

BAB V

PENUTUP

IV.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil magang dan analisis yang dilakukan, diketahui bahwa operasional angkutan pemadu moda DAMRI rute Terminal Purabaya–Bandara Juanda telah memenuhi sebagian besar standar dasar pelayanan, seperti kecepatan perjalanan dan waktu sirkulasi. Rata-rata kecepatan 20 km/jam masih berada dalam batas ideal untuk area perkotaan, dan kebutuhan armada optimal sebanyak 8 unit menunjukkan efisiensi dapat dicapai jika dilakukan pengaturan jumlah kendaraan aktif secara tepat. Namun demikian, terdapat kekurangan pada aspek headway, di mana nilai aktual sebesar 29 menit masih lebih tinggi dibandingkan nilai ideal sebesar 21 menit.

Selain itu, faktor muat (*load factor*) pada hari kerja masih rendah (41,6%) yang menandakan kapasitas kendaraan belum termanfaatkan secara optimal. Hal ini menunjukkan pentingnya pemilihan jenis armada yang sesuai, di mana penggunaan bus medium short dapat meningkatkan efisiensi dan rasio keterisian, serta mengurangi konsumsi bahan bakar. Penerapan SOP operasional dan perawatan kendaraan juga telah dilaksanakan dengan baik, namun diperlukan pengawasan lebih ketat terhadap kedisiplinan pengemudi dalam pelaporan kondisi teknis armada guna memastikan keselamatan dan kenyamanan layanan kepada penumpang.

IV.2 Saran

1. Penyesuaian Jumlah Armada Aktif untuk Optimalkan Headway
Pengoperasian 8 unit armada aktif sesuai hasil analisis agar headway dapat ditekan mendekati 21 menit. Penyesuaian ini akan mengurangi waktu tunggu penumpang dan meningkatkan efisiensi rotasi kendaraan, sekaligus menjaga kualitas pelayanan tanpa harus menambah beban operasional berlebih. Selain itu, armada cadangan tetap disiapkan untuk mengantisipasi lonjakan penumpang, terutama

pada hari libur, guna memastikan kelancaran perjalanan dan kenyamanan penumpang.

2. Penggantian Armada ke Bus Medium Short Pada Hari Kerja (Weekday)
Dengan load factor yang masih rendah pada hari kerja, disarankan menggunakan bus berkapasitas lebih kecil seperti medium short. Hal ini bertujuan untuk menyesuaikan kapasitas dengan permintaan penumpang, menurunkan biaya bahan bakar, dan meningkatkan efisiensi okupansi kendaraan.
3. Kerja Sama dengan Maskapai Penerbangan
Melakukan kerja sama dengan maskapai penerbangan untuk menyediakan layanan transportasi yang terintegrasi, sehingga penumpang dapat langsung membeli tiket bus secara online bersamaan dengan tiket pesawat untuk meningkatkan transparansi dan kemudahan perjalanan untuk meningkatkan kinerja operasional angkutan.

DAFTAR PUSTAKA

- Abadi, K., & Burhanuddin, A. (2016). Evaluasi Operasional Angkutan Umum Penumpang Trayek L1 Kota Banyuwangi. *Jurnal Media Teknik Sipil*, 14, 182–190.
- Badan Pusat Statistik. (2025). *Kota Surabaya Dalam Angka 2025* (Vol. 37).
- Kementerian Perhubungan. (2017). *Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 108 Tahun 2017 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dalam Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek*.
- Kibthiah, M., Chamida, R. N., Surabaya, U. N., & Khotimah, K. (2023). Suroboyo Bus Sebagai Sistem Transportasi Berkelanjutan di Kota Surabaya. *Jurnal Transportasi*, 23(1), 11–18.
- Muliawan, H., & Ketut Sutrisna, I. (2016). Analisis Pendapatan Sopir Angkutan Kota Sebelum dan Sesudah Pembangunan Terminal Mengwi. *E-Jurnal Ekonomi Pembangunan*, 5, 1567–1585.
- Sitinjak, L. L., & Sitindaon, C. (2019). Pemilihan Moda Transportasi Pematangsiantar menuju Bandara Silangit Dengan Metode Stated Preference. *Maret*, 2(1).
- Tampubolon, M. (2023). Metode Penelitian Metode Penelitian. *Metode Penelitian Kualitatif*, 3(17), 43.
- Undang - Undang No 22 Tahun 2009. (2009). *Undang - Undang No 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*.
- Warpani, & P. Suwardjoko. (2002). *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Penerbit ITB.