



IMPLEMENTASI KINERJA DAN PELAYANAN PADA BUS TRANS JATIM KORIDOR I (SIDOARJO-SURABAYA-GRESIK)

M Dani Assyidiqi¹, Siti Nuurlaily Rukmana^{2*}, Sucipto³

^{1,2} Perencanaan Wilayah dan Kota, Universitas PGRI Adi Buana, Surabaya, Indonesia

³ Pariwisata, Universitas Terbuka, Tangerang Selatan, Indonesia

ARTICLE INFO

Article history:

Received April 24, 2025

Revised May 25, 2025

Accepted June 25, 2025

Available online July 21, 2025

Kata Kunci:

Bus Trans Jatim, Operasional,

Pelayanan, The BRT Standard 2016.

Keywords:

Trans Jatim Bus, Operation, Service,

The BRT Standard 2016.



This is an open access article under the [CC BY-SA](https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/) license.

Copyright © 2025 by Author. Published by Universitas PGRI ADI BUANA SURABAYA.

ABSTRAK

Pemerintah Provinsi Jawa Timur berkolaborasi dengan Perum Damri dalam pengembangan transportasi publik dengan konsep *Bus Rapid Transit* (BRT), meluncurkan Bus Trans Jatim Koridor I dengan rute Terminal Porong ke Terminal Bunder. Bus Trans Jatim memiliki tujuan dalam memberikan pelayanan prima dengan melibatkan pihak swasta sebagai pengelola dan menjadi solusi inovatif dalam mobilitas masyarakat. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui kinerja dan pelayanan transportasi publik serta hasil implementasi *BRT Standard 2016* pada Bus Trans Jatim Koridor I. Metode pengumpulan data menggunakan observasi, kuisioner dan wawancara. Metode analisis yang digunakan yaitu metode campuran (*mixed method*), dalam kinerja operasional menggunakan analisis kuantitatif, sedangkan kinerja pelayanan menggunakan analisis deskriptif kualitatif dengan teknik *Importance Performance Analysis* (IPA) dan dalam implementasi Bus Trans Jatim Koridor I menggunakan analisis deskriptif kualitatif dengan teknik analisis skoring. Hasil penelitian kinerja operasional *load factor* rata-rata 83,54%, *headway* pada kondisi jam puncak sebesar 7 menit dan kondisi jam normal sebesar 8 menit, jumlah penumpang sebesar 463 orang per bus per hari. Hasil *Importance Performance Analysis* (IPA) menunjukkan prioritas utama pelayanan Bus Trans Jatim Koridor I yaitu pengemudi selalu mengutamakan keselamatan dan kelancaran lalu lintas dan pengemudi selalu menggunakan lajur jalan paling kiri kecuali ketika mendahului atau merubah arah. Implementasi *BRT Standard 2016* pada Bus Trans Jatim Koridor I tergolong baik dengan persentase layanan 80%. Pencapaian ini disebabkan karena sudah memenuhi, hal ini disebabkan karena telah terpenuhi 8 variabel dari 9 variabel *BRT Standard 2016*

ABSTRACT

The Provincial Government of East Java, in collaboration with Perum Damri, has launched the Trans Jatim Bus Corridor I, which runs from Porong Terminal to Bunder Terminal, as part of a public transportation development initiative utilizing the Bus Rapid Transit (BRT) concept. The Trans Jatim Bus aims to provide excellent service by involving private entities as operators and serves as an innovative solution for community mobility. This study aims to evaluate the performance and service quality of public transportation, as well as the outcomes of implementing the 2016 BRT Standard on the Trans Jatim Bus Corridor I. Data collection methods include observation, questionnaires, and interviews. The analysis method used is a mixed-method approach: operational performance is analyzed quantitatively, while service performance is assessed using qualitative descriptive analysis with the Importance Performance Analysis (IPA) technique. The implementation of Trans Jatim Bus Corridor I is evaluated through qualitative descriptive analysis with scoring techniques. The operational performance results show an average load factor of 83.54%, a headway of 7 minutes during peak hours and 8 minutes during normal hours, and a passenger count of 463 people per bus per day. The Importance Performance Analysis (IPA) results indicate that

*Corresponding author.

E-mail addresses: nuurlaily_rukmana@unipasby.ac.id

the top service priorities for Trans Jatim Bus Corridor I are that drivers consistently prioritize safety and traffic flow and always use the left lane except when overtaking or changing direction. The implementation of the 2016 BRT Standard on Trans Jatim Bus Corridor I is considered good, with a service percentage of 80%. This achievement is attributed to the fulfillment of 8 out of the 9 variables of the 2016 BRT Standard.

I. PENDAHULUAN

Transportasi publik adalah elemen paling penting dalam kebutuhan manusia serta pemerintah dalam memberi pelayanan publik dan mempermudah mobilitas masyarakat [1]. Kinerja transportasi dipengaruhi oleh kondisi sosial demografi suatu wilayah, khususnya kepadatan penduduk dipertanian sehingga mengakibatkan jumlah penduduk akibat kelahiran dan urbanisasi mengalami penurunan daya saing transportasi [2]. Berdasarkan UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan No 14 Tahun 1992, sistem lalu lintas dipertanian di Indonesia belum maksimal dikarenakan kinerja angkutan umum buruk dan kualitas layanan sering terabaikan [3].

Pengembangan transportasi publik di Jawa Timur, Perum Damri bekerja sama dengan Pemerintah Provinsi Jawa Timur meluncurkan Bus Trans Jatim Koridor I melayani rute dari Terminal Porong ke Terminal Bunder diresmikan pada tanggal 19 Agustus 2022 [4]. Bus ini mengusung konsep *Bus Rapid Transit* (BRT) dan merupakan bagian dari implementasi Peraturan Presiden No 80 Tahun 2019, yang mendukung pembangunan ekonomi di kawasan Gerbangkertosusila, BTS, Selingkar Wilis, dan Lintas Selatan [5]. Bus Trans Jatim bertujuan memberikan pelayanan prima dengan melibatkan pihak swasta sebagai pengelola, serta menjadi solusi inovatif untuk mobilitas sehari-hari. Belakangan ini, masyarakat mengeluhkan pelayanan Bus Trans Jatim, terutama terkait penempatan halte yang terbatas, waktu operasional yang lama, kurangnya kenyamanan, serta kekurangan armada dan rute. Hal ini membuat pengguna merasa dirugikan [6].

Tingginya jumlah pengguna Bus Trans Jatim Koridor I menyebabkan kepadatan di shelter, terutama di Terminal Purabaya sebesar 37.506 orang dan Terminal 38.397 orang dalam enam interval waktu [7]. Selain itu menunjukkan bahwa ukuran shelter yang terlalu kecil, sehingga menyebabkan antrian dan penumpukan penumpang. Selain itu, ramp untuk akses disabilitas dinilai terlalu curam dan berisiko licin saat hujan, sehingga tidak memungkinkan untuk diakses secara mandiri. Infrastruktur shelter yang memadai diperlukan untuk mengatasi masalah ini [7]. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui kinerja dan pelayanan transportasi publik pada Bus Trans Jatim Koridor I (Sidoarjo-Surabaya-Gresik) dan hasil implementasi Bus Trans Jatim Koridor I berdasarkan *The BRT Standard 2016*.

II. METODE PENELITIAN

Penelitian kinerja Bus Trans Jatim Koridor I (Sidoarjo-Surabaya-Gresik) menggunakan metode penelitian metode campuran (*mixed methods*) dan deskriptif kuantitatif. Rumusan masalah pertama menggunakan metode analisis kuantitatif untuk mengetahui kinerja operasional Bus Trans Jatim Koridor I berdasarkan standar *A World Bank Study (1986)*; Dokumen Dirjen Perhubungan Darat No. 678/AJ.206/DRJD/2002 dan metode deskriptif kualitatif dengan teknik analisis *Importance Performance Analysis* (IPA) berdasarkan standar Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No. 27 Tahun 2015 [8]; [9]; [10]. Rumusan masalah kedua menggunakan metode deskriptif kuantitatif dengan teknik analisis skoring berdasarkan *BRT Standard 2016* [11]. Variabel kinerja operasional Bus Trans Jatim Koridor I yang mengacu pada *A World Bank Study (1986)*; Dokumen Dirjen Perhubungan Darat No. 678/AJ.206/DRJD/2002 dan kinerja pelayanan Bus Trans Jatim yang mengacu pada Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No. 27 Tahun 2015 dengan sub variabel sebagai berikut:

Tabel 1 Definisi Operasional dan Pelayanan

Tujuan	Variabel	Data yang diperlukan
Mengetahui Kinerja dan Pelayanan Transportasi Publik pada Bus Trans Jatim Koridor I (Sidoarjo-Surabaya-Gresik).	Faktor muat (<i>load factor</i>)	Kapasitas angkut moda
	Waktu antara (<i>headway</i>)	Waktu antara
	Jumlah penumpang	Jumlah penumpang
	Keamanan	a. Lampu penerangan b. Kaca film c. Lampu isyarat tanda bahaya

Tujuan	Variabel	Data yang diperlukan
	Keselamatan	a. Pengemudi mengutamakan keselamatan dan kelancaran b. Pengemudi menggunakan lajur jalan yang ditentukan c. Pengemudi menaikkan/menurunkan penumpang ditempat yang ditentukan d. Pengemudi memiliki sikap dan perilaku yang baik, hormat dan ramah terhadap penumpang e. Peralatan keselamatan f. Fasilitas kesehatan (P3K) g. Informasi tanggap darurat berupa stiker berisi nomor telepon h. <i>Handgrip</i> i. Fasilitas berupa sabuk keselamatan
	Kenyamanan	a. Lampu penerangan dalam bus b. Jumlah penumpang yang diangkut sesuai kapasitas c. Memiliki fasilitas pengatur suhu ruangan d. Memiliki fasilitas kebersihan e. Terdapat stiker dengan tulisan "Dilarang Merokok"
	Keterjangkauan	Tarif yang dikenakan pengguna untuk satu kali perjalanan
	Kesetaraan	a. Tempat duduk prioritas b. Ruang tempat kursi roda
	Keteraturan	a. Informasi pelayanan pada kendaraan b. Ketepatan waktu keberangkatan dan kedatangan bus

Sumber : Hasil Kompilasi, 2024

Jumlah responden Bus Trans Jatim Koridor I ini adalah 100 responden. Tahap pengumpulan data pada penelitian ini menggunakan kuisioner, observasi lapangan dan wawancara. Tipe kuisioner ini menggunakan skala likert dengan skor 1-4, lebih jelasnya dapat dilihat pada Tabel 2

Tabel 2 Skala Likert Kinerja dan Kepentingan

Tingkat Kinerja	Tingkat Kepentingan	Nilai
Sangat Baik	Sangat Penting	4
Baik	Penting	3
Cukup	Cukup	2
Tidak Baik	Tidak Penting	1

Sumber : [12]

Dalam menentukan hasil implementasi Bus Trans Jatim Koridor I yang mengacu pada *The BRT Standard 2016* menggunakan teknik analisis skoring merupakan metode pengolahan data dengan memberikan skor atau nilai pada objek penelitian. Variabel Implementasi Bus Trans Jatim Koridor I, dengan sub variabel pada Tabel 3:

Tabel 3 Definisi Implementasi

Tujuan	Variabel	Data yang diperlukan
Mengetahui hasil implementasi Bus Trans Jatim Koridor I berdasarkan <i>BRT Standard 2016</i>	<i>BRT Basic</i>	a. Pemungutan tarif <i>off board</i> b. <i>Platform level boarding</i>
	Perencanaan Pelayanan	1. Jam Operasional
	Stasiun/Halte	a. Stasiun aman dan nyaman b. Jumlah pintu pada bus c. Pintu geser pada stasiun
	Komunikasi	a. Branding b. Informasi penumpang
	Integrasi dan akses	Akses Umum

Sumber : Hasil Kompilasi, 2024

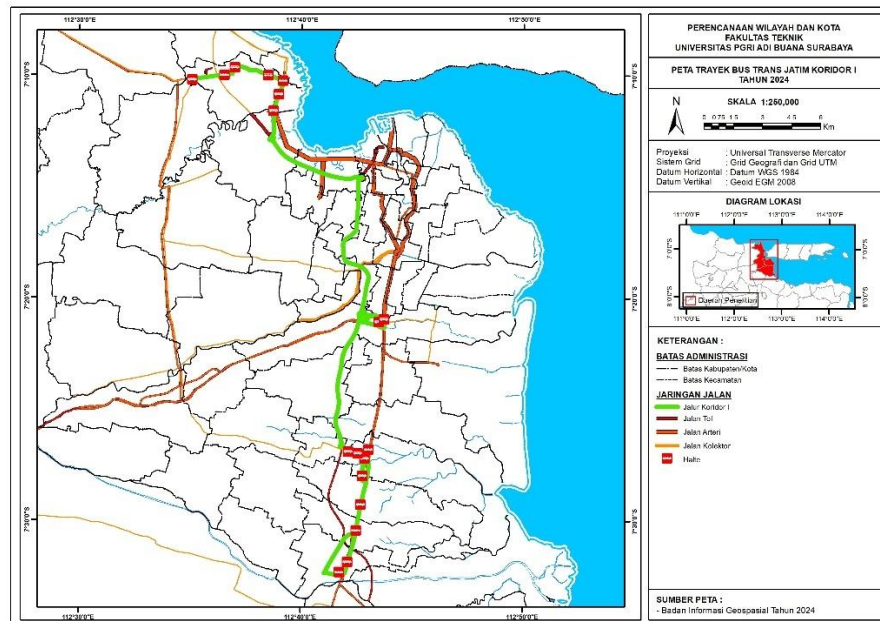
Dalam, Bus Trans Jatim Koridor I, dinilai dengan membandingkannya terhadap indikator-indikator penilaian yang ditetapkan oleh *The BRT Standard 2016*. Berikut jumlah skoring pada masing-masing kriteria dan menentukan kelas interval, dapat dilihat pada Tabel 4.

Tabel 4 Kelas Klasifikasi

Klasifikasi	Skor Interval	Persentase Layanan (%)
Tidak Baik	8 – 14	40 %
Cukup Baik (<i>Bronze</i>)	15 – 21	60 %
Baik (<i>Silver</i>)	22 – 27	80 %
Sangat Baik (<i>Gold</i>)	28 – 33	100 %

Sumber : Hasil Analisis, 2024

Lokasi penelitian ini berada di Koridor I rute awal Terminal Porong hingga rute terakhir Terminal Bunder, dapat dilihat pada Gambar 1.



Gambar 1 Peta Trayek Bus Trans Jatim Koridor I

III. HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Analisis Kinerja Operasional

Kinerja operasional dapat dianalisis melalui parameter seperti faktor muat (*load factor*), waktu antara (*headway*), dan jumlah penumpang, berdasarkan *A World Bank Study* (1986); Dokumen Dirjen Perhubungan Darat No. 678/AJ.206/DRJD/2002. Hasil analisis kinerja operasional Bus Trans Jatim Koridor I dapat dilihat pada Tabel 4.

Tabel 5 Hasil Rekapitulasi Analisis Kinerja Operasional

Variabel	Sub Variabel	A World Bank Study (1986)	Hasil Perhitungan	Kategori
Faktor Muat (<i>load factor</i>)	Faktor Muat	<70 %	83,54%	Tidak Sesuai
Waktu Antara (<i>headway</i>)	Kondisi Puncak	5 – 10 Menit	7 Menit	Sesuai
	Kondisi Normal	10 - 20 Menit	8 Menit	Sesuai
Jumlah Penumpang	Bus Sedang	436 – 555 Orang/Bus/Hari	463 Orang/Bus/Hari	Sesuai

Sumber : Hasil Analisis, 2024

Hasil rekapitulasi kinerja operasional Bus Trans Jatim Koridor I pada hari Selasa, 07 Mei 2024 adalah sebagai berikut :

- Sejak diresmikan pada tanggal 19 Agustus 2022, Bus Trans Jatim menjadi transportasi andalan masyarakat dengan *load factor* melebihi 100%. Pada tahun 2022, *load factor* mencapai 105%, dan meningkat menjadi 115% pada tahun 2023 [13]. Pernyataan tersebut didukung dengan survei yang menunjukkan bahwa rata-rata faktor muat (*load factor*) mencapai 83,54%, melebihi standar >70% dan tidak sesuai dengan indikator *A World Bank Study* (1986) serta Dokumen Dirjen Perhubungan Darat No. 678/AJ.206/DRJD/2002. *Load factor* tertinggi ada di segmen Terminal Porong – Terminal Bunder sebesar 85,78%, karena jumlah penumpang naik lebih tinggi. Sebaliknya, *load factor* terendah ada di segmen Terminal Bunder – Terminal Porong sebesar 81,30% karena lebih banyak penumpang turun.
- Rata-rata waktu antara (*headway*) pada jam puncak adalah 7 menit dengan standar 5-10 menit, sedangkan pada jam normal adalah 8 menit dengan standar 10-20 menit. Sesuai dengan indikator dari *A World Bank Study* (1986) dan Dokumen Dirjen Perhubungan Darat No. 678/AJ.206/DRJD/2002, hal ini disebabkan oleh jarak antar halte yang berdekatan, sehingga waktu perjalanan menjadi lebih efisien.
- Jumlah penumpang di segmen Terminal Bunder – Terminal Porong adalah 463 orang per bus per hari. Hal ini disebabkan oleh adanya pusat perbelanjaan seperti Icon Mall Gresik, Sun City Mall, dan Pasar Larangan, serta Rumah Sakit Semen Gresik dan Universitas Muhammadiyah Semen Gresik.

B. Importance Performance Analysis (IPA)

Metode *Importance Performance Analysis* (IPA) digunakan untuk menganalisis kepuasan pengguna layanan Bus Trans Jatim Koridor I. Data survei dikumpulkan melalui kuesioner dan dianalisis untuk mengevaluasi kinerja layanan dibandingkan dengan kepuasan yang diharapkan. Hasilnya dapat dilihat pada Tabel 5.

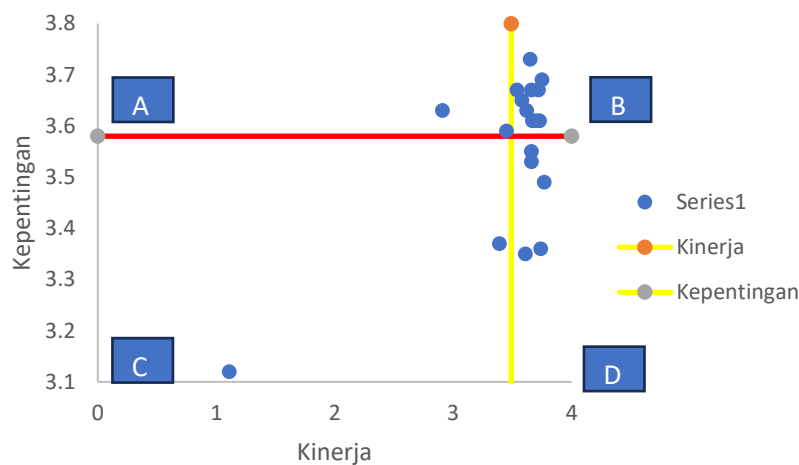
Tabel 6 Letak Tiap Indikator Pernyataan pada Diagram Kartesius

Kuadran	No. Pernyataan	Indikator Pernyataan
A (Prioritas Utama)	8	Pengemudi selalu mengutamakan keselamatan dan kelancaran lalu lintas
	9	Pengemudi selalu menggunakan lajur jalan paling kiri kecuali ketika mendahului atau merubah arah
	1	Lampu Penerangan dalam bus berfungsi dengan baik
	2	Kaca Film kendaraan pada bus tidak terlalu gelap
B (Pertahankan Prestasi)	7	Fasilitas pegangan bagi penumpang berdiri berfungsi baik
	10	Pengemudi selalu menaikkan dan menurunkan penumpang di tempat yang telah ditentukan
	11	Terdapat fasilitas kebersihan berupa tempat sampah
	12	Terdapat fasilitas AC yang berfungsi dengan baik
	13	Seluruh tempat duduk memiliki sabuk keselamatan
	15	Tersedia tempat duduk prioritas bagi penyandang disabilitas, manula, dan wanita hamil yang berfungsi dengan baik
	17	Tarif angkutan sesuai dengan pelayanan yang diberikan
	19	Ketepatan waktu kedatangan dan keberangkatan bus

Kuadran	No. Pernyataan	Indikator Pernyataan
C (Prioritas Rendah)	16	Tersedia ruang khusus pengguna kursi roda yang berfungsi dengan baik
	18	Terdapat informasi terkait pelayanan (keberangkatan, kedatangan, tarif, dan trayek) didalam bus
D (Berlebihan)	3	Terdapat Lampu Isyarat Tanda Bahaya di dalam bus
	4	Bus memiliki Peralatan Keselamatan (alat pemecah kaca, pemadam api ringan, dan penerangan)
	5	Bus menyediakan Fasilitas Kesehatan berupa perlengkapan P3K yang lengkap
	6	Bus menyediakan informasi dalam keadaan darurat berupa stiker berisi nomor telepon untuk pengaduan
	14	Terdapat stiker larangan merokok di dalam bus

Sumber : Hasil Analisis,2024

Diagram Kartesius adalah grafik yang dibagi menjadi empat kuadran. Pembagian ini dilakukan melalui titik potong pada sumbu X dan sumbu Y, berdasarkan nilai rata-rata tingkat kinerja/persepsi dan nilai rata-rata tingkat kepentingan/preferensi. Grafik ini membantu dalam analisis dan perbandingan data dengan cara visual, dapat dilihat pada Gambar 2 (diagram kartesius).



Gambar 2 Diagram Kartesius

Berdasarkan Tabel 5 dan Gambar 2, indikator utama dalam kuadran A (prioritas utama) adalah pernyataan nomor 8 dan 9. Pernyataan 8 pengemudi selalu mengutamakan keselamatan dan kelancaran lalu lintas, hal ini disebabkan penumpang merasa aman dan nyaman. Pernyataan 9 menunjukkan bahwa pengemudi selalu menggunakan lajur jalan paling kiri kecuali ketika mendahului atau merubah arah, hal ini disebabkan karena mencerminkan keteraturan dalam penggunaan lajur.

C. Analisis Skoring

Implementasi Bus Trans Jatim Koridor I dianalisis berdasarkan *BRT Standard 2016* menggunakan metode analisis skoring. Hasil analisis menunjukkan bahwa dari 9 variabel yang dievaluasi, 8 variabel menghasilkan poin penilaian untuk Bus Trans Jatim Koridor I. Hasil analisis skoring dapat ditemukan pada Tabel 7

Tabel 7 Hasil Analisis Skoring *BRT Standard 2016*

Elemen	Variabel	Nilai Maksimum	BRT Bus Trans Jatim Koridor I
<i>BRT Basic</i>	Pemungutan Tarif <i>Off-Board</i>	8	7
	<i>Platform Level Boarding</i>	7	7
Perencanaan Pelayanan	Jam Operasional	2	2
Stasiun	Stasiun Aman dan Nyaman	3	2

	Jumlah pintu pada Bus	3	3
	Pintu Geser pada Stasiun	1	1
Komunikasi	Branding	3	3
	Informasi Penumpang	2	2
Integrasi dan Akses	Akses Umum	3	0
TOTAL		32	27

Sumber : Hasil Analisis, 2024

Berdasarkan Tabel 7, hasil analisis skoring berdasarkan *BRT Standard 2016* menunjukkan bahwa nilai tertinggi ditemukan pada variabel *platform level boarding*. Ini disebabkan oleh perbedaan tinggi antara lantai bus dan lantai halte yang kurang dari 4 cm. Nilai tinggi juga diperoleh pada variabel jam operasional karena Bus Trans Jatim Koridor I menyediakan layanan malam dan akhir pekan. Variabel jumlah pintu pada bus memiliki nilai tinggi karena bus tersebut dilengkapi dengan 1 pintu depan dan 2 pintu lebar. Variabel pintu geser pada stasiun mendapatkan nilai tinggi karena dapat meningkatkan kualitas lingkungan, mengurangi risiko kecelakaan, dan melindungi penumpang. Variabel branding juga mendapat nilai tinggi karena Bus Trans Jatim Koridor I memiliki brand khas "Trans Jatim Cetar" (Cepat, Efektif & Efisien, Tanggap, Transparan, Akuntabel, dan Responsif). Variabel informasi penumpang memiliki nilai tinggi karena informasi penumpang tersedia dan dapat diakses melalui handphone. Sebaliknya, variabel akses umum memiliki nilai terendah karena kurangnya aksesibilitas fisik dan audiovisual.

Bus Trans Jatim Koridor I mendapatkan skor interval 27 poin dari nilai maksimum 32 poin berdasarkan *BRT Standard 2016*, sehingga memperoleh persentase layanan sebesar 80% serta mendapatkan klasifikasi baik. Dalam hal ini Bus Trans Jatim Koridor I sudah sesuai, hal ini disebabkan karena telah terpenuhi 8 variabel dari 9 variabel *BRT Standard 2016*

IV. KESIMPULAN

Kinerja operasional Bus Trans Jatim Koridor I menunjukkan faktor muat 83,54%, waktu antara (headway) 7 menit pada jam puncak dan 8 menit pada jam normal, serta jumlah penumpang 463 orang/bus/hari. Dalam hal pelayanan, pengemudi berfokus pada keselamatan dan kelancaran lalu lintas dengan mematuhi rambu dan menggunakan lajur paling kiri dengan tertib.

Implementasi Bus Trans Jatim Koridor I sesuai dengan standar BRT 2016, berdasarkan analisis skoring. Dari 9 variabel, 8 variabel mendapatkan 27 poin dengan klasifikasi baik (persentase layanan 80%). Variabel yang dinilai baik meliputi tarif off-board, platform level boarding, jam operasional, keamanan dan kenyamanan stasiun, jumlah pintu bus, pintu geser di stasiun, branding, dan informasi penumpang.

DAFTAR PUSTAKA

- [1] D. P. Pratama dan A. Widiyarta, "Kualitas PERUM DAMRI Pemerintah Kota Surabaya (Study Kasus Transportasi Pada Bus Trans Sidoarjo)," *Din. Gov. FISIP UPN "Veteran" Jatim*, vol. 6, no. 2, hal. 182–190, 2016.
- [2] A. A. Putra dan H. Adeswastoto, "Transportasi Publik Dan Aksesibilitas Masyarakat Perkotaan," *J. Tek. Ind. Terintegrasi*, vol. 1, no. 1, hal. 55–60, 2018, doi: 10.31004/jutin.v1i1.312.
- [3] Peraturan Pemerintah RI No. 26, "Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Dengan," 2020. [Daring]. Tersedia pada: <https://peraturan.bpk.go.id/Home/Details/46607/uu-no-14-tahun-1992>
- [4] I. Zain, "Resmi Beroperasi, Begini Cara Naik, Informasi Rute, dan Harga Tiket Trans Jatim Koridor 1 Sidoarjo-Bungurasih-Gresik," 2022. <https://www.ikromzain.com/2022/08/resmi-beroperasi-begini-cara-naik.html>
- [5] Perpres Nomor 80, "Perpres Nomor 80 Tahun 2019 Percepatan pembangunan ekonomi pada Kawasan Gresik – Bangkalan – Mojokerto – Surabaya – Sidoarjo – Lamongan, Kawasan Bromo-Tengger-Semeru, serta kawasan Selingkar Wilis dan Lintas Selatan.," 2019.
- [6] F. L. Fitri, Y. Cikusin, dan Khoiron, "Kualitas Layanan Transportasi Publik di Jawa Timur (Studi Kasus : Pelayanan Transportasi Publik Bus Trans Jatim Koridor I Rute Gresik - Surabaya - Sidoarjo) Mayjen Haryono No . 193 , Dinoyo , Kec . Lowokwaru , Kota Malang Jawa Timur 65144 Indonesia Emai," *J. Respon Publik*, vol. 17, no. 6, hal. 89–95, 2023.
- [7] S. Kasiani dan A. Widiyarta, "Presepsi Kualitas Pelayanan Bus Trans Jatim Koridor I," *J. Din. Pemerintah.*, vol. 06, no. 02, hal. 197–216, 2023.
- [8] "The World Bank Annual Report 2018," 2018. doi: 10.1596/978-1-4648-1296-5.

- [9] J. Perhubungan Darat, "Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum di Wilayah Perkotaan dalam Trayek Tetap dan Teratur," 2002.
- [10] M. Perhubungan, "Menteri Perhubungan Republik Indonesia No. PM Tahun 2015," 2015.
- [11] W. ITDP, Rockefeller Foundation, BAAR Foundation, Climate Works Foundation, Despacio, GIZ, ICCT, UNHABITAT, UNEP, "The BRT Standard," India, 2016.
- [12] G. E. Pramudya, "Evaluasi Kinerja Operasional Dan Kinerja Pelayanan Bus Rapid Transit (Brt) Trans Jateng Trayek Purworejo-Magelang (Operational Performance and Service Performance Evaluation of Bus Rapid Transit (Brt) Trans Jateng Route Purworejo-Magelang)," Universitas Islam Indonesia, 2022.
- [13] W. Pratama, "Jadi Transportasi Andalan, Load Factor Bus Trans Jatim 2023 Capai 115 Persen," 2023. <https://www.suarasurabaya.net/kelanakota/2023/jadi-transportasi-andalan-load-factor-bus-trans-jatim-2023-capai-115-persen/>