

## **BAB IV**

### **PENUTUP**

#### **IV.1 Kesimpulan**

Kesimpulan yang diperoleh dari hasil evaluasi kinerja operasional angkutan sekolah di Kota Kediri bahwa berdasarkan hasil evaluasi kinerja operasional angkutan sekolah di Kota Kediri, indikator *load factor* pada seluruh rute tercatat melebihi batas standar 100%, yaitu 108–113% pada rute 1, 107% pada rute 2 (pagi), dan 109–112% pada rute 3. Temuan ini menunjukkan adanya ketidakseimbangan antara kapasitas angkut dan permintaan penumpang pada jam operasional sekolah. Sementara itu, indikator kecepatan perjalanan (20,8–27,2 km/jam), waktu tempuh pelayanan (45–64 menit), tingkat ketersediaan armada (83,33%), serta konsumsi bahan bakar (Rp 2.270/bus/km) secara umum telah memenuhi ketentuan teknis yang berlaku. Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa permasalahan utama kinerja operasional terletak pada aspek jumlah kebutuhan armada, sehingga diperlukan penyesuaian kebutuhan armada atau pengaturan operasional untuk meningkatkan mutu pelayanan dan menjamin keselamatan pengguna.

Pemilihan jenis armada pada layanan angkutan sekolah menunjukkan adanya *trade-off* antara efisiensi jumlah kendaraan dan efisiensi biaya operasional. Armada Hino lebih efektif dalam menekan jumlah kendaraan yang dibutuhkan (12 unit), namun memiliki biaya operasional per kilometer yang jauh lebih tinggi. Sebaliknya, armada Grand Max memerlukan jumlah kendaraan yang lebih besar (44 unit), tetapi menawarkan biaya operasional yang lebih rendah sehingga lebih ekonomis dalam pengoperasian. Dengan pola operasional 5 hari per minggu dan dua shift pelayanan pada empat rute dengan kecepatan operasional  $\leq 30$  km/jam, perhitungan tarif menunjukkan bahwa baik tarif pokok maupun tarif BEP pada armada Hino lebih tinggi dibandingkan Grand Max. Implementasi sistem ini memerlukan dukungan subsidi pemerintah, dengan estimasi kebutuhan subsidi penuh per tahun apabila disesuaikan dengan skema tarif yang diterapkan. Oleh karena itu, pemilihan armada Grand Max dapat dipertimbangkan sebagai alternatif yang lebih efisien secara ekonomi, meskipun memerlukan jumlah armada yang

lebih banyak dan Hino dipertimbangkan untuk menekan jumlah kendaraan guna mengurangi beban lalu lintas.

#### **IV.2 Saran**

Berdasarkan kesimpulan di atas, terdapat beberapa saran yang dapat diberikan antara lain:

1. Evaluasi kinerja layanan angkutan sekolah perlu dilaksanakan secara rutin setiap tahun guna mengidentifikasi kekurangan dan ketidaksesuaian operasional terhadap standar pelayanan yang berlaku, sehingga dapat menjadi dasar perbaikan berkelanjutan dalam mewujudkan sistem angkutan sekolah yang aman, nyaman, dan berkelanjutan di Kota Kediri.
2. Penambahan armada angkutan sekolah perlu segera ditindaklanjuti, khususnya pada rute dan jam operasional dengan tingkat load factor melebihi batas standar, sebagai upaya peningkatan kinerja operasional yang mampu mengakomodasi kebutuhan mobilitas pelajar secara optimal serta meningkatkan tingkat keselamatan dan kepuasan pengguna layanan.
3. Evaluasi tahunan terhadap anggaran operasional atau Biaya Operasional Kendaraan (BOK) perlu dilakukan secara berkala sebagai langkah antisipatif terhadap dampak inflasi dan fluktuasi harga bahan bakar, sekaligus untuk menjaga efisiensi dan keberlanjutan pembiayaan operasional layanan angkutan sekolah.
4. Dukungan aktif pemerintah daerah menjadi faktor kunci dalam peningkatan kinerja operasional angkutan sekolah, terutama dalam aspek pembiayaan melalui penerapan skema subsidi yang tepat sasaran maupun pengembangan kerja sama antara pemerintah dan pihak swasta sebagai penyedia layanan, guna menjamin keberlanjutan dan kualitas pelayanan angkutan sekolah di Kota Kediri.

## DAFTAR PUSTAKA

- Badan Pusat Statistik Kota Kediri. (2024a). *Jumlah Penduduk, Laju Pertumbuhan Penduduk, Distribusi Persentase Penduduk, Kepadatan Penduduk, Rasio Jenis Kelamin Penduduk Menurut Kecamatan di Kota Kediri, 2024 - Tabel Statistik - Badan Pusat Statistik Kota Kediri*. <https://kedirikota.bps.go.id/id/statistics-table/3/V1ZSbFRUY3ITbFpEYTNsVWNGcDZjek53YkhsNFFUMDkjMw==/jumlah-penduduk--laju-pertumbuhan-penduduk--distribusi-persentase-penduduk--kepadatan-penduduk--rasio-jenis-kelamin-penduduk-menurut-kecamatan-di-kota-kedi>
- Badan Pusat Statistik Kota Kediri, 2024. (2024b). *List Master Data | Aplikasi Satu - Data Kota Kediri*. [https://satudata.kedirikota.go.id/data\\_dasar/index/231-penduduk?id\\_skpd=30](https://satudata.kedirikota.go.id/data_dasar/index/231-penduduk?id_skpd=30)
- Bruzzone, F., Cavallaro, F., Nocera, S., Cavallaro, F., Nocera, S., & Mattioli, A. (2023). *ScienceDirect ScienceDirect ScienceDirect The definition of equity in transport The definition of equity in transport*. 00(2022).
- Ceder, A. (2016). *Public Transit Planning and Operation*.
- Dinas Perhubungan Kota Kediri. (2025). *Bus Sekolah – Dinas Perhubungan Kota Kediri*. <https://dishub.kedirikota.go.id/bus-sekolah/>
- Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. (2002). Surat Keputusan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Nomor 687 Tahun 2002 Tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum di Wilayah Perkotaan Dalam Trayek Tetap dan Teratur. *Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat, SK.687/AJ.206/DRJD/2002*, 2–69.
- Direktur Jendral Perhubungan Darat. (2007). Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor :Sk.967/AJ.202/DRJD/2007 Tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Sekolah. *Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Sekolah*, 1–20.
- Dirjen Bina Marga. (1990). *PERJALANAN LALU LINTAS DIREKTORAT JENDERAL BINA MARGA. 001*.
- Dwiryanti, Aprisia Esty & Ratnasari R, A. (2013). Analisis Kinerja Pelayanan Bus Rapid Transit (Brt) Koridor II Terboyo-Sisemut (Studi Kasus: Rute Terboyo - Sisemut Kota Semarang). *Teknik PWK, 2(3)*, 756–764. <http://ejournal-s1.undip.ac.id/index.php/pwk>

- Fauzan, Y. (2024). Yazid, 2024 Pengaruh Arus Lalu Lintas Kendaraan Di Ruas Jalan Arteri Kota Kediri Terhadap Pemetaan Emisi Gas Karbon Dioksida (CO<sub>2</sub>) Dan Suhu Permukaan Tanah. *Agregat*, 9(1), 1080–1086. <https://doi.org/10.30651/ag.v9i1.22487>
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2018). Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 117 Tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Tidak Dalam Trayek. *Mentri Perhubungan Republik Indonesia*, 13.
- Mardikawati, B. (2024). *Memahami Faktor Pemilihan Moda pada Peyedia Otobus Gunung Harta dan Komitmennya terhadap Kenyamanan.pdf*.
- Pemerintah Kota Kediri. (2025). *RPJMD KOTA KEDIRI. 15*.
- Pemerintah Republik Indonesia. (2014). Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 74 tahun 2014 tentang Angkutan Jalan. *Pemerintah Republik Indonesia*, 53(9), 1689–1699.
- Pramono, M. E., & Herningtyas, T. (2024). Penegakan Hukum Bagi Pengemudi Kendaraan Bermotor Di Bawah Umur Tanpa Surat Izin Mengemudi Ditinjau Dari Uu No 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Di Wilayah Surabaya Pusat. *Petita*, 5(2), 126–141. <https://doi.org/10.33373/pta.v5i2.6140>
- Redaksi. (2025). *Pelajar Meninggal di Tempat Usai Tabrak Motor dan Pembatas Jalan di Jalan A Yani Kota Kediri*. <https://sejahtera.co/2025/05/23/pelajar-meninggal-di-tempat-usai-tabrak-motor-dan-pembatas-jalan-di-jalan-a-yani-kota-kediri/>
- Safe, Y. T., Udiana, I. M., & Bella, R. A. (2020). Evaluasi Kinerja Angkutan Umum Rute Terminal Oebobo - Terminal PP Kupang dan Terminal Kupang - Terminal PP Noelbaki. *Jurnal Teknik Sipil*, 4(1), 65–78.
- Uvaraja, V., Lee, L. S., Aliza, N., Rahmin, A., & Seow, H. V. (2020). *Parallel Multiple Tabu Search for Multiobjective Urban Transit Scheduling Problem*. 14–54. <https://doi.org/10.4236/jcc.2020.85002>
- Za, Z. (2024). Efektivitas pelayanan angkutan bus sekolah yang dikelola oleh Badan Usaha Milik Sekolah. *Advances in Social Humanities Research*, 2(3), 541–551.