

# **ANALISIS KINERJA ARMADA DAN TARIF BUS AKAP TRAYEK SURABAYA- YOGYAKARTA (Studi Kasus : PO Sumber Selamat)**

<sup>1</sup>Vicky Dian Saputro,<sup>2</sup>Ir. Hary Moetriono.,M,Sc.

<sup>123</sup>Prodi Teknik Sipil, Fakultas Teknik Universitas 17 Agustus 1945 Surabaya.

E-mail : [vickydian85@gmail.com](mailto:vickydian85@gmail.com)

---

## **ABSTRAK**

Surabaya ialah pusat transportasi darat, yaitu pertemuan dari sejumlah jalan raya yang menghubungkan Surabaya dengan kota-kota lainnya. Urbanisasi masyarakat Surabaya ke Yogyakarta pun tidak bisa dihindari, sebaliknya masyarakat Yogyakarta ke Surabaya sekarang banyak masyarakat yang ingin bekerja, dan bersekolah Dengan jarak Surabaya ke Yogyakarta sekitar 324,5 km pastinya memerlukan suatu alat transportasi yang layak agar bisa berpergian dengan nyaman dan aman, salah satu alternatifnya yaitu bus umum. Salah satunya PO Sumber Selamat mulai ada keluhan dari pengguna mengenai kinerja dan tarif sehingga mengakibatkan turunnya jumlah penumpang. Penelitian ini dilakukan untuk mengetahui kinerja angkutan Bus Sumber Selamat pada trayek Surabaya-Yogyakarta dengan standar Direktorat Jendral Perhubungan Darat,2006

Metode *SWOT* digunakan dalam penelitian ini, dengan membagikan kuisioner kepada pengguna PO Sumber Selamat dan pengumpulan data primer (jumlah naik turun penumpang, load factor, waktu tempuh). Data dianalisis menggunakan program *Microsoft Excel* untuk kemudian hasilnya dibandingkan dengan indikator kinerja yang didasarkan pada standar Direktorat Jendral Perhubungan Darat,2006

Hasil penelitian pada metode *SWOT* menggunakan strategi dengan terus melakukan peremajaan bus secara berkelanjutan diharapkan akan dapat bersaing dengan competitor guna menarik minat masyarakat, mempunyai pelayanan yang baik dan profesional akan dapat mengurangi tingkat kecelakaan jalan raya, jadwal keberangkatan yang lebih banyak dari kereta api akan sangat memudahkan masyarakat untuk melakukan perjalanan menggunakan bus. Untuk hasil penelitian dengan menggunakan pengumpulan data primer telah memenuhi standar load factor, kecepatan perjalanan, waktu perjalanan dan waktu pelayanan.

Kata kunci : Kinerja Armada dan tarif , *swot*, Direktorat Jendral Perhubungan Darat

## **ABSTRACT**

*Surabaya is the center of land transportation, which is the confluence of a number of highways that connect Surabaya with other cities. Urbanization of the people of Surabaya to Yogyakarta is unavoidable, on the other hand, the people of Yogyakarta to Surabaya are now many people who want to work, and go to school. With the distance from Surabaya to Yogyakarta about 324.5 km, they definitely need a proper means of transportation in order to travel comfortably and safely. one alternative is public buses. One of them is PO Sumber Selamat, there are complaints from users regarding performance and fares, resulting in a decrease in the number of passengers. This research was conducted to determine the performance of the Sumber Selamat Bus transportation on the Surabaya-Yogyakarta route with the standards of the Directorate General of Land Transportation, 2006*

*This research method uses SWOT by distributing questionnaires to PO Sumber Selamat users and collecting primary data (number of up and down passengers, load factor, travel time). Data were analyzed using Microsoft Excel program and then the results were compared with performance indicators based on the standards of the Directorate General of Land Transportation, 2006.*

*The results of the research on the SWOT method using a strategy of continuously rejuvenating buses gradually are expected to be able to compete with competitors in order to attract public interest, having good and professional service will be able to reduce the rate of accidents on the highway, more departure schedules from trains will be very effective. make it easier for people to travel by bus. For research results using primary data collection has met the standard load factor, travel speed, travel time and service time.*

*Keywords : Fleet performance and tariffs, swot, Directorate General of Land Transportation*

## **PENDAHULUAN**

Pada pertengahan 2020 terjadi pandemi covid 19 yang menyebabkan Surabaya dikarantina (PSBB) sehingga jumlah penumpang menurun drastis. Namun itu tidak berselang lama setelah pemerintah kota Surabaya mencabut status PSBB, jumlah penumpang kembali naik tetapi tidak seperti kondisi normal. Selain karena aktifitas berkurang, faktor lain yang membuat masyarakat enggan naik bus selama pandemic adalah berbagai aturan dengan menggunakan masker dan membawa surat pcr. (Data Penumpang Bus Terminal Purabaya,2020)

Untuk trayek Surabaya – Yogyakarta sendiri hanya terdapat dua perusahaan otobus yaitu mira dan sumber selamat. Dari perusahaan tersebut sumber selamat lebih banyak diminati oleh masyarakat karena biaya perjalanan lebih murah dan waktu perjalanan singkat. PO ini memiliki jumlah armada untuk bus 230 unit. Armada yang digunakan adalah bus dengan kapasitas tempat duduk 59 penumpang. Waktu perjalanan yang diperlukan dari terminal Bungurasih ke terminal Giwangan 6 jam 26 menit. Untuk Trayek Surabaya-Yogyakarta PO Sumber Selamat memiliki tarif Rp.76.000. Dalam sehari Bus sumber selamat menyediakan total 100 armada yang terbagi dalam 2 shift dengan jadwal pemberangkatan 15 menit sekali. ( Jadwal PO Sumber Grub,2020)

Harga tarif tentunya berbanding lurus dengan fasilitasnya. Semakin mahal harganya tentunya fasilitas yang di berikan semakin bagus. Namun pada kasus ini dengan harga tiket kisaran Rp.76.000 fasilitas yang diberikan oleh PO Sumber Selamat dirasa kurang memadai jika dibandingkan dengan kompetitornya.

Berdasarkan uraian di atas, maka adanya perlu analisis mengenai kinerja dan tarif angkutan umum khususnya bus PO. Sumber Selamat dengan mempertimbangkan biaya operasional kendaraan, sehingga pengguna angkutan umum, yaitu tersedianya angkutan umum yang aman, nyaman, cepat, lancer, dan terjangkau serta terciptanya kondisi usaha yang menguntungkan bagi perusahaan dapat tercapai. Maka dibuat Tugas Akhir dengan judul Analisis Kinerja Dan Tarif Bus AKAP Trayek Surabaya-Yogyakarta (Studi Kasus PO: Sumber Selamat).

## TINJAUAN PUSTAKA

Krishna Varian Kharissa, (2013). Dalam penelitian ini menganalisis waktu tempuh rata-rata sepanjang rute, menganalisis demand dan load factor, serta mencari load factor lima tahun yang akan datang. Dari peramalan pertambahan penumpang pengguna Bus patas dan ekonomi jurusan Surabaya-Malang di dapatkan Matrik Asal tujuan pada tahun 2017, sehingga dapat diketahui pembebanan untuk masing-masing ruas yaitu : rabu adalah 0,62 (patas) dan 0,83 (ekonomi) sedangkan sabtu adalah 0,64 (patas) dan 0,86 (ekonomi).

Aditya Bhaswara Widya Hidayat.(2020). Dalam penelitian ini menganalisis strategi perbaikan kinerja Bus Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) kelas patas dan kelas ekonomi pada trayek Surabaya-Malang berdasarkan analisis metode *Strengths,Weaknesses,Opportunities,Threats*. Hasil penelitian yang di dapatkan terus melakukan peremajaan bus secara bertahap diharapkan akan dapat bersaing dengan kereta api guna menarik minat masyarakat untuk menggunakan bus,mempunyai pelayanan yang baik dan professional akan dapat mengurangi tingkat kecelakaan di jalan raya dan jadwal pemberangkatan yang lebih banyak dari kereta api akan sangat memudahkan masyarakat untuk melakukan perjalanan menggunakan bus

## METODE PENELITIAN

Penelitian dilakukan pada trayek sepanjang jalur Bus Surabaya-Yogyakarta, penelitian yang ditinjau adalah angkutan umum Bus Sumber Selamat.

### A. Pengumpulan data

Pengumpulan data dan informasi yang digunakan dalam tugas akhir ini yaitu data primer data sekunder yang dilakukan dengan metode sebagai berikut :

1. Data primer adalah data yang langsung dari pengamatan. Data ini berasal dari pengemudi, penunumpang,dan pengamatan langsung angkutan bus Sumber Selamat trayek Surabaya-Yogyakarta. Data primer yang dikumpulkan sebagai berikut

- Waktu tempuh perjalanan
- Data naik turun penumpang selama perjalanan
- Membagikan kuisioner *SWOT*

Pelaksanaan Survei

Tahapan-tahapan yang dilakukan saat melakukan survei yaitu:

- Menentukan jumlah surveyor yang dibutuhkan, untuk survei ini dibutuhkan 2 orang untuk mencatat dan melihat waktu keberangkatan dan kedatangan bus
- Surveyor berada di Bus Sumber Selamat trayek Surabaya-Yogyakarta
- Surveyor mencatat waktu kedatangan dan keberangkatan di setiap tempat pemberhentian sepanjang jalan dari Surabaya-Yogyakarta.
- Surveyor mencatat jumlah penumpang yang naik turun selama perjalanan dari Surabaya-Yogyakarta
- Survei ini dilakukan pada waktu hari kerja (senin) dan hari libur (sabtu)
- Peneliti membagikan kuisioner standar pelayanan yang dicapai bus Sumber Selamat trayek Surabaya-Yogyakarta yang disesuaikan pada standar pelayanan minimum tahun 2018 untuk Angkutan Kota Antar Provinsi sebagai berikut:

- Keamanan kendaraan
- Keselamatan penumpang
- Kenyamanan penumpang
- Keterjangkauan tarif angkutan umum
- Kesetaraan pada angkutan umum
- Keteraturan angkutan umum

2. Data sekunder yang digunakan dalam pengerjaan Tugas Akhir ini berasal dari literatur, internet yang berkaitan tentang data angkutan umum Bus Trayek Surabaya-Yogyakarta. Data lain berasal dari data perusahaan badan layanan umum bus trayek Surabaya-Yogyakarta

Data yang nantinya dibutuhkan adalah :

- Jumlah armada
- Kapasitas kendaraan
- Jadwal keberangkatan
- Peta rute perjalanan
- Tarif dan biaya operasional kendaraan

### B. Cara Pengolahan data

Data yang diperoleh dapat diolah menggunakan tabel. Hasil perhitungan menggunakan rumus-rumus yang menggambarkan parameter kinerja angkutan umum yang dianalisa berdasarkan indikator standart pelayanan angkutan umum menurut Direktorat Jendral Perhubungan Darat, 2006, dan untuk data kuisoner diolah menggunakan metode *SWOT* dengan aplikasi *Microsoft excel*

## HASIL DAN PEMBAHASAN

### Analisis *SWOT*

Hasil rata-rata bus ini di dapatkan dengan menyebarkan kuisoner kepada 100 responden. Untuk mengkategorikan menjadi kekuatan (S), kelemahan (W), peluang (O), dan ancaman (T) maka nilai masing-masing atribut di sesuaikan dengan nilai rata-rata faktor. Jika nilai yang di peroleh pada atribut lebih besar dari rata-rata maka dikategorikan sebagai kekuatan (S) atau peluang (O), sebaliknya jika nilai pada atribut lebih kecil dari nilai rata-rata maka di kategorikan sebagai kelemahan (W) dan ancaman (T). Tabel dibawah ini menjelaskan nilai dari masing-masing atribut

Tabel 4 8 Nilai Rata-Rata Faktor Internal

NO	Atribut	Faktor	Jumlah	Rerata urgensi	Rating	Bobot	Skor
1	Ketersediaan jadwal keberangkatan yang lebih banyak	S	440	350	3.50	0.19	0.67
2	Kenyamanan suhu dan tempat duduk di dalam bus	S	345	300	3.00	0.15	0.45
3	Biaya perjalanan bus lebih murah dari kendaraan pribadi	S	400	300	3.00	0.17	0.52
4	Kesesuaian tarif bus dengan Spelayanan ada	S	350	350	3.50	0.15	0.53
5	Jumlah penumpang yang terus meningkat	S	355	200	2.00	0.16	0.31
6	Mempunyai pelayanan yang baik dan professional terhadap setiap penumpang	S	400	260	2.60	0.17	0.45
SUB TOTAL			2290	1760		1	2.95

(Sumber: Olahan peneliti 2022)

Tabel 4 9 Nilai Rata-Rata Faktor Internal

NO	Atribut	Faktor	Jumlah	Rerata urgensi	Rating	Bobot	Skor
1	Kurang rapinya seragam petugas bus	W	240	200	3.50	0.20	0.41
2	Banyaknya bus yang beroperasi yang tidak memiliki fasilitas keselamatan yang lengkap	W	200	300	3.00	0.17	0.51
3	Tidak tersedianya aksesibilitas penyandang cacat	W	240	200	3.00	0.20	0.41
4	Kurang hati-hatinya sopir bus dalam berkendara	W	300	350	3.50	0.25	0.89
5	Po bus terus melakukan peremajaan secara bertahap	W	200	400	2.00	0.17	0.68
SUB TOTAL			1180	1450		1	-2.89

(Sumber: Olahan peneliti 2022)

Tabel 4 10 Nilai Rata-Rata Faktor Eksternal

NO	Atribut	Faktor	Jumlah	Rerata urgensi	Rating	Bobot	Skor
1	Besarnya pajak dan biaya operasional kendaraan	O	300	400	4.00	0.32	0.67
2	Meningkatnya jumlah penduduk	O	250	300	3.00	0.26	0.45
3	Banyaknya minat masyarakat ingin pergi ke Yogyakarta	O	400	100	1.00	0.42	0.42
SUB TOTAL			950	800		1	2.47

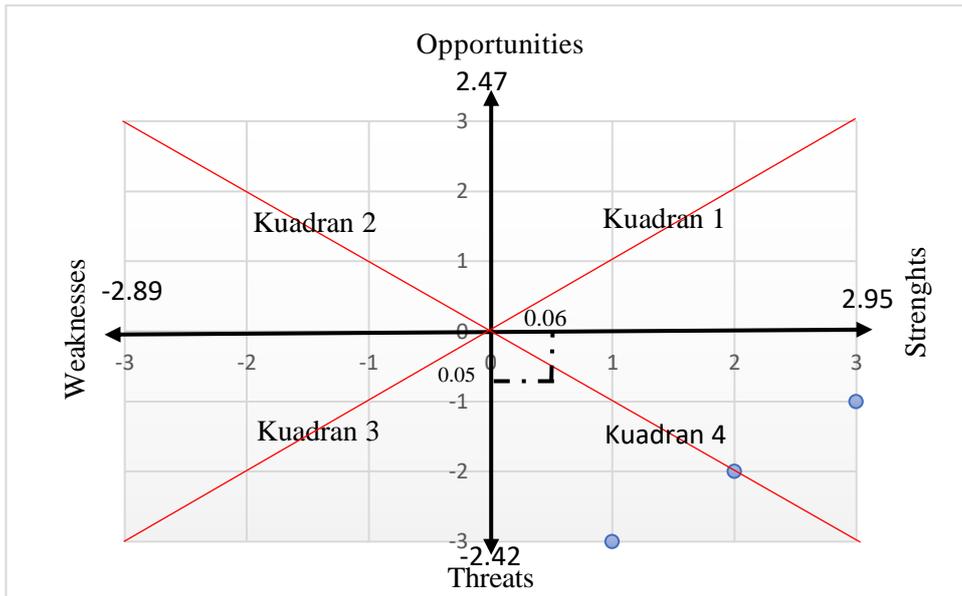
(Sumber: Olahan peneliti 2022)

Tabel 4 11 Nilai Rata-Rata Faktor Eksternal

NO	Atribut	Faktor	Jumlah	Rerata urgensi	Rating	Bobot	Skor
1	Besarnya pajak dan biaya operasional kendaraan	T	100	200	2.00	0.15	0.31
2	Dengan harga BBM yang semakin naik akan mengakibatkan naiknya biaya operasional bus dan harga tiket	T	250	250	2.50	0.38	0.96
3	Adanya kompetitor moda transportasi lainnya seperti kereta api melakukan promo tiket	T	300	250	2.50	0.46	1.15
SUB TOTAL			650	700		1	-2.42

(Sumber: Olahan peneliti 2022)

Berdasarkan tabel diatas dikembangkan dengan diagram *IFAS-EFAS* melalui perhitungan Analisis *SWOT*



Gambar 4.8 Diagram IFAS-EFAS

(Sumber: Olahan peneliti 2022)

Titik koordinat internal dan eksternal (0.06; 0.05) terletak di antara ancaman eksternal dan kekuatan internal yang di sebut kuadran IV – A, yaitu area Diversifikasi Conglomerate Strategy. Artinya, Po Bus Sumber Selamat trayek Surabaya Yogyakarta perlu menggunakan kekuatan yang dimiliki untuk mengatasi ancaman

IFAS DAN EFAS	S (2.95)	W (2.89)
O (2.47)	$S (2.95) + O (2.47) = 5.42$	$W (2.89) + O (2.47) = 5.36$
T (-2.42)	$S (2.95) + T (2.42) = 5.37$	$W (2.89) + O (2.42) = 5.31$

(Sumber: Olahan peneliti 2022)

Berdasarkan dari tabel diatas maka jika diurutkan berdasarkan prioritas diawali oleh strategi ST, kemudian dilanjutkan strategi SO, strategi WT, dan kemudian WO. Didukung dengan hasil dari grafik IFAS dan EFAS yang menyatakan menggunakan Diversifikasi Conglomerate Strategi yang artinya adalah PO bus Sumber Selamat perlu menggunakan kekuatan yang dimiliki untuk mengatasi ancaman

Threats (T)	Strategi ST	Strategi WT
<ul style="list-style-type: none"> <li>Kemacetan lalu lintas membuat perjalanan bus terganggu</li> <li>Adanya competitor moda transportasi lainnya seperti kereta api yang gencar melakukan promo tiket</li> <li>Dengan harga BBM yang semakin naik akan mengakibatkan naiknya biaya operasional bus dan harga tiket</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Dengan terus melakukan peremajaan bus secara bertahap diharapkan akan dapat bersaing dengan competitor guna menarik minat masyarakat</li> <li>Mempunyai pelayanan yang baik dan professional akan dapat mengurangi tingkat kecelakaan di jalan raya</li> <li>Jadwal keberangkatan yang lebih banyak dari kereta api akan sangat memudahkan masyarakat untuk melakukan perjalanan menggunakan bus</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Memperbaiki kualitas yang ada dan lebih memperhatikan kenyamanan dan keselamatan penumpang</li> <li>Po bus harus menghimbau sopirnya untuk berhati-hati saat berkendara guna mengurangi kecelakaan</li> </ul>

(Sumber: Olahan peneliti 2022)

Dari hasil yang didapat untuk bus Sumber Selamat dari analisis metode *SWOT* dan menggunakan tabel matriks adalah strategi *ST* yang artinya adalah menggunakan kekuatan yang dimiliki untuk mengatasi ancaman, dan strategi yang kami dapatkan adalah sebagai berikut:

- Dengan terus melakukan peremajaan bus secara bertahap diharapkan akan dapat bersaing dengan kompetitor guna menarik minat masyarakat
- Mempunyai pelayanan yang baik dan professional akan dapat mengurangi tingkat kecelakaan di jalan raya
- Jadwal keberangkatan yang lebih banyak dari kereta api akan sangat memudahkan masyarakat untuk melakukan perjalanan menggunakan bus

### Analisis Kinerja

Tabel 4 32 Kinerja Angkutan Umum Trayek Surabaya-Yogyakarta Senin

Indikator	Surabaya-Yogyakarta		Yogyakarta-Surabaya		Standar
	Besaran	Kriteria	Besaran	Kriteria	
Rata-rata faktor muat	0,40	Baik	0,64	Baik	< 0,7
Rata-rata kecepatan perjalanan (km/jam)	40,64	Baik	37,98	Baik	>10
Rata-rata waktu perjalanan (menit/km)	1,47	Baik	1,57	Baik	<6
Waktu Pelayanan (jam)	22,0	Baik	13,30	Sedang	>15

(Sumber: Olahan peneliti 2022)

Dari hasil analisis kinerja angkutan umum bus Sumber Selamat

Load Factor rata-rata trayek Surabaya-Yogyakarta adalah 0,40 trayek Yogyakarta-Surabaya adalah 0,64. Menurut Direktorat Jendral perhubungan Darat, 2006 berada pada <0,7 = Baik , maka dilihat dari sisi penumpang masih dikatakan sangat baik karena tidak perlu berdesakan dalam angkutan umum. Pada umumnya bus Sumber Selamat mengangkut hanya 59 orang sesuai kapasitas bus, namun karena hari senin merupakan hari kerja sehingga Load Factor yang didapat tidak mencapai kapasitas dinamis (0,7). Dan jika dilihat lebih besar Load Factor untuk trayek Surabaya-Yogyakarta.

Kecepatan perjalanan rata-rata untuk trayek Surabaya-Yogyakarta adalah 40,64 km/jam, trayek Yogyakarta-Surabaya adalah 37,98 km/jam. Menurut Direktorat Jendral Perhubungan Darat, 2006 dalam Krishna Varian kharissa,2013 berada pada >10 km/jam = Baik, karena nilai ini adalah nilai rata-rata tiap segmennya maka belum bisa mewakili kondisi sebenarnya. Kecepatan perjalanan untuk trayek Yogyakarta-Surabaya tinggi dikarenakan jalur yang dilewati tidak terlalu padat di dibandingkan dari arah Surabaya-Yogyakarta

Waktu perjalanan rata-rata untuk trayek Surabaya-Yogyakarta adalah 1,47 menit/km, trayek Yogyakarta-Surabaya adalah 1,57 menit/km. menurut Direktorat Jendral Perhubungan Darat, 2006 dalam krishna Varian Kharissa, 2013 berada pada < 6 menit/km = Baik. Hubungan waktu perjalanan dengan kecepatan perjalanan adalah semakin lama waktu perjalanan, maka kecepatan perjalanan semakin rendah. Sedangkan semakin singkat waktu perjalanan maka semakin tinggi kecepatan perjalanan. Maka dari itu waktu

perjalanan untuk trayek Surabaya-Yogyakarta lebih singkat, sehingga kecepatan perjalanan untuk trayek Surabaya-Yogyakarta Tinggi

Waktu pelayanan untuk trayek Surabaya-Yogyakarta adalah  $\pm 22,0$  jam, trayek Yogyakarta-Surabaya adalah  $\pm 13,30$  jam . Menurut Direktorat Jendral perhubungan darat, 2006 dalam Krishna Varian Kharissa, 2013 berada pada  $> 15$  jam = Baik. Karena kebutuhan masyarakat menuju Terminal Yogyakarta Sebagian ingin liburan, serta masyarakat di trayek Yogyakarta-Surabaya kebanyakan bekerja. Maka dari itu waktu pelayanan trayek Yogyakarta-Surabaya lebih lama dibandingkan trayek Surabaya-Yogyakarta

## PENUTUP

### Kesimpulan

Berdasarkan hasil pembahasan dan analisis pada Bus Sumber Selamat Trayek Surabaya -Yogyakarta diambil beberapa kesimpulan sebagai berikut :

1. Strategi yang bisa digunakan Bus Sumber Selamat untuk dapat menarik masyarakat adalah sebagai berikut :
  - a) Dengan terus melakukan peremajaan bus secara bertahap diharapkan akan dapat bersaing dengan competitor guna menarik minat masyarakat
  - b) Mempunyai pelayanan yang baik dan professional akan dapat mengurangi tingkat kecelakaan di jalan raya
  - c) Jadwal keberangkatan yang lebih banyak dari kereta api akan sangat memudahkan masyarakat untuk melakukan perjalanan menggunakan bus.
2. Berdasarkan hasil dari penelitian yang saya dapatkan dengan cara survey di lapangan kondisi Bus Sumber Selamat Trayek Surabaya-Yogyakarta sebagai berikut :
  - a) Load Factor rata-rata telah sesuai standar, menurut Direktorat Jendral Perhubungan Darat, 2006 berada pada  $< 0.7$  masih dikatakan mempunyai kinerja baik dengan hasil bus Sumber Selamat pada hari senin Trayek Surabaya-Yogyakarta 0,40 , trayek Yogyakarta-Surabaya 0,64. Load Factor rata-rata bus Sumber Selamat pada hari sabtu trayek Surabaya-Yogyakarta 0,52 trayek Yogyakarta-Surabaya adalah 0,53.
  - b) Kecepatan perjalanan rata-rata telah sesuai standar, menurut Direktorat Jendral Perhubungan Darat, 2006 berada pada  $> 10$  km/jam mempunyai kinerja baik dengan hasil bus Sumber Selamat pada hari senin trayek Surabaya-Yogayakarta adalah 40,64 km/jam, trayek Yogyakarta-Surabaya adalah 37,98 km/jam. Rata-rata kecepatan perjalanan bus Sumber Selamat pada hari sabtu trayek Surabaya-Yogyakarta adalah 39,38 km/jam, trayek Yogyakarta-Surabaya adalah 40,04 km/jam
  - c) Waktu perjalanan rata-rata telah sesuai standar, menurut Direktorat Jendral Perhubungan Darat, 2006 berada pada  $< 6$  menit/km mempunyai kinerja baik dengan hasil bus Sumber Selamat pada hari senin Trayek Surabaya-Yogyakarta adalah 1,47 menit/km trayek Yogyakarta-Surabaya adalah 1,57 menit/km. rata-rata waktu perjalanan bus Sumber Selamat pada hari

sabtu trayek Surabaya-Yogyakarta adalah 1,56 menit/km trayek Yogyakarta-Surabaya 1,50 menit/km.

- d) Waktu pelayanan telah sesuai standar, menurut Direktorat Jendral Perhubungan Darat, 2006 berada pada >15 jam mempunyai kinerja baik dengan hasil bus Sumber Selamat pada hari senin trayek Surabaya-Yogyakarta adalah  $\pm 22,0$  jam trayek Yogyakarta-Surabaya adalah  $\pm 13,30$  jam. Waktu pelayanan bus Sumber Selamat pada hari sabtu trayek Surabaya-Yogyakarta adalah  $\pm 22,0$  jam trayek Yogyakarta-Surabaya  $\pm 13,30$  jam
- e) Waktu sirkulasi bus Sumber Selamat pada hari senin trayek Surabaya-Yogyakarta-Surabaya 1143,1 menit. Waktu sirkulasi bus Sumber Selamat pada hari sabtu trayek Surabaya-Yogyakarta-Yogyakarta-Surabaya adalah 1152,87 menit. Untuk waktu sirkulasi tidak ada standar khusus.

### **Saran**

1. Untuk peneliti berikutnya sebaiknya dalam penyusunan faktor-faktor dalam kuisioner *Strengths, weaknesses, opportunities and Threats (SWOT)*, disarankan berkoordinasi dengan instansi pada (PO Sumber Selamat) agar mendapatkan faktor-faktor yang mewakili permasalahan yang terjadi
2. Sebaiknya untuk penelitian sejenis, terutama kualitatif mendampingi responden untuk pengisian kuisioner agar tidak terjadi kesalahpahaman dalam memberikan jawaban
3. Pihak operator tetap mempertahankan kinerja dan layanan operasional bus sehingga para penumpang tetap merasa aman dan nyaman selama di dalam bus
4. Peneliti mengenai angkutan bus Sumber Selamat trayek Surabaya-Yogyakarta perlu diadakan penelitian lebih lanjut untuk kedepannya, karena masih banyak faktor yang belum diteliti.

## DAFTAR PUSTAKA

- Abbas Salim (1993). *Manajemen Transportasi*. Jakarta. Penerbit : Rajagrafindo Persada.
- Aditya Bhaswara Widya Hidayat, (2020), *Analisis Jumlah Armada Bus AKDP Ekonomi Dan Patas Pada Trayek Surabaya-Malang*. Surabaya Tugas Akhir Universitas 17 Agustus 1945.
- Dwi Widiyanti, (2014). *Analisis Kinerja Pengoperasian Dan Pelayanan Bus Antar Kota Antar Provinsi (AKAP) Studi kasus pada biro perjalanan umum (BPU)'Rosalina Indah'*. Medan Merdeka Timur No. 5 Jakarta-Indonesia.
- Direktor Jendral Perhubungan Darat, (2002). *Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum Di Wilayah Perkotaan Dalam Trayek Tetap Dan Teratur*. Jakarta: Departemen Perhubungan Darat.
- Direktorat Jendral Perhubungan Darat, (2002), *Panduan Pengumpulan Data Angkutan Umum Perkotaan*, Jakarta.
- Frieds, (2002). *Evaluasi Tarif Angkutan Umum Lintas Magelang-Ngluwar Propinsi Jawa Tengah*
- Krishna Varian Kharissa, (2013). *Evaluasi Kinerja Angkutan Umum (Bus) Patas dan Ekonomi Jurusan Surabaya-Malang*. Surabaya: Tugas Akhir Institut Sepuluh November Surabaya
- Rangkuti Fredy, (2004). *Analisis SWOT Teknik Membedah Kasus Bisnis*. Jakarta : PT Gramedia Pustaka Utama.
- Warpani, P. Suwardjoko. (2002). *Pengelolaan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan*. Bandung : Penerbit ITB.
- Wijayanti, (2008). *Analisis Kinerja dan Penetapan Tarif Bus Ekonomi Jurusan Solo-Purwodadi*. Surakarta: Tugas Akhir S1 Fakultas Teknik UMS Surabaya
- Yuweni Alvionita Sintasari, (2017). *Analisis Kinerja dan Tarif Bus Ekonomi Jurusan Solo-Purwodadi*. Surakarta: Tugas Akhir S 1 Universitas 17 Agustus 1945