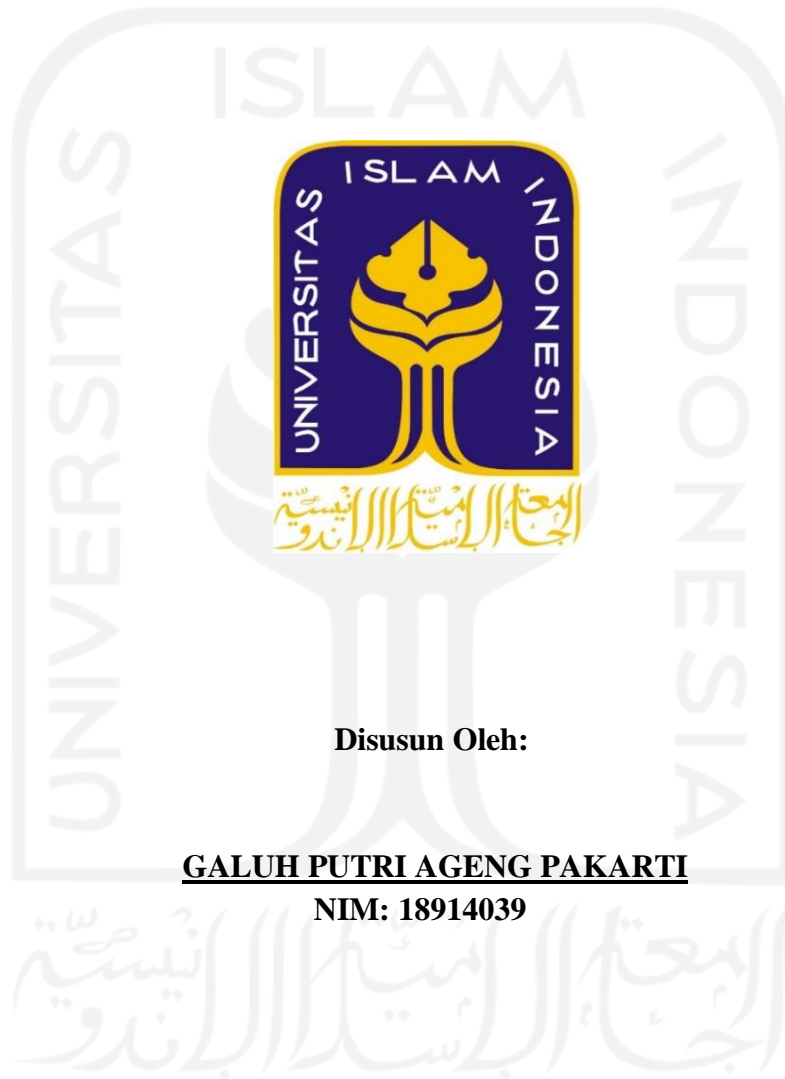


**TESIS**

**ANALISIS KEBUTUHAN DAN KUALITAS PELAYANAN PARKIR DENGAN  
METODE IPA (*IMPORTANCE PERFORMANCE ANALYSIS*)  
DI PASAR INPRES KECAMATAN BANGKINANG, KABUPATEN KAMPAR, RIAU**

**Diajukan Kepada Universitas Islam Indonesia Yogyakarta Untuk Memenuhi Persyaratan  
Memperoleh Derajat Magister Teknik Sipil**



**Disusun Oleh:**

**GALUH PUTRI AGENG PAKARTI**

**NIM: 18914039**

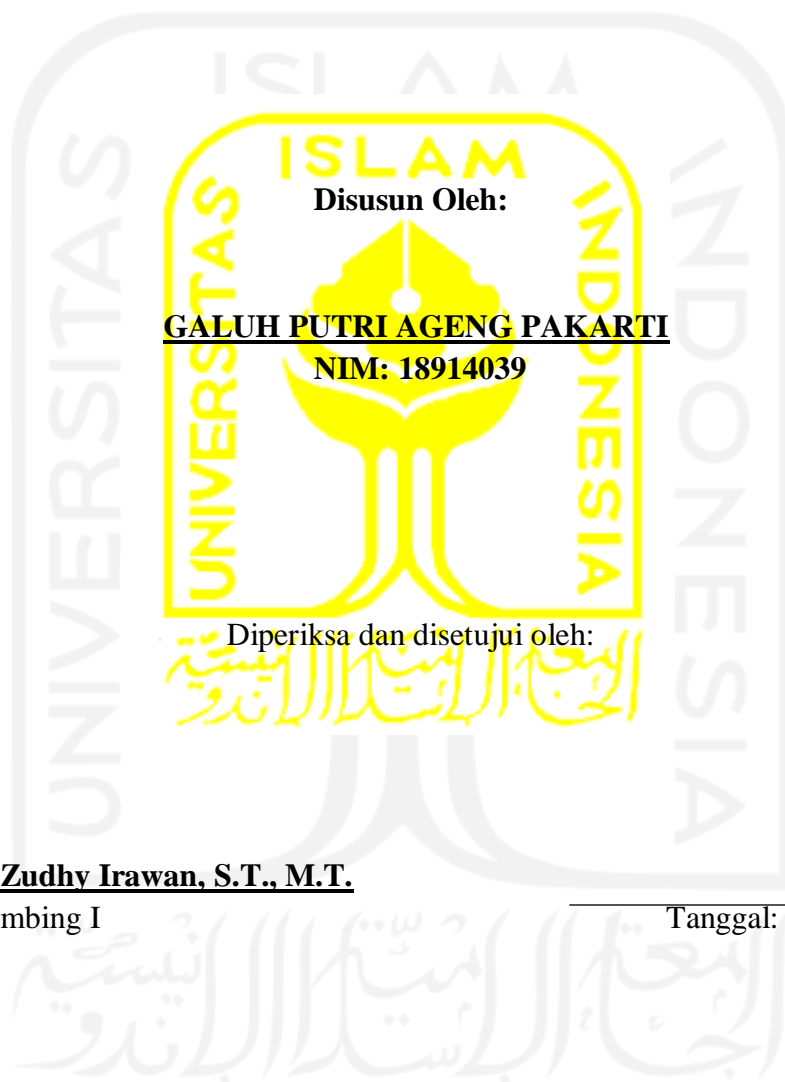
**KONSENTRASI PERENCANAAN TEKNIK TRANSPORTASI  
PROGRAM PASCASARJANA MAGISTER TEKNIK SIPIL  
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN  
UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA  
YOGYAKARTA**

**2023**

# HALAMAN PERSETUJUAN

## TESIS

**ANALISIS KEBUTUHAN DAN KUALITAS PELAYANAN PARKIR DENGAN  
METODE IPA (*IMPORTANCE PERFORMANCE ANALYSIS*)  
DI PASAR INPRES KECAMATAN BANGKINANG, KABUPATEN KAMPAR, RIAU**



Disusun Oleh:

**GALUH PUTRI AGENG PAKARTI**

**NIM: 18914039**

Diperiksa dan disetujui oleh:

**Dr. Eng. M. Zudhy Irawan, S.T., M.T.**

Dosen Pembimbing I

Tanggal: \_\_\_\_\_

**Rizki Budi Utomo, S.T., M.T.**

Dosen Pembimbing II

Tanggal: \_\_\_\_\_

**HALAMAN PENGESAHAN**  
**TESIS**  
**ANALISIS KEBUTUHAN DAN KUALITAS PELAYANAN PARKIR DENGAN**  
**METODE IPA (*IMPORTANCE PERFORMANCE ANALYSIS*)**  
**DI PASAR INPRES KECAMATAN BANGKINANG, KABUPATEN KAMPAR, RIAU**

Disusun oleh:

**GALUH PUTRI AGENG PAKARTI**

**18914039**

Telah diuji di depan Dewan Penguji  
Dan dinyatakan telah memenuhi syarat untuk diterima

**Susunan Dewan Penguji**

**Dosen Pembimbing I**

**(Dr. Eng. M. Zudhy Irawan, S.T., M.T.)**

**Dosen Pembimbing II**

**(Rizki Budi Utomo, S.T., M.T.)**

**Dosen Penguji**

**(Dr. Ir. Edy Purwanto, CES., DEA.)**

Yogyakarta, \_\_\_\_\_

Universitas Islam Indonesia

Program Pascasarjana Magister Teknik Sipil

Ketua Program

**(Dr. Ir. Sri Amini Yuni Astuti, M.T.)**

## PERNYATAAN

Dengan ini saya menyatakan bahwa:

1. Karya tulis ini asli dan belum pernah diajukan untuk mendapat gelar akademik (magister), baik di Universitas Islam Indonesia maupun di perguruan tinggi lainnya.
2. Karya tulis ini merupakan gagasan, rumusan dan penelitian saya sendiri, tanpa bantuan pihak lain kecuali arahan Dosen Pembimbing.
3. Dalam karya tulis ini tidak terdapat karya atau pendapat orang lain, kecuali tertulis dengan jelas dicantumkan sebagai acuan dalam naskah dengan disebutkan nama pengarang dan dicantumkan dalam daftar pustaka.
4. Program “software” computer yang digunakan dalam penelitian ini sepenuhnya menjadi tanggung jawab saya, bukan tanggung jawab Universitas Islam Indonesia.
5. Pernyataan ini saya buat dengan sesungguhnya dan apabila dikemudian hari terdapat penyimpangan dan ketidakbenaran dalam pernyataan ini, maka saya bersedia menerima sanksi akademik dengan pencabutan gelar yang sudah diperoleh, serta sanksi lainnya sesuai dengan norma yang berlaku di perguruan tinggi.

Bangkinang, \_\_\_\_\_

Yang membuat pernyataan,

**(Galuh Putri Ageng Pakarti)**

**18914039**

## KATA PENGANTAR

*Assalamu'alaikum Wr. Wb.*

Alhamdulillah rabbil'alamin, segala puji syukur kehadiran Allah SWT, Tuhan semesta alam. Alhamdulillah atas segala rahmat dan karunia-Nya penulis dapat menyelesaikan penyusunan Tesis ini. Shalawat serta salam tercurahkan kepada junjungan kita Nabi besar Muhammad SAW yang menjadi pedoman bagi kehidupan umat muslim di seluruh dunia, sehingga penulis dapat menyelesaikan tugas tesis yang berjudul “Analisis Kebutuhan dan Kualitas Pelayanan Parkir dengan Metode IPA (*Importance Performance Analysis*) di Pasar Inpres Bangkinang Kota, Kabupaten Kampar, Riau.” Untuk memenuhi salah satu syarat memperoleh gelar master Teknik di Universitas Islam Indonesia.

Penulis menyadari sepenuhnya bahwa tugas tesis ini masih jauh dari kesempurnaan. Hal ini tidak lain disebabkan oleh keterbatasan penulis sehingga dalam penulisan mengalami hambatan dan kesulitan. terselesaikannya tesis ini tentunya tak lepas dari dorongan dan uluran tangan dari berbagai pihak. Oleh karena itu, tak salah kiranya penulis mengungkapkan rasa terima kasih dan penghargaan kepada:

1. Yang terhormat Bapak Dr. Eng. M. Zudhy Irawan, S.T., M.T., selaku Dosen Pembimbing Utama dan Bapak Rizki Budi Utomo, S.T., M.T. selaku Dosen Pembimbing Pendamping yang telah memberikan waktu, bimbingan, arahan, masukan dan motivasi untuk keberhasilan penyusunan tugas akhir tesis ini.
2. Yang terhormat, Dr.-Ing. Ilya Fadjar Maharika, IAI. selaku Dekan Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan Universitas Islam Indonesia.
3. Yang terhormat, Ibu Dr. Ir. Sri Amini Yuni Astuti, M.T. selaku Ketua Program Pascasarjana Magister Teknik Sipil Universitas Islam Indonesia.
4. Segenap Dosen dan Staf Program Pascasarjana Magister Teknik Sipil Universitas Islam Indonesia, yang telah membekali ilmu pengetahuan selama mengikuti pendidikan di Universitas Islam Indonesia.
5. Kepada seluruh keluarga serta kerabat, teruntuk Ibunda Endang Purwaningsih, S.Pd, dan suami Fikry Syuryadi S.T, serta teman-teman terdekat yang telah memberikan doa, semangat dan dukungan moriil dan materiil yang sangat membantu bagi penyusunan tugas tesis ini.
6. Pihak-pihak lain yang tidak mungkin disebutkan satu persatu yang turut membantu penyusunan Tesis ini baik secara langsung maupun tidak langsung.

Tiada kemampuan penulis untuk membalas segala bantuan dan pertolongan yang telah diberikan, semoga mendapatkan balasan pahala dari Allah SWT. Dan semoga Tesis ini dapat bermanfaat bagi pihak-pihak yang berkepentingan, serta penulis sendiri.

*Wassalamu'alaikum Wr. Wb.*

Bangkinang, \_\_\_\_\_ 2023

Hormat Saya,

(Galuh Putri Ageng Pakarti)



## DAFTAR ISI

|   |      |
|---|------|
| HALAMAN PERSETUJUAN.....                    | ii   |
| HALAMAN PENGESAHAN.....                     | iii  |
| <u>PERNYATAAN</u> .....                     | iv   |
| <u>KATA PENGANTAR</u> .....                 | v    |
| <u>DAFTAR ISI</u> .....                     | vii  |
| <u>DAFTAR TABEL</u> .....                   | ix   |
| <u>DAFTAR GAMBAR</u> .....                  | x    |
| <u>DAFTAR PERSAMAAN</u> .....               | xi   |
| <u>DAFTAR LAMPIRAN</u> .....                | xii  |
| <u>ABSTRAK</u> .....                        | xiii |
| <u>BAB I PENDAHULUAN</u> .....              | 1    |
| <u>1.1 Latar Belakang Masalah</u> .....     | 1    |
| <u>1.2 Rumusan Masalah</u> .....            | 3    |
| <u>1.3 Tujuan Penelitian</u> .....          | 3    |
| <u>1.4 Batasan Penelitian</u> .....         | 3    |
| <u>1.5 Manfaat Penelitian</u> .....         | 4    |
| <u>BAB II STUDI PUSTAKA</u> .....           | 5    |
| <u>2.1 Tinjauan Umum Perparkiran</u> .....  | 5    |
| <u>2.2 Pengertian Parkir</u> .....          | 5    |
| <u>2.3 Istilah Dalam Parkir</u> .....       | 6    |
| <u>2.4 Penyelenggaraan Parkir</u> .....     | 7    |
| 2.4.1 Sasaran Penyelenggaraan Parkir.....   | 7    |
| 2.4.2 Karakteristik Parkir.....             | 7    |
| <u>2.5 Survei-Survei Dalam Parkir</u> ..... | 8    |
| 2.5.1 Survei cara Patroli.....              | 8    |

|   |    |
|---|----|
| 2.5.2 Wawancara Langsung .....                          | 8  |
| 2.5.3 Survei Fasilitas Parkir Yang Ada .....            | 9  |
| <u>2.6 Penelitian Sebelumnya</u> .....                  | 9  |
| <b><u>BAB III LANDASAN TEORI</u></b> .....              | 15 |
| 3.1 Fasilitas Parkir .....                              | 15 |
| 3.2 Jenis-Jenis Parkir .....                            | 15 |
| 3.3 Satuan Ruang Parkir .....                           | 18 |
| 3.4 Kebutuhan Ruang Parkir.....                         | 14 |
| 3.4.1 Penentuan Kebutuhan Parkir.....                   | 15 |
| 3.5 Karakteristik Parkir .....                          | 22 |
| <b><u>BAB IV METODE PENELITIAN</u></b> .....            | 27 |
| <u>4.1 Umum</u> .....                                   | 27 |
| <u>4.2 Gambaran Umum Wilayah Kabupaten Kampar</u> ..... | 27 |
| <u>4.2.1 Letak Geografis</u> .....                      | 27 |
| <u>4.3 Lokasi Penelitian</u> .....                      | 27 |
| <u>4.4 Karakteristik Lokasi Penelitian</u> .....        | 28 |
| <u>4.5 Waktu Penelitian</u> .....                       | 29 |
| <u>4.6 Metode Penelitian</u> .....                      | 29 |
| 4.6.1 Populasi dan Sampel.....                          | 30 |
| <u>4.7 Bagan Alir Penelitian</u> .....                  | 31 |
| <b><u>BAB V DATA, ANALISIS DAN PEMBAHASAN</u></b> ..... | 32 |
| <u>5.1 Analisis Parkir di Lokasi Penelitian</u> .....   | 32 |
| 5.1.1 Pola Parkir .....                                 | 32 |
| 5.1.2 Akumulasi dan Volume Parkir .....                 | 32 |
| 5.1.3 Durasi Parkir.....                                | 40 |
| 5.1.4 Kapasitas Ruang Parkir.....                       | 40 |
| 5.1.5 Indeks Parkir.....                                | 41 |



|  |    |
|--|----|
| 5.1.6 Tingkat Pergantian Parkir ( <i>Parking Turn Over</i> ) .....           | 42 |
| <u>5.2 Analisis Kebutuhan Ruang Parkir Eksisting</u> .....                   | 44 |
| <u>5.3 Prediksi Kebutuhan Parkir 10 Tahun Mendatang</u> .....                | 45 |
| <u>5.3.1 Analisis Angka Rasio Pertumbuhan Jumlah Sepeda Motor</u> .....      | 45 |
| <u>5.3.2 Analisis Tingkat Kebutuhan Parkir Pada 10 Tahun Mendatang</u> ..... | 46 |
| <u>5.4 Alternatif Perbaikan Perparkiran</u> .....                            | 46 |
| <u>5.4.1 Penataan Kawasan Pasar Inpres Bangkinang Kota</u> .....             | 47 |
| <u>5.4.2 Dimensi Kualitas Peayanan Parkir</u> .....                          | 48 |
| <u>5.5 Analisis Tingkat Kepuasan Pelanggan dengan Metode IPA</u> .....       | 48 |
| 5.5.1 Metode Penelitian .....  | 49 |
| 5.5.2 Rekapitulasi Data .....  | 49 |
| 5.5.3 Hasil dan Pembahasan Metode IPA .....                                  | 53 |
| 5.5.4 Uji Validitas .....  | 54 |
| 5.5.5 Uji Reliabilitas .....   | 56 |
| <u>BAB VI KESIMPULAN DAN SARAN</u> .....                                     | 62 |
| <u>6.1 Kesimpulan</u> .....  | 62 |
| <u>6.2 Saran</u> .....   | 63 |
| <u>DAFTAR PUSTAKA</u> .....  | 64 |

## DAFTAR TABEL

|  |    |
|--|----|
| <u>Tabel 2.1</u> Penelitian Sebelumnya tentang Parkir .....                          | 10 |
| <u>Tabel 3.1</u> Penentuan Satuan Ruang Parkir .....                                 | 19 |
| <u>Tabel 3.2</u> Ukuran Kebutuhan Ruang Parkir Pusat Perdagangan .....               | 22 |
| <u>Tabel 3.3</u> Ukuran Kebutuhan Ruang Parkir Pusat Perkantoran.....                | 22 |
| <u>Tabel 3.4</u> Ukuran Kebutuhan Ruang Parkir Pasar Swalayan .....                  | 22 |
| <u>Tabel 3.5</u> Ukuran Kebutuhan Ruang Parkir Pasar .....                           | 22 |
| <u>Tabel 3.6</u> Ukuran Kebutuhan Ruang Parkir Sekolah .....                         | 23 |
| <u>Tabel 3.7</u> Ukuran Kebutuhan Ruang Parkir Tempat Rekreasi .....                 | 23 |
| <u>Tabel 3.8</u> Ukuran Kebutuhan Ruang Parkir Hotel dan Tempat Penginapan .....     | 23 |
| <u>Tabel 3.9</u> Ukuran Kebutuhan Ruang Parkir Rumah Sakit.....                      | 23 |
| <u>Tabel 5.1</u> Hasil Survei Kendaraan Parkir hari Senin, 25 Juli 2022.....         | 33 |
| <u>Tabel 5.2</u> Hasil Survei Kendaraan Parkir hari Selasa, 26 Juli 2022.....        | 34 |
| <u>Tabel 5.3</u> Hasil Survei Kendaraan Parkir hari Rabu, 27 Juli 2022 .....         | 36 |
| <u>Tabel 5.4</u> Hasil Survei Kendaraan Parkir hari Minggu, 31 Juli 2022 .....       | 37 |
| <u>Tabel 5.5</u> Rekapitulasi Volume Parkir .....                                    | 39 |
| <u>Tabel 5.6</u> Rata-rata Lama Parkir Kendaraan .....                               | 40 |
| <u>Tabel 5.7</u> Kapasitas Parkir di Pasar Inpres Bangkinang .....                   | 41 |
| <u>Tabel 5.8</u> Indeks Parkir di Pasar Inpres Bangkinang .....                      | 41 |
| <u>Tabel 5.9</u> Tingkat Pergantian Parkir .....                                     | 43 |
| <u>Tabel 5.10</u> Kebutuhan Ruang Parkir di Pasar Inpres Bangkinang Kota .....       | 44 |
| <u>Tabel 5.11</u> Data Jumlah Kepemilikan kendaraan Bermotor di Kab. Kampar .....    | 45 |
| <u>Tabel 5.12</u> Perhitungan Angka Rasio Pertumbuhan Kendaraan di Kab. Kampar ..... | 48 |
| <u>Tabel 5.13</u> Skala Likert untuk kuisisioner .....                               | 53 |
| <u>Tabel 5.14</u> Tingkat Signifikansi Untuk uji Satu Arah.....                      | 55 |
| <u>Tabel 5.15</u> Hasil Uji Validitas Menggunakan SPSS .....                         | 56 |
| <u>Tabel 5.16</u> Hasil Uji Reliabilitas Tingkat Kinerja Menggunakan SPSS .....      | 57 |
| <u>Tabel 5.17</u> Hasil Uji Reliabilitas Tingkat Kiepentingan Menggunakan SPSS.....  | 57 |
| <u>Tabel 5.18</u> Skor Kepuasan Pelanggan Berdasarkan Peringkat .....                | 57 |
| <u>Tabel 5.19</u> Hasil Tingkat Kesesuaian Tiap Parameter .....                      | 58 |

## DAFTAR GAMBAR

|   |    |
|---|----|
| Gambar 3. 1 Parkir di Badan Jalan ( <i>on street parking</i> ).....         | 16 |
| Gambar 3. 2 Parkir di luar badan jalan ( <i>off street parking</i> ).....   | 17 |
| Gambar 3. 3 Satuan Ruang Parkir (SRP) untuk Mobil Penumpang (cm) .....      | 20 |
| Gambar 3. 4 Satuan Ruang Parkir (SRP) untuk Bus/Truk (dalam cm).....        | 21 |
| Gambar 3. 5 Satuan Ruang Parkir (SRP) untuk Sepeda Motor (dalam cm).....    | 21 |
| Gambar 4. 1 Lokasi Penelitian .....   | 27 |
| Gambar 4. 2 Pola Parkir Tegak Lurus 90 .....                                | 33 |
| Gambar 4. 3 <i>Lay Out</i> Pasar Inpres Bangkinang Kota .....               | 33 |
| Gambar 4. 4 Bagan Alir Penelitian .....                                     | 29 |
| Gambar 5. 1 Pola Parkir Kendaraan di Pasar Inpres Bangkinang Kota .....     | 32 |
| Gambar 5. 2 Grafik Akumulasi parkir pada hari Senin, 25 Juli 2022 .....     | 34 |
| Gambar 5. 3 Grafik Akumulasi parkir pada hari Selasa, 26 Juli 2022 .....    | 35 |
| Gambar 5. 4 Grafik Akumulasi parkir pada hari Rabu, 27 Juli 2022.....       | 37 |
| Gambar 5. 5 Grafik Akumulasi parkir pada hari Minggu, 31 Juli 2022 .....    | 38 |
| Gambar 5. 6 Grafik Tingkat Pergantian Parkir .....                          | 44 |
| Gambar 5. 7 Layout Perencanaan Parkir Pasar Inpres Bangkinang Kota .....    | 47 |
| Gambar 5. 8 Peta Kuadran <i>Importance Performance Analysis</i> (IPA) ..... | 54 |
| Gambar 5. 9 Diagram Kartesius Pengukuran Kepuasan Pelanggan .....           | 59 |

## DAFTAR PERSAMAAN

|                           |    |
|---------------------------|----|
| <u>Persamaan 1</u> .....  | 24 |
| <u>persamaan 2</u> .....  | 24 |
| <u>Persamaan 3</u> .....  | 24 |
| <u>Persamaan 4</u> .....  | 24 |
| <u>Persamaan 5</u> .....  | 25 |
| <u>Persamaan 6</u> .....  | 25 |
| <u>Persamaan 7</u> .....  | 47 |
| <u>Persamaan 8</u> .....  | 51 |
| <u>Persamaan 9</u> .....  | 53 |
| <u>Persamaan 10</u> ..... | 54 |
| <u>Persamaan 11</u> ..... | 54 |
| <u>Persamaan 12</u> ..... | 54 |
| <u>Persamaan 13</u> ..... | 55 |
| <u>Persamaan 14</u> ..... | 55 |
| <u>Persamaan 15</u> ..... | 55 |
| <u>Persamaan 16</u> ..... | 55 |



## DAFTAR LAMPIRAN

|  |    |
|--|----|
| <u>Lampiran 1 Lembar Kuisisioner Tingkat Kepuasan Pelanggan</u> .....          | 69 |
| <u>Lampiran 2 Rekapitulasi Data Hasil Kuisisioner</u> .....                    | 75 |
| <u>Lampiran 3 Rekapitulasi Nilai Kinerja dan Harapan</u> .....                 | 78 |
| <u>Lampiran 4 Hasil Uji Validitas Variabel X dengan menggunakan SPSS</u> ..... | 79 |
| <u>Lampiran 5 Hasil Uji Validitas Variabel Y dengan menggunakan SPSS</u> ..... | 80 |



## ABSTRAK

. Kabupaten Kampar adalah salah satu kabupaten di Provinsi Riau yang terus mengalami perkembangan dari berbagai sektor. salah satunya sektor ekonomi. Hal ini ditandai dengan berdirinya Pasar Inpres Bangkinang Kota. Tingginya jumlah pengunjung di Pasar Inpres Bangkinang Kota menimbulkan berbagai permasalahan baru, salah satunya permasalahan perparkiran. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisa kinerja kapasitas parkir di Pasar Inpres Bangkinang Kota, Kab. Kampar, Riau. Penelitian ini dilakukan pada bulan Juni 2022 hingga bulan September 2022.

Metode penelitian yang digunakan ialah dengan menganalisa kebutuhan parkir dengan cara menghitung karakteristik parkir seperti, jumlah kendaraan, durasi parkir, indeks parkir, akumulasi parkir serta faktor lain yang dapat mendukung penataan sistem perparkiran menjadi lebih baik. Selain itu agar didapatkan solusi permasalahan parkir berdasarkan tingkat kepuasan pelanggan, maka digunakan Metode IPA (*Importance Performance Analysis*) yang dirancang dalam suatu kuisioner yang berisi parameter-parameter penilaian yang sebelumnya telah diuji validitas dan reliabilitasnya dengan menggunakan *IBM SPSS 24*.

Berdasarkan hasil penelitian luas lahan parkir di Pasar Inpres Bangkinang Kota saat ini tidak mencukupi untuk menampung kendaraan parkir pada jam puncak. Lahan parkir efektif yang bisa digunakan hanya sekitar 125 SRP atau 190m<sup>2</sup>, sedangkan menurut hasil survei analisis kebutuhan parkir dibutuhkan 287 SRP atau sekitar 430 m<sup>2</sup> lahan parkir agar dapat menampung seluruh kendaraan parkir pada jam puncak.

**Kata Kunci:** karakteristik parkir, kapasitas parkir, kebutuhan parkir, IPA, SRP

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1 Latar Belakang Masalah**

Seiring dengan meningkatnya populasi penduduk di suatu daerah maka diikuti pula dengan perkembangan di berbagai sektor, terutama sektor ekonomi. Hal ini ditunjang dengan meningkatnya kepemilikan jumlah kendaraan yang mempengaruhi pertumbuhan dan perkembangan kegiatan manusia di suatu kawasan yang memiliki presentase kegiatan yang tinggi di suatu wilayah. Menurut Fitzsimmons dan Sullivan, 1982; dalam Tjiptono (2006), perkembangan sektor jasa erat kaitannya dengan tahap-tahap perkembangan aktivitas ekonomi. Kabupaten Kampar adalah salah satu kabupaten di Provinsi Riau yang terus mengalami perkembangan dari berbagai sektor. Salah satunya sektor ekonomi. Hal ini dapat dilihat dengan berdirinya beberapa pusat kegiatan masyarakat di berbagai penjuru wilayah, salah satunya dengan berdirinya pasar tradisional. Pasar tradisional merupakan salah satu fasilitas umum yang sangat penting bagi perekonomian suatu daerah.

Salah satu pusat kegiatan berupa pasar tradisional yang berdiri di Kecamatan Bangkinang Kota, Kabupaten Kampar adalah Pasar Inpres Kecamatan Bangkinang Kota. Pasar Inpres Kecamatan Bangkinang Kota terletak di tengah pusat kegiatan Kabupaten Kampar, tepatnya di Jalan Datuk Tabano, Kelurahan Langgini, Kecamatan Bangkinang, Kabupaten Kampar, Provinsi Riau. Pasar ini memiliki luas 23.590 m<sup>2</sup> dan terletak di atas tanah milik Pemerintah Daerah Kabupaten Kampar.

Dengan berdirinya pasar Inpres Bangkinang Kota maka berpotensi menimbulkan tarikan pergerakan yang cukup tinggi. yang berpengaruh terhadap tingginya volume lalu lintas di sekitarnya. Hal ini tentunya juga berpengaruh terhadap sistem pergerakan lalu lintas di beberapa jaringan jalan di sekitarnya. Sehingga terjadi penambahan volume lalu lintas jalan yang mengakibatkan kemacetan lalu lintas di sekitar kawasan Pasar.

Permasalahan utama yakni kemacetan yang dapat kita lihat diakibatkan oleh tingginya jumlah pengunjung pasar, sehingga semakin hari kebutuhan terhadap sarana ruang parkir semakin tinggi. Hal ini tidak didukung dengan fasilitas parkir di kawasan pasar yang masih belum terintegrasi dan belum tertata dengan baik (kurang memadai). Permasalahan kebutuhan fasilitas parkir semakin diperparah dengan meningkatnya

jumlah kepemilikan kendaraan (*demand*) dari waktu ke waktu, sehingga sering terjadi kemacetan di ruas jalan sekitar pasar.

Permasalahan lalu lintas di kawasan Pasar Inpres Bangkinang Kota juga diperparah dengan kegiatan parkir di bahu jalan, yang mengakibatkan gangguan pada pergerakan arus lalu-lintas dan akses keluar masuk (*blocked lanes and accesses*). Sebagian besar pengunjung pasar merasa jika akses didekat pasar ataupun di area sekitar jalan maka akses tempuh cepat dan mudah, selain itu mereka tidak harus memarkir kendaraan dan membayar tarif parkir. Selain itu banyak juga angkutan becak motor yang 'ngetem' dan memarkir kendaraannya di sekitar pasar sehingga dapat mengganggu kinerja dan kenyamanan pengguna jalan serta menambah persoalan parkir di kawasan pasar. Hal ini diperparah dengan banyaknya penjual dagangan yang menggelar lapak dagangannya di emperan jalan sekitar pasar, disisi lain belum adanya penataan lahan parkir yang memadai mengingat kebutuhan akan lahan parkir (*demand*) dan prasarana yang dibutuhkan (*supply*) harus seimbang dengan karakteristik perparkiran.

Masalah-masalah di atas berakar dari kurangnya penanganan pengelolaan parkir yang efektif serta minimnya kesadaran masyarakat terhadap penataan lahan parkir sehingga menyebabkan terganggunya lalu lintas yang mengakibatkan kemacetan pada pengguna jalan di sekitar area pasar.

Berdasarkan uraian tersebut maka perlu adanya suatu penelitian untuk menganalisis karakteristik parkir terutama yang berkaitan dengan parameter kebutuhan ruang parkir, dan agar dapat diketahui kemampuan ruang parkir yang tersedia dalam menampung kebutuhan ruang parkir. Sehingga diperlukan penataan parkir untuk menyeimbangkan antara permintaan dan investasi yang telah dikeluarkan untuk pembangunan dan perawatan fasilitas parkir. Mengembangkan kualitas pelayanan merupakan salah satu upaya yang dapat digunakan untuk meningkatkan kepuasan konsumen. Namun upaya tersebut belum cukup apabila perusahaan tidak memenuhi harapan dari konsumen mengenai kualitas pelayanan yang diterimanya (Yuliani, 2014). Oleh karena itu maka perlu adanya suatu penelitian untuk mengetahui tingkat kepuasan masyarakat terhadap kinerja fasilitas parkir. Hal ini penting karena dengan menyediakan berbagai fasilitas yang dianggap perlu bagi pengguna fasilitas parkir maka kepuasan konsumen akan tercapai sehingga akan menambah nilai dari suatu layanan. Kemudian dapat disusun perencanaan yang efektif dan matang bagi para pemangku kebijakan baik pemberi layanan/pemerintah setempat untuk merumuskan kebijakan penataan parkir di



kawasan Pasar Inpres Bangkinang Kota yang diharapkan kedepannya dapat menjadi tolak ukur berkelanjutan pembangunan kawasan.

## **1.2 Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang di atas maka dapat dirumuskan persoalan sebagai berikut:

1. Bagaimanakah karakteristik parkir yang meliputi akumulasi parkir, durasi parkir, volume parkir, tingkat pergantian parkir dan indeks parkir yang digunakan sebagai parameter kebutuhan ruang parkir di kawasan Pasar Inpres Bangkinang Kota?
2. Berapakah kapasitas serta kebutuhan ruang parkir di kawasan Pasar Inpres Bangkinang Kota yang dapat mengakomodir kendaraan yang parkir?
3. Bagaimanakah solusi penanganan yang dapat efektif untuk menata kawasan parkir di Pasar Inpres Bangkinang Kota apabila dilihat dari persepsi pengguna terhadap kinerja fasilitas parkir di Pasar Inpres Bangkinang Kota?

## **1.3 Tujuan Penelitian**

Berdasarkan kondisi di atas, maka terdapat beberapa permasalahan yang dapat diteliti lebih lanjut guna :

1. Menganalisis karakteristik parkir di Kawasan Pasar Inpres Kecamatan Bangkinang Kota.
2. Menganalisis kapasitas serta kebutuhan ruang parkir di Kawasan Pasar Inpres Kecamatan Bangkinang Kota.
3. Mencari solusi penanganan agar terwujud kawasan parkir yang efektif apabila dilihat dari persepsi pengguna terhadap kinerja fasilitas parkir di Pasar Inpres Bangkinang Kota.

## **1.4 Batasan Penelitian**

Penelitian ini dibatasi pada hal-hal sebagai berikut:

1. Pusat kegiatan yang menjadi obyek penelitian adalah Pasar Inpres Kecamatan Bangkinang Kota yang terletak di Kelurahan Langgini, Kecamatan Bangkinang Kota, Kabupaten Kampar, Riau.
2. Pengambilan data dilakukan selama 4 (empat) hari penelitian.
3. Penelitian dilakukan untuk kendaraan bermotor roda 2 (dua)
4. Analisa yang digunakan adalah analisa lalu lintas untuk kondisi saat ini.

5. Data yang digunakan dalam penelitian ini meliputi data luas lahan parkir, data volume kendaraan parkir baik kendaraan parkir masuk dan kendaraan parkir keluar.

### **1.5 Manfaat Penelitian**

Penelitian ini diharapkan akan memberikan manfaat sebagai berikut:

1. Memberikan alternatif solusi dalam mengatasi permasalahan parkir di Kawasan Pasar Inpres Kecamatan Bangkinang Kota agar didapatkan implementasi sistem penataan parkir yang tepat.
2. Penelitian ini diharapkan dapat menjadi bahan referensi untuk pemerintah setempat dan dinas terkait untuk mengambil kebijakan yang tepat dan efektif bagi penataan kawasan parkir di Pasar Inpres Bangkinang.



## **BAB II**

### **STUDI PUSTAKA**

#### **2.1 Tinjauan Umum Perparkiran**

Parkir merupakan salah satu unsur sarana yang tidak dapat dipisahkan dari system transportasi jalan secara keseluruhan. Dengan meningkatnya jumlah penduduk suatu kota maka akan menyebabkan meningkat pula kebutuhannya sehingga menyebabkan meningkat pula pergerakan guna memenuhi kebutuhan tersebut. Hal ini menyebabkan meningkat pula kebutuhan akan kendaraan.

Pada dasarnya setiap moda transportasi terdiri dari 3 (tiga) aspek utama yakni kendaraan, sarana lintasan dan terminal. Sebagai contoh dalam transportasi kereta api, aspek-aspek tersebut adalah kereta api, lintasan rel dan stasiun. Untuk transportasi darat (jalan raya) aspek tersebut adalah jalan raya, kendaraan dan tempat pemberhentian (ruang parkir) atau terminal. Awal perjalanan suatu kendaraan pasti berupa tempat parkir dan diakhiri di tempat parkir juga. Tempat parkir tersebut dapat berupa rumah, garasi, gedung parkir, taman parkir, jalan dan sebagainya. Dikarenakan konsentrasi di tempat tujuan perjalanan lebih tinggi dibandingkan dengan tempat asal perjalanan, maka biasanya perparkiran menjadi permasalahan di tujuan perjalanan. (Abubakar, 1998). Maka dari itu, parkir merupakan suatu hal yang sangat penting dari suatu system transportasi. Apabila dimanfaatkan dengan baik dengan kebijakan -kebijakan tertentu yang direncanakan secara matang, maka perparkiran dapat digunakan sebagai salah satu alat untuk mengelola lalu lintas. (Warpani, 2002)

Pada bab ini akan dijelaskan mengenai pengertian umum yang berhubungan dengan parkir, cara dan jenis parkir, pengaturan parkir, metode parkir, kebijakan parkir serta penelitian terdahulu mengenai parkir.

#### **2.2 Pengertian Parkir**

Menurut Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan pasal 1 ayat 15 parkir adalah keadaan berhenti atau tidak bergerak untuk beberapa saat dan ditinggalkan pengemudinya.

Menurut Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Parkir, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 1998 parkir adalah keadaan tidak bergerak suatu kendaraan yang bersifat sementara. Sedangkan menurut Peraturan Pemerintah Nomor 43 Tahun 1993 tentang prasarana dan lalu lintas jalan, parkir didefinisikan sebagai

kendaraan yang berhenti pada tempat-tempat tertentu baik yang dinyatakan dengan rambu atau tidak, serta tidak semata-mata untuk kepentingan menaikkan atau menurunkan orang dan atau barang. Sedangkan menurut Tamin (2008) parkir merupakan salah satu unsur sarana yang tidak dapat dipisahkan dan system transportasi jalan raya secara keseluruhan. Menurut Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 1996 parkir didefinisikan sebagai keadaan tidak bergerak suatu kendaraan yang bersifat sementara. Sedangkan menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) definisi parkir adalah menghentikan atau menaruh (kendaraan bermotor) untuk beberapa saat ditempat yang sudah disediakan.

Berdasarkan beberapa pengertian parkir di atas maka dapat disimpulkan bahwa parkir adalah suatu keadaan tidak bergerak dari suatu kendaraan bermotor maupun tidak bermotor dengan jangka waktu tertentu pada suatu area tempat

### **2.3 Istilah dalam Parkir**

Dalam membahas masalah perparkiran ada beberapa istilah yang perlu diketahui.

Istilah tersebut antar lain:

1. Kapasitas Parkir

Kapasitas Parkir adalah kapasitas yang terpakai dalam satu satuan waktu.

2. Kapasitas Normal

Kapasitas normal adalah kapasitas parkir yang dapat digunakan sebagai tempat parkir yang dinyatakan dalam kendaraan.

3. Durasi Parkir

Durasi parkir adalah lamanya suatu kendaraan parkir pada suatu lokasi

4. Kebutuhan Parkir

Kebutuhan parkir adalah jumlah ruang parkir yang dibutuhkan yang besarnya dipengaruhi oleh berbagai faktor seperti tingkat kepemilikan kendaraan pribadi, tingkat kesulitan menuju daerah yang bersangkutan, ketersediaan angkutan umum dan tarif parkir.

5. Kawasan Parkir

Kawasan parkir adalah kawasan pada suatu area yang memanfaatkan badan jalan sebagai fasilitas parkir dan terdapat pengendalian parkir melalui pintu masuk.

6. Lama Parkir

Lama parkir adalah jumlah rata-rata waktu parkir pada petak parkir yang tersedia yang dinyatakan dalam ½ jam, 1 jam, 1 hari

7. Sirkulasi Parkir

Sirkulasi parkir adalah tempat yang digunakan untuk pergerakan kendaraan yang masuk dan keluar dari fasilitas parkir.

8. Retribusi Parkir

Retribusi parkir ialah pungutan yang dikenakan pada pemakai kendaraan yang memarkir kendaraannya di ruang parkir.

## **2.4 Penyelenggaraan Parkir**

Bertambahnya jumlah penduduk dan meningkatnya pemilik kendaraan menambah permintaan akan ruas jalan untuk kegiatan lalu lintas. Fasilitas parkir untuk umum juga berfungsi sebagai alat kendali lalu lintas, oleh karena itu untuk memenuhi tujuan tersebut maka pada kawasan-kawasan yang menjadi pusat kegiatan masyarakat dapat disediakan fasilitas parkir yang diusahakan sebagai suatu kegiatan usaha yang berdiri dengan memungut bayaran.

### **2.4.1 Sasaran Penyelenggaraan Parkir**

Sasaran penyelenggaraan parkir antara lain:

1. Untuk mengendalikan jumlah kendaraan yang masuk ke suatu kawasan
2. Meningkatkan pendapatan asli daerah yang dikumpulkan melalui retribusi parkir
3. Meningkatkan fungsi jalan sehingga sesuai dengan perannya
4. Mendukung Tindakan pembatasan lalu lintas lainnya.

### **2.4.2 Karakteristik Parkir**

Karakteristik parkir didefinisikan sebagai sifat-sifat dasar yang memberikan penilaian terhadap pelayanan parkir dan permasalahan parkir yang terjadi pada daerah studi. Berdasarkan karakteristik parkir, akan dapat diketahui kondisi perparkiran yang terjadi pada daerah studi seperti mencakup volume parkir, akumulasi parkir, lama waktu parkir, pergantian parkir, penyediaan ruang parkir, kapasitas parkir dan indeks parkir.

## **2.5 Survei-Survei dalam Perparkiran**

Menurut Hobbs, 1995 dalam buku Penyelenggaraan Teknik Lalu Lintas. Survei perparkiran terbagi menjadi 4 (empat) jenis. Survei tersebut antara lain.

### **2.5.1 Survei Cara Patroli**

Wilayah studi dibagi menjadi beberapa bagian yang cukup kecil sedemikian hingga dapat dipatroli setiap interval waktu yang memadai. Pada tiap patrol dihitung tiap kendaraan yang parkir di tiap daerah studi, dengan demikian dapat diperoleh akumulasi parkir selama waktu survei. Petugas survei juga mencatat setiap nomor plat kendaraan, maka dapat diketahui interval patrol sebuah kendaraan di parkir dan dengan demikian didapat informasi tentang lama waktu parkir.

### **2.5.2 Wawancara Langsung**

Pengendara Kendaraan yang parkir di daerah studi diwawancarai tentang asal dan tujuan perjalanannya serta maksud melakukan parkir. Informasi ini Bersama dengan informasi lama waktu parkir, memungkinkan perumusan karakteristik parkir utama. Wilayah survei dibagi menjadi beberapa bagian yang ukuran tiap bagian ditetapkan sedemikian rupa sehingga area tersebut dapat diliput dalam satu hari oleh tim pewawancara. Suatu penelitian pendahuluan dapat menentukan Panjang tersebut tidak melebihi 100 meter. Untuk tiap kendaraan, pewawancara mencatat informasi sebagai berikut:

- a. Nomor plat kendaraan
- b. Klasifikasi kendaraan
- c. Waktu kendaraan berhenti untuk parkir
- d. Waktu kendaraan meninggalkan tempat parkir
- e. Tempat tujuan Pengemudi setelah meninggalkan kendaraannya
- f. Maksud pengemudi memarkir kendaraannya

Data-data tersebut dapat dicatat dalam sebuah formular untuk kemudian dianalisis. Keuntungan dari survei ini ialah dapat ditentukan maksud perjalanan asal dan tujuan dari perjalanan yang sebenarnya, selain itu data bisa didapatkan data yang akurat. Kerugiannya ialah dibutuhkan surveior yang terlatih dengan baik.

### **2.5.3 Survei Fasilitas Parkir Yang Ada**

Survei parkir harus memungkinkan untuk dikembangkan selanjutnya. Pengembangan ini harus merinci tipe parkir, apakah parkir di jalan atau diluar jalan, digunakan sepenuhnya atau sepenuhnya atau Sebagian, seperti tertera di bawah ini.

1. Lokasi parkir serta tata cara pelaksanaannya, seperti tipe parkir, desain parkir, tata ruang parkir dan pengaturan keluar masuk area parkir
2. Pembatasan waktu, seperti lama dan pembatasan waktu parkir, satuan ongkos parkir dsb.

### **2.6 Penelitian Sebelumnya**

Tinjauan Pustaka pada penelitian ini menggunakan beberapa penelitian yang pernah dilakukan sebelumnya, untuk rangkuman Tinjauan Pustaka penelitian sebelumnya dapat dilihat pada Tabel 2.1 berikut.

**Tabel 2.1** Penelitian – Penelitian Sebelumnya tentang Parkir

|                         | <b>A.A. Jaya Wikrama<br/>{2010}</b>                          | <b>Rahayu Widhiastuti,<br/>Eka Priyadi,<br/>Akhmadali<br/>(2013)</b>               | <b>Andreas Novier, Grace<br/>Simanjuntak, Y.I.<br/>Wicaksono, Amelia<br/>Kusuma Indriastuti<br/>(2015)</b> | <b>Aisyah Basti<br/>(2017)</b>   | <b>Shanshan Yang,<br/>Lixia Huang<br/>(2017)</b>  | <b>Andi Saiful<br/>Amal<br/>(2019)</b>                    | <b>Sarah Elisa<br/>Giovany, Budi<br/>Arief, Andi<br/>Rahmah<br/>(2019)</b>  |
|-------------------------|--|--|--|--|---|---|---|
| <b>Judul Penelitian</b> | Analisis Karakteristik dan Kebutuhan Parkir di Pasar Kreneng | Evaluasi dan Analisis Kebutuhan Ruang Parkir di Kampus Politeknik Negeri Pontianak | Analisis Kebutuhan Ruang Parkir Paragon Mall Semarang  | Analisis Dampak Parkir terhadap Kinerja Lalu Lintas di Ruas Jalan Sekitar Mall Panakkukang Kota Makassar | <i>Research on Planning and Management of Urban Parking Lot—Taking Hangzhou as an Example</i> | Analisa Kebutuhan Ruang Parkir di Pasar Singosari Malang. | Pengaruh Parkir di Badan Jalan ( <i>On-Street Parking</i> ) Terhadap Kinerja Jalan (Studi Kasus Ruas Jalan Surya Kencana Simpang Pasar Bogor-Simpang Gg. Aut) |



|                          | <b>A.A. Jaya Wikrama<br/>{2010}</b>   | <b>Rahayu Widhiastuti,<br/>Eka Priyadi,<br/>Akhdadali<br/>(2013)</b>  | <b>Andreas Novier, Grace<br/>Simanjuntak, Y.I.<br/>Wicaksono, Amelia<br/>Kusuma Indriastuti<br/>(2015)</b>  | <b>Aisyah Basti<br/>(2017)</b>  | <b>Shanshan Yang,<br/>Lixia Huang<br/>(2017)</b>   | <b>Andi Saiful<br/>Amal<br/>(2019)</b> | <b>Sarah Elisa<br/>Giovany, Budi<br/>Arief, Andi<br/>Rahmah<br/>(2019)</b> |
|--------------------------|---|---|---|---|--|--|--|
| <b>Metode Penelitian</b> | Menganalisa hasil survei dengan cara pengelompokan jenis dan volume kendaraan, rata-rata lamanya parkir, menghitung kapasitas parkir, Analisa indeks parkir tiap interval 15 menit, tingkat pergantian parkir dan daya tampung parkir. pergantian parkir dan daya tampung parkir. | Analisis matematis dan analisis statistik (persamaan regresi linear). | Pengamatan langsung di tiga titik pengamatan dan pengambilan data di lapangan berupa data volume lalu-lintas dan voume parkir, serta kinerja ruas jalan | Pengamatan langsung di tiga titik pengamatan dan pengambilan data di lapangan berupa data volume lalu-lintas dan voume parkir, serta kinerja ruas jalan | Menggabungkan metode <i>parking lots planning</i> dan <i>management experience</i> serta mengembangkan berbagai metode parkir di negara-negara maju yang dikombinasikan dengan keadaan di kota Hangzhou. | Analisa Supply – Demand                | Menghitung kapasitas ruas jalan dan v/c ratio                              |

|                          | <b>A.A. Jaya Wikrama<br/>{2010}</b>   | <b>Rahayu Widhiastuti,<br/>Eka Priyadi,<br/>Akhmadali<br/>(2013)</b>   | <b>Andreas Novier, Grace<br/>Simanjuntak, Y.I.<br/>Wicaksono, Amelia<br/>Kusuma Indriastuti<br/>(2015)</b> | <b>Aisyah Basti<br/>(2017)</b>  | <b>Shanshan Yang,<br/>Lixia Huang<br/>(2017)</b>  | <b>Andi Saiful<br/>Amal<br/>(2019)</b>                                      | <b>Sarah Elisa<br/>Giovany, Budi<br/>Arief, Andi<br/>Rahmah<br/>(2019)</b>  |
|--------------------------|---|--|--|---|---|---|---|
| <b>Tujuan Penelitian</b> | Menganalisis karakteristik dan kebutuhan ruang parkir serta kapasitas dan kebutuhan ( <i>demand</i> ) ruang parkir di Pasar Kreneng | Meneliti kebutuhan parkir kendaraan berdasarkan SRP (satuan ruang parkir) yang tersedia serta meneliti model parkir di Kampus Politeknik Negeri Pontianak. | Merencanakan ketersediaan ruang parkir dengan kapasitas yang memadai dengan cara optimasi ruang dan tarif. | Untuk mengetahui dampak parkir pada badan jalan terhadap kinerja lalu-lintas dan mencari upaya pengendalian parkir pada badan jalan di lokasi penelitian. | Bertujuan untuk menemukan solusi yang tepat untuk memecah kemacetan yang terjadi akibat tingginya tingkat kepemilikan kendaraan di kota Hangzhou, China | Mendapatkan alternatif perparkiran yang efektif di Pasar Singosari, Malang. | Mengetahui pengaruh parkir di jalann (on street parking), besarnya penurunan tingkat kinerja jalan akibat kegiatan parkir di badan jalan dan solusi alternatif yang tepat untuk system parkirnya. |
| <b>Lokasi</b>            | Denpasar, Bali  | Pontianak, Kallimantan Barat   | Semarang   | Makassar  | Hangzhou, China   | Malang, Jawa Timur  | Bogor, Jawa Barat   |

Wikrama, A, J. (2010) melakukan penelitian berjudul Analisis Karakteristik dan Kebutuhan Parkir di Pasar Kreneng, Denpasar, Bali. Teknik Pengumpulan Data didapatkan secara langsung di lapangan melalui kegiatan survai yang meliputi survai inventarisasi ruang parkir, survai patroli parkir, survai parkir kordon dan pengukuran denah *layout* pasar. Berdasarkan hasil penelitian yang meliputi pengumpulan data serta analisis data maka dapat diketahui volume parkir tertinggi selama 9 jam pengamatan adalah pada sepeda motor yakni sebesar 2768 kendaraan, dengan jumlah kendaraan rata-rata 307 kendaraan. Rata-rata lamanya parkir tertinggi terjadi di Jalan Kamboja sebesar 2,340 jam/kendaraan. Kapasitas parkir tertinggi didalam Pasar Kreneng sebesar 171 SRP perjam, dimana jumlah petak yang tersedia sebanyak 309 dengan rata-rata lama parkir 1,811 jam/kendaraan. Indeks parkir tertinggi sebesar 3,86 di jalan Rijasa.

Rahayu Widhiastuti, Eka Priyadi, Akhmadali melakukan penelitian tentang Evaluasi dan Analisis Kebutuhan Ruang Parkir di Kampus Politeknik Negeri Pontianak. Penelitian ini menggunakan metode analisis matematis dan analisis statistik. Hasil analisis matematis menunjukkan sediaan SRP sepeda motor dan mobil kurang dari kebutuhan SRP. Hasil uji regresi F dan t untuk sepeda motor menunjukkan tingkat signifikansi rendah, sehingga *forecasting* kebutuhan ruang parkir berpedoman pada Rencana Strategis (Renstra) Polnep 2015, sedangkan hasil uji regresi untuk F dan t untuk mobil menunjukkan tingkat signifikansi sempurna sehingga pemodelan yang dihasilkan dapat digunakan untuk *forecasting* kebutuhan parkir mobil di Kampus Polnep.

Andreas Novier, Grace Simanjuntak, Y.I. Wicaksono, Amelia Kusuma Indriastuti (2015), melakukan penelitian mengenai Analisis Kebutuhan Ruang Parkir Paragon Mall Semarang. Kesimpulan yang didapatkan dari penelitian tersebut adalah pada jam puncaknya, beberapa area parkir mobil memang mengalami kekurangan ruang parkir namun ternyata pada waktu yang sama, pada area lainnya terdapat ruang parkir mobil yang kosong. Apabila jumlah mobil yang tidak memperoleh ruang parkir dialihkan ke area parkir kosong. Jumlah kekurangan ruang parkir mobil saat ini adalah 10 SRP, sementara untuk sepeda motor tidak terjadi kekurangan ruang parkir. Setelah dilakukan optimasi ruang maka kapasitas yang ada menjadi 1115 SRP untuk mobil dan 2030 SRP untuk sepeda motor yang dapat melayani hingga 7 tahun mendatang (tahun 2022). Penerapan tarif progresif dapat dilakukan agar pengunjung tidak berlama-lama memarkirkan kendaraannya sehingga kapasitas yang ada dapat bertambah. Penataan area parkir Paragon Mall Semarang dengan optimasi ruang dan tarif harus didukung juga dengan sistem

manajemen parkir yang ada. Ketidakseimbangan distribusi pada masing-masing ruang parkir dapat diminimalisir dengan memasang panel informasi ruang parkir kosong yang ada di seluruh lahan parkir sebelum memasuki area Paragon Mall.

Aisyah Basti (2017) melakukan penelitian yang berjudul Analisis Dampak Parkir terhadap Kinerja Lalu Lintas di Ruas Jalan Sekitar Mall Panakkukang Kota Makassar. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode pengamatan langsung di tiga titik pengamatan dan pengambilan data di lapangan berupa data volume lalu lintas, volume parkir dan kinerja ruas jalan yang dilakukan pada hari Minggu dan Senin. Hasil dari penelitian didapatkan bahwa volume lalu lintas yang ada di ruas jalan sekitar Mall Panakkukang pada ruas Jalan Pengayoman ruas jalan I dan II yaitu 1496,88 smp/jam. Jalan Bougenville ruas Jalan I yaitu 1,386 smp/jam dan ruas II yaitu 1496,88 smp/jam serta Jalan Boulevard ruas jalan I yaitu 1.496,88 smp/jam dan ruas jalan II yaitu 1.585,98 smp/jam, dengan indeks tingkat pelayanan terendah berada pada kategori C dan indeks pelayanan tertinggi berada pada kategori F. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa parkir pada badan jalan mengakibatkan penurunan kapasitas ruas jalan yang berdampak pada penurunan kinerja ruas jalan.

Andi Saiful Amal (2019) melakukan penelitian yang berjudul Analisa Kebutuhan Ruang Parkir di Pasar Singosari, Malang. Teknik pengumpulan data menggunakan Survei Data Primer yang meliputi survai lahan parkir dan survai volume kendaraan baik kendaraan masuk dan keluar. Dari hasil pengamatan yang telah dilakukan, diketahui bahwa pelayanan parkir di kawasan pasar Singosari pada jam 06.00 s/d 16.00 WIB yang berada di lahan parkir untuk kendaraan roda empat dengan luas area 948,75 m<sup>2</sup>, panjang 115 m dan lebar 8,25 m, sedangkan untuk kendaraan roda dua luas area parkirnya adalah 170,50 m<sup>2</sup>, panjang 31 m dan lebar 5,5 m. Di pasar Singosari ruang parkir diterapkan posisi parkir  $\angle 30^\circ$  untuk parkir kendaraan motor roda empat. Dan posisi parkir  $\angle 90^\circ$  untuk parkir kendaraan bermotor roda dua dibagi menjadi 2 sisi posisi parkir. Jumlah kendaraan untuk kendaraan bermotor roda empat (mobil)  $\pm 150$  unit kend/hari dan untuk kendaraan bermotor roda dua (motor)  $\pm 200$  unit kend/hari.

Sarah Elisa Giovany, Budi Arief, Andi Rahmah (2019) melakukan penelitian berjudul Pengaruh Parkir di Badan jalan (*On Street Parking*) terhadap Kinerja Jalan (Studi Kasus Ruas Jalan Surya Kencana SImpang Pasar Bogor – SImpang Gg. Aut). Berdasarkan hasil penelitian diketahui bahwa parkir di badan jalan di segmen Jalan Surya Kencana SImpang Pasar Bogor – SImpang Gg. Aut mempengaruhi derajat kejenuhan atau V/C ratio

pada jalan tersebut, dari angka 0,7 tanpa on street parking menjadi 0,9 dengan on street parking, selain itu akibat adanya on street parking di Jalan Surya Kencana terjadi penurunan kinerja jalan berupa penurunan kapasitas jalan dari 3243,24 smp/jam tanpa on street parking menjadi 2762,76 smp/jam. Agar volume lalu lintas dapat ditampung oleh kapasitas jalan yang telah direncanakan maka alternatifnya yakni menghilangkan on street parking dan disediakan lahan atau Gedung parkir yang memadai di sekitar Jalan Simpang Pasar Bogor-Gg. Aut.



## BAB III LANDASAN TEORI

### 3.1 Fasilitas Parkir

Fasilitas parkir adalah lokasi yang digunakan sebagai tempat pemberhentian kendaraan untuk melakukan kegiatan pada suatu tempat dalam suatu kurun waktu. Fasilitas parkir bertujuan untuk memberikan tempat istirahat kendaraan dan menunjang kelancaran arus lalu lintas. (Departemen Perhubungan Darat, 1998). Kurang tersedianya fasilitas parkir yang memadai dapat menimbulkan berbagai permasalahan salah satunya dapat menyebabkan terjadinya kemacetan, sehingga dapat memicu penurunan produktivitas suatu kawasan. Kebutuhan akan fasilitas parkir meningkat seiring meningkatnya jumlah kendaraan.

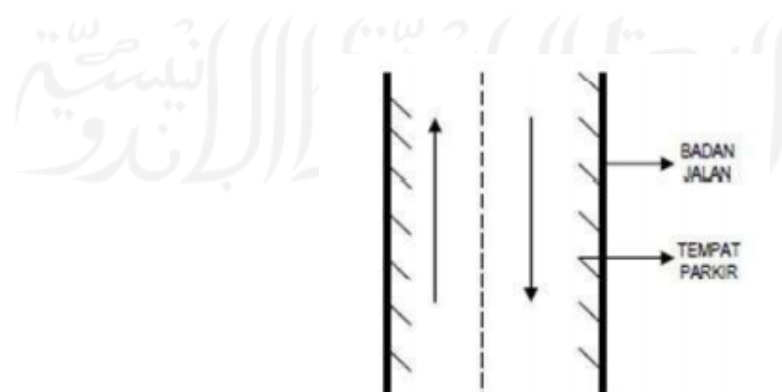
### 3.2 Jenis – Jenis Parkir

Dalam Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir tahun 1998 terdapat beberapa jenis parkir.

#### 1. Menurut penempatannya

##### a. Parkir di badan jalan (*On street parking*)

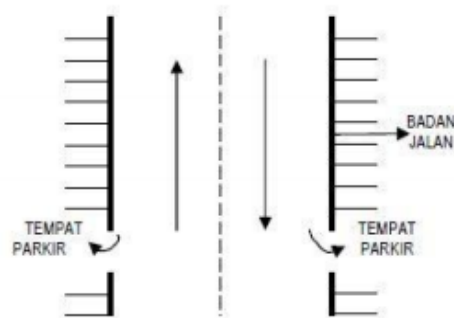
Parkir di badan jalan adalah parkir yang mengambil tempat di sepanjang badan jalan dengan atau tanpa melebarkan jalan untuk pembatas parkir. Parkir jenis ini cenderung menimbulkan kerugian bagi pengguna transportasi lain, karena parkir ini menggunakan Sebagian badan jalan sehingga dapat mengurangi lebar manfaat jalan dan dapat mengganggu jalannya arus lalu lintas.



**Gambar 3.1.** Parkir di badan jalan (*on street parking*)

b. Parkir di luar badan jalan (*Off Street Parking*)

Parkir di luar badan jalan yaitu parkir yang lokasi penempatan kendaraannya tidak berada di badan jalan. Jenis parkir ini biasanya mengambil tempat khusus yang juga dapat dipergunakan secara umum namun terbatas penggunaannya untuk keperluan sendiri, seperti di pusat perbelanjaan, kantor dan sebagainya. Pada off atreet parking ini biasanya biaya parkir sedikit lebih mahal disbanding on street parking karena biaya tersebut digunakan untuk sewa tempat / lahan yang digunakan untuk parkir.



**Gambar 3.2** Parkir di luar badan jalan (*off street parking*)

**2. Menurut statusnya**

a. Parkir Umum

Parkir umum adalah tempat parkir yang biasanya memakai lahan, lapangan, jalan yang dimiliki atau dikuasai serta pemeliharaannya dilakukan langsung oleh pemerintah daerah. Tempat parkir umum ini menggunakan Sebagian badan jalan umum yang dikuasai/dimiliki pemerintah yang termasuk bagian dari tempat parkir umum ini adalah parkir di tepi jalan umum.

b. Parkir Khusus

Parkir khusus adalah tempat parkir yang lahannya menggunakan lahan bukan milik pemerintah yang memiliki, serta pengelolaannya dijalankan pihak lain berbentuk perorangan atau badan usaha. Tempat parkir khusus ini berupa kendaraan bermobil yang mendapatkan ijin dari pemerintah daerah. Yang termasuk jenis ini adalah Gedung parkir, peralatan parkir, tempat parkir gratis dan garasi.

c. Parkir Darurat/Insidentil

Parkir darurat adalah parkir dengan menggunakan kawasan yang sering dikunjungi baik yang memakai lapangan, jalan, tanah yang dimiliki oleh swasta ataupun daerah dikarenakan adanya kegiatan yang bersifat insidentil.

d. Taman Parkir

Taman parkir ialah tempat parkir yang dibangun dengan menggunakan bangunan perparkiran yang dilengkapi dengan fasilitas yang dibutuhkan dalam perparkiran serta pengelolaannya dijalankan oleh pemerintah daerah.

e. Gedung Parkir

Gedung parkir adalah suatu tempat parkir yang berbentuk bangunan yang pengelolaannya dilakukan oleh pihak ketiga atau pemerintah daerah yang telah mendapatkan izin dari pemerintah.

### **3. Menurut jenis kendaraan**

Dilihat dari jenis kendaraan parkir terdapat beberapa golongan parkir:

- a. Tempat parkir khusus sepeda.
- b. Tempat parkir untuk dokar, andong, becak dll.
- c. Tempat parkir khusus sepeda motor (bermesin)
- d. Tempat parkir untuk semua kendaraan (roda 4, roda 2, roda 3, atau lebih).

### **4. Menurut Tujuannya**

- a. Parkir penumpang yaitu parkir untuk menaikkan dan menurunkan penumpang
  - b. Parkir barang yaitu parkir untuk bongkar/ muat barang
- Keduanya sengaja dipisahkan agar tidak mengganggu kegiatan dan keperluan masing-masing.

### **5. Menurut Jenis Kepemilikan dan Pengoperasiannya**

- a. Tempat parkir yang dimiliki Pemerintah Daerah serta dioperasikan oleh pihak Pemerintah Daerah.
- b. Tempat parkir yang dimiliki oleh Pemerintah Daerah dan dioperasikan oleh pihak swasta



- c. Tempat parkir yang dimiliki oleh pihak swasta serta dioperasikan oleh pihak swasta.

### 3.3 Satuan Ruang Parkir (SRP)

Satuan ruang parkir (SRP) ialah ukuran luas efektif untuk digunakan satu buah kendaraan untuk parkir termasuk ruang bebas kendaraan dan ruang untuk lebar bukaan pintu kendaraan. Satuan ruang parkir (SRP) digunakan untuk mengukur kebutuhan ruang parkir. Pada suatu tempat parkir dikendalikan maka membutuhkan marka pada permukaan jalan untuk mempermudah aktivitas parkir itu sendiri, tempat tambahan sangat diperlukan untuk melakukan pergerakan, dimana hal tersebut bergantung pada sudut parkirnya. Sudut parkir ditentukan berdasarkan pertimbangan sebagai berikut (Pusdiklat Dirjen Perhubungan Darat):

1. Keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas.
2. Kondisi jalan dan lingkungan

Untuk menentukan satuan ruang parkir dibagi menjadi 3 (tiga) jenis kendaraan dan berdasarkan penentuan SRP untuk mobil penumpang diklasifikasikan seperti **Tabel 3.1** di bawah ini.

**Tabel 3.1** Penentuan Satuan Ruang Parkir

| No. | Jenis Kendaraan                       | Satuan Ruang Parkir (m <sup>2</sup> ) |
|-----|---------------------------------------|---------------------------------------|
| 1.  | a. Mobil penumpang untuk golongan I   | 2.30 x 5.00                           |
|     | b. Mobil penumpang untuk golongan II  | 2.50 x 5.00                           |
|     | c. Mobil penumpang untuk golongan III | 3.00 x 5.00                           |
| 2.  | Bus / Truck                           | 3.40 x 12.50                          |
| 3.  | Motor                                 | 0.75 x 2.00                           |

Sumber: Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (1998)

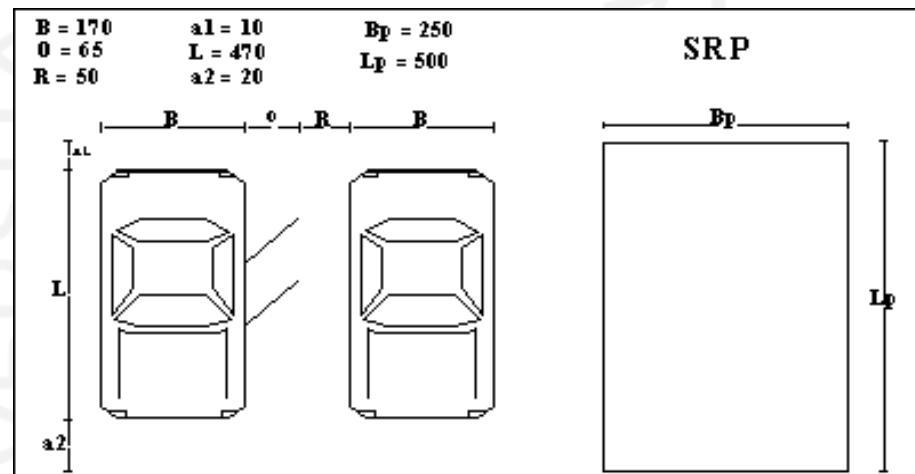
**Tabel 3.1** di atas menunjukkan Satuan Ruang Parkir untuk masing-masing jenis kendaraan. Nilai arus (Q) mencerminkan komposisi lalu lintas, dengan menyatakan arus dalam satuan mobil penumpang (smp).

Ruang parkir dalam dua bentuk, yaitu:

- 1) Ruang parkir sejajar, ialah ruang parkir dengan system kendaraan masuk melampaui ruang parkir tersebut dan masuk mundur. Ukuran standar ruang parkir sejajar adalah 6,1 x 2,3 atau 2,4 meter.
- 2) Ruang parkir bersudut, makin besar sudut parkirnya maka makin kecil luas daerah masing-masing ruang parkirnya akan tetapi makin juga besar lebar jalan yang diperlukan untuk membelok bagi kendaraan yang masuk ruang parkir.

Besar satuan ruang parkir pada tiap jenis kendaraan adalah sebagai berikut

1. Satuan Ruang Parkir untuk mobil penumpang (dalam cm)



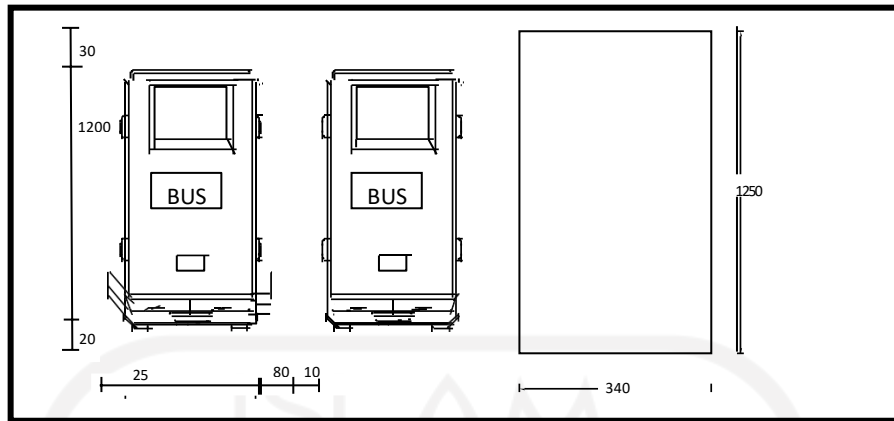
Gambar 3.3 Satuan Ruang Parkir (SRP) untuk Mobil Penumpang (cm)

Sumber: Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (1998)

Ket.

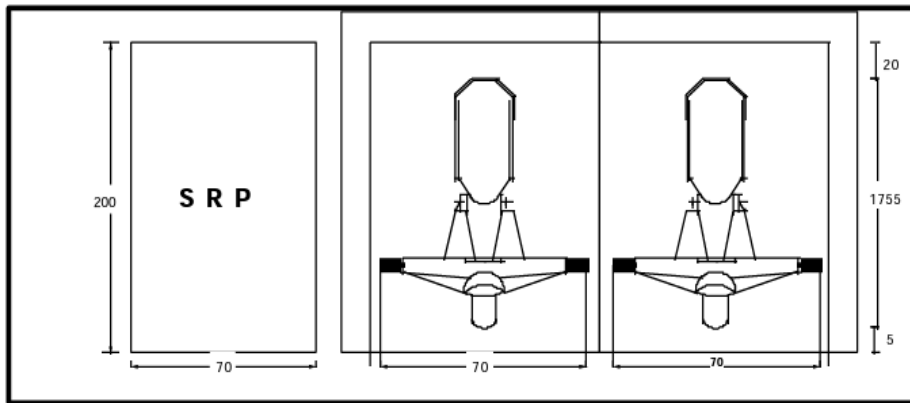
- B : lebar total kendaraan
- O : lebar bukaan pintu
- L : Panjang total kendaraan
- A1, a2 : jarak bebas longitudinal
- R : jarak bebas arah lateral

## 2. Satuan Ruang Parkir untuk Bus/Truk (dalam cm)



Gambar 3.4 Satuan Ruang Parkir (SRP) untuk Bus/Truk (cm)  
Sumber: Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (1998)

## 3. Satuan Ruang Parkir untuk Sepeda Motor (dalam cm)



Gambar 3.5 Satuan Ruang Parkir (SRP) untuk Sepeda Motor (cm)  
Sumber: Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (1998)

### 3.4 Kebutuhan Ruang Parkir

Berdasarkan kebutuhan ruang gerak Dirjen Perhubungan Darat 1997 cara menentukan besarnya satuan ruang parkir (SRP) dipengaruhi oleh beberapa hal sebagai berikut:

1. Dimensi kendaraan standar
2. Ruang Bebas Kendaraan Parkir
3. Lebar Bukaaan Pintu Kendaraan

#### 3.4.1 Penentuan Kebutuhan Parkir

Jenis peruntukan kebutuhan parkir sebagai berikut.

1. Kegiatan parkir yang tetap

- a. Pusat perdagangan
  - b. Pusat perkantoran swasta atau pemerintahan
  - c. Pusat perdagangan eceran atau pasar swalayan
  - d. Pasar
  - e. Sekolah
  - f. Tempat rekreasi
  - g. Hotel dan tempat penginapan
  - h. Rumah sakit
2. Kegiatan parkir yang bersifat sementara
    - a. Bioskop
    - b. Tempat pertunjukan
    - c. Tempat pertandingan olahraga
    - d. Rumah ibadah

Berdasarkan hasil studi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, ukuran kebutuhan ruang parkir pada pusat kegiatan tetap ialah sebagai berikut:

- a. Pusat Perdagangan

Tabel 3.2 Ukuran Kebutuhan Ruang Parkir Pusat Perdagangan

|                                       |    |    |    |     |     |      |      |      |
|---------------------------------------|----|----|----|-----|-----|------|------|------|
| Luas Areal Total (100m <sup>2</sup> ) | 10 | 20 | 50 | 100 | 500 | 1000 | 1500 | 2000 |
| Kebutuhan (SRP)                       | 59 | 67 | 88 | 125 | 415 | 777  | 1140 | 1502 |

Sumber: Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (1996)

- b. Pusat perkantoran

Tabel 3.3 Ukuran Kebutuhan Ruang Parkir Pusat Perkantoran

|                 |                |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
|-----------------|----------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Jumlah Karyawan |                | 1000 | 1250 | 1500 | 1750 | 2000 | 2500 | 3000 | 4000 | 5000 |
| Kebutuhan (SRP) | Administrasi   | 235  | 236  | 237  | 238  | 239  | 240  | 242  | 246  | 249  |
|                 | Pelayanan Umum | 288  | 289  | 290  | 291  | 291  | 293  | 295  | 298  | 302  |

Sumber: Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (1996)

- c. Pasar Swalayan

Tabel 3.4 Ukuran Kebutuhan Ruang Parkir Pasar Swalayan

|                                       |     |     |     |     |     |     |     |     |      |
|---------------------------------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|------|
| Luas Areal Total (100m <sup>2</sup> ) | 50  | 75  | 100 | 150 | 200 | 300 | 400 | 500 | 1000 |
| Kebutuhan (SRP)                       | 225 | 250 | 270 | 310 | 350 | 440 | 520 | 600 | 1050 |

Sumber: Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (1996)

d. Pasar

Tabel 3.5 Ukuran Kebutuhan Ruang Parkir Pasar

|                                       |     |     |     |     |     |     |     |      |      |
|---------------------------------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|------|------|
| Luas Areal Total (100m <sup>2</sup> ) | 40  | 50  | 75  | 100 | 200 | 300 | 400 | 500  | 1000 |
| Kebutuhan (SRP)                       | 160 | 185 | 240 | 300 | 520 | 750 | 970 | 1200 | 2300 |

Sumber: Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (1996)

e. Sekolah/ perguruan tinggi

Tabel 3.6 Ukuran Kebutuhan Ruang Parkir Sekolah

|                          |      |      |      |      |      |      |      |       |       |       |
|--------------------------|------|------|------|------|------|------|------|-------|-------|-------|
| Jumlah Mahasiswa (Orang) | 3000 | 4000 | 5000 | 6000 | 7000 | 8000 | 9000 | 10000 | 11000 | 12000 |
| Kebutuhan (SRP)          | 60   | 80   | 100  | 120  | 140  | 160  | 180  | 200   | 220   | 240   |

Sumber: Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (1996)

f. Tempat rekreasi

Tabel 3.7 Ukuran Kebutuhan Ruang Parkir Tempat Rekreasi

|                                       |     |     |     |     |     |     |      |      |      |
|---------------------------------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|------|------|------|
| Luas Areal Total (100m <sup>2</sup> ) | 50  | 100 | 150 | 200 | 400 | 800 | 1600 | 3200 | 6400 |
| Kebutuhan (SRP)                       | 103 | 109 | 115 | 122 | 146 | 196 | 295  | 494  | 892  |

Sumber: Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (1996)

g. Hotel dan tempat penginapan

Tabel 3.8 Ukuran Kebutuhan Ruang Parkir Hotel dan Tempat Penginapan

|                     |           |     |     |     |     |      |      |      |      |
|---------------------|-----------|-----|-----|-----|-----|------|------|------|------|
| Jumlah Kamar (buah) | 100       | 150 | 200 | 250 | 350 | 400  | 550  | 550  | 600  |
| Tarif Standart (\$) | < 100     | 154 | 155 | 156 | 158 | 161  | 162  | 165  | 166  |
|                     | 100 - 150 | 300 | 450 | 476 | 477 | 480  | 481  | 484  | 485  |
|                     | 150 - 200 | 300 | 450 | 600 | 798 | 799  | 800  | 803  | 804  |
|                     | 200 - 250 | 300 | 450 | 600 | 900 | 1050 | 1119 | 1122 | 1124 |
|                     |           |     |     |     |     |      |      |      | 1425 |

Sumber: Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (1996)

h. Rumah Sakit

Tabel 3.9 Ukuran Kebutuhan Ruang Parkir Rumah Sakit

|                            |    |     |     |     |     |     |     |     |      |
|----------------------------|----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|------|
| Jumlah Tempat Tidur (buah) | 50 | 75  | 100 | 150 | 200 | 300 | 400 | 500 | 1000 |
| Kebutuhan (SRP)            | 97 | 100 | 104 | 111 | 118 | 132 | 146 | 160 | 230  |

Sumber: Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (1996)

### 3.5 Karakteristik Parkir

Karakteristik parkir bisa diartikan sebagai sifat dasar sebagai penilaian terhadap pelayanan dan permasalahan parkir yang terjadi. Karakteristik parkir sangat diperlukan

untuk merencanakan suatu lahan parkir. Menurut Hobbs (1995) Karakteristik parkir meliputi:

### 1. Volume Parkir

Volume parkir merupakan jumlah seluruh kendaraan yang menggunakan ruang parkir pada suatu lokasi. Volume parkir dihitung berdasarkan banyaknya kendaraan yang parkir dalam 1 (satu) hari (Abubakar, 1998). Perhitungan volume parkir dapat digunakan sebagai petunjuk apakah suatu lahan parkir sudah dapat dikatakan efektif memenuhi kebutuhan parkir. Bila sebelum pengamatan sudah terdapat kendaraan maka banyaknya kendaraan yang telah diparkir dijumlahkan dalam harga akumulasi yang telah dibuat, maka rumus yang digunakan sebagai berikut.

$$VP = E_i + X$$

Persamaan 1.

dimana:

- VP : Volume Parkir  
E<sub>i</sub> : *Entry* (kendaraan masuk)  
X : Kendaraan yang sudah parkir

### 2. Akumulasi Parkir

Akumulasi parkir adalah jumlah keseluruhan kendaraan yang menggunakan fasilitas parkir selama periode tertentu (Hobbs, 1974). Akumulasi parkir dapat dijadikan ukuran kebutuhan ruang parkir di suatu tempat.

$$\text{Akumulasi} = Q_{in} - Q_{out} + Q_s$$

Persamaan 2.

dimana:

- Q<sub>in</sub>* : Kendaraan yang masuk lokasi parkir  
*Q<sub>out</sub>* : Kendaraan yang keluar lokasi parkir  
*Q<sub>s</sub>* : Kendaraan yang sudah ada di lokasi sebelum pengamatan dilakukan.

### 3. Durasi Parkir

Durasi parkir adalah waktu yang dibutuhkan untuk mengetahui lama suatu kendaraan parkir pada suatu tempat.

$$D = \frac{\sum f \cdot x}{\sum f} \quad \text{Persamaan 3.}$$

Dimana:

D : Rata-rata lamanya kendaraan parkir (jam/kend)

$\sum f$  : Jumlah frekuensi kendaraan (kend)

x : Nilai tengah durasi kendaraan parkir

### 4. Kapasitas Parkir

Kapasitas parkir adalah banyaknya kendaraan yang dapat ditampung oleh suatu lahan parkir.

$$KP = \frac{S}{D} \quad \text{Persamaan 4.}$$

Dimana:

KP : Kapasitas Parkir (kend/jam)

S : Jumlah petak parkir yang tersedia di lokasi penelitian

D : Rata-rata durasi lamanya parkir (jam/kend)

### 5. Indeks Parkir (IP)

Indeks parkir merupakan perbandingan akumulasi parkir dengan kapasitas parkir. Indeks parkir juga dapat diartikan sebagai ukuran untuk menyatakan penggunaan panjang jalan dan dinyatakan dalam presentase ruang yang digunakan oleh kendaraan.

$$IP = \frac{\text{Akumulasi Parkir}}{\text{Lahan Parkir Tersedia}} \times 100 \quad \text{Persamaan 5}$$

Dimana:

IP > 1 : kebutuhan parkir melebihi daya tampung

IP < 1 : kapasitas parkir tidak bermasalah

IP = 1 : kebutuhan parkir seimbang, kapasitas normal.

## 6. Kebutuhan Ruang Parkir (KRP)

Kebutuhan parkir adalah jumlah tempat parkir yang dibutuhkan untuk menampung kendaraan yang membutuhkan parkir berdasarkan fasilitas dan fungsi dari sebuah tata guna lahan (Hirtanto, 2005). Rumus yang dipakai untuk mengetahui kebutuhan ruang parkir adalah :

$$KRP = JK \times SRP$$

Persamaan 6.

Dimana:

*JK* : Volume kendaraan parkir pada jam puncak berdasarkan akumulasi

*SRP* : Satuan ruang parkir





## **BAB IV**

### **METODE PENELITIAN**

#### **4.1 Umum**

Metode penelitian ialah suatu cara yang digunakan untuk melaksanakan suatu penelitian yang mencakup tahapan-tahapan pelaksanaan penelitian dari awal sampai akhir yang disusun secara sistematis. Tujuan dari dibuatnya suatu metode penelitian adalah untuk mempermudah pemecahan masalah. Sebelum dilaksanakan penelitian, terlebih dahulu harus dipahami tujuan dari penelitian yang akan dilakukan. Semua Langkah yang akan dilakukan dalam menunjang terbentuknya penelitian ini harus dituangkan dalam suatu kerangka atau pola yang kita sebut sebagai diagram alir penelitian.

#### **4.2 Gambaran Umum Wilayah Kabupaten Kampar**

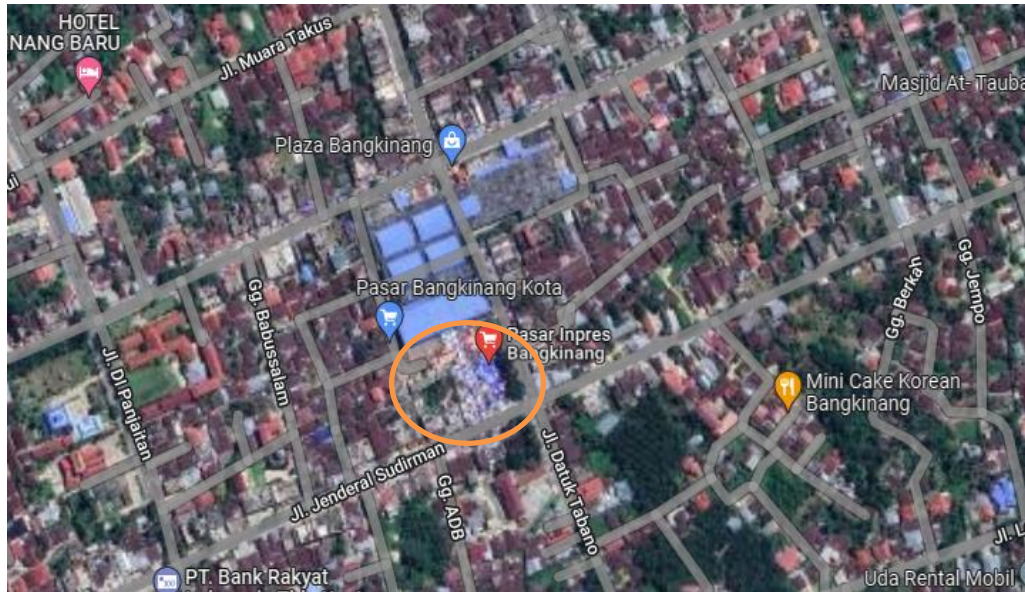
##### **4.2.1 Letak Geografis**

Kabupaten Kampar merupakan salah satu dari 12 Kabupaten yang berada di Provinsi Riau dengan luas wilayah kurang lebih 1.128.928 Ha. Kabupaten Kampar berpusat di Bangkinang yang berjarak kurang lebih 60 km dari kota Pekanbaru. Kabupaten Kampar terbagi menjadi 21 kecamatan yang terdiri dari 242 desa dan 8 kelurahan. Adapun batas-batas wilayah Kabupaten Kampar sebagai berikut:

- a. Sebelah Utara berbatasan dengan Kota Pekanbaru dan Kabupaten Siak
- b. Sebelah selatan berbatasan dengan Kabupaten Kuantan Singingi
- c. Sebelah Barat berbatasan dengan Kabupaten Rokan Hulu dan Provinsi Sumatera Barat
- d. Sebelah Timur berbatasan dengan Kabupaten Pelalawan dan Kabupaten Siak

#### **4.3 Lokasi Penelitian**

Penelitian ini dilaksanakan pada bulan Juli Tahun 2022 di kawasan parkir Pasar Inpres Bangkinang yang terletak di Provinsi Riau, Kabupaten Kampar, Kecamatan Bangkinang Kota, tepatnya berada di Jl. Datuk Tabano. Lokasi penelitian dapat dilihat pada Gambar 4.1 di bawah ini.

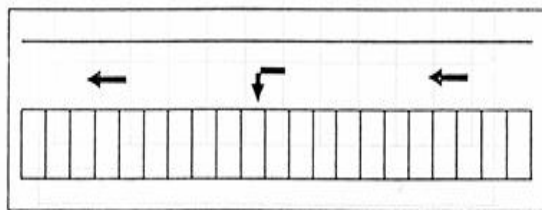


Gambar 4.1 Lokasi Penelitian (Pasar Inpres Bangkinang Kota)  
Sumber: *Google Maps* (2022)

#### 4.4 Karakteristik Lokasi Penelitian

Penelitian dilakukan di sepanjang koridor parkir di Pasar Inpres Bangkinang Kota yang terletak di persimpangan antara Jl. Sisimangaraja dan Jl. Datuk Tabano, Kelurahan Bangkinang, Kecamatan Bangkinang Kota, Kabupaten Kampar. Secara umum karakteristik Pasar Inpres Bangkinang Kota adalah sebagai berikut:

- a. Pasar Inpres Bangkinang memiliki luas lahan keseluruhan sebesar  $4500\text{ m}^2$
- b. Pola parkir yang digunakan adalah pola parkir tegak lurus  $90^\circ$

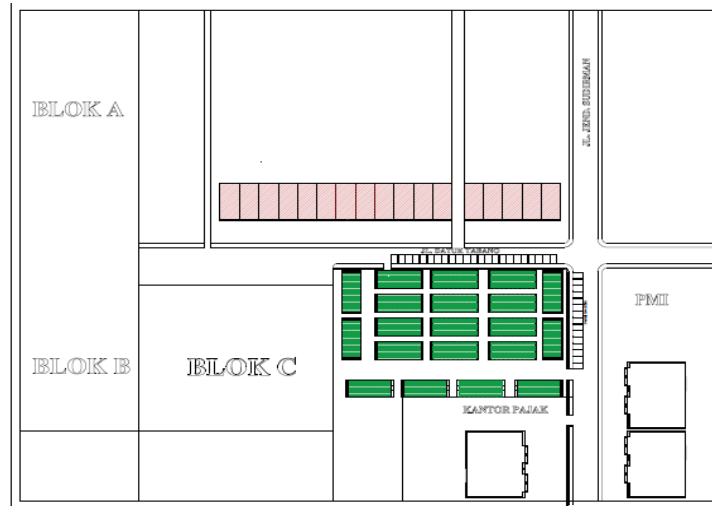


Gambar 4.2 Pola parkir tegak lurus  $90^\circ$   
Sumber: Departemen Perhubungan Darat (1998)

- c. Luas lahan yang digunakan untuk area parkir saat ini sekitar  $350\text{ m}^2$
- d. Pemanfaatan lahan di sekitar ruas jalan sebagian besar adalah pedagang kaki lima
- e. Dari hasil pengamatan langsung, sebagian besar pengunjung dan pedagang pasar masih menggunakan bahu jalan dan sebagian besar lahan parkir untuk menggelar lapak

dagangan, sehingga mengakibatkan banyaknya kendaraan yang memarkir kendaraan tidak pada tempatnya karena minimnya lahan parkir.

Untuk *site plan* Pasar Inpres Bangkinang Kota dapat dilihat pada Gambar 4.3 berikut,



Gambar 4.3 *Lay Out* Pasar Inpres Bangkinang Kota  
(Sumber: Dinas Perindustrian dan Perdagangan Kabupaten Kampar, 2022)

Dari Gambar 4.3 di atas dapat dilihat terdapat 2 (dua) pemanfaatan parkir kendaraan di badan jalan yakni di utara dan timur pasar, sehingga terdapat pengurangan lebar jalan yang terjadi di ruas jalan Datuk Tabano di sisi utara pasar dan ruas jalan Jendral Sudirman di sisi timur pasar.

#### 4.5 Waktu Penelitian

Pengambilan data pada penelitian ini dilakukan pada bulan Juli 2022 selama 4 (empat) hari yang terdiri dari 2 (dua) hari pasar yakni hari dimana pasar sedang tinggi aktivitasnya yaitu pada hari Rabu dan Minggu, 2 (dua) hari biasa yaitu hari Senin dan Selasa, yang mana pada masing-masing hari dimulai pada pukul 06.00 WIB – 17.00 WIB.

#### 4.6 Metode Penelitian

Metode yang digunakan dalam penelitian ini ialah dengan melakukan survei langsung di lapangan. Jenis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data primer dan data sekunder. Data primer yakni data yang didapatkan langsung dari lapangan melalui survei lapangan yakni survei bangkitan dan tarikan serta kuisisioner. Sedangkan data sekunder ialah data yang didapatkan dari hasil penelitian, artikel, buku serta

penelusuran pustaka dan dokumen – dokumen terkait. Data primer pada penelitian ini meliputi data kondisi lahan parkir, fasilitas parkir, jumlah kendaraan parkir, data durasi parkir, akumulasi parkir, indeks parkir, dan pergantian parkir.

Data sekunder pada penelitian ini meliputi peta situasi pasar dan gambar desain pasar.

#### **4.6.1 Populasi dan Sampel**

##### **1. Populasi**

Populasi adalah suatu kumpulan subyek, variabel, konsep atau fenomena. Kita dapat meneliti setiap anggota populasi untuk mengetahui sifat populasi yang bersangkutan (Morrison, 2012;19)

Populasi dalam penelitian ini meliputi:

- a. Semua kendaraan yang memarkirkan kendaraan di area parkir Pasar Inpres Bangkinang.

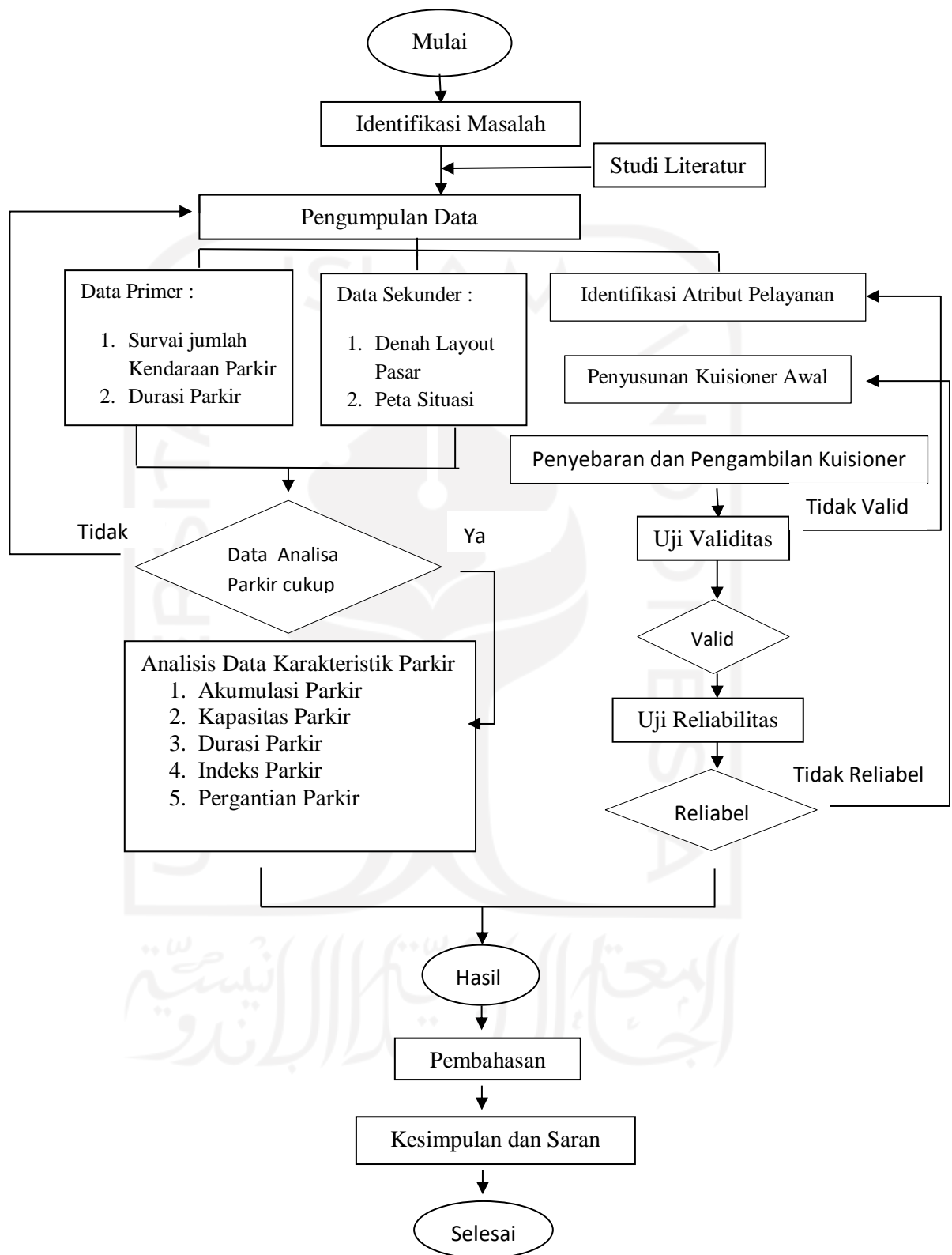
##### **2. Sampel**

Sampel adalah suatu bagian dari keseluruhan serta karakteristik yang dimiliki oleh sebuah populasi (Sugiyono 2008; 118)

- a. Jika populasi tersebut besar, sehingga peneliti tidak memungkinkan untuk mempelajari keseluruhan yang terdapat pada populasi tersebut oleh karena beberapa kendala yang dihadapkan nantinya seperti; keterbatasan dana, keterbatasan tenaga dan waktu. Maka dalam hal ini perlunya menggunakan sampel yang diambil dari populasi itu.
- b. Dan selanjutnya, apa yang dipelajari dari sampel tersebut maka akan didapatkan kesimpulan yang nantinya digunakan untuk populasi, oleh karena itu sampel yang didapatkan dari populasi memang harus benar-benar representatif.

Populasi dan sampel merupakan dua hal yang saling terkait dan tidak terpisahkan. Dengan menggunakan sampel dapat ediketahui berbagai karakter dari banyak objek penelitian.

#### 4.7 Bagan Alir Penelitian



Gambar 4.4 Diagram Alur Penelitian

## BAB V

### DATA, ANALISIS DAN PEMBAHASAN

#### 5.1 Analisis Parkir di Lokasi Penelitian

##### 5.1.1 Pola Parkir

Berdasarkan hasil pengamatan di lapangan, para pengunjung pasar saat ini mayoritas menggunakan kendaraan bermotor roda dua secara keseluruhan, dikarenakan memang belum tersedianya lahan parkir untuk kendaraan roda empat, sehingga mayoritas pengunjung pasar menggunakan kendaraan roda dua atau angkutan becak. Pola parkir yang digunakan adalah pola parkir 90° atau tegak lurus terhadap bangunan pasar. Visualisasi pola parkir di Pasar Inpres Bangkinang Kota dapat dilihat pada Gambar 5.1 berikut ini.



Gambar 5.1 Pola Parkir Kendaraan di Pasar Inpres Bangkinang Kota

*Sumber: Survei Lapangan Tahun 2022*

##### 5.1.2 Akumulasi dan Volume Parkir

Akumulasi Parkir merupakan jumlah kendaraan yang parkir pada lahan yang tersedia dengan selang waktu tertentu. Sedangkan volume parkir adalah jumlah keseluruhan kendaraan yang menggunakan fasilitas parkir. Volume dihitung dengan menggunakan area parkir dalam kurun waktu tertentu. Dalam penelitian ini digunakan interval waktu 30 menit. Untuk mengetahui jumlah akumulasi dan volume parkir maka perlu dihitung jumlah keluar masuk kendaraan parkir. Berdasarkan penelitian di lapangan jumlah keluar dan masuk kendaraan di area parkir Pasar Inpres Bangkinang dapat dilihat pada Tabel 5.2 berikut.

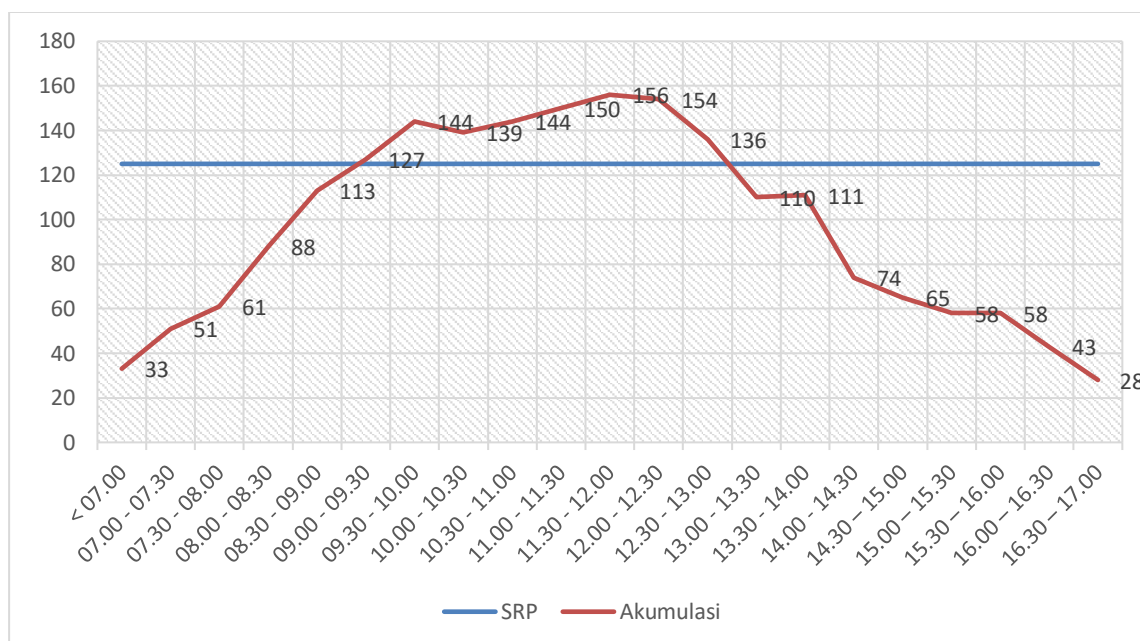
Tabel. 5.1 Hasil Survei Kendaraan Parkir Senin, 25 Juli 2022

| Periode Waktu | Satuan Ruang Parkir | Kendaraan Masuk | Kendaraan Keluar | Akumulasi Parkir |
|---------------|---------------------|-----------------|------------------|------------------|
| < 07.00       | 125                 | 33              | 0                | 33               |
| 07.00 - 07.30 | 125                 | 45              | 27               | 51               |
| 07.30 - 08.00 | 125                 | 35              | 25               | 61               |
| 08.00 - 08.30 | 125                 | 46              | 19               | 88               |
| 08.30 - 09.00 | 125                 | 54              | 29               | 113              |
| 09.00 - 09.30 | 125                 | 48              | 34               | 127              |
| 09.30 - 10.00 | 125                 | 53              | 36               | 144              |
| 10.00 - 10.30 | 125                 | 41              | 46               | 139              |
| 10.30 - 11.00 | 125                 | 34              | 29               | 144              |
| 11.00 - 11.30 | 125                 | 38              | 32               | 150              |
| 11.30 - 12.00 | 125                 | 34              | 28               | 156              |
| 12.00 - 12.30 | 125                 | 39              | 41               | 154              |
| 12.30 - 13.00 | 125                 | 35              | 53               | 136              |
| 13.00 - 13.30 | 125                 | 20              | 46               | 110              |
| 13.30 - 14.00 | 125                 | 29              | 28               | 111              |
| 14.00 - 14.30 | 125                 | 17              | 54               | 74               |
| 14.30 - 15.00 | 125                 | 34              | 43               | 65               |
| 15.00 - 15.30 | 125                 | 38              | 45               | 58               |
| 15.30 - 16.00 | 125                 | 44              | 44               | 58               |
| 16.00 - 16.30 | 125                 | 36              | 51               | 43               |
| 16.30 - 17.00 | 125                 | 17              | 32               | 28               |

Sumber: Hasil Analisis, 2022

Dari analisa tersebut dituangkan ke dalam grafik jumlah keluar masuk kendaraan seperti gambar berikut.

Gambar 5.2 Grafik Akumulasi Parkir pada hari Senin, 25 Juli 2022



Sumber: Hasil Analisis, 2022

Dari Gambar 5.2 di atas dapat diketahui akumulasi parkir tertinggi di Pasar Inpres bangkinang Kota pada hari Senin, 25 Juli 2022 sebanyak 156 kendaraan pada jam 11.30 WIB – 12.00 WIB. Hasil survei kendaraan parkir pada hari Selasa, dapat dilihat pada Tabel 5.3 berikut.

Tabel. 5.2 Hasil Survei Kendaraan Parkir Selasa, 26 Juli 2022

| Periode 30 menit | SRP | Kendaraan<br>Masuk<br>(Kend.) | Kendaraan<br>Keluar<br>(Kend.) | Akumulasi<br>Kendaraan<br>(Kend.) |
|------------------|-----|-------------------------------|--------------------------------|-----------------------------------|
| < 07.00          | 125 | 22                            | 0                              | 22                                |
| 07.00 - 07.30    | 125 | 54                            | 32                             | 44                                |
| 07.30 - 08.00    | 125 | 28                            | 12                             | 60                                |
| 08.00 - 08.30    | 125 | 37                            | 13                             | 84                                |
| 08.30 - 09.00    | 125 | 42                            | 16                             | 110                               |
| 09.00 - 09.30    | 125 | 48                            | 12                             | 146                               |
| 09.30 - 10.00    | 125 | 49                            | 10                             | 185                               |
| 10.00 - 10.30    | 125 | 48                            | 23                             | 210                               |
| 10.30 - 11.00    | 125 | 34                            | 27                             | 217                               |
| 11.00 - 11.30    | 125 | 24                            | 36                             | 205                               |

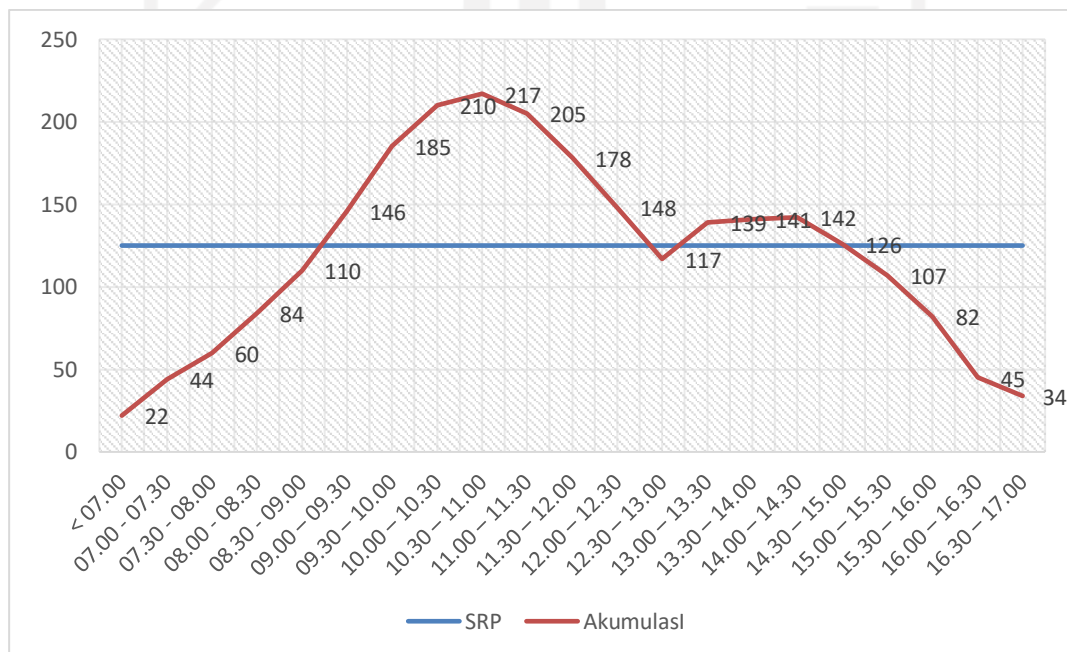


| Periode 30 menit | SRP | Kendaraan<br>Masuk<br>(Kend.) | Kendaraan<br>Keluar<br>(Kend.) | Akumulasi<br>Kendaraan<br>(Kend.) |
|------------------|-----|-------------------------------|--------------------------------|-----------------------------------|
| 11.30 – 12.00    | 125 | 10                            | 37                             | 178                               |
| 12.00 – 12.30    | 125 | 14                            | 44                             | 148                               |
| 12.30 – 13.00    | 125 | 11                            | 42                             | 117                               |
| 13.00 – 13.30    | 125 | 48                            | 26                             | 139                               |
| 13.30 – 14.00    | 125 | 35                            | 33                             | 141                               |
| 14.00 – 14.30    | 125 | 24                            | 23                             | 142                               |
| 14.30 – 15.00    | 125 | 10                            | 26                             | 126                               |
| 15.00 – 15.30    | 125 | 15                            | 34                             | 107                               |
| 15.30 – 16.00    | 125 | 16                            | 41                             | 82                                |
| 16.00 – 16.30    | 125 | 11                            | 48                             | 45                                |
| 16.30 – 17.00    | 125 | 17                            | 28                             | 34                                |

Sumber: Hasil Analisis, 2022

Dari analisa tersebut dituangkan ke dalam grafik jumlah keluar masuk kendaraan seperti gambar berikut.

Gambar 5.3 Grafik Jumlah Keluar Masuk Kendaraan Parkir pada hari Selasa, 26 Juli 2022



Sumber: Hasil Analisis, 2022

Dari Gambar 5.3 di atas dapat diketahui bahwa Akumulasi kendaraan tertinggi pada Hari Selasa, 27 Juli 2022 terjadi pada jam 11.00-11.30 WIB sebanyak 217 kendaraan. Sedangkan untuk hasil survei kendaraan pada hari Rabu, 27 Juli 2022 dapat kita pada penjelasan berikut.

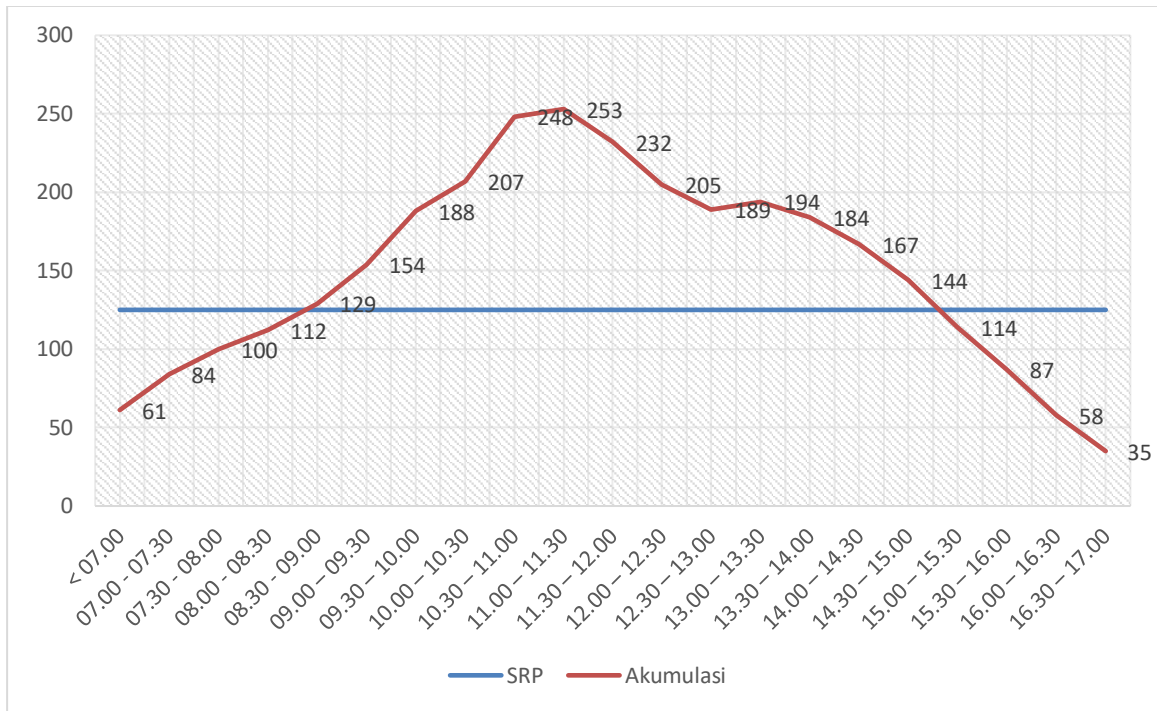
Tabel. 5.3 Hasil Survei Kendaraan Parkir hari Rabu, 27 Juli 2022

| Periode 30 menit | Kendaraan Masuk | Kendaraan Keluar | Akumulasi Kendaraan |
|------------------|-----------------|------------------|---------------------|
| < 07.00          | 61              | 0                | 61                  |
| 07.00 - 07.30    | 49              | 26               | 84                  |
| 07.30 - 08.00    | 44              | 28               | 100                 |
| 08.00 - 08.30    | 43              | 31               | 112                 |
| 08.30 - 09.00    | 50              | 33               | 129                 |
| 09.00 - 09.30    | 53              | 28               | 154                 |
| 09.30 - 10.00    | 60              | 26               | 188                 |
| 10.00 - 10.30    | 43              | 24               | 207                 |
| 10.30 - 11.00    | 57              | 16               | 248                 |
| 11.00 - 11.30    | 43              | 38               | 253                 |
| 11.30 - 12.00    | 18              | 39               | 232                 |
| 12.00 - 12.30    | 22              | 49               | 205                 |
| 12.30 - 13.00    | 20              | 36               | 189                 |
| 13.00 - 13.30    | 38              | 33               | 194                 |
| 13.30 - 14.00    | 33              | 43               | 184                 |
| 14.00 - 14.30    | 11              | 28               | 167                 |
| 14.30 - 15.00    | 14              | 37               | 144                 |
| 15.00 - 15.30    | 25              | 55               | 114                 |
| 15.30 - 16.00    | 20              | 47               | 87                  |
| 16.00 - 16.30    | 15              | 44               | 58                  |
| 16.30 - 17.00    | 16              | 39               | 35                  |

Sumber: Hasil Analisis, 2022

Dari analisa tersebut dituangkan ke dalam grafik jumlah keluar masuk kendaraan seperti gambar berikut.

Gambar 5.4 Grafik Jumlah Keluar Masuk Kendaraan Parkir pada hari Rabu, 27 Juli 2022



Sumber: Hasil Analisis, 2022

Dari Gambar 5.4 di atas dapat diketahui bahwa Akumulasi kendaraan tertinggi pada Hari Rabu, 27 Juli 2022 terjadi pada jam 11.00-11.30 WIB yakni sebanyak 253 kendaraan. Sedangkan untuk hasil survei kendaraan pada pada hari Minggu, 31 Juli 2022 dapat kita lihat di Tabel 5.5 berikut,

Tabel. 5.4 Hasil Survei Kendaraan Parkir hari Minggu, 31 Juli 2022

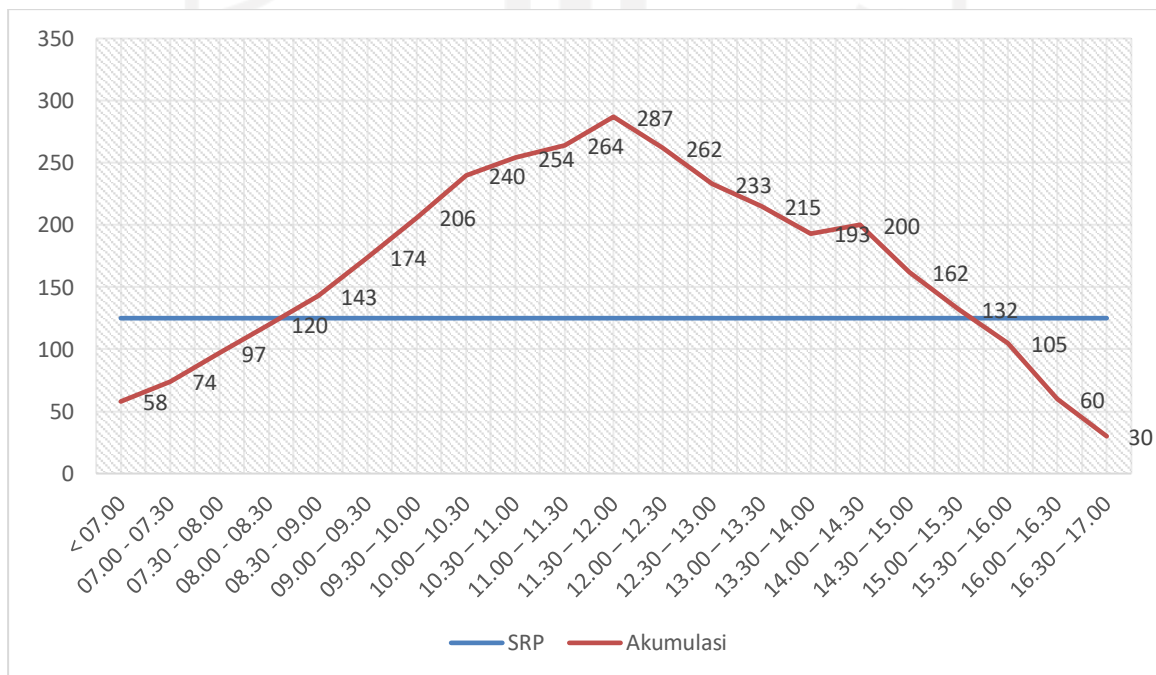
| Periode 30 menit | Kendaraan Masuk | Kendaraan Keluar | Akumulasi Kendaraan |
|------------------|-----------------|------------------|---------------------|
| < 07.00          | 58              | 0                | 58                  |
| 07.00 - 07.30    | 43              | 27               | 74                  |
| 07.30 - 08.00    | 46              | 23               | 97                  |
| 08.00 - 08.30    | 61              | 38               | 120                 |
| 08.30 - 09.00    | 57              | 34               | 143                 |
| 09.00 - 09.30    | 55              | 24               | 174                 |
| 09.30 - 10.00    | 65              | 33               | 206                 |
| 10.00 - 10.30    | 59              | 25               | 240                 |
| 10.30 - 11.00    | 45              | 31               | 254                 |
| 11.00 - 11.30    | 43              | 33               | 264                 |

| Periode 30 menit | Kendaraan Masuk | Kendaraan Keluar | Akumulasi Kendaraan |
|------------------|-----------------|------------------|---------------------|
| 11.30 – 12.00    | 49              | 26               | 287                 |
| 12.00 – 12.30    | 30              | 55               | 262                 |
| 12.30 – 13.00    | 18              | 47               | 233                 |
| 13.00 – 13.30    | 18              | 36               | 215                 |
| 13.30 – 14.00    | 24              | 46               | 193                 |
| 14.00 – 14.30    | 29              | 22               | 200                 |
| 14.30 – 15.00    | 19              | 57               | 162                 |
| 15.00 – 15.30    | 15              | 45               | 132                 |
| 15.30 – 16.00    | 12              | 39               | 105                 |
| 16.00 – 16.30    | 10              | 55               | 60                  |
| 16.30 – 17.00    | 9               | 39               | 30                  |

Sumber: Hasil Analisis, 2022

Dari analisa tersebut dituangkan ke dalam grafik jumlah keluar masuk kendaraan seperti gambar berikut.

Gambar 5.5 Grafik Jumlah Keluar Masuk Kendaraan Parkir pada hari Minggu, 31 Juli 2022



Sumber: Hasil Analisis, 2022

Dari Gambar 5.5 di atas dapat diketahui bahwa Akumulasi kendaraan tertinggi pada Hari Minggu, 31 Juli 2022 terjadi pada jam 11.30-12.00 WIB dengan jumlah kendaraan sebanyak 287 kendaraan. Hal ini disebabkan karena pada hari Rabu dan Minggu merupakan hari pasar atau hari dimana aktivitas pasar sedang tinggi-tingginya sehingga pergerakan dan jumlah pengunjung relative lebih tinggi. Dari analisa tersebut dituangkan ke dalam grafik jumlah keluar masuk kendaraan seperti gambar berikut.

Dari penjelasan di atas dapat dilihat bahwa Akumulasi kendaraan tertinggi terjadi pada hari Minggu dengan total kendaraan sebanyak 340 kendaraan. Sedangkan pada hari Senin, Selasa dan Minggu secara berturut-turut adalah sebanyak 156, 217,253 dan 287 kendaraan parkir selama 10 jam pengamatan di lapangan. Selanjutnya untuk perhitungan volume parkir dapat dilihat pada Tabel berikut.

Tabel 5.5 Rekapitulasi Volume Parkir

| Waktu         | Senin | Selasa | Rabu | Minggu |
|---------------|-------|--------|------|--------|
| < 07.00       | 33    | 22     | 61   | 58     |
| 07.00 - 07.30 | 78    | 76     | 110  | 101    |
| 07.30 - 08.00 | 113   | 104    | 154  | 147    |
| 08.00 - 08.30 | 159   | 141    | 197  | 208    |
| 08.30 - 09.00 | 213   | 183    | 247  | 265    |
| 09.00 - 09.30 | 261   | 231    | 300  | 320    |
| 09.30 - 10.00 | 314   | 280    | 360  | 385    |
| 10.00 - 10.30 | 355   | 328    | 403  | 444    |
| 10.30 - 11.00 | 389   | 362    | 460  | 489    |
| 11.00 - 11.30 | 427   | 386    | 503  | 532    |
| 11.30 - 12.00 | 461   | 396    | 521  | 581    |
| 12.00 - 12.30 | 500   | 410    | 543  | 611    |
| 12.30 - 13.00 | 535   | 421    | 563  | 629    |
| 13.00 - 13.30 | 555   | 469    | 601  | 647    |
| 13.30 - 14.00 | 584   | 504    | 634  | 671    |
| 14.00 - 14.30 | 601   | 528    | 645  | 700    |
| 14.30 - 15.00 | 635   | 538    | 659  | 719    |
| 15.00 - 15.30 | 673   | 553    | 684  | 734    |
| 15.30 - 16.00 | 717   | 569    | 704  | 746    |

| Waktu         | Senin | Selasa | Rabu | Minggu |
|---------------|-------|--------|------|--------|
| 16.00 – 16.30 | 753   | 580    | 719  | 756    |
| 16.30 – 17.00 | 770   | 597    | 735  | 765    |

Sumber: Hasil Analisis, 2022

### 5.1.3 Durasi Parkir

Durasi parkir adalah lamanya waktu kendaraan berada pada tempat parkir dalam periode survei. Rata-rata lamanya parkir dinyatakan dengan satuan jam/kendaraan. Dari hasil pengamatan di lapangan didapatkan rata-rata lamanya parkir sebagai berikut.

Tabel 5.6 Rata-rata Lama Parkir Kendaraan di Pasar Inpres Bangkinang Kota

| No. | Hari   | Total Durasi Parkir (Jam) | Durasi Rata-rata (Jam) | Durasi Minimal (jam) | Durasi Maksimal (jam) |
|-----|--------|---------------------------|------------------------|----------------------|-----------------------|
| 1.  | Senin  | 118,85                    | 0,605                  | 0,18                 | 1,56                  |
| 2.  | Selasa | 128,80                    | 0,563                  | 0,17                 | 2,98                  |
| 3.  | Rabu   | 236,36                    | 0,785                  | 0,13                 | 3,20                  |
| 4.  | Minggu | 233,58                    | 0,685                  | 0,17                 | 2,29                  |

Sumber: Hasil Analisis, 2022

Dari Tabel 5.8 di atas dapat diketahui bahwa durasi parkir pada hari Senin terdapat total durasi parkir selama 118,85 jam dengan durasi rata-ratanya sebanyak 0,605 jam dengan durasi minimal 0,18 jam dan durasi maksimal 1,56 jam. Pada hari Selasa terdapat total durasi parkir 128,80 jam dengan durasi rata-rata sebanyak 0,563 jam dengan durasi minimal 0,17 jam dan durasi maksimal 2,98 jam, sedangkan pada hari Rabu terdapat 236,36 jam total durasi parkir dengan durasi parkir rata-ratanya sebanyak 0,785 jam durasi minimal 0,13 dan durasi maksimal 3,20 jam, begitu juga dengan hari Minggu terdapat total durasi parkir sebanyak 233,58 jam dengan rata-ratanya sebanyak 0,685 jam/kend dengan durasi minimal 0,17jam dan durasi maksimal 2,29 jam. Secara keseluruhan durasi parkir rata-rata di Pasar Inpres Bangkinang Kota masih relatif rendah karena masih di bawah 3 jam yang menggambarkan kendaraan yang parkir memiliki mobilitas yang cukup tinggi.

### 5.1.4 Kapasitas Ruang Parkir

Kapasitas Parkir merupakan kemampuan maksimum ruang parkir dalam menampung kendaraan parkir yang didasarkan pada daya tampung luasan parkir, parking turnover dan durasi

parkir. Pada penelitian ini rumus yang digunakan untuk menganalisa kapasitas parkir menggunakan jumlah petak parkir tersedia di lokasi penelitian dibagi dengan rata-rata lamanya parkir.

Tabel 5.7 Kapasitas Parkir di Pasar Inpres Bangkinang

| No. | Hari   | Jumlah petak parkir yang tersedia (S) | Durasi Rata-rata (D) | Kapasitas Parkir (KP) |
|-----|--------|---------------------------------------|----------------------|-----------------------|
|     |        | SRP                                   | (Jam/Kend)           | (Kend/Jam)            |
| 1.  | Senin  | 125                                   | 0,605                | 206,61                |
| 2.  | Selasa |                                       | 0,563                | 222,02                |
| 3.  | Rabu   |                                       | 0,785                | 159,23                |
| 4.  | Minggu |                                       | 0,685                | 182,48                |

Sumber: Hasil Analisis, 2022

Dari Tabel 5.7 di atas terlihat bahwa kapasitas parkir tertinggi terjadi pada hari Selasa sebanyak 222,02 kend/jam, sedangkan kapasitas terendah terjadi pada hari Rabu 159,23 kend./jam hal ini tergantung pada besarnya rata-rata durasi atau lamanya kendaraan parkir. Semakin pendek durasi maka semakin besar kapasitas dinamisnya.

### 5.1.5 Indeks Parkir

Indeks Parkir merupakan perbandingan antara akumulasi parkir dengan kapasitas parkir. Indeks parkir digunakan untuk mengetahui kapasitas ruang parkir. Dari hasil perhitungan kendaraan parkir dengan menggunakan Persamaan 5 pada Bab III dengan jumlah parkir maksimum menggunakan kendaraan parkir.

Tabel 5.8 Indeks Parkir di Pasar Inpres Bangkinang

| Periode 30 menit | Senin | Selasa | Rabu | Minggu |
|------------------|-------|--------|------|--------|
| < 07.00          | 0,26  | 0,18   | 0,49 | 0,46   |
| 07.00 - 07.30    | 0,41  | 0,35   | 0,67 | 0,59   |
| 07.30 - 08.00    | 0,49  | 0,48   | 0,80 | 0,78   |
| 08.00 - 08.30    | 0,70  | 0,67   | 0,90 | 0,96   |
| 08.30 - 09.00    | 0,90  | 0,88   | 1,03 | 1,14   |
| 09.00 – 09.30    | 1,02  | 1,17   | 1,23 | 1,39   |
| 09.30 – 10.00    | 1,15  | 1,48   | 1,50 | 1,65   |
| 10.00 – 10.30    | 1,11  | 1,68   | 1,66 | 1,92   |

| Periode 30 menit | Senin | Selasa | Rabu | Minggu |
|------------------|-------|--------|------|--------|
| 10.30 – 11.00    | 1,15  | 1,74   | 1,98 | 2,03   |
| 11.00 – 11.30    | 1,20  | 1,64   | 2,02 | 2,11   |
| 11.30 – 12.00    | 1,25  | 1,42   | 1,86 | 2,30   |
| 12.00 – 12.30    | 1,23  | 1,18   | 1,64 | 2,10   |
| 12.30 – 13.00    | 1,09  | 0,94   | 1,51 | 1,86   |
| 13.00 – 13.30    | 0,88  | 1,11   | 1,55 | 1,72   |
| 13.30 – 14.00    | 0,89  | 1,13   | 1,47 | 1,54   |
| 14.00 – 14.30    | 0,59  | 1,14   | 1,34 | 1,60   |
| 14.30 – 15.00    | 0,52  | 1,01   | 1,15 | 1,30   |
| 15.00 – 15.30    | 0,46  | 0,86   | 0,91 | 1,06   |
| 15.30 – 16.00    | 0,46  | 0,66   | 0,70 | 0,84   |
| 16.00 – 16.30    | 0,34  | 0,36   | 0,46 | 0,48   |
| 16.30 – 17.00    | 0,22  | 0,27   | 0,28 | 0,24   |
| Rata-rata        | 0,78  | 0,97   | 1,20 | 1.34   |

Sumber: Hasil Analisis, 2022

Dari Tabel 5.8 di atas diketahui nilai indeks parkir cukup bervariasi. Rata-rata indeks parkir pada hari Senin adalah 0,78 yang berarti bahwa Sebagian besar periode waktu parkir masih bisa menampung kebutuhan parkir, namun pada jam-jam puncak indeks parkir lebih dari 1 yang berarti di jam jam puncak masih belum cukup menampung kendaraan, begitu pula dengan kondisi pada hari Selasa. Pada hari Rabu dan Minggu indeks parkir terbilang cukup tinggi yakni lebih dari 1, yang berarti belum cukup untuk menampung jumlah kendaraan parkir, begitu pula dengan hari Minggu. Dari analisa tersebut dituangkan ke dalam grafik rekapitulasi indeks parkir kendaraan seperti gambar berikut.

#### 5.1.6 Tingkat Pergantian Parkir (*Parking Turn Over*)

Tingkat Pergantian parkir (*Parking Turn Over*) digunakan untuk menunjukkan tingkat penggunaan ruang parkir. Tingkat Pergantian parkir dapat diketahui dengan membagi volume parkir dengan jumlah ruang parkir untuk satu periode waktu tertentu. Tabel 5.11 menunjukkan hasil perhitungan tingkat pergantian parkir.



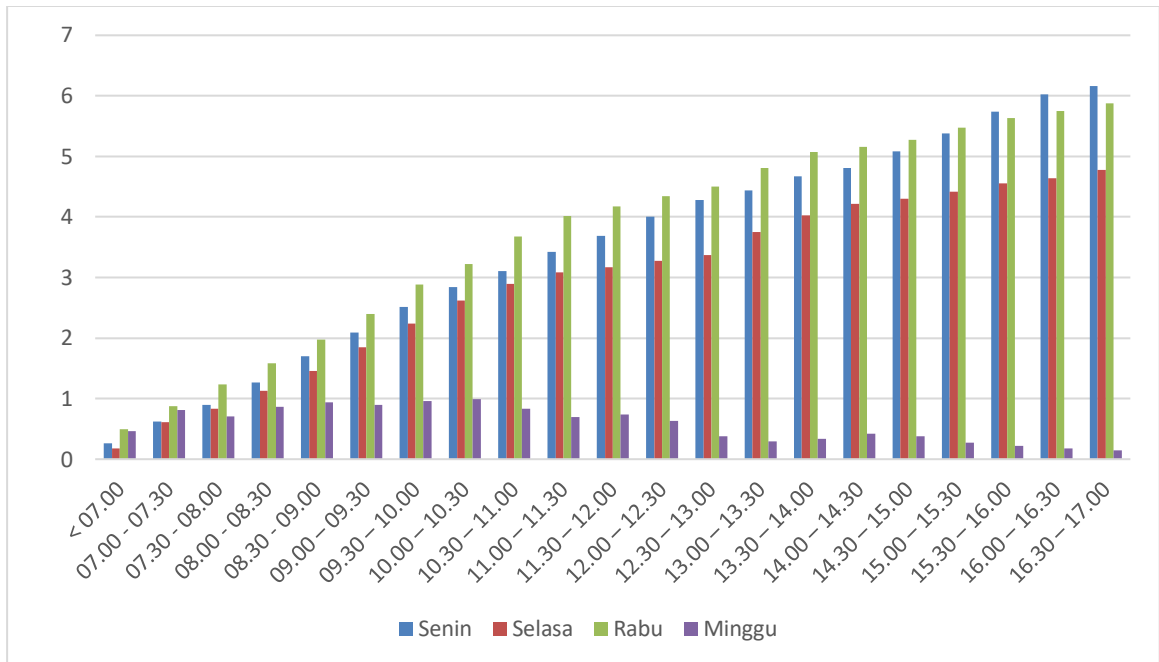
Tabel 5.9 Tingkat Pergantian Parkir

| Periode 30 menit | Senin | Selasa | Rabu | Minggu |
|------------------|-------|--------|------|--------|
| < 07.00          | 0,26  | 0,18   | 0,49 | 0,46   |
| 07.00 - 07.30    | 0,62  | 0,61   | 0,88 | 0,81   |
| 07.30 - 08.00    | 0,90  | 0,83   | 1,23 | 0,71   |
| 08.00 - 08.30    | 1,27  | 1,13   | 1,58 | 0,86   |
| 08.30 - 09.00    | 1,70  | 1,46   | 1,98 | 0,94   |
| 09.00 - 09.30    | 2,09  | 1,85   | 2,40 | 0,90   |
| 09.30 - 10.00    | 2,51  | 2,24   | 2,88 | 0,96   |
| 10.00 - 10.30    | 2,84  | 2,62   | 3,22 | 0,99   |
| 10.30 - 11.00    | 3,11  | 2,90   | 3,68 | 0,83   |
| 11.00 - 11.30    | 3,42  | 3,09   | 4,02 | 0,70   |
| 11.30 - 12.00    | 3,69  | 3,17   | 4,17 | 0,74   |
| 12.00 - 12.30    | 4,00  | 3,28   | 4,34 | 0,63   |
| 12.30 - 13.00    | 4,28  | 3,37   | 4,50 | 0,38   |
| 13.00 - 13.30    | 4,44  | 3,75   | 4,81 | 0,29   |
| 13.30 - 14.00    | 4,67  | 4,03   | 5,07 | 0,34   |
| 14.00 - 14.30    | 4,81  | 4,22   | 5,16 | 0,42   |
| 14.30 - 15.00    | 5,08  | 4,30   | 5,27 | 0,38   |
| 15.00 - 15.30    | 5,38  | 4,42   | 5,47 | 0,27   |
| 15.30 - 16.00    | 5,74  | 4,55   | 5,63 | 0,22   |
| 16.00 - 16.30    | 6,02  | 4,64   | 5,75 | 0,18   |
| 16.30 - 17.00    | 6,16  | 4,78   | 5,88 | 0,15   |

Sumber: Hasil Analisis, 2022

Dari analisa tersebut dituangkan ke dalam Grafik Rekapitulasi Pergantian Parkir seperti gambar berikut

Gambar 5.6 Grafik Pergantian Parkir pada hari Senin



Sumber: Hasil Analisis, 2022

Berdasarkan Gambar 5.6 di atas diketahui nilai pergantian parkir (*parking turn over*) maksimal terjadi pada hari Senin, jam 16.30-17.00 WIB yaitu sebesar 6,16 kend/SRP. Hal ini dapat diartikan bahwa selama waktu survei 1 petak ruang parkir (stall) rata-rata melayani lebih dari 6 kendaraan parkir.

## 5.2 Analisis Kebutuhan Ruang Parkir Eksisting

Pengertian dari analisis kebutuhan ruang parkir adalah perhitungan untuk mengetahui banyaknya petak parkir yang dibutuhkan agar dapat menampung banyaknya kendaraan yang akan menggunakan fasilitas parkir. Hasil perhitungan Analisa kebutuhan parkir dapat dilihat pada Tabel 5.10 berikut.

Tabel 5.10 Kebutuhan Ruang Parkir (KRP) di Pasar Inpres Bangkinang Kota

| No. | Hari   | Luas Efektif      | SRP | Akumulasi Kendaraan Tertinggi | KRP m <sup>2</sup> | Ket.            |
|-----|--------|-------------------|-----|-------------------------------|--------------------|-----------------|
| 1.  | Senin  | 350m <sup>2</sup> | 1,5 | 156                           | 234                | Mencukupi       |
| 2.  | Selasa |                   |     | 217                           | 325,5              | Mencukupi       |
| 3.  | Rabu   |                   |     | 253                           | 379,5              | Tidak Mencukupi |
| 4.  | Minggu |                   |     | 287                           | 430,5              | Tidak Mencukupi |

Sumber: Hasil Analisis, 2022

Berdasarkan Tabel 5.10 di atas maka dapat dikatakan bahwa luas eksisting lahan parkir di Pasar Inpres Bangkinang Kota tidak bisa menampung kendaraan pada jam sibuk di hari pasar yakni hari Rabu dan Minggu..

### 5.3 Prediksi Kebutuhan Parkir 10 Tahun Mendatang

Perkiraan kebutuhan ruang parkir pada 10 tahun mendatang diperlukan untuk mengetahui besarnya kebutuhan ruang parkir di masa mendatang, apakah mencukupi atau tidak. Untuk mengetahui besar kebutuhan parkir salah satu cara ialah dengan mengetahui data jumlah kendaraan khususnya sepeda motor di Kabupaten Kampar, Riau.

#### 5.3.1 Analisis Angka Rasio Pertumbuhan Jumlah Sepeda Motor

Angka rasio pertumbuhan jumlah sepeda motor bisa didapatkan dari data jumlah kendaraan pada tahun-tahun sebelumnya. Data tersebut dapat dilihat pada Tabel 5.11 berikut.

Tabel 5.11 Data Jumlah Kepemilikan Kendaraan Bermotor di Kabupaten Kampar

| No. | Tahun | Jumlah Unit Kendaraan |
|-----|-------|-----------------------|
| 1.  | 2018  | 273.468               |
| 2.  | 2019  | 303.701               |
| 3.  | 2020  | 332.410               |

Sumber: Kantor Samsat Kabupaten Kampar (2022)

Berdasarkan data tersebut, maka bisa diperkirakan bahwa jumlah kendaraan sepeda motor pada 10 tahun mendatang dengan angka rasio pertumbuhan pertahunnya terlebih dahulu.

Perhitungan angka rasio pertumbuhan pada Tahun 2018:

$$r = \frac{\text{Jumlah Sepeda Motor Tahun 2019} - \text{Jumlah sepeda motor tahun 2018}}{\text{Jumlah sepeda motor tahun 2018}} \times 100\%$$

$$r = \frac{303.701 - 273.468}{273.468} \times 100\%$$

$$r = 11,05\%$$

Perhitungan angka rasio pertumbuhan kendaraan bermotor di kabupaten Kampar dapat dilihat pada Tabel 5.13 berikut.

Tabel 5.12 Perhitungan Rasio Pertumbuhan Kendaraan di Kabupaten Kampar

| No.         | Tahun | Jumlah Kepemilikan Sepeda Motor | Angka Rasio Pertumbuhan (r) |
|-------------|-------|---------------------------------|-----------------------------|
| 1.          | 2018  | 273.468                         |                             |
| 2.          | 2019  | 303.701                         | 11,05%                      |
| 3.          | 2020  | 332.410                         | 9,45%                       |
| r rata-rata |       |                                 | 10,25%                      |

Sumber: Hasil Analisis, 2022

Berdasarkan perhitungan di atas dapat disimpulkan rata-rata pertumbuhan kendaraan dari Tahun 2018 sampai Tahun 2020 ialah 10,25%.

### 5.3.2 Analisis Kebutuhan Parkir Pada 10 Tahun Mendatang

Analisis ini digunakan untuk mengetahui kebutuhan parkir di masa 10 tahun mendatang, yakni pada tahun 2032 dengan mengasumsikan akumulasi parkir maksimum per hari pada tahun 2032. Perhitungan pertumbuhan kebutuhan parkir sepeda motor 10 tahun mendatang diasumsikan menggunakan angka rasio pertumbuhan jumlah sepeda motor pertahun, yakni sebesar 10,25%. Rumus perhitungan parkir 10 tahun mendatang adalah sebagai berikut.

$$P_t = P_o \times (1 + r)^t \quad \text{Persamaan 7.}$$

$$P_{2032} = P_{2022} \times (1 + 0,1025)^{10}$$

$$P_{2032} = 287 \times (1,1025)^{10}$$

$$P_{2032} = 761,49 \text{ SRP}$$

Dapat disimpulkan bahwa kebutuhan parkir sepeda motor di Pasar Inpres Bangkinang Kota 10 tahun mendatang pada tahun 2032 adalah sebesar 761,49 SRP.

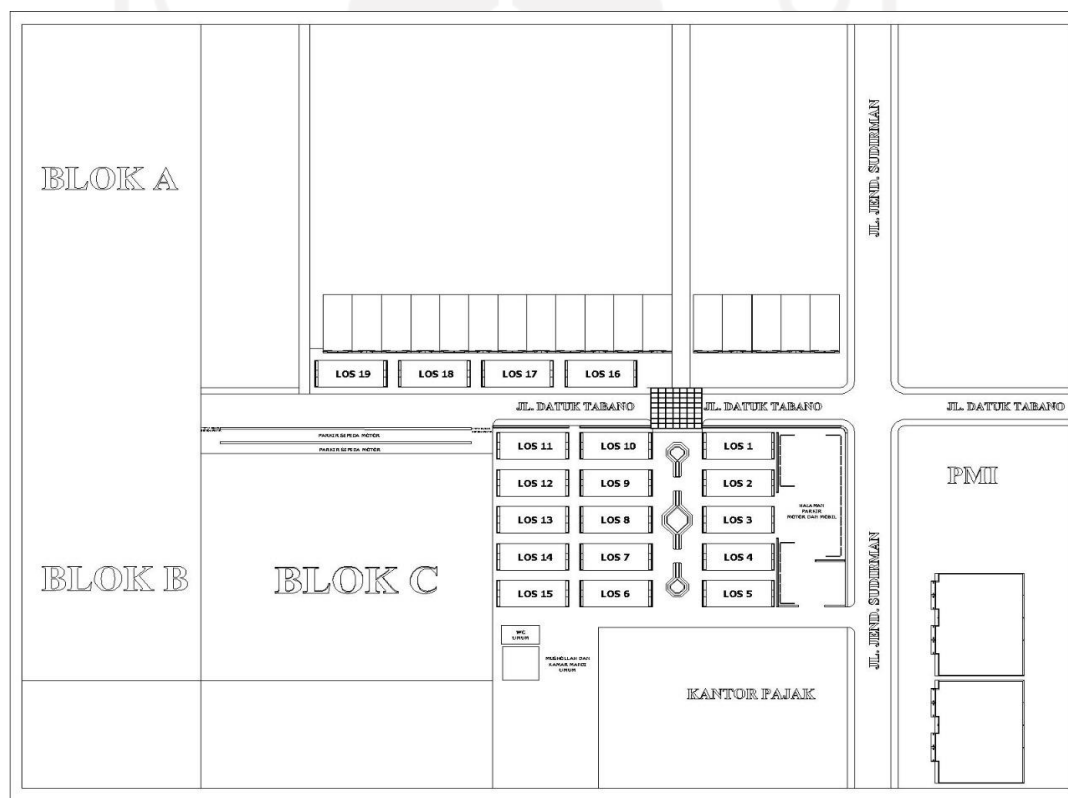
### 5.4 Alternatif Perbaikan Perparkiran

Alternatif perbaikan perparkiran merupakan suatu upaya untuk memecahkan masalah parkir yang bertujuan untuk mengatasi permasalahan perparkiran yang terjadi. Berdasarkan permasalahan tersebut maka alternatif perbaikan perparkiran

sangat diperlukan. Berikut adalah beberapa alternatif perbaikan yang dapat dilakukan dari berbagai aspek parkir.

#### 5.4.1 Penataan Kawasan Pasar Inpres Bangkinang Kota

Berdasarkan data-data hasil penelitian di Pasar Inpres Bangkinang Kota maka dapat direncanakan penataan kawasan pasar dengan cara mengatur tata letak pedagang dan menambah jumlah ruang parkir. Luas lahan yang dipergunakan untuk area parkir saat ini mencapai 450 m, namun karena banyak lahan parkir yang dipergunakan untuk membuka lapak pedagang maka lahan parkir efektif yang digunakan sebesar 350 m. Dengan luas total pasar sebesar 4500m<sup>2</sup> ditambah dengan penataan pedagang pasar maka dapat direncanakan penataan kawasan parkir Pasar Inpres Bangkinang Kota sebagai berikut.



Gambar 5.7 Lay Out Perencanaan Penataan Kawasan Parkir Pasar Inpres Bangkinang Kota

(Sumber: Hasil Analisis Data, 2022)

Berdasarkan Gambar 5.7 solusi penataan agar kapasitas parkir sepeda motor dapat terpenuhi maka lahan parkir dapat dilakukan beberapa solusi penataan. yakni parkir

kendaraan dipindahkan di utara Gedung blok C dan sebagian dipindahkan masuk di lahan pasar sisi timur, yang saat ini di kedua lokasi tersebut digunakan oleh pedagang kaki lima untuk menggelar lapak. Sedangkan untuk pedagang yang menggelar lapak dagangan dengan memanfaatkan badan jalan diakomodir dan diatur tata letaknya dengan menggunakan los-los baru didalam pasar yang sudah ditata. Sehingga akan didapatkan lahan kosong bekas pedagang di sisi timur pasar sekitar 400m<sup>2</sup> dapat dimanfaatkan untuk parkir kendaraan bermotor, parkir mobil dan kebutuhan angkutan untuk drop barang. Sedangkan di utara Gedung blok C terdapat lahan sekitar 250 m<sup>2</sup> sehingga dapat dimanfaatkan untuk parkir kendaraan sepeda motor.

#### **5.4.2 Dimensi Kualitas Pelayanan Parkir**

Salah satu upaya untuk memperbaiki system perparkiran adalah dengan mengetahui tingkat kualitas pelayanannya terhadap konsumen. Sehingga dapat diketahui apakah system pelayanan parkir sudah sesuai dengan keinginan dan kebutuhan masyarakat pengguna layanan parkir khususnya di Pasar Inpres Bangkinang Kota. Salah satu analisis yang bisa digunakan untuk mengukur kepuasan pelanggan adalah dengan menggunakan metode *Importance Performance Analysis (IPA)*.

#### **5.5 Analisis Tingkat Kepuasan Pelanggan Terhadap Fasilitas Parkir dengan Metode *Importance Performance Analysis (IPA)***

*Importance Performance Analysis (IPA)* merupakan suatu metode yang digunakan sebagai penggambaran tingkat persepsi atau tingkat kepuasan yang dirasakan oleh pelanggan. Metode ini pertama kali diperkenalkan oleh John A. Martilla dan John C. James pada tahun 1977, metode ini digunakan untuk mengukur korelasi atau hubungan antara apa yang dirasakan oleh konsumen (persepsi) dan prioritas untuk meningkatkan kualitas suatu produk atau pelayanan yang digunakan sebagai analisis kuadran (Dharmawan 2014).

Untuk mendapatkan kualitas dan kinerja pelayanan sesuai dengan kebutuhan pengguna yang selaras dengan kemampuan penyelenggara fasilitas parkir, maka perlu adanya keseimbangan antara permintaan dan ketersediaan parkir yang sesuai dengan standar pelayanan. Hal ini sangat penting bagi Pasar Inpres Bangkinang Kota sebagai satu-satunya Pasar Tradisional terbesar di Kecamatan Bangkinang Kota.

Untuk mengetahui tingkat kepentingan pelanggan dalam penelitian ini menggunakan 2 metode, yakni metode *Importance Performance Analysis (IPA)* untuk menganalisis tingkat kinerja dan harapan konsumen dari sisi kepentingan pelanggan di Pasar Inpres Bangkinang Kota, dan metode *Customer Satisfaction Index (CSI)* untuk mengukur tingkat kepuasan pengguna terhadap fasilitas parkir di Pasar Inpres Bangkinang Kota.

### 5.5.1 Metode Penelitian

Sumber penelitian diperoleh secara langsung dengan cara melakukan survei menggunakan kuisioner, sebagai instrumen yang digunakan untuk mengumpulkan sampel. Dalam penelitian ini kuisioner akan dibagikan secara online kepada 100 responden yang pernah atau merupakan pengguna layanan fasilitas parkir di Pasar Inpres Bangkinang Kota.

### 5.5.2 Rekapitulasi Data

#### 1. Penentuan Jumlah Sampel

Metode pemilihan sampel yang digunakan dalam penelitian ini ialah metode *non probability sampling* dengan menggunakan Teknik *convenience sampling*, dimana sampel diambil dengan pertimbangan kemudahan. Responden yang diambil merupakan jumlah pengunjung Pasar Inpres Bangkinang Kota, dalam penelitian ini yang ditentukan dengan Rumus *Slovin* sebagai berikut.

$$n = \frac{N}{1+(N.e^2)} \quad \text{Persamaan 8.}$$

Dimana:

$n$  : jumlah sampel

$N$  : ukuran populasi

$e$  : *error level* (tingkat kesalahan yang masih bisa ditolerir sebesar 10%)

$n$  : hasil perhitungan populasi

Dimana dalam penelitian ini jumlah populasi sebanyak 301 yang merupakan jumlah kendaraan dalam batasan waktu *peak hour* yang telah ditetapkan sebelumnya dalam batasan masalah, maka,

$$n = \frac{301}{1+(301.0,1^2)}$$

$$n = 75,06 \sim 75 \text{ sampel}$$

Data kuisisioner dalam penelitian ini sudah mencukupi standar minimal pengambilan sampel di lapangan. Sesuai dengan rumus di atas maka didapatkan standar minimal pengambilan sampel di lapangan sebanyak 75,06. Untuk memudahkan perhitungan maka sampel dibulatkan menjadi 76. Sedangkan data hasil kuisisioner terkumpul sebanyak 76 data sehingga memenuhi syarat kecukupan data.

#### 1.) Indikator Kualitas Pelayanan

Menurut Tjiptono (2014) terdapat 5 (lima) dimensi atau indikator kualitas pelayanan yang dapat dipakai untuk mengukur tingkat kepuasan pengguna jasa atau fasilitas, antara lain:

- a. Bukti Langsung (*Tangibles*), merupakan kualitas pelayanan dari segi visual (berhubungan dengan lingkungan fisik). Aspek ini mempengaruhi persepsi pelanggan yang meliputi fasilitas fisik, perlengkapan, karyawan dan sarana komunikasi.
- b. Keandalan (*Reliability*), merupakan kemampuan untuk diandalkan dalam menunjukkan layanan yang dijanjikan dengan tanggungjawab dan akurat kepada pelanggannya baik mengenai pengantaran, pemecah masalah dan harga. Aspek ini meliputi 2 (dua) aspek utama, yaitu konsistensi kinerja (*performance*) dan sifat dapat dipercaya (*dependability*).
- c. Daya Tanggap (*Responsiveness*), kesediaan dan kesiapan para karyawan untuk membantu para pelanggan dan menyampaikan jasa secara cepat, meliputi ketepatan waktu pelayanan, kecepatan komunikasi dengan pelanggan, penyampaian layanan secara cepat. Dimensi ini menegaskan perhatian dan kecepatan waktu dalam hubungannya dengan permintaan pelanggan, complain dan masalah yang mungkin terjadi.
- d. Jaminan (*Assurance*), adalah perilaku karyawan mampu menumbuhkan kepercayaan pelanggan terhadap perusahaan dan perusahaan bisa menciptakan rasa aman bagi para pelanggannya, artinya petugas/karyawan memiliki pengetahuan yang dibutuhkan untuk menangani setiap pertanyaan atau masalah pelanggan.



- e. Empati (*Empathy*), ialah kemampuan untuk mengerti keinginan, serta memperhatikan emosi atau perasaan pelanggan dan juga tersedianya perhatian atau atensi untuk para pelanggan atau pengguna fasilitas.

2.) Panilaian Pengunjung terhadap Kinerja dan Kepentingan

Penyusunan data ini dilakukan berdasarkan nilai pada tingkat kinerja dan nilai pada tingkat kepentingan oleh responden. Skala penilaian dalam penelitian ini menggunakan *Skala Likert*. *Skala Likert* digunakan untuk mengubah data ke dalam bentuk kuantitatif sehingga data yang diperoleh dapat diuji. Dalam *Skala Likert* digunakan nilai 1 (satu) sampai dengan 4 (empat) seperti pada Tabel 5.13 berikut.

Tabel 5.13 Skala Likert untuk kuisisioner

| Skala terkait kinerja parkir |                   | Skala terkait kepentingan parkir |                     |
|------------------------------|-------------------|----------------------------------|---------------------|
| Skala                        | Keterangan        | Skala                            | Keterangan          |
| 1                            | Sangat Tidak Puas | 1                                | Sangat Tidak Setuju |
| 2                            | Tidak Puas        | 2                                | Sangat Setuju       |
| 3                            | Puas              | 3                                | Setuju              |
| 4                            | Sangat Puas       | 4                                | Sangat Setuju       |

Penyusunan dan pengolahan data menggunakan bantuan *Microsoft Excel*. Kemudian data dari kuisisioner diinput dan dicari rerata serta jumlah total perhitungan dari tiap variabelnya.

3.) Uji Validitas dan Reliabilitas

Dalam penelitian ini, uji validitas akan dilakukan dengan menggunakan metode *Spearman*. *Koefisien Spearman* dengan symbol  $r$  (rho), dan persamaan yang digunakan adalah sebagai berikut.

$$r = 1 - \frac{6(\sum_{i=1}^n d_i^2)}{n(n^2-1)} \quad \text{Persamaan 9.}$$

Dimana:

$n$  : banyaknya pasangan data

$d$  : selisih dari setiap pasangan ranking

Apabila jumlah sampel yang besar ( $n > 30$ ) maka dapat dicari dengan menggunakan tabel distribusi normal Z dan apabila jumlah sampel kecil ( $n < 30$ ) maka nilai Z harus dicari terlebih dahulu dengan persamaan di bawah ini.

$$Z = rs\sqrt{n-1} \quad \text{Persamaan 10.}$$

Dimana,

$Z$  : nilai hitung

$rs$  : Koefisien Spearman

$n$  : jumlah sampel penelitian

Metode yang digunakan dalam menganalisis tingkat reliabilitas adalah dengan metode Koefisien *Cronbach's Alpha* dikarenakan instrument penelitian ini adalah dengan menggunakan kuisioner. Rumus *Cronbach's Alpha* dapat dilihat pada persamaan berikut.

$$r = \left[ \frac{k}{k-1} \right] \left[ 1 - \frac{\sum \sigma_b^2}{\sigma_i^2} \right] \quad \text{Persamaan 11.}$$

Dimana,

$r$  : reliabilitas instrument

$k$  : banyaknya butir pertanyaan atau banyaknya soal

$\sum \sigma_b^2$  : total variansi butir

$\sigma_i^2$  : total varians

Menurut Hair et al (2006) nilai tingkat keandalan dari rumus *Cronbach's Alpha* yang dapat diterima adalah kisaran 0,6 – 0,8. Berdasarkan nilai tersebut maka nilai minimum alpha yang digunakan dalam penelitian ini adalah 0,6. Apabila nilai alpha  $> 0,6$  maka reliabilitas dianggap mencukupi, sementara apabila nilai alpha  $> 0,8$  maka seluruh test secara konsisten dianggap memiliki reliabilitas yang kuat.

#### 4.) Metode Analisis

Importance Performance Analysis (IPA) memiliki banyak kelebihan antara lain memiliki hasil yang mudah diterapkan dan dimengerti. Metode ini juga juga tidak membutuhkan banyak biaya untuk menunjukkan variable atau

atribut yang perlu ditingkatkan. Rumus yang digunakan dalam metode IPA adalah sebagai berikut.

$$TKi = \frac{Xi}{Yi} \times 100\% \quad \text{Persamaan 12.}$$

Dimana,

$TKi$  : tingkat kesesuaian

$Xi$  : skor penilaian kinerja

$Yi$  : skor penilaian kepentingan

Menurut Yudistira (2015), kategori presentase rata-rata kesesuaian dibagi menjadi 3 bagian yaitu, kesesuaian tinggi (80 – 100%), kesesuaian sedang (60-79%) dan kesesuaian rendah (<60%). Sedangkan persamaan untuk setiap atribut yangb dipersepsikan oleh konsumen dihitung dengan persamaan sebagai berikut.

$$\bar{XI} = \frac{\sum \bar{Xi}}{n} \quad \text{Persamaan 13}$$

$$\bar{YI} = \frac{\sum \bar{Yi}}{n} \quad \text{Persamaan 14}$$

Dimana,

$\bar{XI}$  : skor rata-rata tingkat kinerja produk

$\bar{YI}$  : skor rata-rata tingkat kepentingan terhadap produk

$n$  : jumlah responden

Sedangkan rumus untuk menghitung rata-rata untuk seluruh variable kepentingan (Y) dan kinerja (X) yang menjadi batas dalam diagram kartesius dihitung menggunakan persamaan berikut.

$$\bar{X} = \frac{\sum \bar{Xi}}{k} \quad \text{Persamaan 15.}$$

$$\bar{Y} = \frac{\sum \bar{Yi}}{k} \quad \text{Persamaan 16.}$$

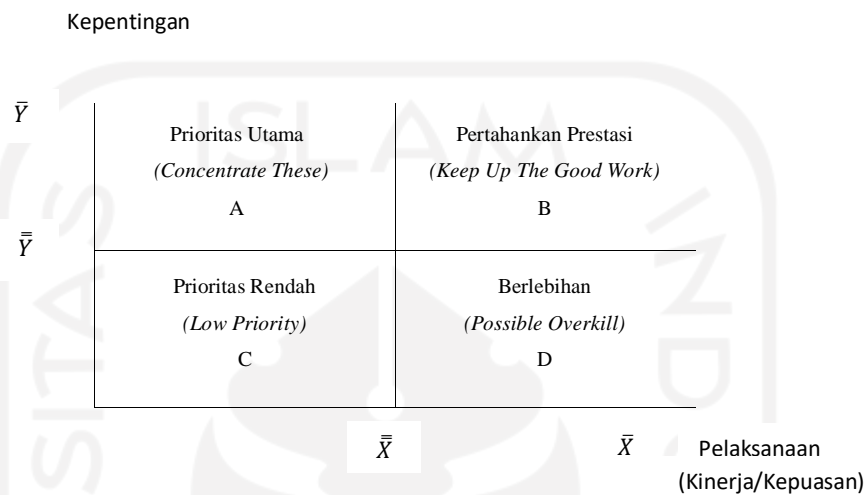
Dimana,

$\bar{X}$  : rata-rata skor tingkat kinerja produk seluruh factor atau atribut

$\bar{Y}$  : rata-rata tingkat kepentingan seluruh atribut yang mempengaruhi kepuasan konsumen

$k$  : banyaknya atribut yang dapat mempengaruhi kepuasan konsumen

Selanjutnya, nilai rata-rata tingkat kepentingan dan kinerja tersebut dianalisis menggunakan *Importance Performance Matrix*, yang mana terdapat 2 (dua) sumbu yaitu sumbu x dan sumbu y. Sumbu x mewakili kinerja sedangkan sumbu y mewakili kepentingan. Kemudian akan didapatkan hasil berupa 4 (empat) kuadran sesuai gambar berikut.



Gambar 5.8 Peta Kuadran *Importance Performance Analysis* (IPA)  
(Sumber: Siyamto, 2017)

- Kuadran A memuat factor-faktor yang dianggap penting oleh pelanggan, tapi pada kenyataannya factor-faktor ini belum sesuai dengan harapan pelanggan (tingkat kepuasan masih rendah).
- Kuadran B memuat factor-faktor yang dianggap penting oleh pelanggan dan factor-faktor tersebut sudah sesuai dengan yang dirasakan, sehingga tingkat kepuasan pelanggan relative lebih tinggi.
- Kuadran C memuat factor-faktor yang dianggap kurang penting oleh pelanggan, dan pada realitanya kinerjanya tidak terlalu efektif.
- Kuadran D memuat factor yang dianggap kurang penting oleh pelanggan dan dirasakan terlalu berlebihan, variable yang termasuk dalam kuadran ini dapat dikurangi.

### 5.5.3 Hasil dan Pembahasan Metode IPA

#### 5.5.4 Uji Validitas

Uji Validitas digunakan untuk mengukur seberapa valid alat ukur yang digunakan untuk mengukur kepuasan pelanggan. Uji Validitas dilakukan dengan menggunakan *IBM SPSS 24* dan *Microsoft Excel*. Uji Validitas dilakukan dengan metode *Spearman*. Koefisien

*Spearman* dilambangkan dengan simbol  $r$  (*rho*). Hasil dari uji validitas dibandingkan dengan  $r$  tabel (dalam hal ini dipilih  $r$  tabel dengan tingkat kesalahan 5%). Jika  $r$  tabel <  $r$  hitung maka dianggap valid. Berikut adalah Tabel Tingkat signifikansi dari nilai  $r$ .

Tabel 5.14 Tingkat signifikansi untuk uji satu arah

| df = (N-2) | Tingkat signifikansi untuk uji satu arah |        |        |        |        |
|------------|--|--------|--------|--------|--------|
|            | 0.05                                     | 0.025  | 0.01   | 0.005  | 0.0005 |
|            | Tingkat signifikansi untuk uji dua arah  |        |        |        |        |
|            | 0.1                                      | 0.05   | 0.02   | 0.01   | 0.001  |
| 51         | 0.2284                                   | 0.2706 | 0.3188 | 0.3509 | 0.4393 |
| 52         | 0.2262                                   | 0.2681 | 0.3158 | 0.3477 | 0.4354 |
| 53         | 0.2241                                   | 0.2656 | 0.3129 | 0.3445 | 0.4317 |
| 54         | 0.2221                                   | 0.2632 | 0.3102 | 0.3415 | 0.4280 |
| 55         | 0.2201                                   | 0.2609 | 0.3074 | 0.3385 | 0.4244 |
| 56         | 0.2181                                   | 0.2586 | 0.3048 | 0.3357 | 0.4210 |
| 57         | 0.2162                                   | 0.2564 | 0.3022 | 0.3328 | 0.4176 |
| 58         | 0.2144                                   | 0.2542 | 0.2997 | 0.3301 | 0.4143 |
| 59         | 0.2126                                   | 0.2521 | 0.2972 | 0.3274 | 0.4110 |
| 60         | 0.2108                                   | 0.2500 | 0.2948 | 0.3248 | 0.4079 |
| 61         | 0.2091                                   | 0.2480 | 0.2925 | 0.3223 | 0.4048 |
| 62         | 0.2075                                   | 0.2461 | 0.2902 | 0.3198 | 0.4018 |
| 63         | 0.2058                                   | 0.2441 | 0.2880 | 0.3173 | 0.3988 |
| 64         | 0.2042                                   | 0.2423 | 0.2858 | 0.3150 | 0.3959 |
| 65         | 0.2027                                   | 0.2404 | 0.2837 | 0.3126 | 0.3931 |
| 66         | 0.2012                                   | 0.2387 | 0.2816 | 0.3104 | 0.3903 |
| 67         | 0.1997                                   | 0.2369 | 0.2796 | 0.3081 | 0.3876 |
| 68         | 0.1982                                   | 0.2352 | 0.2776 | 0.3060 | 0.3850 |
| 69         | 0.1968                                   | 0.2335 | 0.2756 | 0.3038 | 0.3823 |
| 70         | 0.1954                                   | 0.2319 | 0.2737 | 0.3017 | 0.3798 |
| 71         | 0.1940                                   | 0.2303 | 0.2718 | 0.2997 | 0.3773 |
| 72         | 0.1927                                   | 0.2287 | 0.2700 | 0.2977 | 0.3748 |
| 73         | 0.1914                                   | 0.2272 | 0.2682 | 0.2957 | 0.3724 |
| 74         | 0.1901                                   | 0.2257 | 0.2664 | 0.2938 | 0.3701 |
| 75         | 0.1888                                   | 0.2242 | 0.2647 | 0.2919 | 0.3678 |
| 76         | 0.1876                                   | 0.2227 | 0.2630 | 0.2900 | 0.3655 |
| 77         | 0.1864                                   | 0.2213 | 0.2613 | 0.2882 | 0.3633 |
| 78         | 0.1852                                   | 0.2199 | 0.2597 | 0.2864 | 0.3611 |
| 79         | 0.1841                                   | 0.2185 | 0.2581 | 0.2847 | 0.3589 |
| 80         | 0.1829                                   | 0.2172 | 0.2565 | 0.2830 | 0.3568 |
| 81         | 0.1818                                   | 0.2159 | 0.2550 | 0.2813 | 0.3547 |
| 82         | 0.1807                                   | 0.2146 | 0.2535 | 0.2796 | 0.3527 |
| 83         | 0.1796                                   | 0.2133 | 0.2520 | 0.2780 | 0.3507 |

| df = (N-2) | Tingkat signifikansi untuk uji satu arah |        |        |        |        |
|------------|--|--------|--------|--------|--------|
|            | 0.05                                     | 0.025  | 0.01   | 0.005  | 0.0005 |
|            | Tingkat signifikansi untuk uji dua arah  |        |        |        |        |
|            | 0.1                                      | 0.05   | 0.02   | 0.01   | 0.001  |
| 84         | 0.1786                                   | 0.2120 | 0.2505 | 0.2764 | 0.3487 |
| 85         | 0.1775                                   | 0.2108 | 0.2491 | 0.2748 | 0.3468 |
| 86         | 0.1765                                   | 0.2096 | 0.2477 | 0.2732 | 0.3449 |
| 87         | 0.1755                                   | 0.2084 | 0.2463 | 0.2717 | 0.3430 |
| 88         | 0.1745                                   | 0.2072 | 0.2449 | 0.2702 | 0.3412 |
| 89         | 0.1735                                   | 0.2061 | 0.2435 | 0.2687 | 0.3393 |
| 90         | 0.1726                                   | 0.2050 | 0.2422 | 0.2673 | 0.3375 |
| 91         | 0.1716                                   | 0.2039 | 0.2409 | 0.2659 | 0.3358 |
| 92         | 0.1707                                   | 0.2028 | 0.2396 | 0.2645 | 0.3341 |
| 93         | 0.1698                                   | 0.2017 | 0.2384 | 0.2631 | 0.3323 |
| 94         | 0.1689                                   | 0.2006 | 0.2371 | 0.2617 | 0.3307 |
| 95         | 0.1680                                   | 0.1996 | 0.2359 | 0.2604 | 0.3290 |
| 96         | 0.1671                                   | 0.1986 | 0.2347 | 0.2591 | 0.3274 |
| 97         | 0.1663                                   | 0.1975 | 0.2335 | 0.2578 | 0.3258 |
| 98         | 0.1654                                   | 0.1966 | 0.2324 | 0.2565 | 0.3242 |
| <b>99</b>  | 0.1646                                   | 0.1956 | 0.2312 | 0.2552 | 0.3226 |
| <b>100</b> | 0.1638                                   | 0.1946 | 0.2301 | 0.2540 | 0.3211 |

Sehingga dengan perhitungan menggunakan SPSS maka didapatkan

Tabel 5.15 Hasil Uji Validitas Menggunakan SPSS

| Case Processing Summary |                       |    |       |
|-------------------------|-----------------------|----|-------|
|                         |                       | N  | %     |
| Cases                   | Valid                 | 74 | 100.0 |
|                         | Excluded <sup>a</sup> | 0  | .0    |
|                         | Total                 | 74 | 100.0 |

Sumber: Analisis Data (2022)

Semua butir pernyataan tingkat kinerja dan tingkat kepentingan memiliki nilai r hitung melebihi nilai r tabel yaitu sebesar 0,2257 sehingga dapat disimpulkan bahwa semua butir pertanyaan dalam kuisioner adalah valid.

### 5.5.5 Uji Reliabilitas

Metode yang digunakan dalam menganalisis tingkat reliabilitas adalah dengan metode koefisien *Cronbach's Alpha*. Jika nilai korelasi > 0,6 maka instrument tersebut dinyatakan

*reliable*. Nilai korelasi output SPSS dapat dilihat dari reliability statistics pada kolom *Cronbach's Alpha* untuk tingkat kinerja dan tingkat kepentingan yang dapat dilihat pada Tabel di bawah ini.

Tabel 5.16 Hasil Uji Reliabilitas Tingkat Kinerja Menggunakan SPSS

| Reliability Statistics |            |
|------------------------|------------|
| Cronbach's Alpha       | N of Items |
| .945                   | 18         |

Sumber: Analisis Data (2022)

Tabel 5.17 Hasil Uji Reliabilitas Tingkat Kepentingan Menggunakan SPSS

| Reliability Statistics |            |
|------------------------|------------|
| Cronbach's Alpha       | N of Items |
| .959                   | 18         |

Sumber: Analisis Data (2022)

Berdasarkan Tabel 5.16 dan Tabel 5.17 di atas untuk tingkat kinerja dan tingkat kepentingan masing-masing memiliki nilai korelasi sebesar 0,945 dan 0,959. Sehingga nilai ini dikatakan *reliable* karena nilai tersebut lebih dari nilai *Cronbach.s Alpha* (>0,6).

Tabel 5.18 Skor Kepuasan Pelanggan Berdasarkan Peringkat

| Dimensi Kualitas | Pernyataan  |
|------------------|---|
| <i>Tangible</i>  | 1. Dimensi (luas area parkir)   |
|                  | 2. Kebersihan area parkir   |
|                  | 3. Sirkulasi keluar masuk ruang parkir  |
|                  | 4. Terdapat rambu yang jelas sebagai tanda isyarat untuk menerangkan ketersediaan ruang parkir                    |
|                  | 5. Penataan ruang parkir sudah baik dan efektif.  |
|                  | 6. Lebar ukuran satuan ruang parkir (SRP) seperti dimensi Panjang dan lebar untuk setiap kendaraan sudah memenuhi |
|                  | 7. Kualitas perkerasan pada area parkir (rata,licin,rusak dsb.)   |

| Dimensi Kualitas      | Pernyataan   |
|-----------------------|--|
| <i>Reliability</i>    | 8. Petugas parkir handal dalam mengatur tata letak kendaraan parkir.                     |
|                       | 9. Petugas parkir memberikan informasi yang akurat terkait informasi parkir              |
|                       | 10. Petugas parkir melayani pelanggan tepat pada waktunya                                |
| <i>Responsiveness</i> | 11. Petugas parkir cekatan dalam mengarahkan kendaraan yang parkir                       |
|                       | 12. Petugas parkir tepat dalam mengarahkan kendaraan yang parkir                         |
|                       | 13. Petugas parkir mampu memberikan solusi terhadap permasalahan parkir                  |
| <i>Assurance</i>      | 14. Petugas parkir bersikap ramah dan sopan dalam melayani pelanggan                     |
|                       | 15. Petugas parkir mampu bertanggungjawab terhadap keamanan kendaraan parkir             |
|                       | 16. Petugas parkir melakukan pelayanan parkir dengan waktu yang konsisten setiap harinya |
| <i>Empaty</i>         | 17. Kemampuan petugas parkir berkomunikasi dengan pelanggan                              |
|                       | 18. Petugas parkir mengutamakan kepentingan pelanggan                                    |

Hasil Analisis (2022)

Berdasarkan Tabel Tingkat Kinerja dan Tingkat Kepentingan di atas, maka akan didapatkan tingkat kesesuaian dengan melakukan perbandingan antara kedua aspek tersebut yang akan dijabarkan dalam Tabel 5.19 di bawah ini.

Tabel 5.19 Hasil Tingkat Kesesuaian Tiap Parameter

| Parameter                              | Total Skor |             | Tki Total (%) |
|--|------------|-------------|---------------|
|  | Kinerja    | Kepentingan |               |
| Bukti Fisik ( <i>Tangible</i> )        | 994        | 1009        | 98,51         |
| Keandalan ( <i>Reliability</i> )       | 552        | 555         | 99,46         |
| Daya Tanggap ( <i>Responsiveness</i> ) | 516        | 534         | 96,63         |



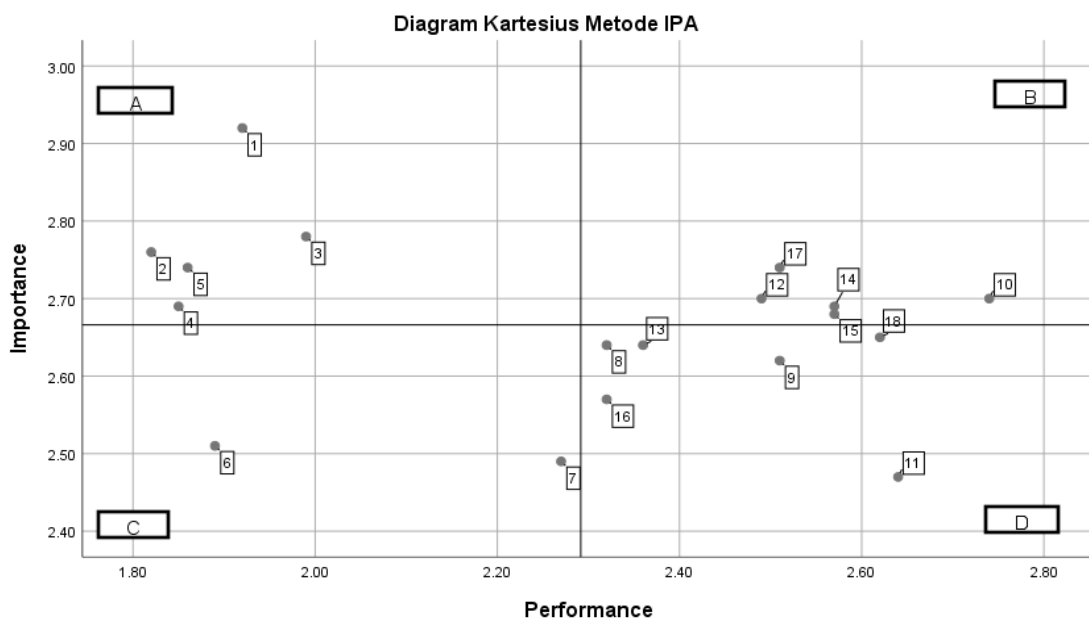
|                              |      |      |       |
|------------------------------|------|------|-------|
| Jaminan ( <i>Assurance</i> ) | 552  | 562  | 98,22 |
| Empati ( <i>Empathy</i> )    | 365  | 366  | 99,73 |
| Total                        | 2979 | 3026 | 98,45 |

Hasil Analisis (2022)

Dari hasil perhitungan kesesuaian parameter dapat dilihat kesesuaian bukti fisik (*tangible*) sebesar 98,51%, parameter keandalan (*reliability*) sebesar 99,46%, parameter daya tanggap (*responsiveness*) sebesar 96,63%, parameter jaminan (*assurance*) sebesar 98,22% dan parameter empati (*empathy*) sebesar 99,73%.

Berdasarkan pengolahan data menggunakan program SPSS versi 24, diperoleh hasil diagram kartesius IPA dengan menggunakan data dari 76 responden terhadap fasilitas parkir di Pasar Inpres Bangkinang Kota. Hasil dari pengolahan data dalam diagram kartesius IPA secara keseluruhan dapat dilihat pada Gambar 5.9 di bawah ini.

Gambar 5.9 Diagram Kartesius Pengukuran Kepuasan Pelanggan



Sumber: Analisis Data (2022)

Keterangan:

1. Kuadran A Prioritas Utama (*Concentrate Here*)

Kuadran A menunjukkan factor atribut yang dianggap penting oleh pelanggan namun tidak terealisasi dengan baik oleh pihak pengelola parkir Pasar Inpres Bangkinang

Kota. Variabel-variabel yang termasuk dalam kuadran ini adalah variabel 1,2,3,4 dan 5. Variabel tersebut antara lain:

- 1) Ukuran area parkir
- 2) Kebersihan area parkir
- 3) Sirkulasi keluar masuk ruang parkir
- 4) Ketersediaan rambu yang jelas sebagai tanda isyarat untuk menerangkan ketersediaan ruang parkir
- 5) Keefektifitasan dalam penataan kendaraan di ruang parkir

Dengan demikian item-item tersebut menjadi skala prioritas utama bagi pihak pengelola parkir Pasar Inpres Bangkinang Kota untuk diperbaiki kinerjanya.

2. Kuadran B Pertahankan Prestasi (*Keep Up The Good Work*)

Kuadran B menunjukkan factor-faktor yang dianggap penting dan memuaskan pelanggan yang sudah dilakukan dengan baik oleh pihak pengelola parkir Pasar Inpres Bangkinang Kota. Variabel yang masuk dalam kuadran B ialah variabel 10,12,14,15 dan 17. Variabel tersebut antara lain:

- 10) Ketepatan waktu dalam pelayanan parkir oleh petugas parkir
- 12) Ketepatan petugas parkir dalam mengarahkan kendaraan yang parkir
- 14) Keramahan dan kesopanan petugas parkir dalam melayani pelanggan
- 15) Kemampuan petugas parkir untuk bertanggungjawab terhadap keamanan parkir
- 17) Kemampuan petugas parkir dalam menjalin komunikasi dengan pelanggan

Dengan demikian item-item tersebut perlu dipertahankan kinerjanya oleh pihak pengelola parkir Pasar Inpres Bangkinang Kota

3. Kuadran C Prioritas Rendah (*Low Priority*)

Kuadran C menunjukkan factor yang dianggap kurang penting oleh pelanggan dan tidak dilakukan dengan baik oleh petugas parkir. Variabel yang termasuk dalam kuadran C ialah variabel 6 dan 7. Variabel tersebut antara lain:

- 6) Lebar petak (dimensi) parkir
- 7) Kualitas perkerasan pada area parkir (rata,licin dan rusak)

Dengan demikian item-item di atas dapat diabaikan atau memiliki skala prioritas yang relatif rendah bagi pengelola parkir Pasar Inpres Bangkinang Kota

4. Kuadran D Berlebihan (*Possible Overkill*)

Kuadran D menunjukkan factor atau atribut yang dianggap kurang penting oleh perusahaan namun pelaksanaannya terlalu berlebihan. Variabel yang termasuk dalam kuadran ini adalah variabel 8,9,11,13,16 dan 18. Variabel tersebut antara lain:

- 8) Kemampuan petugas parkir dalam mengatur tata letak kendaraan parkir.
- 9) Kelengkapan informasi yang diberikan petugas terkait parkir
- 11) Kesigapan petugas parkir dalam mengarahkan kendaraan yang parkir
- 13) Kemampuan petugas parkir dalam memberikan solusi terhadap permasalahan parkir
- 16) Kemampuan petugas parkir melakukan pelayanan parkir dengan waktu yang konsisten setiap harinya.
- 18) Kemampuan petugas parkir dalam mengutamakan kepentingan pelanggan

Dengan demikian berdasarkan analisa kepuasan pelanggan dengan menggunakan metode IPA dapat dilakukan perbaikan-perbaikan system pelayanan parkir dengan memperbaiki item-item parameter parkir tersebut.

## BAB VI

### KESIMPULAN DAN SARAN

#### 6.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil perhitungan dari pengamatan langsung di lapangan, dapat ditarik beberapa kesimpulan diantaranya:

1. Akumulasi parkir tertinggi pada hari Senin, 25 Juli 2022 sebesar 156 kendaraan yang terjadi pada periode waktu pukul 11.30-12.00 WIB, pada hari Selasa 26 Juli 2022 akumulasi tertinggi sebesar 217 kendaraan pada periode waktu pukul 10.30-11.00 WIB. Sedangkan pada hari Rabu 28 Juli 2022 akumulasi tertinggi sebesar 253 kendaraan pada periode waktu 11.00-11.30 WIB. Sedangkan pada hari Minggu, 31 Juli 2022 sebesar 287 kendaraan pada periode waktu 11.30-12.00 WIB.
2. Durasi parkir tertinggi sebesar 3,20 jam/kendaraan, sedangkan indeks parkir tertinggi sebesar 2,72, tingkat pergantian parkir tertinggi terjadi pada hari Minggu, periode 16.30 -17.00 WIB sebesar kendaraan 5,54 kendaraan/SRP.
3. Berdasarkan survei di lapangan kapasitas area parkir saat ini memiliki lahan efektif sebesar kurang lebih 350 m<sup>2</sup>, namun karena sebagian lahan parkir digunakan oleh pedagang kaki lima dan angkutan becak maka hanya tersisa lahan parkir yang bisa digunakan saat ini hanya sekitar 190 m<sup>2</sup> atau kurang lebih 125 SRP. sedangkan menurut hasil analisis puncak parkir menggunakan jumlah maksimum akumulasi parkir maka jumlah SRP yang dibutuhkan saat ini sebanyak 287 SRP atau sebesar 430 m<sup>2</sup>. Dengan demikian masih dibutuhkan tambahan lahan parkir untuk dapat menampung kendaraan di jam-jam puncak sebesar 240 m<sup>2</sup>.
4. Berdasarkan hasil pengolahan data dengan metode *Importance Performance Analysis* (IPA) didapatkan nilai tingkat kesesuaian responden sebesar 98,51% untuk parameter bukti fisik, 99,46% untuk parameter keandalan, 96,63% untuk parameter daya tanggap, 98,22% untuk parameter jaminan dan 99,73% untuk parameter empati.
5. Diketahui tingkat kesesuaian (TKi) tertinggi pada parameter empati (empathy) sebesar 99,73%, sedangkan tingkat kesesuaian terendah pada parameter daya tanggap sebesar 96,63%. Rata-rata tingkat kesesuaian tiap parameter berada pada range 90-100% yang berarti memiliki tingkat kesesuaian tinggi.

6. Berdasarkan hasil dari diagram kartesius, atribut-atribut yang menentukan kepuasan pengguna fasilitas parkir di Pasar Impres Bangkinang Kota adalah sebagai berikut: Kuadran A yaitu ukuran area parkir, kebersihan area parkir ketersediaan rambu lalu lintas atau tanda parkir yang jelas untuk menunjukkan arah masuk atau keluar tempat parkir, ketersediaan rambu yang jelas sebagai tanda isyarat untuk menerangkan ketersediaan ruang parkir, keefektivitasan dalam penataan kendaraan di ruang parkir

## 6.2 Saran

1. Untuk memenuhi *demand* (permintaan) terhadap area parkir setidaknya dilakukan penataan ulang kawasan parkir Pasar Impres Bangkinang Kota, agar pedagang yang membuka lapak dengan memakan badan jalan bisa menggelar lapak dagangannya di tempat yg telah disediakan di luar area parkir agar menunjang penataan kawasan parkir.
2. Untuk mengantisipasi adanya kendaraan yang parkir di pinggir badan jalan depan pasar (*on street parking*) maka perlu adanya pemasangan rambu larangan parkir di sepanjang jalan didepan pasar, hal ini dilakukan agar tidak mengganggu pergerakan kendaraan yang melewati pasar.
3. Disediakan petugas parkir di setiap sudut parkir agar dapat mengorganisir area parkir secara efektif, khususnya penataan parkir di dekat pintu masuk dan keluar pasar agar tidak terjadi penumpukan kendaraan akibat menunggu kendaraan yang akan keluar.
4. Perlu adanya kesadaran baik dari pedagang dan pengunjung Pasar Impres Bangkinang Kota untuk sama-sama berpartisipasi dalam sistem penataan area parkir di Pasar Impres Bangkinang Kota, karena factor kesadaran masyarakat akan pentingnya system parkir yang baik dapat menunjang terwujudnya sistem parkir yang nyaman dan efektif bagi bersama.
5. Diperlukan penelitian lanjutan untuk menemukan solusi terbaik mengenai penanganan angkutan becak motor di sekitar pasar Impres Bangkinang Kota.

## DAFTAR PUSTAKA

- Alfatiyah, R., & Apriyanto. (2019). Analisis Kualitas Pelayanan Parkir dengan Metode Servqual, IPA dan QFD untuk Meningkatkan Kepuasan Pelanggan di PT. Securindo Packatama Indonesia. *JITMI*, 2.
- Aliyah, I., & Aulia, S. A. S. (2019). The Flexibility of Parking Space of Traditional Market in the City Center (Case Study: Pasar Gede of Surakarta, Indonesia). *IOP Conference Series: Earth and Environmental Science*, 328(1). <https://doi.org/10.1088/1755-1315/328/1/012020>
- Basri, A. (2017). *ANALISIS DAMPAK PARKIR TERHADAP KINERJA LALU LINTAS DI RUAS JALAN SEKITAR MALL PANAKKUKANG KOTA MAKASSAR*. Universitas Islam Negeri Alauddin .
- Badan Pusat Statistik (BPS), Kabupaten Kampar Dalam Angka Tahun 2016. Provinsi Riau.
- Bussaina, D., Megawati, E., & Bagus Setiawan, M. (2019). *Analisis Kebutuhan dan Penataan lahan Parkir di Pasar Pegandon, Kabupaten Kendal*. 05, 22–28. [jurnal.untidar.ac.id/index.php/civilengineering/](http://jurnal.untidar.ac.id/index.php/civilengineering/)
- Darma, S., Putra, S., & Herianto, D. (2019). Analisis Karakteristik dan Kebutuhan Parkir di Pasar Tugu Bandar Lampung. *JRSDD*, 183–192.
- Dewi, C. K., Luh Putu Shinta Eka Setyarini, Shinta, P., & Setyarini, E. (2020). ANALISIS TINGKAT KEPUASAN PENGGUNA TERHADAP FASILITAS PARKIR MOBIL MALL PURI INDAH. In *JMTS: Jurnal Mitra Teknik Sipil* (Vol. 3, Issue 3). Universitas Tarumanegara.
- Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. (1996.). *Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Parkir*. Jakarta
- Fausari Zaenal T, R. (2019). *ANALISA KARAKTERISTIK DAN KEBUTUHAN RUANG PARKIR (STUDI KASUS: NEW MAKASSAR MALL)*.
- Hilmawan, N., Akhmadali, & Sumiyattinah. (2019). *ANALISA KEBUTUHAN PARKIR PADA PASAR FLAMBOYAN SEKADAU*.
- Hobbs, F. D. 1995. *Perencanaan Dan Teknik Lalu Lintas*. Gadjah Mada University Press. Yogyakarta
- Ing, T. L., & Yanuardi, A. H. (2007). *Tinjauan Kepuasan Pelanggan Terhadap Kualitas Pelayanan parkir Basement di Pusat Perbelanjaan bandung Supermall*. Universitas Kristen Maranatha.
- Jaya Wikrama, A. A. (2010a). Analisis Karakteristik dan Kebutuhan Parkir di Pasar Kreneng. *Jurnal Ilmiah Teknik Sipil*, 14.

- Juwita, F., Sasongko, R. A., Bumi, S., & Lampung, R. J. (2020). *OPTIMASI PENATAAN PARKIR KENDARAAN GEDUNG REKTORAT POLITEKNIK NEGERI LAMPUNG (POLINELA)* (Vol. 9, Issue 2). <http://u.lipi.go.id/1320332466>
- Karya, J., & Sipil, T. (2017). *Analisa Dampak Lalu Lintas Akibat Keterbatasan Lahan pada Ruang Parkir Pasar Tradisional di Kota Semarang* (Vol. 6, Issue 1). [http://ejournal-s1.undip.ac.id/index.php/jktsTelp.:](http://ejournal-s1.undip.ac.id/index.php/jktsTelp.)
- Lumba, P., & Syahroni. (2011). Analisis Kebutuhan Ruang Parkir di Pasar Muara Rumbai Pasir Pangaraian. *Jurnal Aptek*, 3.
- Mahmud, S., Khan, G., Rahman, M., & Zafar, H. (2013). *A Survei of Intelligent Car Parking System* (Vol. 11).
- Munawar, Ahmad, 2004, Manajemen Lalulintas Perkotaan, Beta Offset, Yogyakarta
- Purnomo, W., & Riandadari, D. (2015). *Analisa Kepuasan Pelanggan terhadap Bengkel dengan Metode IPA (Importance Performance Analysis) di PT. Arina Parama Jaya Gresik.*
- Republik Indonesia, Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
- Saiful Amal, A. (2019). *Analisa Kebutuhan Ruang di Pasar Singosari - Malang.*
- Sapulette, A. (n.d.). *ANALISA KEPUASAN KONSUMEN JASA PARKIR AMBON PLAZA DI KOTA AMBON.*
- Tamin, O.Z, 1997, "Perencanaan dan Permodelan Transportasi", ITB, Bandung
- Tatura, L. S. (2011). *ANALISIS PENATAAN RUANG PARKIR PASAR CENTRAL KOTA GORONTALO.*
- Wadu, A., Sulistio, H., & Wicaksono, A. (2017). *Kajian Kapasitas, Kebutuhan, dan Efektivitas Parkir di Bandar Udara El Tari Kupang. 11, 1978–5685.*
- Wahyunita, N. R., Sulistio, H., & Suharyanto, A. (2015). *Evaluation of Needs A Parking Space On The Campus Brawijaya University.*
- Waris, M., & Ridhayani Tammabela, I. (2020). *ANALISIS KAPASITAS RUANG PARKIR PASAR SENTRAL KOTA MAJENE. Jurnal of Civil Engineering.*
- Warpani, Suwarjoko. 1990. *Merencanakan Sistem Perangkutan.* Institut Teknologi Bandung. Bandung.
- Zannat, K. E., Ahmed, T., Mitra, S. K., & Rafiq, R. (2014). *Article in Journal of Bangladesh Institute of Planners.* <https://www.researchgate.net/publication/303697407>



## **LAMPIRAN**



## Lampiran 1

### Lembar Kuisisioner Tingkat Kepuasan Pelanggan

Dengan Hormat,

Perkenalkan, nama saya Galuh Putri Ageng Pakarti, mahasiswi konsentrasi Perencanaan Teknik Transportasi, Program Studi Magister Teknik Sipil dan Perencanaan, Universitas Islam Indonesia, Yogyakarta. Sedang melakukan penelitian guna memenuhi penelitian Tesis saya yang berjudul **“Analisis Kebutuhan Kualitas Pelayanan Parkir dengan Metode IPA (*Importance Performance Analysis*) Studi Kasus Pasar Inpres Kecamatan Bangkinang Kota, Kabupaten Kampar, Provinsi Riau”**.

Mohon dengan kerendahan hati dan kesediaan Anda untuk dapat meluangkan waktu mengisi kuisisioner yang telah saya buat. Kuisisioner ini memuat pertanyaan tentang kinerja dan pelayanan parkir di kawasan Pasar Inpres Bangkinang Kota. Mohon sekiranya Anda dapat mengisi kuisisioner ini sesuai dengan pengalaman pribadi Anda. Kerahasiaan mengenai jawaban yang Anda berikan akan terjaga, Jawaban hanya digunakan untuk kepentingan penelitian ini.

Demikian permohonan saya, atas kesediaan dan partisipasi Anda, saya ucapkan terima kasih.

#### **Petunjuk:**

**Berilah tanda check (√) pada kotak yang telah disediakan sesuai dengan jawaban Anda.**

#### **A. Data Diri**

1. Jenis Kelamin

- Laki-laki     Perempuan

2. Usia

- < 25 Tahun  
 25 – 40 Tahun  
 > 40 Tahun

3. Pendidikan Terakhir

- SD     SMP     SMA     S1     Lainnya..

4. Pekerjaan

- PNS  
 Karyawan Swasta  
 Wiraswasta

- Lainnya:..
5. Seberapa sering Anda mengunjungi Pasar Inpres Bangkinang Kota?
- Sering
  - Kadang-kadang
  - Jarang
  - Tidak Pernah
6. Dengan transportasi apa biasanya Anda mengunjungi Pasar Inpres Bangkinang Kota?
- Mobil
  - Motor
  - Becak
  - Lainnya:..
7. Kapan biasanya anda mengunjungi Pasar Inpres Bangkinang Kota?
- Setiap hari pasar (Rabu/Minggu)
  - Selain hari pasar
  - Tidak Tentu

## **B. Kuisisioner Penelitian**

Keterangan

Kuisisioner ini terdiri dari 2 (dua) aspek penelitian, yakni

1. Tingkat kinerja dan
2. Tingkat kepentingan (harapan)

Bagian pertama merupakan indikator yang harus dinilai dari realita (kinerja) di lapangan, sedangkan bagian kedua merupakan variable yang diinginkan (harapan).

- a.) Tanggapan Pengalaman Penggunaan Fasilitas Parkir di Pasar Inpres Bangkinang

Skala Penilaian atas pengalaman yang dipilih (*Skala Likert*)

Skor 1 : Sangat Tidak Puas

Skor 2 : Tidak Puas

Skor 3 : Puas

Skor 4 : Sangat Puas

➤ **Indikator Fisik (Tangible)**

1. Ukuran luas area parkir

1                       2                       3                       4

2. Fasilitas parkir

1                       2                       3                       4

3. Rambu lalu lintas/tanda parkir yang jelas untuk menunjukkan arah masuk/keluar tempat parkir

1                       2                       3                       4

4. Kejelasan rambu/isyarat untuk menerangkan ketersediaan ruang parkir

1                       2                       3                       4

5. Penataan ruang parkir

1                       2                       3                       4

6. Lebar/dimensi ukuran parkir (panjang dan lebar)

1                       2                       3                       4

7. Ketidaktersediaan area parkir mobil

1                       2                       3                       4

8. Loket keluar masuk parkir

1                       2                       3                       4

➤ **Indikator Kehandalan (Reliability)**

1. Kemampuan petugas parkir untuk mengatur kendaraan parkir

1                       2                       3                       4

2. Keamanan dalam memarkir kendaraan

1                       2                       3                       4

3. Kesesuaian Tarif Parkir

1                       2                       3                       4

➤ **Indikator Daya Tanggap (Responsiveness)**

1. Kecepatan petugas parkir untuk megarahkan kendaraan yang parkir

1                       2                       3                       4

2. Ketepatan petugas parkir untuk menata kendaraan parkir

1                       2                       3                       4

3. Kesiapan petugas untuk merespon permintaan pelanggan
- 1                       2                       3                       4

➤ **Indikator Jaminan (*Assurance*)**

1. Kesopanan petugas dalam melakukan pelayanan
- 1                       2                       3                       4
2. Keamanan kendaraan saat parkir
- 1                       2                       3                       4
3. Ketepatan dan kejelasan waktu pelayanan parkir
- 1                       2                       3                       4

➤ **Indikator Empati (*Empathy*)**

1. Kemampuan petugas parkir berkomunikasi dengan pelanggan
- 1                       2                       3                       4
2. Petugas parkir mengutamakan kepentingan pelanggan
- 1                       2                       3                       4

**Penilaian Kepentingan Parkir**

Skala Penilaian atas pengalaman yang dipilih:

Skor 1 : Sangat Tidak Setuju

Skor 2 : Tidak Setuju

Skor 3 : Setuju

Skor 4 : Sangat Setuju

➤ **Indikator Bukti Fisik (*Tangible*)**

1. Area parkir sudah cukup luas dan bersih
- 1                       2                       3                       4
2. Fasilitas parkir sudah memadahi
- 1                       2                       3                       4
3. Adanya rambu lalu lintas/tanda parkir yang jelas untuk menunjukkan arah masuk/keluar tempat parkir
- 1                       2                       3                       4

4. Adanya rambu tanda isyarat parkir untuk menerangkan ketersediaan ruang parkir

1                       2                       3                       4

5. Penataan ruang parkir sudah baik

1                       2                       3                       4

6. Lebar ukuran SRP parkir (panjang dan lebar) memenuhi

1                       2                       3                       4

7. Perlu adanya penambahan area parkir untuk parkir mobil

1                       2                       3                       4

8. Perlu adanya loket masuk dan keluar

1                       2                       3                       4

➤ **Indikator Kehandalan (*Reliability*)**

1. Petugas parkir mampu untuk mengatur kendaraan parkir dengan baik

1                       2                       3                       4

2. Selalu merasa aman untuk memarkir kendaraan di kawasan Pasar Inpres Bangkinang Kota

1                       2                       3                       4

3. Tarif parkir yang ditetapkan sudah sesuai

1                       2                       3                       4

➤ **Indikator Daya Tanggap (*Responsiveness*)**

1. Petugas parkir sigap dan cepat untuk megarahkan kendaraan yang parkir

1                       2                       3                       4

2. Petugas parkir mampu mengatur penempatan kendaraan parkir

1                       2                       3                       4

3. Petugas parkir mampu merespon permintaan pelanggan dengan baik

1                       2                       3                       4

➤ **Indikator Jaminan (*Assurance*)**

1. Petugas parkir bersikap ramah dan sopan dalam melayani pelanggan

1                       2                       3                       4

2. Merasa aman ketika memarkir kendaraan

1                       2                       3                       4

3. Waktu pelayanan parkir konsisten setiap harinya

1                       2                       3                       4

➤ **Indikator Empati (*Empathy*)**

1. Petugas parkir mampu berkomunikasi dengan pelanggan secara baik

1                       2                       3                       4

2. Petugas parkir selalu mengutamakan kepentingan pelanggan

1                       2                       3                       4



## Rekapitulasi Data Hasil Kuisisioner

| No. | Jenis Kelamin | Usia    | Pendidikan | Pekerjaan       | Intensitas Mengunjungi Pasar | Transportasi Yang Didunakan | Kapan biasanya anda mengunjungi Pasar Inpres Bangkinang Kota? |
|-----|---------------|---------|------------|-----------------|------------------------------|-----------------------------|---|
| 1.  | PRIA          | 25 - 40 | S1         | KARYAWAN SWASTA | Sering                       | Motor                       | Tidak Menentu   |
| 2.  | WANITA        | 25 - 40 | S1         | KARYAWAN SWASTA | Kadang-kadang                | Motor                       | Tidak Menentu   |
| 3.  | WANITA        | 25 - 40 | S1         | HONORER         | Kadang-kadang                | Motor                       | Saat hari pasar (Rabu / Minggu)                               |
| 4.  | PRIA          | 25 - 40 | S1         | KARYAWAN SWASTA | Kadang-kadang                | Motor                       | Tidak Menentu   |
| 5.  | WANITA        | 25 - 40 | SMA        | HONORER         | Sering                       | Motor                       | Tidak Menentu   |
| 6.  | PRIA          | > 40    | S1         | PNS             | Jarang                       | Mobil                       | Tidak Menentu   |
| 7.  | WANITA        | < 25    | SMA        | WIRASWASTA      | Kadang-kadang                | Motor                       | Tidak Menentu   |
| 8.  | WANITA        | < 25    | S1         | PELAJAR         | Kadang-kadang                | Motor                       | Saat hari pasar (Rabu / Minggu)                               |
| 9.  | PRIA          | > 40    | SMA        | PNS             | Kadang-kadang                | Motor                       | Tidak Menentu   |
| 10. | WANITA        | > 40    | SMA        | WIRASWASTA      | Kadang-kadang                | Becak                       | Tidak Menentu   |
| 11. | WANITA        | 25 - 40 | SMA        | HONORER         | Sering                       | Motor                       | Saat hari pasar (Rabu / Minggu)                               |
| 12. | WANITA        | 25 - 40 | S1         | HONORER         | Sering                       | Motor                       | Saat hari pasar (Rabu / Minggu)                               |
| 13. | WANITA        | 25 - 40 | S1         | HONORER         | Sering                       | Motor                       | Tidak Menentu   |
| 14. | PRIA          | 25 - 40 | S1         | KARYAWAN SWASTA | Jarang                       | Motor                       | Tidak Menentu   |
| 15. | WANITA        | 25 - 40 | S1         | HONORER         | Sering                       | Motor                       | Tidak Menentu   |
| 16. | WANITA        | 25 - 40 | S1         | KARYAWAN SWASTA | Sering                       | Mobil                       | Tidak Menentu   |
| 17. | PRIA          | 25 - 40 | S1         | HONORER         | Kadang-kadang                | Mobil                       | Tidak Menentu   |
| 18. | WANITA        | > 40    | S1         | PNS             | Sering                       | Motor                       | Tidak Menentu   |
| 19. | PRIA          | < 25    | sd         | PELAJAR         | Sering                       | Motor                       | Saat hari pasar (Rabu / Minggu)                               |
| 20. | WANITA        | > 40    | S1         | PNS             | Sering                       | Motor                       | Tidak Menentu   |
| 21. | PRIA          | > 40    | S1         | WIRASWASTA      | Jarang                       | Motor                       | Tidak Menentu   |
| 22. | PRIA          | 25 - 40 | S1         | WIRASWASTA      | Kadang-kadang                | Motor                       | Tidak Menentu   |
| 23. | PRIA          | 25 - 40 | S1         | PETANI          | Kadang-kadang                | Motor                       | Selain hari pasar (Senin/Selasa/Kamis/Jumat/Sabtu)            |
| 24. | WANITA        | > 40    | S1         | PNS             | Kadang-kadang                | Motor                       | Saat hari pasar (Rabu / Minggu)                               |
| 25. | PRIA          | > 40    | SMA        | PNS             | Jarang                       | Motor                       | Tidak Menentu   |
| 26. | WANITA        | > 40    | SMA        | KARYAWAN SWASTA | Sering                       | Becak                       | Saat hari pasar (Rabu / Minggu)                               |
| 27. | WANITA        | 25 - 40 | S1         | IRT             | Kadang-kadang                | Motor                       | Selain hari pasar (Senin/Selasa/Kamis/Jumat/Sabtu)            |
| 28. | PRIA          | 25 - 40 | SMA        | KARYAWAN SWASTA | Jarang                       | Motor                       | Tidak Menentu   |
| 29. | WANITA        | < 25    | S1         | HONORER         | Jarang                       | Motor                       | Tidak Menentu   |
| 30. | WANITA        | 25 - 40 | D3         | HONORER         | Kadang-kadang                | Becak                       | Saat hari pasar (Rabu / Minggu)                               |
| 31. | PRIA          | 25 - 40 | SMA        | WIRASWASTA      | Sering                       | Motor                       | Tidak Menentu   |
| 32. | WANITA        | < 25    | SMA        | KARYAWAN SWASTA | Kadang-kadang                | Motor                       | Saat hari pasar (Rabu / Minggu)                               |
| 33. | PRIA          | 25 - 40 | S1         | PNS             | Kadang-kadang                | Motor                       | Tidak Menentu   |
| 34. | WANITA        | > 40    | SMA        | KARYAWAN SWASTA | Jarang                       | Becak                       | Saat hari pasar (Rabu / Minggu)                               |
| 35. | WANITA        | > 40    | SMA        | WIRASWASTA      | Kadang-kadang                | Becak                       | Tidak Menentu   |
| 36. | WANITA        | > 40    | S1         | PNS             | Kadang-kadang                | Mobil                       | Saat hari pasar (Rabu / Minggu)                               |
| 37. | WANITA        | > 40    | S1         | PNS             | Kadang-kadang                | Motor                       | Tidak Menentu   |

| No. | Jenis Kelamin | Usia    | Pendidikan | Pekerjaan       | Intensitas Mengunjungi Pasar | Transportasi Yang Didunakan | Kapan biasanya anda mengunjungi Pasar Inpres Bangkinang Kota? |
|-----|---------------|---------|------------|-----------------|------------------------------|-----------------------------|---|
| 38. | WANITA        | 25 - 40 | S1         | HONORER         | Kadang-kadang                | Motor                       | Tidak Menentu   |
| 39. | PRIA          | > 40    | S1         | PNS             | Jarang                       | Motor                       | Tidak Menentu   |
| 40. | WANITA        | 25 - 40 | S2         | PNS             | Kadang-kadang                | Mobil                       | Tidak Menentu   |
| 41. | WANITA        | > 40    | SMP        | IRT             | Sering                       | Becak                       | Saat hari pasar (Rabu / Minggu)                               |
| 42. | WANITA        | > 40    | SMA        | IRT             | Jarang                       | Becak                       | Saat hari pasar (Rabu / Minggu)                               |
| 43. | WANITA        | > 40    | SMA        | WIRASWASTA      | Sering                       | Becak                       | Tidak Menentu   |
| 44. | WANITA        | < 25    | SMA        | PELAJAR         | Kadang-kadang                | Becak                       | Saat hari pasar (Rabu / Minggu)                               |
| 45. | WANITA        | > 40    | S1         | PNS             | Sering                       | Motor                       | Selain hari pasar (Senin/Selasa/Kamis/Jumat/Sabtu)            |
| 46. | WANITA        | 25 - 40 | S1         | PNS             | Sering                       | Motor                       | Selain hari pasar (Senin/Selasa/Kamis/Jumat/Sabtu)            |
| 47. | WANITA        | < 25    | SMA        | PELAJAR         | Sering                       | Mobil                       | Saat hari pasar (Rabu / Minggu)                               |
| 48. | PRIA          | > 40    | SMA        | IRT             | Sering                       | Motor                       | Tidak Menentu   |
| 49. | PRIA          | 25 - 40 | S1         | WIRASWASTA      | Jarang                       | Motor                       | Tidak Menentu   |
| 50. | WANITA        | 25 - 40 | S1         | PNS             | Jarang                       | Motor                       | Tidak Menentu   |
| 51. | PRIA          | > 40    | S1         | WIRASWASTA      | Sering                       | Motor                       | Tidak Menentu   |
| 52. | WANITA        | 25 - 40 | S1         | IRT             | Kadang-kadang                | Motor                       | Tidak Menentu   |
| 53. | PRIA          | 25 - 40 | S2         | KARYAWAN SWASTA | Jarang                       | Mobil                       | Tidak Menentu   |
| 54. | WANITA        | 25 - 40 | SMA        | KARYAWAN SWASTA | Sering                       | Motor                       | Saat hari pasar (Rabu / Minggu)                               |
| 55. | WANITA        | > 40    | SMA        | WIRASWASTA      | Sering                       | Motor                       | Selain hari pasar (Senin/Selasa/Kamis/Jumat/Sabtu)            |
| 56. | PRIA          | > 40    | S2         | PNS             | Kadang-kadang                | Motor                       | Tidak Menentu   |
| 57. | WANITA        | 25 - 40 | S1         | HONORER         | Jarang                       | Motor                       | Tidak Menentu   |
| 58. | WANITA        | 25 - 40 | S1         | WIRASWASTA      | Sering                       | Motor                       | Saat hari pasar (Rabu / Minggu)                               |
| 59. | WANITA        | 25 - 40 | S1         | HONORER         | Sering                       | Motor                       | Selain hari pasar (Senin/Selasa/Kamis/Jumat/Sabtu)            |
| 60. | WANITA        | 25 - 40 | S2         | PNS             | Kadang-kadang                | Becak                       | Saat hari pasar (Rabu / Minggu)                               |
| 61. | WANITA        | 25 - 40 | S1         | PNS             | Kadang-kadang                | Motor                       | Saat hari pasar (Rabu / Minggu)                               |
| 62. | WANITA        | < 25    | SMA        | PELAJAR         | Kadang-kadang                | Becak                       | Saat hari pasar (Rabu / Minggu)                               |
| 63. | WANITA        | 25 - 40 | SMA        | WIRASWASTA      | Jarang                       | Motor                       | Tidak Menentu   |
| 64. | WANITA        | > 40    | S1         | PNS             | Jarang                       | Mobil                       | Tidak Menentu   |
| 65. | PRIA          | > 40    | S1         | KARYAWAN SWASTA | Kadang-kadang                | Mobil                       | Tidak Menentu   |
| 66. | WANITA        | > 40    | S1         | KARYAWAN SWASTA | Kadang-kadang                | Mobil                       | Tidak Menentu   |
| 67. | WANITA        | 25 - 40 | S1         | WIRASWASTA      | Jarang                       | Motor                       | Tidak Menentu   |
| 68. | WANITA        | 25 - 40 | SMA        | KARYAWAN SWASTA | Sering                       | Motor                       | Saat hari pasar (Rabu / Minggu)                               |
| 69. | WANITA        | > 40    | S1         | PNS             | Jarang                       | Mobil                       | Tidak Menentu   |
| 70. | WANITA        | 25 - 40 | S2         | KARYAWAN SWASTA | Kadang-kadang                | Mobil                       | Tidak Menentu   |
| 71. | WANITA        | > 40    | SMA        | IRT             | Kadang-kadang                | Motor                       | Saat hari pasar (Rabu / Minggu)                               |
| 72. | PRIA          | > 40    | S1         | PNS             | Kadang-kadang                | Motor                       | Saat hari pasar (Rabu / Minggu)                               |
| 73. | WANITA        | > 40    | S1         | HONORER         | Kadang-kadang                | Motor                       | Saat hari pasar (Rabu / Minggu)                               |
| 74. | WANITA        | > 40    | S1         | HONORER         | Sering                       | Motor                       | Saat hari pasar (Rabu / Minggu)                               |
| 75. | PRIA          | 25 - 40 | S1         | WIRASWASTA      | Kadang-kadang                | Mobil                       | Saat hari pasar (Rabu / Minggu)                               |
| 76. | PRIA          | 25 - 40 | S1         | HONORER         | Kadang-kadang                | Motor                       | Tidak Menentu   |
| 77. | WANITA        | 25 - 40 | D3         | KARYAWAN SWASTA | Kadang-kadang                | Motor                       | Saat hari pasar (Rabu / Minggu)                               |



| No. | Jenis Kelamin | Usia    | Pendidikan | Pekerjaan        | Intensitas Mengunjungi Pasar | Transportasi Yang Didunakan | Kapan biasanya anda mengunjungi Pasar Inpres Bangkinang Kota? |
|-----|---------------|---------|------------|------------------|------------------------------|-----------------------------|---|
| 78. | PRIA          | > 40    | SMA        | PNS              | Sering                       | Motor                       | Tidak Menentu   |
| 79. | WANITA        | 25 - 40 | SMA        | HONORER          | Kadang-kadang                | Motor & mobil               | Tidak Menentu   |
| 80. | PRIA          | 25 - 40 | S1         | KARYAWAN SWASTA  | Jarang                       | Motor                       | Tidak Menentu   |
| 81. | WANITA        | > 40    | S1         | WIRASWASTA       | Sering                       | Becak                       | Saat hari pasar (Rabu / Minggu)                               |
| 82. | PRIA          | > 40    | S1         | PNS              | Kadang-kadang                | Mobil                       | Tidak Menentu   |
| 83. | WANITA        | 25 - 40 | S1         | PNS              | Kadang-kadang                | Mobil                       | Tidak Menentu   |
| 84. | PRIA          | < 25    | SMA        | Siswa            | Jarang                       | Motor                       | Tidak Menentu   |
| 85. | WANITA        | > 40    | SMA        | Ibu rumah tangga | Sering                       | Becak                       | Saat hari pasar (Rabu / Minggu)                               |
| 86. | WANITA        | < 25    | SMA        | PELAJAR          | Kadang-kadang                | Becak                       | Saat hari pasar (Rabu / Minggu)                               |
| 87. | PRIA          | > 40    | SMP        | Tukang           | Kadang-kadang                | Motor                       | Tidak Menentu   |
| 88. | WANITA        | 25 - 40 | S1         | MAHASISWA        | Kadang-kadang                | Motor                       | Tidak Menentu   |
| 89. | WANITA        | 25 - 40 | S1         | KARYAWAN SWASTA  | Jarang                       | Mobil                       | Tidak Menentu   |
| 90. | WANITA        | < 25    | SMA        | PELAJAR          | Kadang-kadang                | Motor                       | Tidak Menentu   |
| 91. | PRIA          | 25 - 40 | D3         | PNS              | Kadang-kadang                | Motor                       | Tidak Menentu   |



Lampiran 3

Rekapitulasi Nilai Kinerja dan Harapan

| Kinerja |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |   | Harapan |   |   |   |   |   |   |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |  |  |
|---------|---|---|---|---|---|---|---|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|---|---------|---|---|---|---|---|---|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|--|--|
| 1       | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 1 | 2       | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 |  |  |
| 2       | 2 | 1 | 2 | 1 | 2 | 2 | 2 | 2  | 3  | 3  | 2  | 3  | 3  | 2  | 2  | 2  | 2  | 4 | 3       | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2  | 1  | 2  | 4  | 3  | 3  | 3  | 3  | 2  |    |  |  |
| 2       | 2 | 2 | 2 | 3 | 2 | 2 | 2 | 3  | 3  | 3  | 3  | 3  | 3  | 3  | 3  | 3  | 3  | 3 | 3       | 4 | 4 | 2 | 3 | 3 | 3 | 3  | 3  | 3  | 3  | 3  | 3  | 3  | 3  | 2  |    |  |  |
| 2       | 2 | 3 | 2 | 3 | 2 | 2 | 3 | 3  | 3  | 3  | 2  | 3  | 3  | 3  | 2  | 3  | 3  | 4 | 2       | 3 | 2 | 2 | 2 | 3 | 3 | 3  | 3  | 3  | 3  | 3  | 3  | 2  | 3  | 3  |    |  |  |
| 3       | 2 | 2 | 2 | 3 | 2 | 2 | 3 | 3  | 3  | 3  | 3  | 3  | 3  | 3  | 2  | 3  | 3  | 2 | 4       | 3 | 3 | 3 | 2 | 2 | 3 | 3  | 3  | 3  | 3  | 3  | 3  | 3  | 3  | 3  |    |  |  |
| 2       | 2 | 2 | 2 | 3 | 2 | 2 | 3 | 3  | 3  | 3  | 3  | 3  | 3  | 2  | 3  | 3  | 3  | 4 | 3       | 4 | 3 | 2 | 2 | 3 | 3 | 3  | 3  | 3  | 3  | 3  | 3  | 2  | 3  | 2  |    |  |  |
| 2       | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 3 | 3 | 3  | 3  | 3  | 3  | 3  | 3  | 3  | 2  | 3  | 2  | 2 | 2       | 2 | 2 | 2 | 2 | 3 | 3 | 3  | 3  | 3  | 3  | 3  | 3  | 2  | 3  | 4  |    |  |  |
| 2       | 2 | 2 | 2 | 3 | 2 | 2 | 3 | 2  | 3  | 2  | 3  | 3  | 3  | 3  | 3  | 3  | 2  | 4 | 3       | 2 | 3 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2  | 2  | 3  | 3  | 3  | 3  | 2  | 3  | 2  |    |  |  |
| 2       | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 3 | 3  | 3  | 3  | 3  | 3  | 3  | 3  | 3  | 3  | 2  | 2 | 2       | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 2  | 3  | 3  | 3  | 3  | 3  | 2  | 3  | 3  |    |  |  |
| 3       | 3 | 2 | 2 | 3 | 3 | 1 | 3 | 3  | 3  | 2  | 3  | 3  | 3  | 3  | 3  | 3  | 3  | 3 | 3       | 3 | 3 | 3 | 3 | 2 | 3 | 3  | 3  | 2  | 3  | 3  | 3  | 3  | 3  | 4  |    |  |  |
| 2       | 2 | 1 | 2 | 1 | 2 | 1 | 3 | 2  | 3  | 2  | 3  | 3  | 4  | 3  | 3  | 2  | 2  | 4 | 2       | 2 | 3 | 2 | 3 | 3 | 2 | 2  | 2  | 3  | 3  | 3  | 3  | 3  | 3  | 3  |    |  |  |
| 2       | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 3 | 1 | 1  | 3  | 3  | 3  | 3  | 3  | 3  | 1  | 2  | 2  | 2 | 2       | 3 | 2 | 3 | 3 | 2 | 3 | 3  | 4  | 4  | 3  | 3  | 3  | 2  | 4  | 2  |    |  |  |
| 3       | 2 | 2 | 3 | 3 | 3 | 1 | 2 | 3  | 3  | 3  | 3  | 4  | 4  | 3  | 3  | 3  | 4  | 3 | 3       | 2 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3  | 3  | 3  | 3  | 3  | 3  | 3  | 3  | 3  |    |  |  |
| 2       | 2 | 3 | 2 | 2 | 3 | 3 | 3 | 3  | 3  | 3  | 3  | 3  | 3  | 3  | 3  | 3  | 2  | 4 | 3       | 3 | 2 | 2 | 2 | 3 | 2 | 3  | 3  | 3  | 3  | 3  | 3  | 3  | 3  | 3  |    |  |  |
| 2       | 2 | 3 | 3 | 2 | 3 | 3 | 3 | 2  | 3  | 2  | 2  | 3  | 3  | 2  | 3  | 3  | 2  | 4 | 2       | 3 | 2 | 2 | 2 | 3 | 2 | 3  | 2  | 2  | 2  | 2  | 2  | 3  | 2  | 2  |    |  |  |
| 3       | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 3 | 3 | 3  | 3  | 3  | 3  | 3  | 3  | 2  | 2  | 3  | 2  | 4 | 2       | 2 | 2 | 2 | 3 | 3 | 2 | 3  | 3  | 3  | 3  | 3  | 3  | 2  | 3  | 3  |    |  |  |
| 2       | 2 | 3 | 2 | 2 | 2 | 3 | 2 | 2  | 3  | 2  | 2  | 3  | 2  | 2  | 2  | 2  | 2  | 2 | 2       | 3 | 2 | 2 | 2 | 3 | 2 | 2  | 2  | 2  | 2  | 2  | 3  | 2  | 2  | 2  |    |  |  |
| 2       | 4 | 3 | 2 | 3 | 3 | 4 | 3 | 3  | 3  | 3  | 3  | 3  | 3  | 3  | 3  | 3  | 4  | 3 | 3       | 3 | 3 | 3 | 3 | 4 | 4 | 3  | 3  | 3  | 3  | 3  | 4  | 4  | 4  | 4  |    |  |  |
| 3       | 3 | 4 | 4 | 4 | 3 | 2 | 3 | 4  | 3  | 4  | 4  | 4  | 4  | 3  | 3  | 4  | 3  | 4 | 4       | 4 | 4 | 4 | 2 | 4 | 4 | 4  | 4  | 4  | 4  | 4  | 4  | 4  | 4  | 4  |    |  |  |
| 2       | 1 | 2 | 2 | 2 | 1 | 2 | 3 | 3  | 3  | 2  | 3  | 3  | 2  | 3  | 3  | 3  | 4  | 2 | 2       | 2 | 2 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3  | 3  | 3  | 2  | 3  | 3  | 3  | 3  | 2  |    |  |  |
| 2       | 2 | 2 | 2 | 2 | 3 | 3 | 3 | 4  | 3  | 3  | 2  | 3  | 3  | 3  | 3  | 3  | 2  | 4 | 2       | 3 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2  | 2  | 3  | 3  | 2  | 3  | 3  | 3  | 3  |    |  |  |
| 2       | 2 | 2 | 2 | 2 | 1 | 3 | 3 | 3  | 3  | 2  | 2  | 2  | 3  | 2  | 3  | 3  | 2  | 2 | 2       | 3 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2  | 2  | 2  | 2  | 2  | 2  | 2  | 2  | 2  |    |  |  |
| 2       | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 | 2 | 3  | 2  | 2  | 1  | 3  | 2  | 2  | 4  | 4  | 4  | 4 | 3       | 2 | 3 | 2 | 3 | 2 | 2 | 1  | 1  | 2  | 2  | 2  | 2  | 2  | 2  | 2  |    |  |  |
| 2       | 3 | 2 | 1 | 1 | 2 | 1 | 2 | 3  | 3  | 2  | 2  | 2  | 3  | 2  | 2  | 2  | 2  | 3 | 2       | 2 | 2 | 2 | 1 | 2 | 2 | 1  | 1  | 3  | 1  | 3  | 2  | 2  | 2  | 4  |    |  |  |
| 2       | 1 | 1 | 2 | 1 | 2 | 1 | 2 | 2  | 1  | 2  | 2  | 1  | 2  | 2  | 2  | 3  | 4  | 4 | 4       | 3 | 3 | 3 | 2 | 2 | 1 | 2  | 2  | 1  | 2  | 2  | 2  | 2  | 3  | 4  |    |  |  |
| 2       | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2  | 2  | 2  | 2  | 2  | 2  | 2  | 2  | 2  | 2  | 2 | 2       | 4 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2  | 2  | 2  | 2  | 2  | 2  | 2  | 2  | 2  |    |  |  |
| 2       | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 3 | 2 | 3  | 1  | 2  | 2  | 2  | 2  | 2  | 2  | 2  | 3  | 4 | 4       | 4 | 4 | 3 | 2 | 3 | 2 | 1  | 2  | 2  | 3  | 3  | 2  | 3  | 2  | 2  |    |  |  |
| 2       | 2 | 2 | 2 | 2 | 3 | 1 | 3 | 3  | 3  | 3  | 1  | 2  | 2  | 2  | 2  | 2  | 4  | 2 | 4       | 3 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2  | 1  | 1  | 3  | 1  | 2  | 2  | 2  | 3  |    |  |  |
| 2       | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2  | 2  | 2  | 2  | 2  | 2  | 2  | 2  | 2  | 2  | 2 | 2       | 3 | 2 | 2 | 2 | 2 | 3 | 3  | 3  | 3  | 3  | 3  | 3  | 3  | 3  | 3  |    |  |  |
| 2       | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2  | 2  | 2  | 2  | 2  | 2  | 2  | 2  | 2  | 2  | 2 | 2       | 4 | 2 | 2 | 2 | 2 | 3 | 3  | 3  | 3  | 3  | 3  | 3  | 3  | 3  | 3  |    |  |  |
| 1       | 1 | 2 | 2 | 2 | 2 | 3 | 3 | 3  | 3  | 3  | 3  | 3  | 3  | 3  | 3  | 3  | 4  | 2 | 2       | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3  | 3  | 3  | 3  | 3  | 3  | 3  | 3  | 2  |    |  |  |
| 2       | 2 | 1 | 2 | 2 | 2 | 3 | 3 | 3  | 3  | 3  | 2  | 3  | 3  | 3  | 3  | 3  | 2  | 1 | 2       | 3 | 2 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3  | 3  | 3  | 3  | 3  | 3  | 3  | 3  | 3  |    |  |  |
| 2       | 2 | 2 | 3 | 2 | 2 | 2 | 2 | 3  | 3  | 2  | 2  | 2  | 2  | 2  | 2  | 2  | 2  | 2 | 3       | 2 | 2 | 2 | 2 | 3 | 3 | 2  | 2  | 3  | 3  | 3  | 3  | 3  | 3  | 3  |    |  |  |
| 1       | 1 | 2 | 2 | 2 | 3 | 3 | 2 | 3  | 2  | 3  | 3  | 3  | 3  | 3  | 2  | 2  | 3  | 2 | 4       | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3  | 3  | 3  | 3  | 3  | 3  | 3  | 3  | 2  |    |  |  |
| 2       | 2 | 2 | 2 | 2 | 4 | 3 | 3 | 3  | 2  | 2  | 3  | 3  | 3  | 3  | 2  | 2  | 4  | 2 | 2       | 2 | 2 | 2 | 2 | 3 | 3 | 3  | 2  | 2  | 3  | 3  | 3  | 3  | 3  | 2  |    |  |  |
| 1       | 2 | 2 | 1 | 1 | 2 | 1 | 2 | 3  | 4  | 2  | 2  | 2  | 2  | 2  | 2  | 2  | 2  | 2 | 2       | 3 | 3 | 3 | 3 | 2 | 2 | 2  | 2  | 2  | 2  | 2  | 2  | 2  | 2  | 2  |    |  |  |
| 2       | 2 | 2 | 2 | 1 | 3 | 2 | 2 | 3  | 2  | 2  | 2  | 2  | 2  | 2  | 2  | 2  | 4  | 4 | 2       | 2 | 3 | 2 | 2 | 2 | 3 | 3  | 2  | 2  | 2  | 2  | 2  | 2  | 2  | 2  |    |  |  |
| 2       | 3 | 3 | 3 | 2 | 2 | 3 | 2 | 4  | 2  | 2  | 2  | 3  | 2  | 3  | 2  | 3  | 2  | 2 | 2       | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3  | 3  | 3  | 3  | 3  | 3  | 3  | 3  | 3  |    |  |  |
| 3       | 3 | 3 | 3 | 3 | 4 | 3 | 3 | 3  | 3  | 3  | 3  | 3  | 3  | 3  | 3  | 3  | 3  | 3 | 3       | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3  | 3  | 3  | 3  | 3  | 3  | 3  | 3  | 3  |    |  |  |
| 2       | 2 | 1 | 1 | 2 | 1 | 2 | 2 | 3  | 2  | 2  | 2  | 2  | 3  | 2  | 2  | 2  | 4  | 2 | 3       | 3 | 2 | 2 | 3 | 2 | 2 | 3  | 2  | 2  | 2  | 2  | 2  | 2  | 3  | 2  |    |  |  |
| 1       | 1 | 2 | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 | 2  | 4  | 2  | 3  | 4  | 4  | 2  | 3  | 4  | 4  | 4 | 3       | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3  | 3  | 3  | 3  | 3  | 4  | 4  | 3  | 3  |    |  |  |
| 1       | 2 | 2 | 1 | 1 | 3 | 3 | 3 | 3  | 2  | 2  | 3  | 1  | 3  | 2  | 2  | 2  | 2  | 2 | 2       | 4 | 3 | 2 | 3 | 3 | 4 | 3  | 2  | 2  | 2  | 2  | 2  | 3  | 3  | 2  |    |  |  |
| 1       | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1  | 1  | 2  | 1  | 1  | 3  | 3  | 2  | 3  | 1  | 4 | 2       | 4 | 3 | 2 | 3 | 2 | 2 | 3  | 2  | 2  | 3  | 3  | 2  | 2  | 2  | 2  |    |  |  |
| 2       | 1 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 | 2  | 3  | 3  | 2  | 1  | 2  | 1  | 2  | 2  | 2  | 2 | 2       | 3 | 3 | 3 | 1 | 2 | 4 | 2  | 3  | 4  | 2  | 2  | 2  | 3  | 2  | 2  |    |  |  |
| 2       | 2 | 1 | 1 | 1 | 2 | 1 | 1 | 2  | 2  | 2  | 1  | 2  | 1  | 1  | 2  | 2  | 4  | 2 | 3       | 4 | 3 | 4 | 2 | 3 | 4 | 3  | 4  | 2  | 3  | 4  | 2  | 3  | 3  | 4  |    |  |  |
| 2       | 3 | 3 | 2 | 2 | 2 | 3 | 3 | 3  | 3  | 2  | 3  | 3  | 3  | 3  | 2  | 3  | 2  | 4 | 4       | 2 | 2 | 3 | 2 | 3 | 4 | 3  | 2  | 3  | 2  | 3  | 2  | 3  | 2  | 3  |    |  |  |
| 2       | 2 | 2 | 2 | 3 | 2 | 2 | 2 | 2  | 2  | 2  | 2  | 2  | 2  | 2  | 2  | 2  | 2  | 4 | 4       | 2 | 3 | 2 | 3 | 3 | 3 | 4  | 3  | 3  | 3  | 3  | 3  | 3  | 3  | 3  |    |  |  |
| 2       | 2 | 2 | 2 | 1 | 2 | 2 | 2 | 3  | 2  | 2  | 2  | 2  | 2  | 2  | 2  | 2  | 2  | 2 | 2       | 4 | 2 | 4 | 2 | 2 | 4 | 2  | 3  | 2  | 2  | 2  | 2  | 2  | 2  | 2  |    |  |  |
| 2       | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 1 | 3 | 3  | 3  | 3  | 2  | 3  | 3  | 2  | 3  | 3  | 3  | 3 | 4       | 4 | 4 | 3 | 3 | 3 | 3 | 2  | 4  | 3  | 2  | 2  | 3  | 2  | 3  | 3  |    |  |  |
| 2       | 1 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 3  | 2  | 3  | 3  | 2  | 3  | 2  | 3  | 3  | 2  | 4 | 2       | 4 | 2 | 2 | 2 | 4 | 3 | 3  | 3  | 3  | 3  | 3  | 2  | 3  | 2  | 3  | 3  |  |  |
| 2       | 2 | 2 | 2 | 1 | 3 | 2 | 3 | 3  | 3  | 2  | 2  | 3  | 2  | 3  | 3  | 4  | 4  | 4 | 2       | 3 | 3 | 4 | 3 | 3 | 4 | 3  | 3  | 2  | 3  | 2  | 3  | 2  | 2  | 3  |    |  |  |
| 1       | 1 | 3 | 2 | 2 | 1 | 2 | 2 | 3  | 3  | 3  | 3  | 2  | 2  | 2  | 2  | 2  | 2  | 2 | 2       | 4 | 3 | 3 | 3 | 4 | 4 | 2  | 3  | 2  | 2  | 4  | 2  | 2  | 3  | 2  |    |  |  |
| 2       | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 3 | 3  | 2  | 3  | 2  | 3  | 2  | 3  | 3  | 3  | 2  | 2 | 4       | 2 | 2 | 2 | 3 | 2 | 3 | 3  | 3  | 3  | 3  | 3  | 4  | 2  | 2  | 2  | 3  |  |  |

### Hasil Uji Validitas Variabel X dengan menggunakan SPSS

|     |                     | Correlations |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |
|-----|---------------------|--------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
|     |                     | X1           | X2     | X3     | X4     | X5     | X6     | X7     | X8     | X9     | X10    | X11    | X12    | X13    | X14    | X15    | X16    | X17    | X18    | X      |
| X1  | Pearson Correlation | 1            | .754** | .562** | .604** | .653** | .594** | .181   | .467** | .493** | .286   | .453** | .429** | .440** | .320*  | .341** | .408** | .454** | .507** | .666** |
|     | Sig. (2-tailed)     |              | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   | .122   | .000   | .000   | .014   | .000   | .000   | .000   | .005   | .003   | .000   | .000   | .000   | .000   |
|     | N                   | 74           | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     |
| X2  | Pearson Correlation | .754**       | 1      | .661** | .654** | .614** | .640** | .237*  | .530** | .462** | .395** | .444** | .421** | .481** | .334** | .386** | .463** | .429** | .522** | .708** |
|     | Sig. (2-tailed)     | .000         |        | .000   | .000   | .000   | .000   | .042   | .000   | .000   | .001   | .000   | .000   | .000   | .004   | .001   | .000   | .000   | .000   | .000   |
|     | N                   | 74           | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     |
| X3  | Pearson Correlation | .562**       | .661** | 1      | .772** | .698** | .589** | .333** | .468** | .450** | .361** | .457** | .410** | .421** | .217   | .347** | .424** | .272*  | .485** | .677** |
|     | Sig. (2-tailed)     | .000         | .000   |        | .000   | .000   | .000   | .004   | .000   | .000   | .002   | .000   | .000   | .000   | .064   | .002   | .000   | .019   | .000   | .000   |
|     | N                   | 74           | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     |
| X4  | Pearson Correlation | .604**       | .654** | .772** | 1      | .721** | .632** | .345** | .414** | .493** | .419** | .552** | .533** | .516** | .272*  | .352** | .471** | .302** | .529** | .728** |
|     | Sig. (2-tailed)     | .000         | .000   | .000   |        | .000   | .000   | .003   | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   | .019   | .002   | .000   | .009   | .000   | .000   |
|     | N                   | 74           | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     |
| X5  | Pearson Correlation | .653**       | .614** | .698** | .721** | 1      | .626** | .251   | .520** | .552** | .423** | .529** | .514** | .568** | .373** | .426** | .510** | .351** | .602** | .752** |
|     | Sig. (2-tailed)     | .000         | .000   | .000   | .000   |        | .000   | .031   | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   | .001   | .000   | .000   | .002   | .000   | .000   |
|     | N                   | 74           | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     |
| X6  | Pearson Correlation | .594**       | .640** | .589** | .632** | .626** | 1      | .276*  | .576** | .505** | .516** | .552** | .571** | .608** | .516** | .471** | .655** | .522** | .668** | .793** |
|     | Sig. (2-tailed)     | .000         | .000   | .000   | .000   | .000   |        | .017   | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   |
|     | N                   | 74           | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     |
| X7  | Pearson Correlation | .181         | .237*  | .333** | .345** | .251   | .276*  | 1      | .258   | .333** | .255   | .297*  | .298   | .335** | .116   | .194   | .315** | .174   | .276   | .429** |
|     | Sig. (2-tailed)     | .122         | .042   | .004   | .003   | .031   | .017   |        | .027   | .004   | .029   | .010   | .010   | .004   | .324   | .098   | .006   | .138   | .017   | .000   |
|     | N                   | 74           | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     |
| X8  | Pearson Correlation | .467**       | .530** | .468** | .414** | .520** | .576** | .258   | 1      | .693** | .549** | .578** | .588** | .638** | .473** | .613** | .494** | .598** | .653** | .778** |
|     | Sig. (2-tailed)     | .000         | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   | .027   |        | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   |
|     | N                   | 74           | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     |
| X9  | Pearson Correlation | .493**       | .462** | .450** | .493** | .552** | .505** | .333** | .693** | 1      | .459** | .655** | .501** | .565** | .359** | .568** | .555** | .538** | .616** | .750** |
|     | Sig. (2-tailed)     | .000         | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   | .004   | .000   |        | .000   | .000   | .000   | .000   | .002   | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   |
|     | N                   | 74           | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     |
| X10 | Pearson Correlation | .286         | .395** | .361** | .419** | .423** | .516** | .255   | .549** | .459** | 1      | .621** | .704** | .683** | .481** | .566** | .448** | .509** | .693** | .731** |
|     | Sig. (2-tailed)     | .014         | .001   | .002   | .000   | .000   | .000   | .029   | .000   | .000   |        | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   |
|     | N                   | 74           | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     |
| X11 | Pearson Correlation | .453**       | .444** | .457** | .552** | .529** | .552** | .297*  | .578** | .655** | .621** | 1      | .760** | .735** | .434** | .543** | .556** | .499** | .601** | .791** |
|     | Sig. (2-tailed)     | .000         | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   | .010   | .000   | .000   | .000   |        | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   |
|     | N                   | 74           | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     |
| X12 | Pearson Correlation | .429**       | .421** | .410** | .533** | .514** | .571** | .298   | .588** | .501** | .704** | .760** | 1      | .772** | .515** | .576** | .564** | .564** | .665** | .799** |
|     | Sig. (2-tailed)     | .000         | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   | .010   | .000   | .000   | .000   | .000   |        | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   |
|     | N                   | 74           | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     |
| X13 | Pearson Correlation | .440**       | .481** | .421** | .516** | .568** | .608** | .335** | .638** | .565** | .683** | .735** | .772** | 1      | .576** | .585** | .597** | .516** | .746** | .830** |
|     | Sig. (2-tailed)     | .000         | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   | .004   | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   |        | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   |
|     | N                   | 74           | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     |
| X14 | Pearson Correlation | .320*        | .334** | .217   | .272*  | .373** | .516** | .116   | .473** | .359** | .481** | .434** | .515** | .576** | 1      | .535** | .479** | .596** | .566** | .621** |
|     | Sig. (2-tailed)     | .005         | .004   | .064   | .019   | .001   | .000   | .324   | .000   | .002   | .000   | .000   | .000   | .000   |        | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   |
|     | N                   | 74           | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     |
| X15 | Pearson Correlation | .341**       | .386** | .347** | .352** | .426** | .471** | .194   | .613** | .568** | .566** | .543** | .576** | .585** | .535** | 1      | .510** | .701** | .602** | .713** |
|     | Sig. (2-tailed)     | .003         | .001   | .002   | .002   | .000   | .000   | .098   | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   |        | .000   | .000   | .000   | .000   |
|     | N                   | 74           | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     |
| X16 | Pearson Correlation | .408**       | .463** | .424** | .471** | .510** | .655** | .315** | .494** | .555** | .448** | .556** | .564** | .597** | .479** | .510** | 1      | .586** | .612** | .733** |
|     | Sig. (2-tailed)     | .000         | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   | .006   | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   |        | .000   | .000   | .000   |
|     | N                   | 74           | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     |
| X17 | Pearson Correlation | .454**       | .429** | .272*  | .302** | .351** | .522** | .174   | .598** | .538** | .509** | .499** | .564** | .516** | .596** | .701** | .586** | 1      | .635** | .692** |
|     | Sig. (2-tailed)     | .000         | .000   | .019   | .009   | .002   | .000   | .138   | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   |        | .000   | .000   |
|     | N                   | 74           | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     |
| X18 | Pearson Correlation | .507**       | .522** | .485** | .529** | .602** | .668** | .276*  | .653** | .616** | .693** | .601** | .665** | .746** | .566** | .602** | .612** | .635** | 1      | .847** |
|     | Sig. (2-tailed)     | .000         | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   | .017   | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   |        | .000   |
|     | N                   | 74           | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     |
| X   | Pearson Correlation | .666**       | .708** | .677** | .728** | .752** | .793** | .429** | .778** | .750** | .731** | .791** | .799** | .830** | .621** | .713** | .733** | .692** | .847** | 1      |
|     | Sig. (2-tailed)     | .000         | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   |
|     | N                   | 74           | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     |

\*\* . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

\* . Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).

## Hasil Uji Validitas Variabel Y dengan menggunakan SPSS

|     |                     | Correlations |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |      |
|-----|---------------------|--------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|------|
|     |                     | Y1           | Y2     | Y3     | Y4     | Y5     | Y6     | Y7     | Y8     | Y9     | Y10    | Y11    | Y12    | Y13    | Y14    | Y15    | Y16    | Y17    | Y18    | Y      |      |
| Y1  | Pearson Correlation | 1            | .819** | .740** | .702** | .708** | .659** | .320** | .628** | .429** | .486** | .533** | .615** | .600** | .208   | .413** | .482** | .532** | .506** | .758** |      |
|     | Sig. (2-tailed)     |              | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   | .005   | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   | .076   | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   |      |
|     | N                   | 74           | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74   |
| Y2  | Pearson Correlation | .819**       | 1      | .820** | .770** | .787** | .715** | .344** | .559** | .452** | .530** | .580** | .644** | .635** | .365** | .454** | .519** | .558** | .624** | .814** |      |
|     | Sig. (2-tailed)     | .000         |        | .000   | .000   | .000   | .000   | .003   | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   | .001   | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   |      |
|     | N                   | 74           | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74   |
| Y3  | Pearson Correlation | .740**       | .820** | 1      | .860** | .744** | .644** | .358** | .615** | .414** | .537** | .622** | .658** | .637** | .344** | .446** | .449** | .508** | .529** | .800** |      |
|     | Sig. (2-tailed)     | .000         | .000   |        | .000   | .000   | .000   | .002   | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   | .003   | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   |      |
|     | N                   | 74           | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74   |
| Y4  | Pearson Correlation | .702**       | .770** | .860** | 1      | .801** | .732** | .338** | .656** | .509** | .558** | .603** | .637** | .648** | .326** | .464** | .495** | .499** | .571** | .815** |      |
|     | Sig. (2-tailed)     | .000         | .000   | .000   |        | .000   | .000   | .003   | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   | .005   | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   |      |
|     | N                   | 74           | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74   |
| Y5  | Pearson Correlation | .708**       | .787** | .744** | .801** | 1      | .766** | .391** | .638** | .461** | .517** | .589** | .650** | .705** | .365** | .502** | .572** | .570** | .612** | .828** |      |
|     | Sig. (2-tailed)     | .000         | .000   | .000   | .000   |        | .000   | .001   | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   | .001   | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   |      |
|     | N                   | 74           | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74   |
| Y6  | Pearson Correlation | .659**       | .715** | .644** | .732** | .766** | 1      | .425** | .584** | .346** | .425** | .426** | .511** | .515** | .157   | .328** | .462** | .491** | .457** | .702** |      |
|     | Sig. (2-tailed)     | .000         | .000   | .000   | .000   | .000   |        | .000   | .000   | .003   | .000   | .000   | .000   | .000   | .183   | .004   | .000   | .000   | .000   | .000   |      |
|     | N                   | 74           | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74   |
| Y7  | Pearson Correlation | .320**       | .344** | .358** | .338** | .391** | .425** | 1      | .379** | .336** | .415** | .454** | .508** | .508** | .408** | .404** | .416** | .401** | .426** | .566** |      |
|     | Sig. (2-tailed)     | .005         | .003   | .002   | .003   | .001   | .000   |        | .001   | .003   | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   |      |
|     | N                   | 74           | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74   |
| Y8  | Pearson Correlation | .628**       | .559** | .615** | .656** | .638** | .584** | .379** | 1      | .518** | .660** | .653** | .747** | .698** | .519** | .613** | .634** | .691** | .587** | .824** |      |
|     | Sig. (2-tailed)     | .000         | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   | .001   |        | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   |      |
|     | N                   | 74           | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74   |
| Y9  | Pearson Correlation | .429**       | .452** | .414** | .509** | .461** | .346** | .336** | .518** | 1      | .466** | .543** | .575** | .517** | .545** | .757** | .518** | .547** | .535** | .676** |      |
|     | Sig. (2-tailed)     | .000         | .000   | .000   | .000   | .000   | .003   | .003   | .000   |        | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   |      |
|     | N                   | 74           | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74   |
| Y10 | Pearson Correlation | .486**       | .530** | .537** | .558** | .517** | .425** | .415** | .660** | .466** | 1      | .673** | .711** | .686** | .512** | .436** | .383** | .439** | .618** | .735** |      |
|     | Sig. (2-tailed)     | .000         | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   |        | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   | .001   | .000   | .000   | .000   |      |
|     | N                   | 74           | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74   |
| Y11 | Pearson Correlation | .533**       | .580** | .622** | .603** | .589** | .426** | .454** | .653** | .543** | .673** | 1      | .806** | .750** | .629** | .670** | .522** | .656** | .668** | .825** |      |
|     | Sig. (2-tailed)     | .000         | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   |        | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   |      |
|     | N                   | 74           | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74   |
| Y12 | Pearson Correlation | .615**       | .644** | .658** | .637** | .650** | .511** | .508** | .747** | .575** | .711** | .806** | 1      | .793** | .606** | .614** | .584** | .626** | .735** | .872** |      |
|     | Sig. (2-tailed)     | .000         | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   |        | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   |      |
|     | N                   | 74           | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74   |
| Y13 | Pearson Correlation | .600**       | .635** | .637** | .648** | .705** | .515** | .508** | .698** | .517** | .686** | .750** | .793** | 1      | .598** | .693** | .613** | .714** | .737** | .874** |      |
|     | Sig. (2-tailed)     | .000         | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   |        | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   |      |
|     | N                   | 74           | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74   |
| Y14 | Pearson Correlation | .208         | .365** | .344** | .326** | .365** | .157   | .408** | .519** | .545** | .512** | .629** | .606** | .598** | 1      | .689** | .627** | .606** | .656** | .655** |      |
|     | Sig. (2-tailed)     | .076         | .001   | .003   | .005   | .001   | .183   | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   |        | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   |      |
|     | N                   | 74           | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74   |
| Y15 | Pearson Correlation | .413**       | .454** | .446** | .464** | .502** | .328** | .404** | .613** | .757** | .436** | .670** | .614** | .693** | .689** | 1      | .667** | .716** | .578** | .746** |      |
|     | Sig. (2-tailed)     | .000         | .000   | .000   | .000   | .000   | .004   | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   |        | .000   | .000   | .000   | .000   |      |
|     | N                   | 74           | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74   |
| Y16 | Pearson Correlation | .482**       | .519** | .449** | .495** | .572** | .462** | .416** | .634** | .518** | .383** | .522** | .584** | .613** | .627** | .667** | 1      | .680** | .628** | .733** |      |
|     | Sig. (2-tailed)     | .000         | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   | .001   | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   |        | .000   | .000   | .000   |      |
|     | N                   | 74           | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74   |
| Y17 | Pearson Correlation | .532**       | .558** | .508** | .499** | .570** | .491** | .401** | .691** | .547** | .439** | .656** | .626** | .714** | .606** | .716** | .680** | 1      | .653** | .780** |      |
|     | Sig. (2-tailed)     | .000         | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   |        | .000   | .000   |      |
|     | N                   | 74           | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74   |
| Y18 | Pearson Correlation | .506**       | .624** | .529** | .571** | .612** | .457** | .426** | .587** | .535** | .618** | .668** | .735** | .737** | .656** | .578** | .628** | .653** | 1      | .804** |      |
|     | Sig. (2-tailed)     | .000         | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   |        | .000 |
|     | N                   | 74           | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74   |
| Y   | Pearson Correlation | .758**       | .814** | .800** | .815** | .828** | .702** | .566** | .824** | .676** | .735** | .825** | .872** | .874** | .655** | .746** | .733** | .780** | .804** | 1      |      |
|     | Sig. (2-tailed)     | .000         | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   |      |
|     | N                   | 74           | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74     | 74   |

\*\*. Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

Perencanaan Kawasan Parkir Pasar Inpres Bangkinang Kota

