

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1. Tinjauan Umum

Evaluasi kinerja 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 (Payaman, 2005).

Tujuan evaluasi kinerja adalah untuk menjamin pencapaian sasaran dan tujuan perusahaan dilakukan untuk mengetahui posisi perusahaan, terutama bila terjadi kelambatan atau penyimpangan. Bila terjadi kelambatan, harus segera di cari penyebabnya, diupayakan mengatasinya, dan dilakukan percepatan. Demikian juga bila terjadi penyimpangan, harus segera dicari penyebabnya untuk diatasi dan diluruskan atau diperbaiki sehingga dapat mencapai sasaran dan tujuan sebagaimana direncanakan semula (Payaman, 2005).

Menurut Warpani (1990), angkutan adalah sarana untuk memindahkan orang dan barang dari suatu tempat ke tempat lain. Tujuannya membantu orang atau kelompok orang menjangkau berbagai tempat yang dikehendaki, atau mengirimkan barang dari tempat asalnya ke tempat tujuannya. Prosesnya dapat dilakukan menggunakan sarana angkutan berupa kendaraan atau tanpa kendaraan. Sedangkan angkutan umum penumpang adalah angkutan penumpang yang dilakukan dengan

sistem sewa atau bayar, seperti angkutan kota (bis, minibus, dsb.), kereta api, angkutan air, dan angkutan udara.

Bis perkotaan merupakan salah satu angkutan umum yang melayani penumpang suatu tempat asal ke tujuan dalam wilayah kota dengan menggunakan bis umum dan atau mobil penumpang umum yang terikat dalam trayek tetap dan teratur. Penggunaan bis perkotaan atau mobil penumpang umum sebagai sarana angkutan umum perlu memperhatikan beberapa parameter kinerja angkutan umum agar pelayanan kepada masyarakat lebih baik dan teratur.

Pemilihan bis dengan kapasitas 20 - 30 orang ini termasuk kelompok midi bis, berdasarkan tipe dan kelompok bis menurut kapasitas penumpang dan dimensi panjang, antara lain (Baerwold, dkk, 1976) :

1. Mini bis, yaitu bis berkapasitas penumpang kecil antara 12 sampai dengan 17 penumpang dengan ukuran panjang 4 – 6 m (13 – 20 ft).
2. Midi bis, yaitu bis berkapasitas penumpang kecil sampai dengan sedang antara 20 sampai dengan 30 penumpang dengan ukuran panjang 6 – 8 m (20 – 26 ft).
3. Kabin tunggal, yaitu bis berkapasitas penumpang sedang antara 40 sampai dengan 60 penumpang dengan ukuran panjang 10 – 12 m (33 – 39 ft).
4. Kabin ganda, yaitu bis berkapasitas penumpang besar antara 70 sampai dengan 100 penumpang dengan ukuran panjang 9,5 – 10 m (31 – 33 ft).

5. Kabin tunggal besar, yaitu bis berkapasitas penumpang besar antara 75 sampai dengan 150 penumpang dengan ukuran panjang 16 – 18 m (52 – 59 ft).

Pengelompokan bis ini terdapat di Negara Inggris, sedangkan untuk kota Yogyakarta pemilihan bis perkotaan telah disesuaikan dengan kondisi jalan dan situasi lalu lintas yang ada.

Tujuan utama keberadaan angkutan umum adalah menyelenggarakan pelayanan angkutan yang baik dan layak bagi masyarakat (Warpani, 1990). Ukuran pelayanan yang baik adalah pelayanan yang aman, cepat, murah, dan nyaman serta sesuai dengan parameter kinerja angkutan bis perkotaan yang ditetapkan oleh pemerintah. Berikut ini adalah standar kinerja angkutan umum dapat dilihat pada tabel 2.1 di bawah ini (Ramli dan Muralia, 2005).

Tabel 2.1 Standar Kinerja Angkutan Umum

	Indikator	Parameter	Nilai Standar
Efektifitas	Kemudahan	Panjang trayek yg dilalui bis/luas areal yg dilayani	-
	Kapasitas	Jumlah bis/panjang trayek yg dilalui (kend/km)	-
	Kualitas	Kecepatan bis (km/jam)	-
		Waktu tempuh (menit)	60-90*
		Headway (menit)	10-20*
		Waktu tunggu penumpang (menit)	5-10*
Efisiensi	<i>Load Factor</i>	jumlah penumpang per kapasitas duduk/ satuan waktu (%)	70 **
	Utilisasi	Jarak tempuh bis/hari (km/hr)	230-260*
			200***
	<i>Availability</i>	Jumlah bis beroperasi per tot. bis memiliki trayek (%)	80-90*
	Umur Kendaraan	Umur rata-rata	10*
	Kelayakan	Pendapatan Bis/biaya operasi bis	1,05-1,08*
Keterjangkauan	Tarif/penumpang(Rp/pnp/km)	30 ****	

Keterangan: * Bank Dunia; ** PP No : 41/1993; *** DLLAJR; **** SK Menhub Mei 1998

2.2. Waktu Antara (*Headway*)

Headway dari dua kendaraan didefinisikan sebagai interval waktu antara saat bagian depan kendaraan melewati suatu titik dengan saat dimana bagian depan kendaraan berikutnya melewati titik yang sama. *Headway* untuk sepasang kendaraan yang beriringan, secara umum akan berbeda. Ini menimbulkan suatu konsep *headway* rata-rata. *Headway* rata-rata adalah interval waktu rata-rata antara sepasang kendaraan yang berurutan, dan diukur pada suatu periode waktu dan pada suatu lokasi tertentu (Morlok, 1985).

2.3. Waktu Perjalanan (*Travel Time*)

Menurut L. R. Kidiyali (1991) dalam buku *Traffic Engineering and Transport Planning*, *travel time* adalah waktu rata-rata yang dibutuhkan untuk menempuh jarak antara dua tempat dibagi dengan total waktu yang dibutuhkan termasuk waktu penundaan atau keterlambatannya.

2.4. Faktor Muat (*Load Factor*)

Faktor muat (*load factor*) merupakan perbandingan antara kapasitas terjual dengan kapasitas tersedia untuk satu perjalanan yang biasanya dinyatakan dalam persen. Sesuai dengan Peraturan Pemerintah No. 41 Tahun 1993 tentang Angkutan Jalan pasal 28, yang menetapkan bahwa faktor muat standar sebesar 70 %.

2.5. Penelitian Terdahulu

1. Humam Nukman dan Abdul Aziz Syahputra (2002)

Penelitian ini mengambil topik “Evaluasi Kinerja Angkutan Umum Bis Kota Jalur 04 Kota Jogjakarta”. Penelitian menunjukkan hasil sebagai berikut:

- 1) Jumlah penumpang terbanyak terjadi pada hari Senin sebanyak 350 orang pada ruas jalan Kusuma Negara dan Sultan Agung.
- 2) Waktu perjalanan dari terminal Umbulharjo dan diakhiri di terminal Umbulharjo berkisar antara 93 menit dan 139 menit untuk satu rute perjalanan.
- 3) *load factor* tertinggi 120 % terjadi pada ruas jalan Kusuma Negara pada pagi hari pukul 06.00 – 10.00 WIB, hal ini disebabkan karena terdapat banyak sekolah dan pertokoan di jalan tersebut.
- 4) Jumlah armada yang dibutuhkan sebanyak 22 bis dan pada jam sibuk dibutuhkan armada 32 bis, sedangkan bis kota jalur 4 yang tersedia berdasarkan SK Gubernur DIY No. 201/KPTS/1993 sebanyak 16 bis.
- 5) *Headway* rata-rata yang digunakan untuk jadwal keberangkatan bis kota diambil sebesar 6 menit berdasarkan *headway* tertinggi dengan jumlah kebutuhan armada 22 bis.

2. Adi Surlianto dan Bakti Setiabudi (1999)

Penelitian ini mengambil topik “Evaluasi Kinerja Angkutan Umum Bis Kota Jalur 2,3,dan 4 di Yogyakarta”. Penelitian menunjukkan hasil sebagai berikut:

- 1) *Load factor* terbesar pada jalur 3 sebesar 144 % dan nilai *load factor* minimum terdapat pada jalur 3 sebesar 0 %.
 - 2) Waktu perjalanan terbesar terdapat pada jalur 2 yaitu 127 menit, ini disebabkan karena rute perjalanan yang panjang dan banyaknya perlambatan yang terjadi seperti berhenti di perjalanan (ngetem).
 - 3) Pada jalur 3 perlu adanya penambahan armada angkutan bis kota untuk memenuhi permintaan angkutan umum.
 - 4) Pengguna angkutan umum bis kota jalur 2,3, dan 4 DIY terdiri dari $\pm 30,74$ % masyarakat umum dan $\pm 59,26$ % adalah pelajar/mahasiswa.
 - 5) Pengaturan *headway* antar angkutan umum bis kota belum dilaksanakan dengan baik karena masih berdasarkan pada panjang antrian di terminal dan bukan berdasarkan *headway* yang telah ditetapkan oleh DLLAJR.
3. Fatma Andriyani dan David Ariyanto (2004)

Penelitian ini mengambil topik “Evaluasi Kinerja Angkutan Umum Rute Jogjakarta – Kaliurang (Studi Kasus Bis Baker dan Angkutan Colt)”. Penelitian menunjukkan hasil sebagai berikut :

- 1) Bis Baker
 - Waktu perjalanan rata-rata rute Umbulharjo – Kaliurang (PP) berkisar antara 87 menit sampai 113 menit untuk satu *trip*.
 - Kecepatan rata-ratanya sebesar 26 km/jam.
 - *Headway* rencana sebesar 35 menit.
 - Hasil dari *Origin and Destination Survey* menunjukkan bahwa : penumpang terbanyak perempuan, pekerjaan terbanyak pelajar atau

mahasiswa, asal perjalanan terbanyak dari rumah dan tujuan perjalanan terbanyak adalah menuju sekolah atau kampus.

- Jumlah penumpang terbanyak per $\frac{1}{2}$ trip terjadi pada hari Selasa pada pukul 07:17 – 08:51 sebanyak 329 orang. Faktor muat rata-rata terbesar pada hari sibuk (Selasa, Rabu, dan Kamis) sebesar 66,667 % terjadi pada ruas kampus UII sampai jalan Kaliurang km 6 untuk rute Kaliurang – Terminal, sedangkan faktor muat rata-rata terbesar pada hari libur (Sabtu dan Minggu) sebesar 78,571 % terjadi pada ruas kampus UII sampai jalan Kaliurang km 6 untuk rute Kaliurang – Terminal, sehingga tidak memerlukan penambahan jumlah armada karena tingkat pelayanan bis Baker cukup baik dan telah sesuai dengan standar kinerja angkutan umum sebesar 70 %.

2) Angkutan Colt

- Waktu perjalanan rata-rata rute Condong Catur – Kaliurang (PP) berkisar antara 82 menit sampai 119,5 menit untuk satu *trip*.
- Kecepatan rata-ratanya sebesar 28 km/jam.
- *Headway* rencana sebesar 5 menit.
- Hasil dari *Origin and Destination Survey* menunjukkan bahwa : penumpang terbanyak perempuan, pekerjaan terbanyak pelajar atau mahasiswa, asal perjalanan terbanyak dari rumah dan tujuan perjalanan terbanyak adalah menuju sekolah atau kampus.
- Jumlah penumpang terbanyak per $\frac{1}{2}$ trip terjadi pada hari Sabtu pada pukul 08:04 – 09:50 sebanyak 47 orang. Faktor muat rata-rata terbesar

pada hari sibuk (senin,selasa, rabu, dan kamis) sebesar 108,33 % terjadi pada ruas jalan Kesehatan sampai jalan Kaliurang km 6 untuk rute Condong Catur - Kaliurang, sedangkan faktor muat rata-rata terbesar pada hari libur (sabtu dan minggu) sebesar 116,667 % terjadi pada ruas jalan Kesehatan sampai jalan Kaliurang km 6.

4. Ridho Khaeroni dan Nilda Krisnawati (2004)

Penelitian ini mengambil topik “Evaluasi Kinerja Angkutan Kota Di Kodya Cirebon (Studi Kasus Angkutan Jalur D5 dan D6)”. Penelitian menunjukkan hasil sebagai berikut :

- 1) *Load factor* rata-rata jalur D5 dan D6 di bawah 70 %, sehingga tingkat pelayanannya masih cukup baik tetapi tidak efisien, hal ini disebabkan angka *load factor* yang begitu kecil.
- 2) Waktu perjalanan angkutan kota jalur D5 dan D6 rata-rata dapat ditempuh \pm 1 jam untuk sekali putaran.
- 3) *Headway* rata-rata angkutan kota jalur D5 dan D6 yang terjadi di lapangan sangat kecil yaitu sebesar 0,65 menit untuk D5 dan 0,55 menit untuk jalur D6, hal ini disebabkan jumlah armada yang beroperasi sangat banyak.
- 4) Jumlah armada yang dibutuhkan dari hasil hitungan baik pada jam normal maupun jam sibuk sama. Untuk jalur D5 sebanyak 100 armada dan jalur D6 sebanyak 122 armada. Jumlah ini berbeda dengan jumlah yang beroperasi dilapangan yaitu D5 sebanyak 146 armada, dan D6 sebanyak 204 armada sehingga perlu dilakukan pengurangan jumlah armada. Kelebihan jumlah armada ini salah satunya disebabkan oleh masih beroperasinya armada yang

sudah diremajakan, hal ini dikarenakan kurangnya kontrol dari instansi terkait.

5. Amin Rachmanto dan Iwan Sulistiawan S (2001)

Penelitian ini mengambil topik “Analisis Rute Angkutan Pedesaan Di Kota Purwokerto Penelitian menunjukkan hasil sebagai berikut :

- 1) Pada analisis tiap rute pedesaan, mayoritas pengguna angkutan pedesaan adalah pelajar dengan tujuan ke pusat pendidikan, wiraswasta, dan ibu rumah tangga dengan tujuan bekerja dan kunjungan sosial serta pegawai negeri dan swasta dengan tujuan ke kantor.
- 2) Jumlah armada untuk tiap rute berbeda. Rute IX membutuhkan jumlah armada sebanyak 14 buah untuk waktu normal serta 19 buah armada untuk waktu sibuk. Rute VIII membutuhkan jumlah armada sebanyak 14 buah untuk waktu normal serta 20 buah armada untuk waktu sibuk. Rute V (B) membutuhkan jumlah armada sebanyak 16 kendaraan. Rute V (A) membutuhkan jumlah armada sebanyak 14 kendaraan.

2.6. Perbandingan Penelitian Terdahulu Dengan Sekarang

Penelitian bis perkotaan jalur 7 dan 11 D.I. Yogyakarta pada tahun 2006 ini dibandingkan penelitian terdahulu memiliki beberapa perbedaan dan persamaan. Perbedaan dan persamaan tersebut dapat dilihat pada tabel 2.2 berikut.

Tabel 2.2 Persamaan dan Perbedaan Penelitian Terdahulu dan Sekarang

Perbedaan	Pada penelitian ini, kapasitas kendaraan yang digunakan untuk menghitung load factor yaitu kapasitas duduk ditambah kapasitas berdiri bis. Sedangkan pada penelitian terdahulu hanya menggunakan kapasitas berdirinya saja.
	Pada penelitian ini yang dievaluasi kinerjanya hanya bis perkotaan jalur 7 dan 11 D.I.Y.
	Untuk survai <i>headway</i> di lapangan, pada penelitian terdahulu pengamatannya di terminal bis. Sedangkan pada penelitian ini pengamatannya di tempat biasanya bis tersebut berhenti/ngetem.
	Pada survai hari senin, pada penelitian terdahulu data hari senin mewakili hari kerja. Sedangkan pada penelitian ini data hari senin mewakili hari libur karena bertepatan dengan hari libur nasional.
Persamaan	Mengevaluasi kinerja angkutan umum.
	Melakukan survai on bus di lapangan.
	Melakukan survai di lapangan selama 3 hari.
	Tidak menganalisa kelayakan rute trayeknya.

