

VOCATECH

VOCATIONAL EDUCATION AND TECHNOLOGY JOURNAL

Biannual



Pages 1 - 60

Volume 1

Issue 2

April 2020



P-ISSN : 2716-5183

E-ISSN : 2686-4770

Published By:
Unit Penelitian, Pengabdian Masyarakat dan Penjaminan Mutu
Akademi Komunitas Negeri Aceh Barat



P-ISSN : 2716-5183

E-ISSN : 2686-4770

VOCATECH

VOCATIONAL EDUCATION AND TECHNOLOGY JOURNAL



Editorial Team

- Advisory Boards : Ir. Dailami, M.T.
Ir. Hanif, M.T.
- Editor-In-Chief : Tanzir Masykar, M.A.
- Vice Editor-In-Chief : Roni Agusmaniza, M.T.
- Managing Editor : Hery Wiharja. MS, M.Pd.
- Editors : Rahmad Nuthihar, M.Pd. (Editor in Vocational Education)
Hilma Erliana, M.T. (Editor in Civil Engineering)
Jagodang Harahap, S.Pd. (Editor in Mechanical Engineering)
Safrizal, M.T. (Editor in Electrical Engineering)
Ary Firnanda, M.T. (Editorial in Information Technology)
Luthfi, M.Pd. (Editor in Socio-vocational Studies)
Febri Nurrahmi, M.A. (Editor in English for Specific Purpose)
- Reviewers : Dr. Nelly Safitri, S.ST., M.Eng.Sc
Dr. Edi Majuar, M.Eng.Sc.
Sugeng Rifqi Mubaroq, M.Pd.
Faisal Mustafa, S.Pd., M.A.
Nuzuli Fitriadi, S.T., M.T.
Nanang Prhatin, S.Kom., M.Cs.
Yuswardi, S.T., M.T.
- Layouter : Haimi Ardiansyah, M.IT.
- Technical Support : Andri Gunandar, S.Kom.
Riza Hasan, S. Sos., M. Si

Alamat Redaksi (Journal Address)

Unit Penelitian, Pengabdian Masyarakat dan Penjaminan Mutu

Akademi Komunitas Negeri Aceh Barat

Komplek STTU Alue Peunyareng, Ujong Tanoh Darat, Meureubo, Kabupaten Aceh Barat,
Aceh 23615, Indonesia

Website: <http://ojs.akanacehbarat.ac.id/index.php/vocatech/index>

Email: vocatech@akanacehbarat.ac.id



VOCATECH

VOCATIONAL EDUCATION AND TECHNOLOGY JOURNAL

DAFTAR ISI (TABLE OF CONTENT)

Pengaruh <i>ROE</i> , <i>DER</i> , dan <i>EPS</i> Terhadap Harga Saham pada Emiten Syariah Sektor Barang Konsumsi di BEI	1 - 13
— Dwi Meilvinasvita, Safaruddin, Yuliana —	
Penerapan <i>General English</i> dan <i>English For Specific Purposes</i> di Perguruan Tinggi Khususnya pada Pendidikan Vokasi	14 - 20
— Rena Juliana, Reni Juliani —	
Pengaruh Penggunaan Kapasitor Bank pada Penyulang Kota di Pt. PLN (Persero) Rayon Meulaboh Kota	21 - 27
— Haimi Ardiansyah —	
Desain Alat Uji Impak Jatuh Bebas untuk Pengujian Baja Struktur	28 - 36
— Dailami, Hamdami, Samsul Bahri —	
Analisis Kinerja Angkutan Kota dalam Provinsi di Provinsi Aceh Berdasarkan Pendekatan <i>Load Factor</i>	37 - 43
— Ruhdi Faisal, Cut Mutiawati, Alfi Salmannur —	
Klasifikasi Kematangan Buah Tomat dengan Variasi Model Warna Menggunakan <i>Support Vector Machine</i>	44 - 51
— Nica Astrianda —	
Implementasi Algoritma <i>K-Mean</i> dalam Pengelompokan Data Kecelakaan di Kabupaten Kediri	52 - 60
— Adimas Ketut Nalendra, M. Mujiono, Rafika Akhsani, Adiguna Sasama Wahyu U. —	

ANALISIS KINERJA ANGKUTAN KOTA DALAM PROVINSI DI PROVINSI ACEH BERDASARKAN PENDEKATAN *LOAD FACTOR*

Ruhdi Faisal *
Cut Mutiawati
Alfi Salmannur

Universitas Syiah Kuala, Banda Aceh, Aceh

Abstract

AKDP movement has been declining lately based on an interview survey conducted on AKDP operators that it can be seen that the number of people using L-300 cars is on average above 5 passengers and the average does not meet the available passenger seats of 11 to 16 seats. The current condition shows that people tend to use private transportation / cars compared to public transportation. Judging from the condition of the AKPD in Aceh today many people use private vehicles to make movements. The purpose of this study was to determine the performance of AKDP transport in Aceh Province using the load factor approach. The method used is the Directorate General of Land Transportation method in 2002 and refers to the Decree of Dirjendat No. 274, 1996. Data collection was carried out by means of a static survey using the interview method. From the calculation results it can be seen that the load factor of the regular operating AKDP is 64.55%. This reflects that the level of service is still in good condition ie on regular routes totaling 44 routes, while the total number of routes is 321 which operates irregularly. By not operating 277 routes on a regular basis it can be seen that people tend to use private vehicles when traveling.

Keywords:

AKDP; Public Transport Performance; Minibus; Load Factor

Abstrak

Pergerakan AKDP Akhir-akhir ini semakin menurun berdasarkan survei wawancara yang telah dilakukan terhadap operator AKDP bahwa dapat diketahui jumlah yang menggunakan mobil L-300 rata-rata di atas 5 penumpang dan rata-rata tidak memenuhi kursi penumpang yang tersedia yaitu 11 sampai dengan 16 seat. Kondisi saat ini, menunjukkan masyarakat cenderung menggunakan angkutan pribadi/ mobil dibandingkan dengan angkutan umum. Dilihat dari kondisi AKPD di Aceh saat ini banyak masyarakat menggunakan kendaraan pribadi dalam melakukan pergerakan. Tujuan penelitian ini adalah ingin mengetahui kinerja angkutan AKDP di Provinsi Aceh dengan pendekatan load factor. Metode yang digunakan adalah metode Ditjen Perhubungan Darat tahun 2002 dan mengacu pada SK Dirjendat No. 274, 1996. Pengambilan data dilakukan dengan cara survei statis dengan metode wawancara. Dari hasil perhitungan dapat diketahui nilai load factor AKDP yang beroperasi reguler adalah 64,55 %. Ini mencerminkan bahwa tingkat pelayanan masih dalam keadaan baik, yaitu pada trayek reguler yang berjumlah 44 trayek, sedangkan jumlah trayek seluruhnya adalah 321 yang beroperasi tidak reguler. Dengan tidak beroperasinya 277 trayek secara reguler dapat diketahui bahwa masyarakat cenderung menggunakan kendaraan pribadi dalam berpergian.

Kata Kunci:

AKDP; Kinerja Angkutan Umum; Mini Bus; Load Factor

Received: 12 March, 2020; Revised: 26 March, 2020; Accepted: 30 March, 2020

DOI: <https://doi.org/10.38038/vocatech.v1i2.20>

Corresponding author:

Ruhdi Faisal, Jurusan Teknik Sipil, Universitas Syiah Kuala, Jl. Teuku Nyak Arief No.441, Kopelma Darussalam, Kec. Syiah Kuala, Kota Banda Aceh, Aceh 23111, Indonesia.

Email: ruhdi.faisal@unsyiah.ac.id

Citation in APA Style: Faisal, R., Mutiawati, C., & Salmannur, A. (2020). Analisis Kinerja Angkutan Kota Dalam Provinsi di Provinsi Aceh Berdasarkan Pendekatan Load Factor. *VOCATECH: Vocational Education and Technology Journal*, Vol. 1 (2), 37-43.

I. PENDAHULUAN

Angkutan Kota Dalam Dalam Provinsi (AKDP) adalah klasifikasi pemerjalanan bus antarkota yang menghubungkan dua kota yang terletak pada provinsi yang sama. Salah satu AKDP di Provinsi Aceh adalah minibus. Berdasarkan informasi yang diperoleh dari www.regional.kompas.com tanggal 10 Agustus 2015 dengan judul *Angkutan "Plat Hitam" Marak, Sopir Angkutan Umum Mogok* (Umar, 2015). Dari informasi ini dapat diperkirakan bahwa pelayanan angkutan umum AKDP belum memuaskan penumpang sehingga mereka menggunakan Angkutan plat hitam dalam melakukan pergerakan. Dari hasil wawancara yang dilakukan terhadap operator perusahaan AKDP di terminal L-300 Lhong Bata dan Terminal Tipe A Batoh Kota Banda Aceh yaitu pada bulan November 2019 dapat diketahui bahwa tidak semua trayek angkutan umum di 2 terminal tersebut beroperasi secara reguler atau secara teratur dan terjadwal. Ini diperkirakan karena kinerja dari angkutan AKDP kurang baik kinerjanya dari segi waktu atau penjadwalan, sehingga sebagian masyarakat tetap menggunakan angkutan pribadi maupun angkutan plat hitam atau sering dikenal dengan sebutan kendaraan travel untuk melakukan perjalanan.

Tujuan dari kajian ini adalah ingin mengetahui kinerja angkutan umum, khususnya mini bus di Provinsi Aceh dengan pendekatan *load factor*. Metode yang digunakan adalah metode Ditjen Perhubungan Darat tahun 2002 dan mengacu pada SK Dirjendat No. 274, 1996. Pengambilan data dilakukan dengan cara survei statis dengan metode wawancara.

Menurut Payne kualitas jasa memiliki dua komponen penting yaitu: kualitas teknik dan kualitas fungsional. Kualitas teknis yaitu dimensi hasil proses operasi jasa dalam hal ini jasa operasional angkutan umum seperti *load factor*, kecepatan, *headway*, waktu beroperasi, waktu tunggu dan waktu mulai dan berakhirnya perjalanan serta kualitas dari fasilitas pendukung. Kualitas Fungsional yaitu dimensi proses dalam hal interaksi antara pelanggan dengan penyedia jasa dalam hal ini kualitas interaksi antara perusahaan angkutan pemerintah sebagai operator dan sopir serta awak bus lainnya dalam memberikan pelayanan kepada penumpang. Misalnya kesopanan dan keramahan pengemudi dan awak angkutan umum

dalam memberikan pelayanan kepada penumpang. Selain itu rasa tanggung jawab dalam menangani keluhan dan perhatian terhadap semua penumpang (Mutiawati, 2019).

II. STUDI PUSTAKA

Provinsi Aceh adalah salah satu daerah tingkat I di Negara Republik Indonesia. Provinsi Aceh terletak antara 01° 58' 37,2" - 06° 04' 33,6" Lintang Utara dan 94° 57' 57,6" - 98° 17' 13,2" Bujur Timur dengan ketinggian rata-rata 125 meter di atas permukaan laut. Pada tahun 2018 Povinsi Aceh terdiri atas 18 Kabupaten dan 5 kota, 289 kecamatan, 6.514 gampong atau desa. Luas Provinsi Aceh adalah 57.956 km² (Provinsi Aceh, 2019).

A. Jumlah Terminal Tipe A, B dan C di Provinsi Aceh

Berdasarkan karakteristik dan fungsinya, menurut Keputusan Menteri Perhubungan No. 31 (Perhubungan, 1995), maka terminal dapat diuraikan sebagai berikut:

1. Terminal Tipe A

Terminal tipe A berfungsi untuk melayani kendaraan umum untuk angkutan Antar Kota Antar Provinsi (AKAP) dan atau Antar Lintas Batas Negara, angkutan Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP), angkutan kota, dan angkutan pedesaan.

2. Terminal Tipe B

Terminal tipe B mempunyai fungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan Antar Kota Dalam Provinsi, angkutan kota dan atau angkutan pedesaan.

3. Terminal Tipe C

Terminal tipe C mempunyai fungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan pedesaan.

Terminal Tipe A di Aceh Berjumlah 5 buah, (Perhubungan RI, 2019) yaitu dapat dilihat pada Tabel

1.

Tabel 1. Letak Terminal Tipe A di Provinsi Aceh

NO	Nama Terminal	Kabupaten/ Kota
1	Terminal Langsa	Kota Langsa
2	Terminal Lhokseumawe	Kota Lhokseumawe

3	Terminal Meulaboh	Kabupaten Aceh Barat
4	Terminal Batoh	Kota Banda Aceh
5	Terminal Paya Ilang	Kabupaten Aceh Tengah

Terminal Tipe B berjumlah 9 buah di Provinsi Aceh yaitu terletak pada Kabupaten Pidie, Pidie Jaya, Bireuen, Aceh Tamiang, Aceh Jaya, Nagan Raya, Aceh Barat Daya, Subulussalam dan Aceh Singkil. Sedangkan Terminal Tipe C Berjumlah 21 unit dapat dilihat pada Tabel 2 di bawah.

Tabel 2. Letak Terminal Tipe C di Provinsi Aceh

NO	Nama Terminal	Kabupaten/Kota
1	Keudah	Banda Aceh
2	Sare	Aceh Besar
3	Berreuneun	Pidie
4	Jeunib	Bireuen
5	Samalanga	Bireuen
6	Matang Glp Dua	Bireuen
7	Pulau Tiga	Aceh Tamiang
8	Abdya	Blang Pidie
9	Tapak Tuan	Aceh Selatan
10	Kota Fajar	Aceh Selatan
11	Pulo Sarok	Singkil
12	Sinabang	Simeulu
13	Silihnara	Aceh Tengah
14	Geudong	Aceh Utara
15	Idi Rayek	Aceh Timur
16	Perulak	Aceh Timur
17	Seuruwey	Aceh Tamiang
18	Lawe Pakam	Aceh Tenggara
19	Ujung Deh	Gayo Lues
20	Pasar Petani	Aceh Tengah
21	Pondok Baru	Bener Meriah

Awal dan akhir pelayanan merupakan waktu angkutan umum mulai beroperasi sampai dengan waktu untuk mengakhiri operasinya (Marsudi, 2006).

Kapasitas kendaraan adalah daya muat penumpang pada setiap kendaraan angkutan umum, baik yang duduk maupun berdiri. Kapasitas kendaraan merupakan jumlah penumpang yang dapat diangkut dalam satu kali muat secara maksimal dan masih dalam batas yang diisyaratkan dengan tetap

memperhatikan aspek kenyamanan penumpang. Kapasitas kendaraan berhubungan dengan ukuran kendaraannya dan erat hubungan dengan penggunaan ruang gerak (Menteri Perhubungan Republik, 2003). Besar Kapasitas kendaraan berdasarkan jenis kendaraannya dapat dilihat pada Tabel 3 berikut.

Tabel 3. Kapasitas kendaraan

Jenis angkutan	Kapasitas Kendaraan			Kapasitas Penumpang Per hari/kendaraan
	Duduk	Berdiri	Total	
Mobil Penumpang Umum	8	-	8	250-300
Bus Kecil	19	-	19	300-400
Bus Sedang	20	10	30	500-600
Bus Besar	49	30	79	1.000-1.200
Lantai Tunggal				
Bus Besar Lantai Ganda	85	35	120	1.500-1.800

Catatan: Angka-angka kapasitas kendaraan bervariasi tergantung pada susunan tempat duduk dalam kendaraan. Ruang berdiri dengan luas 0,17 m²/org.

B. Pengertian Angkutan Umum

Menurut Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, mobil bus kecil adalah mobil bus yang dilengkapi minimal 14 (empat belas) tempat duduk tetapi tidak termasuk tempat duduk pengemudi. Pada dasarnya pengguna kendaraan angkutan umum menghendaki adanya tingkat pelayanan yang cukup memadai baik waktu tempuh, waktu tunggu maupun keamanan dan kenyamanan yang terjamin selama dalam perjalanan (Tamin, 2000).

Angkutan umum seharusnya menggunakan prasarana yang lebih efisien dibandingkan dengan kendaraan pribadi, terutama pada waktu sibuk (Murti & Agusdini, 2019).

C. Variabel Kinerja Operasional Angkutan Umum

Menurut Variabel kinerja operasional angkutan umum adalah faktor muat, waktu perjalanan, kecepatan perjalanan, waktu andar kendaraan (headway), waktu pelayanan atau jam operasi, frekuensi pelayanan dan waktu tunggu (Khalifah,

2009). Rumus faktor muat (load factor) adalah sebagai berikut:

$$Load\ factor = \frac{Jumlah\ Penumpang}{Kapasitas\ Kendaraan} \times 100\% \quad (1)$$

D. Indikator Kinerja Angkutan Umum

Rute merupakan jalan yang dilalui oleh angkutan umum dalam beroperasi sesuai dengan ketentuan yang mengaturnya. Jalan umum yang dilewati kendaraan tentunya memerlukan lahan parkir yang memadai untuk memastikan arus lalu lintas berjalan lancar (Erliana, 2019). Rute memiliki jangkauan pelayanan, jadwal, frekuensi kedatangan dan keberangkatan angkutan umum, tarif, fasilitas berhenti (halte) dan terminal. Dalam menghadapi perkembangan jenis angkutan umum diperlukan penjagaan keseimbangan pelayanan antara penyedia dan permintaan menurut rute (DepHubDat, 2002).

Dalam menentukan kinerja pelayanan angkutan umum mengacu pada indikator standar pelayanan angkutan umum yang telah dibuat oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, dapat dilihat pada Tabel 4.

Tabel 4. Indikator Standar Pelayanan Angkutan Umum

No	Nilai <i>Load Factor</i>
1	>1
2	0,8-1
3	<0,8

- Nilai :1 untuk standar pelayanan dengan kriteria kurang.
- 2 untuk standar pelayanan dengan kriteria sedang.
- 3 untuk standar pelayanan dengan kriteria baik.

Nilai *load factor* berbeda pada saat jam sibuk dan diluar jam tidak sibuk. Adapun nilai *load factor* tersebut di tujukkan pada Tabel 5.

Tabel 5. Indikator Nilai Standar *Load factor* Angkutan Umum

Standar pelayanan	Rata-rata <i>load factor</i> pada jam	Rata-rata <i>load factor</i> di luar jam sibuk (%)
-------------------	---------------------------------------	--

sibuk (%)		
Kurang	>1	>1
Sedang	0,8-1	0,7-1
Baik	<0,8	<0,7

Sumber: (Dirjendat, 1996).

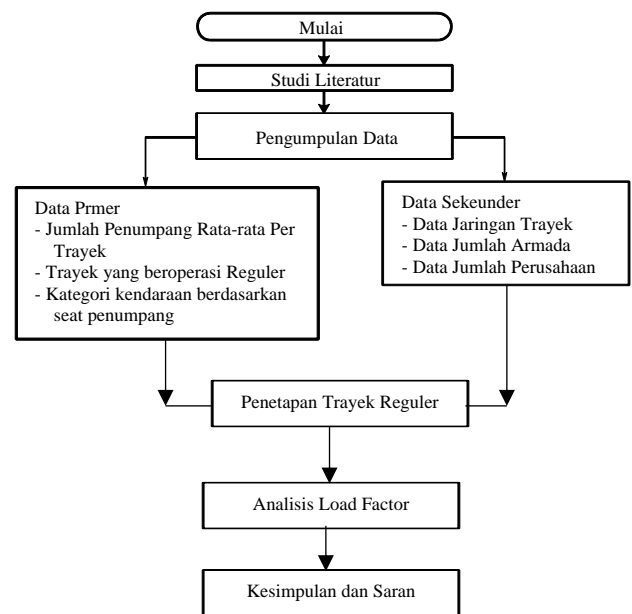
III. METODE

A. Objek Penelitian

Penelitian ini dilakukan pada terminal tipe A, B dan C di seluruh provinsi Aceh yang melayani trayek AKDP.

B. Alur Penelitian

Alur penelitian dapat dilihat pada bagan alir dibawah ini.



Gambar 1. Alur penelitian

C. Pelaksanaan Survei

Jenis survei untuk mendapatkan data kinerja operasional terdiri dari survei dinamis dan statis (Mutiawati, 2019).

- a. Survei dinamis adalah survei yang dilaksanakan di dalam kendaraan terdiri dari survei penumpang naik dan turun dari kendaraan, survei waktu perlanan dan survei wawancara penumpang. Survei naik turun penumpang yaitu mencatat jumlah penumpang yang naik dan turun kendaraan pada setiap segmen pengamatan.

- b. Survei Statis adalah survei yang dilakukan dari luar kendaraan seperti di terminal atau di jalan dengan mengamati/ menghitung/ mencatat informasi dari setiap kendaraan penumpang umum yang melintas di ruas jalan pada setiap arah lalu lintas, serta pintu masuk dan pintu keluar terminal. Survei ini bertujuan untuk mengumpulkan data jumlah armada yang beroperasi.

Pada penelitian ini menggunakan survei statis. Pengambilan data survei wawancara dilakukan pada bulan November 2019. Sebelum dilakukan survei dibuat form survei untuk memudahkan surveyor saat survei, yaitu secara umum pertanyaan pada kuisioner adalah berapa jumlah penumpang rata-rata dalam setiap kendaraan yang berangkat di dalam suatu trayek. Kemudian jenis dan tipe kendaraan apa saja yang digunakan. Ketiga, berapa jumlah *seat* setiap kendaraan yang beroperasi dengan berbagai jenis tipe dan merek kendaraan. Survei ini dilakukan dengan menanyakan langsung pada operator perusahaan angkutan umum AKDP oleh surveyor. Surveyor berjumlah 10 orang yang bertugas mewawancarasi sekitar 89 perusahaan AKDP yang berada di Provinsi Aceh.

IV. HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Trayek Yang Beroperasi Reguler

Dari data yang didapatkan sesuai SK dishub yang ditampilkan dalam dokumen Rencana Induk Jaringan Trayek 2018 diketahui bahwa jumlah trayek yang ada di Provinsi Aceh untuk AKDP (Angkutan Kota Dalam Provinsi) adalah 321. Setelah dilakukan survei terhadap sekitar 86 perusahaan AKDP dapat diketahui trayek yang aktif secara reguler per harinya adalah 44 trayek. Trayek ini terdiri dari 41 trayek yang sudah ada kode sesuai dengan SK dishub, sedangkan 3 trayek belum ada kode trayek. Jumlah kendaraan total dari survei kendaraan yang memiliki rute tatap/reguler per hari adalah 951 kendaraan. Trayek yang belum ada sesuai SK dishub adalah sebagai berikut:

Tabel 5. Trayek yang tidak ada di SK dishub Provinsi Aceh Tahun 2019

No	TRAYEK	JUMLAH KENDARAAN	LOAD FACTOR (%)
1	PONDOK BARU - MEULABOH	2	50
2	RAEDELONG - LANGSA PP	4	60
3	BLANGKEJEREN - BENER MERIAH	8	70

B. Trayek Berdasarkan Jumlah Plafond

Plafond adalah jumlah kendaraan yang diijinkan untuk beroperasi melayani suatu trayek angkutan umum. Berdasarkan sistem *plafond* trayek yang beroperasi teguler adalah sebanyak 44 trayek dan 11 trayek telah melebihi batas *plafond* atau jumlah batas ijin kendaraan penumpang yang beroperasi.

C. Jenis/ Tipe Angkutan Penumpang AKDP di Provinsi Aceh

Akhir-akhir ini persaingan dunia angkutan umum semakin ketat, ini dapat dilihat dari kendaraan dan pelayanan yang diberikan pemberi jasa angkutan umum khususnya di Aceh. Kendaraan angkutan umum yang melayani AKDP bermacam jenis dan merk dapat dilihat pada Gambar 2. sampai 6. Jumlah kursi penumpang sudah di modifikasi untuk memberikan pelayanan yang maksimal dan menarik minat penumpang untuk menggunakan jasa AKDP.



Gambar 2. Mitsubishi, Minibus (L300) jumlah penumpang 8 s/d 10.



Gambar 3. Toyota, Minibus (Hiace) jumlah penumpang 8 s/d 10.



Gambar 4. Kia, Minibus (Travello) jumlah penumpang 8 s/d 10.



Gambar 5. Mercedes benz, Minibus (Mercy Sprinter) jumlah penumpang 13.



Gambar 6. Isuzu, Minibus Jumbo (Jet Bus) jumlah penumpang 13 s/d 16.

D. Jenis/Tipe Angkutan Penumpang AKDP di Provinsi Aceh

Menurut (Dirjendat, 1996) tentang pedoman teknis penyelenggaraan angkutan penumpang di wilayah perkotaan, menjelaskan bahwa *load factor* yang ideal untuk angkutan umum pada jam puncak adalah 0,8 atau 80% sedangkan *load factor* di luar jam sibuk adalah 0,7 atau 70%.

Nilai *load factor* didapat dari perbandingan jumlah penumpang yang naik angkutan dengan kapasitas angkutan tersebut. *Load factor* berbanding lurus dengan jumlah penumpang, semakin banyak penumpang yang naik maka semakin besar nilai *load factor*. Sebaliknya semakin sedikit penumpang yang naik maka nilai *load factor* yang didapatkan juga semakin kecil. Sesuai standar yang digunakan nilai *load factor* yang didapatkan dari hasil perhitungan masuk syarat ideal yaitu <80% pada jam puncak dan <70% di luar jam puncak. Hasil perhitungan minibus jumbo menunjukkan nilai *load factor* pada jam puncak lebih tinggi daripada *load factor* di luar jam puncak. Nilai indikator standar *load factor* dapat dilihat pada Tabel 5.

Load factor yang didapat pada kajian ini adalah *load factor* rata-rata yaitu pada jam puncak dan diluar jam puncak. Mengingat wilayah kajian yang terlalu luas dan keterbatasan dana, maka sebagai pendekatan untuk mengetahui *load factor* dilakukan dengan teknik wawancara atau dengan survei statis. Survei statis adalah survei yang dilakukan dari luar kendaraan seperti di terminal atau di jalan dengan mengamati/ menghitung/ mencatat atau mewawancarai untuk mendapatkan informasi dari setiap kendaraan penumpang umum yang melintasi suatu ruas jalan pada setiap arah lalu lintas. Hasil *load factor* rata-rata untuk semua angkutan penumpang AKDP di provinsi adalah 64,55 %. Ini berarti tingkat pelayanan masih dalam keadaan baik.

Rusli (Rusli, 2018) mengatakan hasil kajian nilai *load factor* rata-rata diluar jam puncak dan pada jam puncak untuk kendaraan minibus jumbo dan minibus L300 rute yang menghubungkan lintas timur Aceh yaitu dari kota Langsa ke kota Lhokseumawe adalah 0,66 yang berarti dengan nilai kriteria baik.

Kristiyanto (Kristiyanto et al., 2017) melakukan penelitian pada tahun 2017 terhadap 5 trayek bus AKDP di Jawa Tengah dengan hasil hanya 1 trayek yang memiliki nilai efisien dari segi *load factor* yaitu 0,90.

V. KESIMPULAN

Adapun kesimpulan yang didapat dari hasil kajian *load factor* adalah dilihat dari hasil yang didapatkan maka trayek reguler yang beroperasi mendapat nilai baik dengan nilai *load factor* 65,06%. Trayek yang berfungsi secara reguler (terjadi setiap hari) adalah sekitar 50 trayek, sedangkan trayek sesuai SK dari Dishub adalah 321 trayek. Dari jumlah trayek reguler yang berfungsi dapat diketahui bahwa kendaraan AKDP yang bergerak memiliki penumpang yang sedikit kondisi ini menguntungkan bagi penumpang tetapi bagi perusahaan AKDP hanya mendapatkan keuntungan sedikit sehingga trayek yang beroperasi secara reguler hanya 50 trayek. Ini berarti harus ada pembatasan jumlah trayek dan jumlah kendaraan AKDP sehingga AKDP dapat berfungsi dengan baik dalam melayani penumpang.

DAFTAR PUSTAKA

- DepHubDat. (2002). *Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum di Wilayah Perkotaan dalam Trayek Tetap dan Teratur* (Issue SK.687/AJ.206/DRJD/2002, pp. 2–69).
- Dirjendat. (1996). *SK Dirjendat No.274/HK.105/DRJD/96 tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang di Wilayah Perkotaan*.
- Erliana, H. (2019). Strategi Penanganan Kemacetan Arus Lalu Lintas Berdasarkan Persepsi Masyarakat. *VOCATECH: Vocational Education and Technology Journal*, 1, 13-28.
- Khalifah. (2009). *Tinjauan Load Factor dan Waktu Tempuh Angkutan Umum di Kota Banda Aceh*. Fakultas Teknik Universitas Syiah Kuala.
- Kristiyanto, A., Dilianugrahani, F., Basuki, K. H., & Riyanto, B. (2017). Analisis Tingkat Pelayanan Dan Penyesuaian Tarif Bus Antar Kota Dalam Provinsi (AkdP) Di Provinsi Jawa Tengah. *Jurnal Karya Teknik Sipil*, 6(3), 1–12.
- Marsudi, M. (2006). *Analisis Kinerja Mobil*

Penumpang Umum (MPU) dan Sistem Jaringan Trayek di Kota Salatiga. Magister Teknik Sipil.

- Menteri Perhubungan Republik, I. (2003). *Keputusan Menteri Perhubungan No.35. Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Di Jalan Dengan Kendaraan Umum* (pp. 147–173).
- Murti, L. N. F., & Agusdini, T. M. C. (2019). evaluasi Kinerja angkutan umum penumpang trayek lyn d jurusan terminal Rajekwesi–dander Kabupaten Bojonegoro. *Prosiding Seminar Teknologi Perencanaan, Perancangan, Lingkungan Dan Infrastruktur*, 1(1), 84–90.
- Mutiawati, C. (2019). *Kinerja Pelayanan Angkutan Umum Jalan Raya*. Deepublish.
- Perhubungan, M. (1995). Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 31 Tahun 1995 tentang Terminal Transportasi Jalan. In *Jakarta: Kementerian Perhubungan*.
- Perhubungan RI, K. (2019). *Keputusan Menteri Perhubungan NO. KM 109. Penetapan Lokasi Terminal Penumpang Tipe A di Seluruh Wilayah Indonesia*. Kementerian Perhubungan RI.
- Provinsi Aceh, B. (2019). *Provinsi Aceh dalam Angka 2019*. BPS Provinsi Aceh.
- Rusli. (2018). *Kajian Pelayanan Angkutan Umum Minibus Jumbo dan Minibus L300 serta kelayakan prasarananya (Studi Kasus: Rute Angkutan Umum Kota Langsa-Kota Lhokseumawe)*.
- Tamin, O. Z. (2000). *Perencanaan dan pemodelan transportasi*. Penerbit ITB.
- Umar, R. (2015). *Angkutan _Pelat Hitam_ Marak, Sopir Angkutan Umum Mogok*. Bandung.Kompas.Com.
<https://bandung.kompas.com/read/2015/08/10/1332881/Angkutan.Pelat.Hitam.Marak.Sopir.Angkutan.Umum.Mogok>

