

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Evaluasi

Definisi evaluasi adalah kegiatan atau proses untuk mengukur dan selanjutnya menilai sampai dimanakah tujuan yang telah dirumuskan sudah dapat dilaksanakan. *Wakhinuddin (2009)*

2.2 Kinerja

Definisi kinerja (prestasi kerja) adalah hasil kerja secara kualitas dan kuantitas yang dicapai oleh seseorang dalam melaksanakan tugasnya sesuai dengan tanggung jawab yang diberikan kepadanya. *Mangkunegara (2000)*.

Menurut Departemen Pendidikan dan Kebudayaan dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia, edisi ketiga (2000), kinerja adalah :

1. sesuatu yang dicapai,
2. prestasi yang di perhatikan,
3. kemampuan kerja.

2.3 Angkutan Umum

Angkutan umum, khususnya angkutan orang yang diatur dalam Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 68 Tahun 1993 yang telah diperbaharui menjadi Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 84 Tahun 1999 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan Dengan Kendaraan Umum dan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 35 Tahun 2003 tentang

Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan, secara struktural dipisahkan dalam tiga kepentingan yaitu kepentingan pengguna jasa (masyarakat), penyedia jasa (operator angkutan) dan pemerintah (regulator).

Angkutan umum menurut kajian umum transportasi di Jawa Barat (2011), Angkutan umum merupakan sarana angkutan untuk masyarakat kecil dan menengah supaya dapat melaksanakan kegiatannya sesuai dengan tugas dan fungsinya dalam masyarakat. Pengguna angkutan umum ini bervariasi, mulai dari buruh, ibu rumah tangga, mahasiswa, pelajar, dan lain-lain.

2.4 Evaluasi Angkutan Umum

2.4.1 Evaluasi kinerja angkutan umum di lihat dari segi pelayanannya.

Dewi (2008), dari hasil penelitian yang dilakukan dilapangan didapatkan bahwa kinerja pelayanan angkutan kota memperlihatkan kinerja kemudahan masing-masing trayek menunjukkan tingkat kemudahan yang tinggi, yaitu jarak tempuh untuk mencapai jarak menunggu dapat dapat ditempuh dengan berjalan kaki < 30 meter. Untuk indikator kapasitas (frekuensi) menunjukkan kinerja yang baik, frekuensi cukup tinggi dengan demikian penumpang tidak perlu menunggu terlalu lama untuk mendapatkan angkot. Jika di tinjau dari indikator kualitas, kinerja angkot untuk masing-masing trayek memiliki parameter indikator kinerja yang berkualitas baik. Sedangkan untuk waktu tunggu lebih kecil dari nilai standar 5-10 menit. Sedangkan ditinjau dari *load faktor* (LF) masing-masing trayek belum memnuhi rata-rata. Untuk indikator kinerja utilitas (jarak tempuh /kend/hari), masing-masing angkot masih rendah. Pada indikator kinerja

kelayakan untuk trayek terminal Yotefa-Uncen masih belum layak, karena dimana nilainya lebih kurang dari standarnya 1,05 - 1,08 ini dikarenakan besaran tarif lebih rendah dari biaya pemulihan umum Sedangkan indikator ketersediaan sudah mencukupi.

2.4.2 Evaluasi kinerja angkutan umum terhadap kinerja jasa transportasi

Yafiz (2002), Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengevaluasi efektifitas jalur transportasi angkutan kota yang berada dikota Pekanbaru, yang baik secara teknis dan ekonomis mampu menciptakan keuntungan. Dalam penelitian ini didapatkan bahwa untuk *load factor*, frekuensi masih belum baik. Hasil penelitian menunjukkan varians antar frekuensi kendaraan relatif tinggi. Terjadi permintaan yang tidak stabil antara jumlah kendaraan dengan ketersediaan calon pengguna jasa angkot.

2.4.3 Evaluasi kinerja angkutan terhadap potensi pergerakan dan pelayanan rute angkutan umum.

Arif (2009), penelitian yang dilakukan dengan menggunakan sistem survei melalui wawancara untuk mendapatkan informasi langsung dari instansi terkait. Data yang digunakan yaitu data primer dan data sekunder. Evaluasi dilakukan terhadap potensi pergerakan, karakteristik permintaan angkutan umum, jaringan jalan dan pelayanan angkutan umum yang menyangkut jangkauan pelayanan (*coverage area*), perpindahan angkutan dan aksesibilitas. Dari analisis diketahui bahwa pelayanan rute angkutan umum di Kota Palembang belum optimal dan menjangkau seluruh wilayah kota hal ini dapat dilihat dari adanya beberapa bagian kawasan yang belum terlayani, tingginya masyarakat dalam penggunaan

kendaraan-kendaraan sewa. Dari luasan wilayah yang ada di Kota Palembang, belum terlayani oleh lintasan rute angkutan umum dari kawasan permukiman belum terlayani oleh angkutan umum. Secara umum sarana angkutan umum yang paling banyak digunakan adalah angkutan kota atau angkot jenis mikrolet. Pengguna angkutan umum mayoritas golongan usia 5-19 tahun, yaitu dari kalangan pelajar/mahasiswa dengan maksud perjalanan yang paling dominan adalah untuk sekolah/kuliah. perjalanan terbesar adalah dengan menggunakan angkutan umum. Lintasan rute angkutan umum sebagian besar melintasi ruas jalan-jalan utama di Kota Palembang yaitu melintasi ruas jalan dengan kondisi yang jelek. Dari hasil penelitian ini disimpulkan bahwa perkembangan Kota Palembang yang cenderung mengarah pada pola *leap frog development*, berimplikasi pada sulitnya dalam memenuhi kebutuhan akan pelayanan angkutan umum hal ini dapat dilihat pada beberapa kawasan yang belum terlayani angkutan umum dalam memenuhi kebutuhan pergerakan antar kawasan dalam Kota Palembang. Hasil penelitian merekomendasikan untuk melakukan modifikasi terhadap rute trayek angkutan umum pada beberapa kawasan sehingga menjangkau kawasan-kawasan pinggiran kota yang membutuhkannya serta aksesibilitas terhadap lintasan rute angkutan umum dapat ditingkatkan. Dari hasil penelitian yang dilakukan didapatkan bahwa pelayanan rute angkutan umum pada beberapa kawasan belum optimal dan menjangkau seluruh wilayah dalam memenuhi kebutuhan pergerakan penduduk pada kawasan pinggiran kota di Kota Palembang.

2.4.4 Evaluasi kinerja angkutan ditinjau dari segi ketidakseimbangan jumlah armada.

Andrian (2008), setelah melakukan penelitian dilapangan ternyata menunjukkan hasil survei bahwa faktor paling dominan dalam mengukur kinerja angkutan umum adalah waktu tundaan, waktu perjalanan, waktu menunggu, jarak mencapai pemberhentian, kecepatan dan tingkat pergantian moda, sedangkan persyaratan khusus (kenyamanan dan keamanan) cenderung diabaikan karena bersifat subyektif. Dari hasil yang didapat maka secara umum kinerja angkutan umum dapat diterima, sedangkan untuk *load faktor* sangat rendah dengan rata-rata pada tiga rentang yaitu pagi, siang, sore. Dari hasil yang didapat bahwa telah terjadi kelebihan *supplay* dibandingkan *demand* yang ada. Khusus untuk jarak antar kendaraan (*headway*), nilai yang ada sangat jauh dibawah nilai yang distandarkan oleh *word bank* , hal ini dari sisi penumpang tentunya sangat menguntungkan tetapi di sisi lain sebenarnya telah terjadi pemborosan yang besar dikarenakan *supplay* yang terlalu besar jika dibandingkan *demand* yang ada.

2.5. Kinerja Angkutan Umum

2.5.1 Kinerja angkutan umum ditinjau dari segi efektifitas dan efisiensi

Ramli, dkk (2006), menyatakan bahwa penelitan ini diperoleh dari hasil sebagian besar kinerja angkutan umum perkotaan di Kota Makasar. Dari segi efektifitas dari trayek kampus maupun non-kampus masih cukup baik. Untuk trayek kampus bahwa untuk parameter kecepatan, waktu, jarak tempuh sudah baik. Sedangkan untuk *headway* dan *load faktor* masih belum baik. Untuk trayek

non-kampus untuk kinerja efisiensinya untuk kinerja trayek masih cukup baik dan untuk trayek non- kampus kecepatan, waktu tempuh, jarak tempuh, *headway* dan *load faktor* masih belum baik.

2.5.2 Kinerja angkutan umum ditinjau dari tingkat kepuasan penumpang

Indri (2003), berdasarkan hasil penelitian menyatakan bahwa kinerja angkutan umum di Kabupaten Bantul saat ini belum memuaskan bagi para penumpangnya. Perbandingan faktor – faktor yang mempengaruhi kepuasan dengan parameter ditinjau dari rute perjalanan angkutan umum pedesaan di Kabupaten Bantul, pada dua trayek ini tidak melakukan penyimpangan rute dan angkutan ini hanya menunggu penumpang di depan pasar bantul yang merupakan wilayah terminal. Sedangkan nilai *load faktor* sudah melebihi nilai stándar yang telah ditetapkan oleh pemerintah yaitu sebesar 70 %. Hal ini di karenakan penumpang di masing – masing jalur sangat banyak sehingga terjadi kekurangan armada, penumpang sendiri merasa belum puas dalam menerima pelayanannya. Sedangkan untuk nilai *headway* rata – rata masih sangat jauh standar *world bank* yaitu sebesar 10-20 menit, dengan *headway* yang besar menunjukkan bahwa frekuensi layanan kendaraan sangat rendah. Hal ini sangat tidak memuaskan, sedangkan jumlah armada untuk masing-masing trayek khususnya untuk jalur A dan B mengalami kekurangan armada.

2.5.3 Kinerja angkutan umum ditinjau dari segi operasional.

Andriyani (2005), meneliti tentang Evaluasi Kinerja Operasional Angkutan Umum Pedesaan di Kabupaten Klaten. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengevaluasi kinerja angkutan berdasarkan persepsi pengguna angkudes dan

berdasarkan kenyataan dilapangan. Dalam penelitian tersebut didapatkan bahwa untuk kecepatan, *headway*, waktu tunggu, dan *load faktor* masih belum baik. Dan didapatkan kesimpulan bahwa kinerja operasional di Kabupaten Klaten dianggap belum baik.

Putranto dkk (2007), meneliti tentang Studi Evaluasi Operasional Angkutan Umum Di Kabupaten Sragen. Tujuan penelitian ini adalah mengetahui kinerja angkutan umum di Kabupaten Sragen melalui kajian evaluasi. Dalam penelitian ini didapatkan bahwa untuk *headway* sudah baik. Untuk *load faktor* masih belum baik. Hasil penelitian ini adalah didapatkan kelebihan armada untuk itu perlu pemangkasan armada agar lebih efisien.

2.5.4 Kinerja jasa transportasi angkutan umum perkotaan

Elisabet (2003), dari hasil penelitian yang dilakukan dilapangan tujuannya untuk mengetahui keberhasilan Pengukuran kinerja dengan menggunakan indikator waktu tunggu penumpang, waktu tempuh, kecepatan, kemudahan, frekuensi kendaraan, dan *load factor*. Standar kinerja yang dipakai adalah standar *world bank*. berdasarkan penelitian yang dilakukan dilapangan menyatakan bahwa indikator waktu tunggu penumpang yang standarnya sebesar 5-10 menit mempunyai kinerja baik. Waktu tempuh angkutan kota berada pada standar yang ditetapkan sebesar 1- 1,5 jam. Kinerja angkutan kota berdasarkan kecepatan menunjukkan laju kendaraan rendah saat di luar kota (10-12 km/jam), sedangkan untuk daerah kepadatan penduduk tinggi di daerah perkotaan lajunya lebih tinggi. Kapasitas penumpang rata-rata untuk seluruh rute masih di bawah *load faktor* yang sesuai dengan standar (70%). Frekuensi angkutan kota masih belum optimal

karena jumlah armada yang ditawarkan sebagian besar di bawah standar yang ditetapkan. Berdasarkan indikator waktu tunggu penumpang yang standarnya sebesar 5-10 menit mempunyai kinerja baik dengan Waktu tempuh berada pada standar yang ditetapkan sebesar 1-1,5 jam. Pada indikator kinerja kecepatan terlihat laju kendaraan lambat saat di luar kota (10-12 km/jam), sedangkan untuk daerah kepadatan penduduk tinggi di daerah perkotaan lajunya lebih tinggi. Kondisi ini berlawanan dengan standar. *Load factor* rata-rata sebesar 50%. Kondisi ini masih di bawah standar yaitu 70%. Frekuensi angkutan kota masih belum optimal karena jumlah armada yang ditawarkan sebagian besar di bawah standar. Untuk itu perlu ada pemerataan jumlah armada disetiap kota agar pemerataannya maksimal.