BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Tinjauan Umum

Evaluasi (Poerwadarminta,1967) adalah penilaian, kegiatan dengan sungguh-sungguh mengamati, mengoreksi, menimbang baik-buruknya suatu masalah yang dilakukan oleh suatu tim secara formal dengan dasar-dasar tertentu.

Kinerja (drs. Salim P,dkk ,1991) adalah sesuatu yang dicapai, kemampuan kerja atau prestasi yang diperlihatkan.

Evaluasi kinerja (Payaman, 2005) adalah suatu metode dan proses penilaian pelaksanaan tugas (*performance*) seseorang atau sekelompok orang atau unit-unit kerja dalam satu perusahaan atau organisasi sesuai dengan standar kinerja atau tujuan yang ditetapkan lebih dahulu.

2.2 Penelitian Sebelumnya

1. Nur Wachidah Rahmawati dan Dewi Marlina (2004)

   Penelitian ini mengambil topik "Evaluasi Kinerja Terminal Jombor Jogjakarta". Penelitian dilakuakan selama 3 hari survei yaitu hari Sabtu, Minggu dan Senin. Hasil Penelitian menunjukan :

   1) Nilai *headway* rata-rata AKAP pada hari Sabtu, Minggu dan Senin hampir sama yaitu masing-masing sebesar 2,22 menit, 2,88 menit, 2,38 menit, masih memenuhi standarisasi *headway* Dirjen Hubdar yaitu

sebesar 3 menit. Untuk AKDP masing-masing sebesar 1,13 menit, 1,74 menit, 1,09 menit, masih memenuhi standarisasi yaitu sebesar 2 menit. Untuk ANGKOT masing-masing sebesar 3,05 menit, 3,71 menit, 3,16 menit, melebihi standarisasi yaitu sebesar 0,5 menit. Untuk ADES pada hari Sabtu sebesar 1,72 menit dan 1,8 menit pada hari Senin, masih memenuhi standarisasi sebesar 2 menit.

2) Nilai Wtr untuk AKAP pada hari Sabtu, Minggu dan Senin yaitu masing-masing sebesar 8,65 menit, 11,09 menit, 6,48 menit. Untuk AKDP masing-masing sebesar 5,70 menit, 6,24 menit, 6,24 menit. Untuk ANGKOT masing-masing sebesar 9,33 menit, 8,81 menit, 6,96 menit. Untuk ADES masing-masing sebesar 9,07 menit, 8,38 menit, 6,40 menit. Semua masih memenuhi standarisasi yang ditetapkan Dirjen Hubdar.
3) Luasan ruang parkir kendaraan AKAP, AKDP, ANGKOT, ADES dan Kendaraan pribadi yang ada masih mampu menampung kendaraan yang parkir.
4) Fasilitas-fasilitas yang ada di terminal belum semua memenuhi persyaratan yang ada dalam standarisasi.

2. Yaz Anandya dan Imam Supriadi (2004)

Penelitian ini mengambil topik "Evaluasi Kinerja Terminal Terboyo Semarang". Penelitian dilakukan selama 2 hari survei yaitu hari Senin dan Selasa. Hasil Penelitian menunjukan :

1) Nilai *headway* terbesar AKAP pada hari Senin di Lokasi I, Lokasi II dan Lokasi III yaitu sebesar 5,18 menit, 8,57 menit, 1,58 menit. Untuk AKDP di Lokasi I dan Lokasi II masing-masing sebesar 1,89 menit dan

3,53 menit. Nilai *headway* terbesar AKAP pada hari Selasa di Lokasi I, Lokasi II dan Lokasi III yaitu sebesar 14,67 menit, 10,83 menit dan 1,70 menit. Untuk AKDP di Lokasi I dan Lokasi II masing-masing sebesar 2,42 menit dan 5,00 menit.

2) Waktu tunggu kendaraan terbesar AKAP pada hari Senin di Lokasi I dan Lokasi II yaitu sebesar 77,87 menit dan 63,70 menit. Untuk AKDP di Lokasi I dan Lokasi II masing-masing sebesar 48,27 menit dan 42,44 menit. Nilai Wtr terbesar AKAP pada hari Selasa di Lokasi I dan Lokasi II yaitu sebesar 69,00 menit dan 48,85 menit. Untuk AKDP di Lokasi I dan Lokasi II masing-masing sebesar 38,17 menit dan 47,06 menit.
3) Semua fasilitas areal parkir kendaraan AKAP, AKDP dan kendaraan pengantar saat ini masih mampu melayani kedatangan yang ada termasuk pada kondisi jama puncak.
4) Kapasitas ruas jalan akses sebesar 3226 smp/jam masih mampu melayani volume lalu lintas kendaraan yang melewatinya pada jam puncak sebesar 1134 smp/jam, dengan prediksi kapasitas jalan masih mampu melayani volume lalu lintas hingga 7 tahun mendatang (tahun 2011).
5) Kondisi fasilitas terminal secara struktural yang ada di lapangan saat ini masih mampu melayani kendaraan, pemakai jasa dan operasional.

3. Indah Purwati dan Marfuah Muliasari (2005)

Penelitian ini mengambil topik "Evaluasi Kinerja Terminal Pemalang". Penelitian dilakukan selama 7 hari survei yaitu sabtu, minggu, senin, selasa, rabu, kamis dan jumat. Hasil Penelitian menunjukan :

1) Nilai *headway* rata-rata AKAP pada hari sabtu, minggu, senin, selasa, rabu, kamis dan jumat yaitu masing-masing sebesar 7,43 menit, 6,75 menit, 4,58 menit, 4,00 menit, 4,91 menit, 4,58 menit dan 4,67 menit. Semua telah melebihi standarisasi *headway* Dirjen Hubdar yaitu sebesar 3 menit. Untuk AKDP masing-masing sebesar 3,06 menit, 3,17 menit, 3,06 menit, 3,65 mniet, 3,93 menit, 3,56 menit dan 3,16 menit. Semua nilai *headway* telah melebihi standarisasi yaitu sebesar 2 menit. Hal ini diseababkan jumlah kendaraan di Terminal Induk Pemalang tiadak taerlalu banyak sehingga membuat jarak antar kendaraan menjadi jauh atau *headway* anatar kendaraan menjadi besar.
2) Nilai Wtr untuk AKAP pada hari sabtu, minggu, senin, selasa, rabu, kamis dan jumat yaitu sebesar 6,95 menit, 15,43 menit, 7,70 menit, 10,90 menit, 9,54 menit, 7,31 menit dan 7,44 menit. Untuk AKDP masing-masing sebesar 6,24 menit, 7,91 menit, 5,21 menit, 8,00 menit, 6,28 menit, 8,84 menit dan 7,29 menit.. Semua masih memenuhi standarisasi yang ditetapkan Dirjen Hubdar yaitu sebsar 20 menit.
3) Semua fasilitas areal parkir kendaraan AKAP, AKDP dan kendaraan pengantar saat ini masih mampu melayani kendaraan yang parkir di terminal.
4) Kondisi fasilitas terminal secara struktural yang ada di lapangan saat ini masih mampu melayani kendaraan, pemakai jasa dan operasional tetapi masih dibawah standar yang ditetapkan DepHUb.

2.3 Perbedaan dan Persamaan Penelitian Terdahulu Dengan Sekarang

Penelitian evakuasi kinerja terminal Klaten tahun 2006 ini dibandingkan penelitian terdahulu memiliki beberapa perbedaan dan persamaan. Perbedaan dan persamaan tersebut dapat dilihat pada tabel 2.1 berikut :

Tabel 2.1 Persamaan dan perbedaan penelitian terdahulu dan sekarang

Perbedaan	Pada penelitian ini melakukan survey jumlah penumpang di terminal secara langsung sedangkan penelitian terdahulu tidak menggunakan survei jumlah penumpang.
	Pada penelitian ini meghitung *load factor* masing-masing kendaraan sedangkan yang terdahulu tidak ada.
	Penelitian ini menghitung estimasi kebutuhan parkir kendaraan umum dan luasan ruang tunggu untuk 5 dan 10 tahun mendatang.
Persamaan	Mengevaluasi kinerja terminal
	Metode penelitian yaitu observasi langsung di lapangan
	Melakukan survey *headway* pada pintu masuk dan keluar