

**NASKAH PUBLIKASI (*MANUSCRIPT*)**  
**EVALUASI TINGKAT PELAYANAN ANGKUTA UMUM BUS**  
**ANTAR KOTA BANGUN – SAMARINDA**  
***THE EVALUATION OF THE LEVEL OF PUBLIC***  
***TRANSPORTATION SERVICES BUSES IN KOTA BANGUN -***  
***SAMARINDA***

**Rina Rupida<sup>1</sup>, Fitriyati Agustina<sup>2</sup>**



**DISUSUN OLEH:**

**RINA RUPIDA**  
**NIM. 1811102443055**

**PROGRAM STUDI TEKNIK SIPIL**  
**FAKULTAS SAINS DAN TEKNOLOGI**  
**UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH KALIMANTAN TIMUR**

**2022**

**Naskah Publikasi (*Manuscript*)**

**Evaluasi Tingkat Pelayanan Angkuta Umum Bus antar Kota  
Bangun – Samarinda**

***The Evaluation of the Level of Public Transportation Services Buses  
in Kota Bangun - Samarinda***

**Rina Rupida<sup>1</sup> , Fitriyati Agustina<sup>2</sup>**



**Disusun Oleh:**

**Rina Rupida**

**NIM. 1811102443055**

**PROGRAM STUDI TEKNIK SIPIL  
FAKULTAS SAINS DAN TEKNOLOGI  
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH KALIMANTAN TIMUR**

**2022**

## LEMBAR PERSETUJUAN PUBLIKASI

Kami dengan ini mengajukan surat persetujuan untuk publikasi penelitian  
dengan judul :

**Evaluasi Tingkat Pelayanan Angkutan Umum Bus antar Kota Bangun  
– Samarinda**

Bersama dengan surat persetujuan ini kami lampirkan naskah publikasi

**Pembimbing,**



**Fitriyati Agustina, S.T., M.T**  
NIDN. 1105088003

**Peneliti,**



**Rina Rupida**  
NIM. 1811102443055

**Mengetahui,  
Ketua**

**Program Studi S1 Teknik Sipil**



**Pitoyo, S.T., M.Sc**  
NIM. 11191284015

# LEMBAR PENGESAHAN

**Evaluasi Tingkat Pelayanan Angkutan Umum Bus antar Kota  
Bangun – Samarinda**

**NASKAH PUBLIKASI**

**DISUSUN OLEH**

**Rina Rupida**

**1811102443055**

**Diresmikan dan diujikan  
Pada Tanggal 5 Januari 2022**

**Penguji I**



**Pitoyo, S.T., M.Sc  
NIDN. 1119128401**

**Penguji II**



**Santi Yatnikasari, S.T., M.T  
NIDN. 1108057901**

**Mengetahui,  
Ketua**

**Program Studi S1 Teknik Sipil**



**Pitoyo, S.T., M.Sc  
NIM. 1119128401**

## Evaluasi Tingkat Pelayanan Angkutan Umum Bus antar Kota Bangun - Samarinda

Rina Rupida<sup>1\*</sup>, Fitriyati Agustina<sup>2</sup>

<sup>1</sup>Mahasiswa Teknik Sipil Universitas Muhammadiyah Kalimantan Timur

<sup>2</sup>dosen Teknik Sipil Universitas Muhammadiyah Kalimantan Timur

Email: [rupiddarina939@gmail.com](mailto:rupiddarina939@gmail.com)

### INTISARI

**Tujuan Studi :** Penelitian ini bertujuan untuk dapat mengetahui kinerja angkutan umum bus Kota Bangun.

**Metodologi :** Data yang dikumpulkan adalah berupa data primer yaitu dari observasi, wawancara dan dokumentasi serta data sekunder yang didapat dari literatur-literatur terkait.

**Hasil :** Dalam penelitian ini mengambil parameter kinerja dari SK Dirjen No.678/AJ.206/DRJD/2002) yaitu Load Factor, Kecepatan Perjalanan, Headway, Waktu Perjalanan, Waktu Pelayanan, Frekuensi, Waktu tunggu dan Waktu Sirkulasi. Dari penelitian yang telah dilakukan analisis didapat hasil analisis data load factor  $30\% < 70\%$  yang berarti baik sesuai standar, kecepatan perjalanan  $31 \text{ km} > 10 \text{ km}$  yang berarti baik sesuai standar, frekuensi  $0,1 \text{ kend/jam} < 4 \text{ kend/jam}$  yang artinya kurang atau tidak sesuai dengan standar, headway  $40.000 \text{ menit} < 15 \text{ menit}$  yang berarti kurang atau tidak sesuai standar, waktu tunggu  $60 \text{ menit}$  yang berarti dalam standar baik, waktu perjalanan  $2 \text{ menit/km} < 6 \text{ menit/km}$  yang berarti baik, waktu pelayanan  $11 \text{ jam} < 13 \text{ jam}$  yang berarti kurang atau tidak sesuai dengan standar, dan sirkulasi waktu  $434,8 \text{ menit} > 120 \text{ menit}$  yang berarti kurang atau tidak sesuai dengan standar. Dari hasil analisis tersebut diketahui bahwa kinerja angkutan bus Kota Bangun termasuk kurang baik dengan beberapa parameter yang tidak sesuai standar.

**Manfaat :** Sebagai informasi untuk menambah wawasan mengenai kinerja angkutan umum dan dapat menjadi pertimbangan dalam meningkatkan kinerja bus.

**Kata kunci :** Angkutan umum, Bus, Analisa kinerja.

***The Evaluation of the Level of Public Transportation Services Buses in Kota Bangun - Samarinda***

**Rina Rupida<sup>1\*</sup>, Fitriyati Agustina<sup>2</sup>**

<sup>1</sup>Mahasiswa Teknik Sipil Universitas Muhammadiyah Kalimantan Timur

<sup>2</sup>dosen Teknik Sipil Universitas Muhammadiyah Kalimantan Timur

Email: [rupiddarina939@gmail.com](mailto:rupiddarina939@gmail.com)

***ABSTRACT***

***Purpose of Study :*** This research aims to find out the performance of public transportation buses Kota Bangun.

***Methodology :*** The data collected in the form of primary data, namely from observations, interviews and documentation and secondary data obtained from related agencies.

***Results :*** In this study took the performance parameters of the Decree of the Director General No.678 / AJ.206 / DRJD / 2002) namely Load Factor, Travel Speed, Headway, Travel Time, Service Time, Frequency, Waiting Time and Circulation Time. From the research that has been done analysis obtained the results of data load factor analysis of 30% < 70% which means good according to standards, travel speed of 31 km > 10 km which means good according to standard, frequency of 0.1nd / hour < 4nd / hour which means less or not in accordance with standards, headway 40,000 minutes < 15 minutes which means less or not according to standard, A good 60-minute waiting time in standards, a travel time of 2 minutes/km < 6 minutes/km which means good, a service time of 11 hours < 13 hours which means less or not in accordance with standards, and a circulation of 434.8 minutes > 120 minutes which means less or not in accordance with standards. From the results of the analysis it is known that the performance of The City of Wake bus transportation is not good with some parameters that are not up to standard.

***Applications :*** As information to add insight into the performance of public transportation and can be considered in improving bus performance.

***Keywords: Public Transportation, Bus, Performance Analysis.***

## PENDAHULUAN

Transportasi merupakan hal yang tidak bisa dipisahkan dalam kehidupan karena merupakan sebuah kebutuhan dalam menjalankan serangkaian aktifitas jarak dekat maupun jarak jauh. Transportasi dapat diartikan sebagai kegiatan yang melakukan pengangkutan atau perpindahan muatan (yang terdiri dari manusia dan barang) dari suatu tempat ke tempat lain, dari tempat asal ke tempat tujuan (Adisasmita, S. A, 2011).

Kota Bangun merupakan salah satu kecamatan yang berada di wilayah Kabupaten Kutai Kartanegara, Provinsi Kalimantan Timur. Terletak antara 116°27'–116°46' Bujur Timur dan 0°07'–0°36' Lintang Selatan dengan luas wilayah mencapai 897.9 km<sup>2</sup>. Wilayahnya sendiri terdiri dari 21 desa dengan 45 dusun dan 231 rukun tetangga (RT), yang pada umumnya semua desa dapat ditempuh melalui jalan darat menggunakan kendaraan roda dua dan roda empat maupun melalui jalan sungai menggunakan perahu, perahu motor, dsb. Penduduk Kecamatan Kota Bangun tercatat sebanyak 37554 orang yang terdiri dari 19.584 laki-laki (52%) dan 17.970 perempuan (48%) yang tersebar di 21 desa. Dengan persebaran penduduk antar desa yang tidak merata jumlah penduduk terbanyak terdapat di Desa Kota Bangun Ulu dengan jumlah penduduk sebanyak 3128 orang (8.33%), sedangkan Desa Benua Baru dengan penduduk paling sedikit sebanyak 320 orang (0.85%).

Bus merupakan salah satu dari transportasi angkutan umum yang paling sering digunakan untuk mobilitas masyarakat karena alasan keamanan, kenyamanan, dan kelancaran. Di Kota Bangun terdapat bus yang menawarkan jasa perjalanan antar kota dalam provinsi (AKDP) dengan rute Kota Bangun – Samarinda, namun permintaan jasa semakin menurun setiap tahunnya. Oleh karena itu diperlukan analisis kinerja bus Kota Bangun. Gambar 1. Peta persebaran daerah rawan banjir di kota samarinda.

### 1.1. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian diatas, maka rumusan masalah meliputi :

- 1) Bagaimana kinerja pelayanan bus antar Kota Bangun - Samarinda?
- 2) Bagaimana tingkat pelayanan berdasarkan kinerja bus antar Kota Bangun – Samarinda?

### 1.2. Tujuan

Beberapa tujuan dalam penelitian ini yang ingin dicapai adalah sebagai berikut :

- 1) Menganalisis kinerja pelayanan bus antar Kota Bangun - Samarinda
- 2) Mengevaluasi tingkat pelayanan berdasarkan kinerja bus antar Kota Bangun - Samarinda

### 1.3. Batasan Masalah

Adapun batasan masalah dalam penelitian ini adalah :

- 1) Survei hanya dilakukan pada bus jurusan Kota Bangun – Samarinda.
- 2) Pengambilan data dilakukan secara langsung di Dermaga Kota Bangun, yaitu tempat bus menunggu penumpang.
- 3) Data yang diambil pada saat survey adalah jumlah penumpang, kapasitas penumpang, kecepatan kendaraan, waktu tunggu, waktu keberangkatan, waktu pelayanan, waktu perjalanan, jumlah kendaraan.
- 4) Hal yang dianalisis dari data hasil survei yaitu berupa faktor muat, frekuensi, kecepatan perjalanan, headway, waktu tunggu, waktu perjalanan, waktu pelayanan, jumlah kendaraan yang beroperasi, dan sirkulasi waktu.
- 5) Survei dilakukan tiga kali dalam seminggu dari bulan Oktober sampai bulan November. pukul 07.00 – 18.00 WITA.

### 1.4. Manfaat

Adapun manfaat dari penelitian ini adalah :

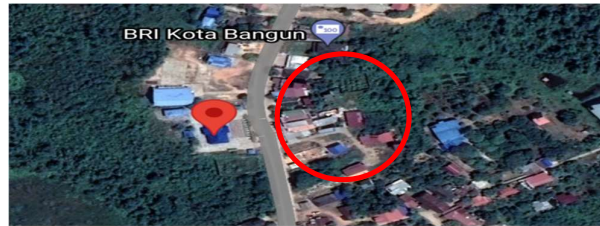
- 1) Mengetahui kinerja ruas jalan Ahmad Muksin di Kota Tenggarong
- 2) Sebagai acuan pustaka atau referensi tambahan bagi mahasiswa untuk penelitian lebih lanjut
- 3) Hasil penulisan ini diharapkan dapat menambah wawasan kepada para pembaca

## METODOLOGI

### 2.1. Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian dilakukan di kecamatan Kota Bangun, Kabupaten Kutai Kartanegara, Provinsi Kalimantan Timur. Tepatnya di Dermaga Kota Bangun, yaitu tempat bus menunggu penumpang.

Gambar 2. Lokasi Penelitian



## 2.2 Tahapan Penelitian

### a) Tahap Persiapan

Angkutan umum perkotaan dipandang sangat penting sebagai layanan publik pada umumnya. sementara ditingkat individu dan masyarakat merupakan layanan yang memenuhi kebutuhan warga bergerak dan berkontribusi pada kualitas hidup dan keberlanjutan. Bahkan Direktorat Jenderal Transportasi Komisi Eropa memposisikan angkutan umum sebagai layanan penting bagi warga Eropa, seperti pernyataan (Komisi Eropa, 1996) “Kebutuhan warga ditempatkan dipusat keputusan tentang ketentuan transportasi”, dan “Idealnya, angkutan umum harus dapat diakses, terjangkau, dan tersedia untuk semua warga negara. pertimbangan finansial dan teknis mungkin membatasi hal ini, tetapi Komisi percaya bahwa tujuannya penting dan layak untuk diperdebatkan”.

Tahap persiapan yang dimaksud adalah berupa survey lokasi dengan langkah awal yang dilakukan untuk mendapatkan gambaran sementara tentang lokasi penelitian, referensi yang menjadi landasan teori dan pengumpulan literatur-literatur, serta pelaksanaan pembuatan proposal pelaksanaan. Sehingga tentang langkah-langkah yang akan diambil selanjutnya sudah mendapatkan gambaran dari tahapan persiapan yang telah dilakukan.

### b) Pengumpulan Data

Data yang dikumpulkan dalam penelitian ini adalah data primer dan data sekunder. Data tersebut antara lain sebagai berikut :

1. Data bus yang beroperasi
2. Data jumlah penumpang  
Berdasarkan pendekatan yang berbeda dapat diukur jumlah penumpang yang diangkut pada hari tertentu per bus atau rasio kapasitas penumpang bus dan jumlah penumpang yang naik bus sehingga dapat dilihat pemanfaatan bus tersebut.
3. Data lapangan
  - a. Load Faktor
  - b. Headway
  - c. Kecepatan Perjalanan
  - d. Waktu Perjalanan
  - e. Waktu Pelayanan
  - f. Frekuensi
  - g. Waktu Tunggu  
Bus yang berjalan lebih awal bertemu dan melayani lebih sedikit penumpang, dan cenderung mengejar bus didepannya, sedangkan bus yang terlambat cenderung tertinggal lebih jauh, sehingga mengakibatkan terjadinya fenomena bus bunching yang membuat jadwal menjadi tidak berguna dan meningkatkan rata-rata waktu tunggu penumpang (Newell dan Potts, 1964).
  - h. Jumlah Kendaraan yang Beroperasi
  - i. Waktu Sirkulasi

### c) Analisis Data

Tahapan analisa data yang perlu dilakukan dalam penelitian ini adalah :

1. Analisis Kinerja :
  - a. Menghitung kinerja bus berdasarkan data yang didapatkan dari penelitian lapangan dan Dinas Perhubungan Kota Bangun.
  - b. Mengevaluasi tingkat pelayanan berdasarkan kinerja bus dengan cara membandingkan hasil analisis kinerja bus dengan parameter kinerja bus dari SK Dirjen



No.678/AJ.206/DRJD/2002) maka dapat diambil kesimpulan apakah kinerja bus perlu diperbaiki atau tidak. Jika hasil kinerja bus kurang dari standar yang telah ditentukan maka kinerja bus perlu diperbaiki lagi, akan tetapi jika kinerja bus sudah termasuk sedang/baik maka hanya perlu ditingkatkan lagi.

## HASIL DAN DISKUSI

### 3.1. Hasil

#### Hasil Penelitian di Lapangan

Tabel 2. Data Hasil Penelitian di Lapangan

No.	Tanggal	Frekuensi (kend/hari)	Jumlah Penumpang (orang)		Waktu Tunggul	Waktu Tempuh (jam)		Waktu Pelayanan (jam)	Jarak Segmen (Km)
			segmen 1	segmen 2	(menit)	segmen 1	segmen 2		
1	11/10/2021	1	8	12	60	3.5	4	11	112
2	14/10/2021	1	6	5	60	4	4.5	11	112
3	17/10/2021	1	7	6	60	3	3.5	11	112
4	20/10/2021	1	7	5	60	3.5	3.4	11	112
5	22/10/2021	1	3	4	60	3	3.5	11	112
6	24/10/2021	1	9	10	60	3.5	4	11	112
7	26/10/2021	1	3	11	60	3	4	11	112
8	31/10/2021	1	17	13	60	3.5	4	11	112
9	1/11/2021	1	20	8	60	3.5	4	11	112
10	2/11/2021	1	3	7	30	3	3.5	11	112
11	11/11/2021	1	7	9	60	3.5	4	11	112
12	16/11/2021	1	7	4	60	3.5	4	11	112
JUMLAH		12	97	94	690	40.5	46.4	132	1344
RATA-RATA		1	8	8	58	3.4	3.9	11.0	112

#### Parameter Kinerja

Analisis dilakukan berdasarkan parameter kinerja yang telah ditetapkan. Berikut ini merupakan parameter kinerja berdasarkan SK Dirjen No.678/AJ.206/DRJD/2002. tertera pada Tabel 1

Tabel 3. Parameter Standar Kinerja Pelayanan

No.	Parameter	Satuan	Standar Nilai		
			Kurang	Sedang	Baik
1	Load Factor	%	>100	70-100	<70
2	Kecepatan Perjalanan	Km/jam	<5	5 -10	>10
3	Headway	Menit	>15	10-15	<10
4	Waktu Perjalanan	Menit/Km	>12	6-12	<6

5	Waktu Pelayanan	Jam	<13	13-15	>15
6	Frekuensi	Kend/Jam	<4	4-6	>6
7	Waktu tunggu	Menit	>30	20-30	<20
8	Jumlah Kendaraan Operasi	%	<82	82-100	100
9	Waktu Sirkulasi	Menit	>120	120-60	<60

Parameter-parameter kinerja yang dimiliki data diatas adalah :

1) *Load Factor*

Berdasarkan hasil survey yang dilakukan dengan waktu yang telah ditentukan diketahui penumpang tiba dan kembali berjumlah 16 orang dengan dengan kapasitas angkutan 27 seat x 2 = 54 seat.

$$\begin{aligned}
 \text{Load Factor} &= \frac{\text{Jumlah Penumpang}}{\text{Kapasitas Angkutan}} \times 100\% \\
 &= \frac{16}{54} \times 100\% \\
 &= 30\%
 \end{aligned}$$

Untuk nilai *load factor* menurut standar adalah apabila >100% maka termasuk kurang, kemudian untuk kategori sedang 70%-100% dan untuk kategori baik <70 %. Dari hasil perhitungan *Load factor* yang diperoleh yaitu sebesar 30 % yang mana hal tersebut termasuk dalam kategori baik karena kurang dari 70 %.

2) Kecepatan Perjalanan

Diketahui jarak rute perjalanan (J) sejauh 112 km dengan waktu tempuh (W) 3,6 jam.

$$\begin{aligned}
 V &= \frac{J}{W} \\
 &= \frac{112}{3,6}
 \end{aligned}$$

$$= 31 \text{ km/jam}$$

Untuk nilai kecepatan perjalanan menurut standar adalah apabila <5 km/jam maka termasuk kurang, kemudian untuk kategori sedang 5-10 km/jam dan untuk kategori baik >10 km/jam. Dari hasil perhitungan diperoleh kecepatan perjalanan sebesar 31 km/jam yang berarti lebih dari 10 km yang termasuk dalam kategori baik.

3) Frekuensi

Untuk nilai frekuensi menurut standar adalah apabila <4 kend/jam maka termasuk kurang, kemudian untuk kategori sedang 4-6 kend/jam dan untuk kategori baik >6 kend/jam. Berdasarkan hasil survey dilapangan frekuensi kendaraan adalah 1 kendaraan perjam dengan keberangkatan jam 08.00 WITA yang termasuk dalam ketegori kurang karena kurang dari 4 kendaraan perjam.

4) Headway dan Waktu Tunggu

Diketahui berdasarkan survey yang dilakukan frekuensi pelayanan (F) yaitu 1 kendaraan perjam.

$$\begin{aligned}
 H &= 60/F & \text{Waktu Tunggu} &= \frac{1}{2} \cdot H \\
 &= 60/1 & &= 30 \text{ menit} \\
 &= 60 \text{ menit}
 \end{aligned}$$

Untuk nilai *headway* menurut standar adalah apabila >15 menit maka termasuk kurang, kemudian untuk kategori sedang 10-15 menit dan untuk kategori baik <10 menit. Dari perhitungan diperoleh hasil *headway* sebesar 60 menit >15 menit yang termasuk dam kategori kurang menurut standar. dan waktu tunggu sebesar 30 menit yang berarti baik menurut standar.

Untuk nilai waktu tunggu menurut standar adalah apabila >30 menit maka termasuk kurang, kemudian untuk kategori sedang 20-30 menit dan untuk kategori baik <20 menit. waktu tunggu sebesar 30 menit yang berarti dalam kategori sedang.

5) Waktu Perjalanan

Untuk mengetahui waktu perjalanan di ketahui dari hasil survey waktu tempuh (T) per segmen sebesar 216 menit dan jarak (J) per segmen sejauh 112 km.

$$W = \frac{T}{J}$$

$$= \frac{216 \text{ menit}}{112 \text{ km}}$$

$$= 2 \text{ menit/km}$$

Untuk nilai waktu perjalanan menurut standar adalah apabila >12 menit/km maka termasuk kurang, kemudian untuk kategori sedang 6-12 menit/km dan untuk kategori baik <6 menit/km. Waktu perjalanan yang diperoleh yaitu 2 menit/ km yang termasuk dalam kategori baik karena kurang dari 6 menit/km.

6) Waktu Pelayanan

Waktu pelayanan yang dinyatakan dalam satuan jam adalah waktu yang dibutuhkan untuk melayani rute atau trayek tertentu dalam satu hari berdasarkan dengan waktu awal hingga waktu akhir pelayanan kendaraan.

Untuk nilai waktu pelayanan menurut standar adalah apabila <13 jam maka termasuk kurang, kemudian untuk kategori sedang 13-15 jam dan untuk kategori baik >15 jam. Berdasarkan survey waktu awal pelayanan pada pukul 07.00 WITA dan berakhir pada pukul 18.00 WITA. Sehingga waktu pelayanan adalah selama 11 jam < 13 jam yang berarti kurang.

7) Jumlah kendaraan yang beroperasi

$$J = \frac{a}{b} \times 100\%$$

$$= \frac{2}{3} \times 100\%$$

$$= 66,667 \%$$

Untuk nilai jumlah kendaraan yang beroperasi menurut standar adalah apabila <82% maka termasuk kurang, kemudian untuk kategori sedang 82%-100% dan untuk kategori baik 100%. Dari hasil perhitungan jumlah kendaraan yang beroperasi hanya sebesar 66,667 % sehingga termasuk dalam kategori kurang.

8) Sirkulasi Waktu

Menghitung sirkulasi waktu diketahui dari data hasil survey waktu rata-rata perjalanan (T) dari a ke b adalah 202,5 jam dan sebaliknya dari b ke a adalah 232 jam, Deviasi waktu perjalanan ( $\sigma$ ) dari a ke b dan sebaliknya telah ditentukan sebesar 5 %. Serta waktu henti kendaraan di a (Tta) dan b (Ttb) sebesar 10 %.

$$CTab = (Tab+Tba)+(\sigma_{ab}+\sigma_{ba})+(Tta+Ttb)$$

$$\sigma_{ab} = 5\% \times 202,5 = 10,125$$

$$\sigma_{ba} = 5\% \times 232,0 = 11,600$$

$$Tta = 10\% \times 202,5 = 20,250$$

$$Ttb = 10\% \times 232,0 = 23,200$$

$$CTab = (202,5+232,0)+(10,125+11,600)+(20,250+23,200)$$

$$= 499,675 \text{ menit}$$

Untuk nilai sirkulasi waktu menurut standar adalah apabila >120 menit maka termasuk kurang, kemudian untuk kategori sedang 120-60 menit dan untuk kategori baik <60 menit. Untuk hasil waktu sirkulasi sebesar 499,675 menit > 120 menit yang berarti termasuk dalam kategori kurang.

Tabel 4. Hasil Analisis Kinerja

Parameter kinerja	Nilai Analisis	Keterangan
Load factor	30 %	Baik
Kecepatan Perjalanan	31 km/jam	Baik
Headway	60 menit	Kurang
Waktu Perjalanan	2 menit/km	Baik
Waktu Pelayanan	11 jam	Kurang

Frekuensi	1 kend/jam	Kurang
Waktu tunggu	30 menit	Sedang
Jumlah Kendaraan Operasi	66,667 %	Kurang
Waktu Sirkulasi	499,675 menit	Kurang

### Evaluasi

Evaluasi tingkat pelayanan berdasarkan kinerja angkutan bus yang diketahui ada beberapa yang kurang/tidak sesuai dengan parameter maka beberapa kinerja bus perlu diperbaiki lagi. akan tetapi untuk beberapa kinerja bus tergolong baik maka hanya perlu ditingkatkan lagi. Namun perlu dilakukan pengamatan lebih lanjut.

Dari hasil pengamatan dan pengukuran saluran existing di jalan kh wahid jhasyim, maka dimensi saluran yang ada yaitu :

### KESIMPULAN

Dari hasil analisis kinerja dalam angkutan umum Bus Kota Bangun setelah dilakukan survey adalah masih dalam kategori kurang baik karena terdapat beberapa parameter kinerja yang tidak sesuai standar seperti load faktor = 30% < 70 % (baik), kecepatan perjalanan = 31 km > 10 km (baik), frekuensi = 1 kend/jam < 4 kend/jam (kurang), headway = 60 menit > 15 menit (kurang), waktu tunggu = 30 menit (sedang), waktu perjalanan = 2 menit/km < 6 menit/km (baik), waktu pelayanan = 11 jam < 13 jam (kurang), Jumlah Kendaraan Operasi = 66,667 % < 82 % tingkat (kurang) dan sirkulasi waktu = 499,675 menit > 120 menit (kurang).

### SARAN DAN REKOMENDASI

Kinerja angkutan bus masih kurang menurut standar parameter. Oleh karena itu perlu dilakukan perbaikan kinerja angkutan bus yang parameter kinerjanya masih tidak sesuai standar. Kinerja merupakan hal yang sangat penting untuk melihat tingkat pelayanan bus dan meningkatkan ketertarikan masyarakat dalam menggunakan angkutan umum bus, sehingga perlu dilakukan pengamatan lebih lanjut mengenai hal tersebut agar sesuai dengan standar pelayanan angkutan umum di Indonesia.

### REFERENSI

- Anonim, Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 98 tahun 2013, *Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek*, Menteri Perubungan Republik Indonesia.
- Anonim, Surat Keputusan Direktur Jendral Perhubungan: SK. 678/AJ.206/DRDJ/2002, *Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum Di Wilayah Perkotaan Dalam Trayek Tetap Dan Teratur*, Departemen Perhubungan Republik Indonesia.
- Adisasmita, S. A. 2011. *Perencanaan Pembangunan Transportasi*, Garaha Ilmu, Yogyakarta.
- Berhan, E., Beshah, B., Kitaw, D. 2013. *Performance Analysis on Public Bus Transport of The City of Addis Ababa*. International Journal Of Computer Information Systems And Industrial Management Applications. ISSN 2150-7988, Volume 5 (2013) pp. 722-728.
- Mabruwaru, V. A. 2017. *Analisis Kinerja Angkutan Umum Penumpang Di Kota Sorong – Papua Barat (Studi Kasus Trayek A)*, Tesis, Universitas Atma Jaya Yogyakarta.
- Morlok, E.K.. 1995. *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi*, Penerbit Erlangga, Jakarta.
- Thompson, K., Schofield, P. *An Investigation Of The Relationship Between Public Transport Performance and Destination Satisfsaction*. Journal of Transport Geography 15 (2007) 136-144.
- Warpani, S. P. 2002. *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, ITB Bandung.
- Hidayat, 2015. *Evaluasi Perbandingan Biaya dan Metode Pelaksanaan Kontruksi Pada Pekerjaan Peningkatan Jalan Perkerasan Kaku Dengan Perkerasan Lentur*. Skripsi. Fakultas Teknik Universitas Muhammadiyah Surakarta, Jawa Tengah.
- Xuan, Y., Argote, J., Daganzo, C.F. 2011. *Dynamic Bus Holding Strategies For Schedule Reability: Optimal Linear Control and Performance Analysis*. Transportation Research Part B 45(2011) 1831-1845.

# NAspub: Evaluasi Tingkat Pelayanan Angkutan Umum Bus Bus Antar Kota Bangun - Samarinda

*by* Rina Rupida

---

**Submission date:** 03-Nov-2022 08:58AM (UTC+0800)

**Submission ID:** 1942928107

**File name:** ARTIKEL\_TA\_BSR\_rina.docx (977.61K)

**Word count:** 2762

**Character count:** 16159

# NAspub: Evaluasi Tingkat Pelayanan Angkutan Umum Bus Bus Antar Kota Bangun - Samarinda

*by* Rina Rupida

---

**Submission date:** 03-Nov-2022 08:58AM (UTC+0800)

**Submission ID:** 1942928107

**File name:** ARTIKEL\_TA\_BSR\_rina.docx (977.61K)

**Word count:** 2762

**Character count:** 16159