7. Pembahasan Hasil**

**Tabel 7 Hasil Penelitian**

NO	Indikator Parameter	Standar Depatemen Perhubungan Darat	Hasil	Status
1	Faktor Muatan ( <i>Load Factor</i> )	70 %	26,48 %	Tidak Memenuhi
2	Waktu Antara ( <i>Headway</i> )	10-20 menit	9 menit	Tidak Memenuhi
3	Waktu Perjalanan	1-1,5 jam	1 jam 4 menit	Memenuhi
4	Kecepatan Perjalanan	Daerah Padat: 10-12 Km/jam	21,38 Km/jam	Tidak Memenuhi

Didapatkan hasil rekapitulasi Faktor Muatan Bus Trans Metro Pasundan pada Hari Rabu, 24 Mei 2023 adalah sebagai berikut:

1. Rata-rata faktor muatan/load factor nya adalah 26,48 %, < 70% hasil tersebut dikategorikan tidak memenuhi Indikator Standar Pelayanan Angkutan Umum. Hasil minimum = 9,1 % (Pada Pukul 10.00 WIB rute Alun-alun – Kota Baru Parahyangan). Maximum = 79 % (Pada pukul 15.00 WIB rute Kota Baru Parahyangan – Alun-alun). Faktor muatan saat pagi hari pukul 06.00 lebih besar dari pada saat pukul 10.00 dikarenakan saat pagi pukul 06.00 banyak masyarakat berangkat untuk beraktivitas sedangkan pada saat pukul 10.00 rata-rata masyarakat sudah berada di tempat tujuannya. Faktor muatan saat siang hari pukul 12.00 sangat kecil di dibandingkan saat pukul 15.00 dikarenakan masyarakat pada pukul 12.00 masih berada di tempat aktivitasnya sedangkan pada saat pukul 15.00 masyarakat rata-rata

kembali untuk pulang dan sebagainya. Upaya peningkatan kinerja adalah penjadwalan yang tepat dan sosialisasi/edukasi.

2. Rata-rata waktu antara/headway bus yaitu 9 menit dikategorikan tidak memenuhi Indikator Standar Pelayanan Angkutan Umum. tetapi memenuhi standar dari ketetapan jadwal keberangkatan. Untuk keberangkatan di mulai dari jam 05.00 – 20.00 dari Kota Baru Parahyangan – Alun-alun, untuk pukul 07.00 waktu terdekat adalah 07.06 menurut jadwal keberangkatan yang tertera pada halte IKEA Kota Baru Parahyangan tetapi keberangkatan pada 07.10 dimana terjadi keterlambatan 4 menit. Waktu antara Bus Trans Metro Pasundan ini sangat menyenangkan dan memuaskan bagi pengguna atau penumpang dikarenakan waktu menunggu tidak begitu lama, tetapi bagi perusahaan hal ini bisa jadi merugikan dikarenakan pendapatan akan kecil. Faktor yang mempengaruhi waktu antara (headway) di bawah standar adalah waktu yang begitu singkat antar satu bus ke satu bus lainnya. Upaya peningkatan kinerja dari waktu antara antara lain adalah perlu adanya evaluasi mengenai waktu antara ini dikarenakan saat diluar jam sibuk pengguna atau penumpang bus lebih sedikit di bandingkan saat jam sibuk. Waktu antara dari per 9 menit saat waktu jam sibuk dan saat diluar jam sibuk lebih baik waktu antaranya 20 menit ini ketentuan maksimal dari Indikator Standar Pelayanan Angkutan Umum.
3. Rata-rata waktu perjalanan Bus Trans Metro Pasundan rute Alun-alun – Kota Baru Parahyangan sebaliknya mendapatkan 1 jam 4 menit dikategorikan memenuhi Indikator Standar Pelayanan Angkutan Umum. Waktu perjalanan tercepat adalah rute Alun-alun – Kota Baru Parahyangan pada pukul 10.00 dan 15.00 dimana waktu perjalanannya adalah 53 menit. Waktu perjalanan terlama adalah rute Kota Baru Parahyangan- Alun alun dimana waktu perjalanannya adalah 80 menit. Waktu perjalanan tercepat dikarenakan lalu lintas pada rute Alun-alun – Kota Baru Parahyangan ramai lancar tidak adanya kemacetan, sedangkan waktu perjalanan terlama dikarenakan lalu pada saat jam sibuk mengalami kemacetan.
4. Kecepatan perjalanan 21,38 km/jam pada daerah padat hasil tersebut tidak memenuhi standar Indikator Standar Pelayanan Transportasi Umum Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, tetapi nilai tersebut memenuhi standar dari peraturan Bus Trans Metro Pasunda yaitu kecepatan perjalanan >50 km/jam. Kecepatan Perjalanan tercepat pada saat rute berangkat Alun-alun – Kota Baru Parahyangan pada pukul 10.00 dan 15.00 yaitu kecepatan 24 km/jam, sedangkan kecepatan perjalanan paling lambat pada rute kembali Kota Baru Parahyangan – Alun-alun pada pukul 17.00 yaitu kecepatan 17,7 km/jam.

## **KESIMPULAN**

Berdasarkan hasil penelitian serta analisis data maka kesimpulan yang didapatkan dari penelitian adalah Faktor muatan rata-rata 26,48 % < 70 % sehingga belum perlu untuk penambahan jumlah armada Bus Trans Metro Pasun dan waktu antara adalah 9 menit < 10-20 menit tidak memenuhi standar pelayanan angkutan umum. Untuk efisiensi waktu antara menjadi 20 menit. Waktu perjalanan rata-rata yaitu 64 menit (60 menit – 90 menit) sehingga sudah memenuhi standar pelayanan angkutan umum. Kecepatan perjalanan rata-rata 21,38 km/jam hasil tersebut tidak sesuai Indikator Standar Pelayanan Angkutan Umum karena rute perjalanan Alun-alun – Kota Baru Parahyangan adalah Daerah yang padat yang standarnya adalah 10-12 km/jam Indikator Standar Pelayanan Angkutan Umum. Tetapi kecepatan perjalanan rata-rata memenuhi standar yang ditetapkan oleh perusahaan yaitu < 50km/jam.

**DAFTAR PUSTAKA**

- Andaru, Imara Pramesti Normalita. (2022). *Implementasi Sistem Buy The Service dalam Transportasi Umum Batik Solo Trans*.
- Aprialdi, Sansan Sanja. (2022). *Evaluasi Kinerja Pelayanan Angkutan Perdesaan*. Universitas Komputer Indonesia.
- Hariani, Mira Lestira, Varadila, Vanny, & Mukhlis, Jafar. (2023). Evaluasi Kinerja Pelayanan dan Tarif Sistem Angkutan Umum Berbasis Bus di Kota Semarang (Studi Kasus: Bus Trans Semarang Koridor I Rute Terminal Penggaron–Terminal Mangkang). *Siklus: Jurnal Teknik Sipil*, 9(1), 28–42.
- Lalu, Tulus Agung Satriawan. (2021). Analisis Akuntabilitas Kerja Pada Perusahaan Jasa Angkutan Umum Bus Damri Kota Mataram Lombok. *Skripsi*.
- Malida Yulia, Madyasari. (2019). *Evaluasi Kinerja Pelayanan Bus Transmetro Bandung*. Politeknik Transportasi Darat Indonesia-Sttd.
- Muhammad, Nurfadli, Heriyanto, Dwi, & Pratomo, Priyo. (2015). Evaluasi Kinerja Angkutan Massal Bus Rapid Transit Pada Koridor Rajabasa-Sukaraja. *Jurnal Rekayasa Sipil Dan Desain*, 3(2), 205–220.
- Netha Sabrina Puteri, Netha. (2022). *Rasionalisasi Jumlah Armada Dalam Rangka Keberlanjutan Pelayanan Angkutan Perdesaan Di Kabupaten Bandung Barat (Studi Kasus: Trayek B01, Trayek C01, Trayek C04)*. Politeknik Transportasi Darat Indonesia-Sttd.
- Nisa, Ahsanul Fathiyatun, & Haryanto, Ragil. (2014). Kajian Keberadaan Wisata Belanja Malioboro Terhadap Pertumbuhan Jasa Akomodasi Di Jalan Sosrowijayan Dan Jalan Dagen. *Teknik Pwk (Perencanaan Wilayah Kota)*, 3(4), 933–948.
- Nurhadi, Febrian Setyo. (2019). *Analisa Kinerja Angkutan Umum Kabupaten Malang (Studi Kasus Angkutan Umum Trayek Donomulyo–Gadang)*. University Of Muhammadiyah Malang.
- Prakoso, Bintang Iman. (2016). Evaluasi Kinerja Dan Pelayanan Bus Trans Sidoarjo. *Tugas Akhir, Institut Teknologi Sepuluh Nopember. Surabaya*.
- Putra, Adris A. (2013). Analisis Keseimbangan Jumlah Armada Angkutan Umum Berdasarkan Kebutuhan Penumpang. *Media Komunikasi Teknik Sipil*, 19(1), 1–12.
- Putra, Dwiki Anggara. (2019). *The Plot Of Time Travel In Predestination (2014)*. Uin Sunan Gunung Djati Bandung.
- Sahara, Indah Aurellia Putri. (2022). Efektivitas Penggunaan Bus Trans Patriot Sebagai Angkutan Umum Massal Dalam Mengatasi Kemacetan Di Kota Bekasi. *Jurnal Inovasi Penelitian (Jip)*, 3(2), 4887–4896.
- Saputra, Saka Dimas. (2020). *Evaluasi Kinerja Operasional Angkutan Umum (Studi Kasus Bus Trans Jogja Trayek 5a)*.
- Sari, Ruslina. (2016). Analisis Distribusi Waktu Headway Dan Gap Kendaraan (Studi Kasus Simpang Bersinyal: Jalan Mt. Haryono Dan Muhammad Said) Kota Samarinda. *Kurva Mahasiswa*, 1(1),

**Firly Raudya Afiffah<sup>1</sup>, El khasnet<sup>2</sup>**

Evaluasi Kinerja Operasional Bus Trans Metro Pasundan Koridor 2 Alun-Alun - Kota Baru Parahyangan

---

163–176.

Sugiyanto, Martinus Agus, Hariani, Mira Lestira, & Hikmatullah, Harry. (2023). Evaluasi Kinerja Operasional Dan Tarif Bus Trans Cirebon Koridor I. *Jurnal Konstruksi Dan Infrastruktur*, 11(1).

Vidhia, Clara, & Hendra, Franka. (2021). 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.