

## EVALUASI KINERJA *PARK AND RIDE* GAMPING YOGYAKARTA *Performance Evaluation of Yogyakarta Gamping Park and Ride*

Marno Josie Waang\*, Ani Tjitra Handayani\*, Veronica Diana Anis Aggorowati\*

\*Institut Teknologi Nasional Yogyakarta; Jl. Babarsari No. 1

Depok, Sleman, Yogyakarta, Indonesia

Email : [marnojosie@gmail.com](mailto:marnojosie@gmail.com), [ani.tjitra@itny.ac.id](mailto:ani.tjitra@itny.ac.id), [veronica.diana@itny.ac.id](mailto:veronica.diana@itny.ac.id)

Manuscript received: 16 Agustus 2022

Accepted: 01 Maret 2023

### Abstrak

*Park and Ride* adalah penyediaan lahan parkir di lokasi strategis sehingga pengendara dapat memarkirkan kendaraannya di tempat tersebut dan melanjutkan perjalanannya. *Park and Ride* diharapkan mampu menyediakan lahan parkir yang nyaman serta luas untuk menampung kendaraan pribadi sehingga bisa menarik masyarakat untuk menggunakan lahan parkir tersebut. Penelitian ini bertujuan untuk mengevaluasi kinerja *Park and Ride*, mengetahui tingkat kepuasan pengguna *Park and Ride*, dan untuk mengetahui apakah sudah memenuhi standar fasilitas *Park and Ride*. Metode pengumpulan data menggunakan teknik observasi, kuesioner, dan dokumentasi. Melalui metode SPSS dan Importance Performance Analysis (IPA). Hasil dari penelitian ini untuk tingkat kinerja memperoleh nilai 77,05% sehingga perlu ditingkatkan lagi kinerjanya, untuk tingkat kepuasan memperoleh nilai 87,085% sehingga disimpulkan responden sangat puas.

Kata kunci : *Park and Ride*, Kinerja, Tingkat kepuasan pengguna, Importance Performance Analysis (IPA), SPSS.

### PENDAHULUAN

Pengembangan sarana dan prasarana transportasi ditujukan agar tersedia transportasi yang lancar, aman, murah, cepat, tepat guna yang sesuai dengan konsep perkembangan transportasi di wilayah. Namun demikian, hal tersebut sulit untuk terwujud karena banyak hal negatif yang harus dihindari dalam bidang sosial, ekonomi, budaya, dan politik (Veronica, 2020).

Peningkatan jumlah penduduk di Daerah Istimewa Yogyakarta (DIY) secara tidak langsung mengakibatkan pertambahan jumlah kendaraan yang berdampak terhadap kemacetan. Salah satu upaya untuk mengurai kemacetan lalu lintas adalah mengurangi jumlah kendaraan yang melintas di ruas jalan, dengan tidak menggunakan kendaraan pribadi dan beralih ke sistem transportasi umum seperti TransJogja dan angkutan umum lainnya. Konsep ini terdiri dari empat komponen yaitu penataan ruang berorientasi transit, peningkatan kualitas pelayanan angkutan umum berorientasi transit, fasilitas pejalan kaki dan jalur sepeda yang terintegrasi dengan titik transit angkutan umum massal, dan pengembangan fasilitas parkir *Park and Ride*.

*Park and Ride* yang memadai akan menjadi daya tarik bagi pengguna kendaraan pribadi untuk beralih menggunakan transportasi publik seperti TransJogja. Salah satu *Park and Ride* yang mendukung pelayanan TransJogja adalah *Park and Ride* Gamping Yogyakarta. Akan tetapi, kondisi fasilitas *Park and Ride* yang belum menjadi perhatian menyebabkan minat pengguna kendaraan pribadi masih rendah terhadap TransJogja. Hal ini dikarenakan belum adanya kriteria prioritas yang harus dipenuhi sebuah fasilitas *Park and Ride* sebagai pendukung keberhasilan angkutan umum massal berbasis jalan (TransJogja). Berdasarkan hal tersebut maka perlu dilakukan evaluasi kinerja *Park and*

*Ride Gamping* Yogyakarta guna mendukung pelayanan angkutan umum massal berbasis jalan (TransJogja).

## TINJAUAN PUSTAKA

*Park and Ride* didefinisikan sebagai area parkir kendaraan bertempat pada lokasi yang jauh dan dihubungkan oleh pelayanan transportasi massal (bus, kereta api, atau trem) menuju pusat kota atau pusat perekonomian (*South Yorkshire Passenger Transport Executive, 2006*). *Park and Ride* pada layanan transportasi umum dapat melengkapi sistem MRT dimana parkir kendaraan di terminal utama transportasi umum ketika pagi lalu menggunakan kembali pada saat sore. Tujuan dari adanya fasilitas ini yaitu untuk mempermudah para pengguna mobil pribadi yang akan melanjutkan perjalanan dengan transportasi umum, sehingga diharapkan dapat mengurangi beban kemacetan.

Palupiningtyas (2015) telah melakukan penelitian tentang kriteria fasilitas *Park and Ride* sebagai faktor pendukung transportasi umum massal yang berbasis jalan. Tujuan dari penelitiannya adalah menganalisis kriteria apa yang dapat dijadikan sebagai prioritas dalam sebuah fasilitas *Park and Ride* dengan menggunakan metode *Analytical Hierarchy Process (AHP)*. Berdasarkan hasil penelitian diketahui bahwa pengembangan fasilitas *Park and Ride* dalam mendukung TransJakarta harus memprioritaskan variabel kemudahan para pengguna jasa (0,182), aksesibilitas (0,153), dan lokasi/penempatan (0,128). Pengembangan fasilitas *Park and Ride* perlu mengedepankan beberapa kriteria yaitu sebagai bagian dari sistem transportasi multimoda dan fasilitas yang berada di pinggiran kota (tidak harus di terminal tipe A), lokasi pintu masuk / keluar, agar tidak terjadi masalah dengan pejalan kaki, tempat parkir bisa disesuaikan dengan kapasitasnya. Biaya terpadu dengan TransJakarta, ada penjaga dan petugas tiket, trotoar menuju terminal bus terhubung dengan moda layanan lain dan memiliki dampak positif pada daerah sekitarnya.

Fabriharda (2021) dalam studinya mengenai tingkat kepuasan pengguna fasilitas *Park and Ride* Lebak Lubus, bertujuan untuk menganalisa persentase penumpang MRT yang menggunakan fasilitas *Park and Ride*, tingkat kepuasan pengguna *Park and Ride*, dan mengevaluasi kebutuhan parkir. Pengumpulan data dilakukan dengan menggunakan observasi, kuesioner dan dokumentasi. Melalui metode *Importance Performance Analysis (IPA)* dan Analisa Regresi Eksponensial. Hasil dari penelitian ini menunjukkan bahwa persentase penumpang MRT yang menggunakan *Park and Ride* sebesar 65%. Tingkat kepuasan pengguna *Park and Ride* diperoleh nilai rata-rata tingkat kesesuaian sebesar 89,30% dari skala 100%. Artinya kinerja pelayanan dan fasilitas di *Park and Ride* Lebak Bulus masih belum sesuai dengan yang diharapkan, sehingga belum memenuhi kepuasan pengguna *Park and Ride*. Hal ini dapat dilihat dari posisi atribut yang berada di kuadran A yang dinilai masih berada di bawah tingkat harapan.

## METODE PENELITIAN

### Lokasi Penelitian

Lokasi studi terhadap Evaluasi Kinerja *Park and Ride* ini dilakukan di Halte *Park and Ride Gamping* Yogyakarta khususnya pada jalur keberangkatan penumpang. Kuesioner diberikan kepada penumpang yang sedang berada di ruang tunggu keberangkatan.



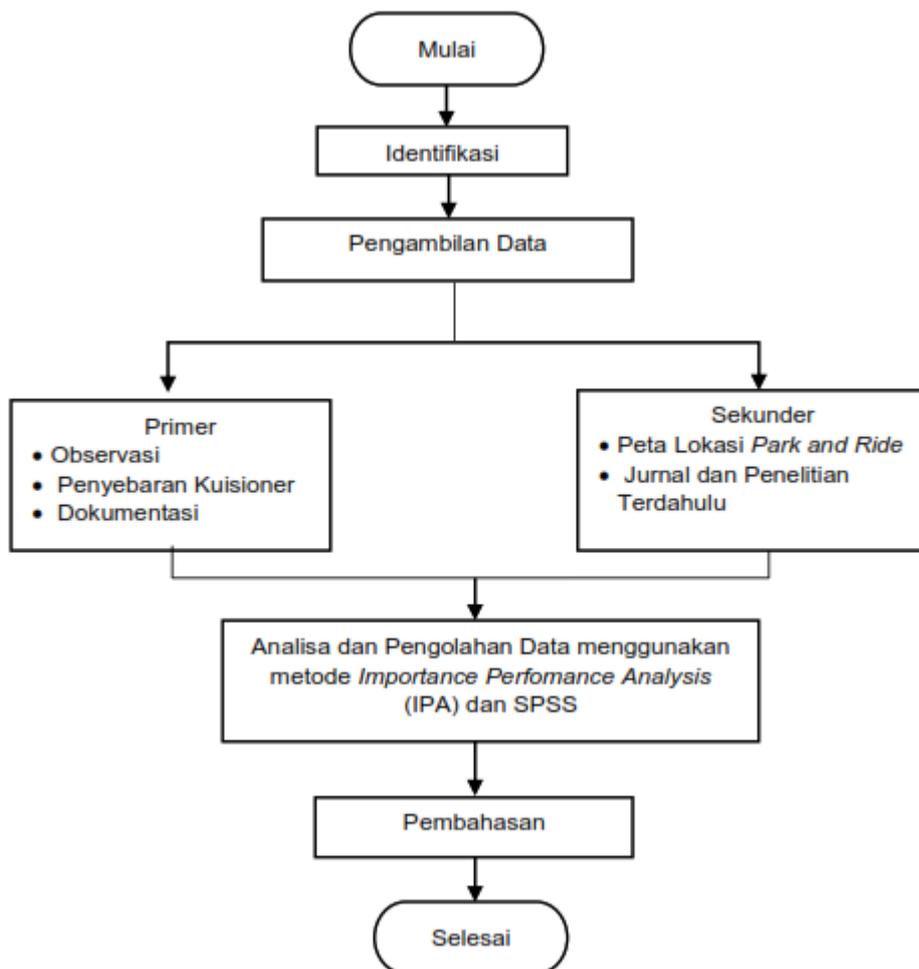
Gambar 1. Peta Lokasi Penelitian (Google Earth, 2022)

### Pelaksanaan Pengumpulan Data

Pelaksanaan pengumpulan data dilakukan selama 3 hari yaitu 1 hari mewakili hari kerja yaitu Senin dan 2 hari mewakili hari libur yaitu Sabtu dan Minggu. Dalam penelitian ini dilakukan pada pukul 07.00 WIB – 16:00 WIB.

### Bagan Alir Penelitian

Tahapan pelaksanaan penelitian dapat disajikan pada bagan alir Gambar 2 berikut ini.



Gambar 2. Bagan Alir Penelitian

## HASIL DAN PEMBAHASAN

### Data Umum Responden

Data informasi Responden terdiri dari :

- a) Jenis kelamin Responden
- b) Usia Responden
- c) Pekerjaan Responden
- d) Pendidikan Responden

Hitung jumlah responden terdiri dari :

$$n = \frac{N}{1 + Ne^2} = \frac{1.508,450}{1 + (1.508,450 \times 0,1^2)} = 99,99 = 100$$

### Deskripsi Responden

#### 1. Responden Menurut Jenis Kelamin

Responden menurut jenis kelamin dapat dikelompokkan yaitu laki-laki dan perempuan seperti pada Tabel 1 :

**Tabel 1.** Jenis Kelamin Responden

Jenis Kelamin Responden	Jumlah Responden	Presentase
Laki-laki	53	53%
Perempuan	47	47%
<b>Total</b>	<b>100</b>	<b>100%</b>

Sumber: \*) Data Primer, (2022)

#### 2. Responden Menurut Usia

Usia responden dikelompokkan menjadi 6 kelompok seperti pada Tabel 2 berikut :

**Tabel 2.** Jenis Kelamin Responden

Usia Responden	Jumlah Responden	Presentase
10 – 20 Tahun	22	22 %
21 -30 Tahun	27	27 %
31 – 40 Tahun	17	17 %
41 – 50 Tahun	16	16 %
51 -60 Tahun	12	12 %
61 Tahun Keatas	6	6 %
<b>Total</b>	<b>100</b>	<b>100 %</b>

Sumber: \*) Data Primer, (2022)

#### 3. Responden Menurut Pekerjaan

Pekerjaan responden dikelompokkan menjadi 6 kelompok seperti pada tabel berikut:

**Tabel 3.** Jenis Kelamin Responden

Pekerjaan Responden	Jumlah Responden	Presentase
Wiraswasta	26	26%
Wirausaha	16	16%
Mahasiswa	21	21%
Pelajar	18	18%
Aparatur Negara	5	5%
Tidak Bekerja	14	14%
<b>Total</b>	<b>100</b>	<b>100 %</b>

Sumber: \*) Data Primer, (2022)

4. Responden Menurut Pendidikan

Pendidikan Responden dikelompokkan menjadi 6 kelompok seperti pada tabel berikut :

**Tabel 4.** Jenis Kelamin Responden

Pendidikan Responden	Jumlah Responden	Presentase
SD	8	8%
SMP	16	16%
SMA	49	49%
DIPLOMA	6	6%
S1	18	18%
S2	3	3%
<b>Total</b>	<b>100</b>	<b>100%</b>

Sumber: \*) Data Primer, (2022)

**Uji Validitas dan Reabilitas**

Menurut Aritonang (2005), Uji Validitas dan Reabilitas dapat dihitung sebagai berikut:

1. Uji Validitas

**Tabel 5.** Hasil Pengujian Validitas Tingkat Kinerja dan Kepuasan Penumpang

No. Item	Koefisien korelasi ( $r_{hitung}$ )		$R_{tabel}$ (5%)	Keterangan
	Kepuasan	Kepentingan		
1.	0,443	0,452	0,1966	valid
2.	0,262	0,378	0,1966	valid
3.	0,386	0,577	0,1966	valid
4.	0,460	0,471	0,1966	valid
5.	0,343	0,417	0,1966	valid
6.	0,306	0,617	0,1966	valid
7.	0,290	0,600	0,1966	valid
8.	0,382	0,658	0,1966	valid
9.	0,478	0,589	0,1966	valid
10.	0,376	0,807	0,1966	valid
11.	0,418	0,654	0,1966	valid
12.	0,325	0,692	0,1966	valid
13.	0,196	0,702	0,1966	valid
14.	0,381	0,427	0,1966	valid
15.	0,272	0,504	0,1966	valid
16.	0,433	0,669	0,1966	valid
17.	0,427	0,597	0,1966	valid
18.	0,293	0,708	0,1966	valid
19.	0,301	0,649	0,1966	valid
20.	0,288	0,588	0,1966	valid
21.	0,270	0,550	0,1966	valid
22.	0,287	0,560	0,1966	valid
23.	0,349	0,660	0,1966	valid
24.	0,229	0,615	0,1966	valid
25.	0,203	0,707	0,1966	valid
26.	0,214	0,741	0,1966	valid
27.	0,303	0,730	0,1966	valid
28.	0,437	0,639	0,1966	valid

Sumber: \*) Data Primer, (2022)

2. Uji Reabilitas

**Tabel 6** Hasil Pengujian Reabilitas Tingkat Kinerja dan Kepuasan Penumpang

**Tabel 6.** Hasil Uji Reabilitas Total

Total Atribut	Tingkat Kinerja	Tingkat Harapan	Keterangan
<i>Cronbach's Alpha</i>	0,938	28	Realibilitas Sempurna

Sumber: \*) Hasil Olah Data, (2022)

### Tingkat Kesesuaian

#### 1. Kinerja *Park and Ride*

**Tabel 7.** Tingkat Kesesuaian Kinerja dan Kepuasan Variabel Keselamatan

No.	Atribut Pelayanan	Kinerja $X_i$	Kepuasan $Y_i$	$Tk_i$ $\frac{X}{Y} \times 100\%$
1.	Setiap kendaraan sudah dijamin selamat tanpa ada kasus kehilangan	442	404	109,41%
2.	Lokasi pintu masuk/keluar ditempatkan minimal 50 m dari persimpangan	401	404	99,26%
3.	Lahan parkir sudah terlihat kokoh dan terawat	449	400	112,25%
4.	Ketersediaan rambu petunjuk (rambu tanda stop Bus, parkir dan lainnya)	433	370	117,03%
5.	Lokasi pintu masuk/keluar ditempatkan sebaik mungkin guna menghindari konflik dengan pengguna <i>BRT</i>	425	389	109,26%
6.	Tidak memberikan dampak visual yang negatif terhadap bentuk fisik dan struktur kota	421	380	110,79%
7.	Waktu tempuh menggunakan <i>BRT</i> lebih cepat, aman dan tidak terjadi kemacetan	429	385	111,43%
8.	Lokasi pintu keluar sudah ditempatkan tidak terukur sulit untuk memberikan vasibilitas yang memadai saat memasuki arus lalu lintas.	426	406	104,93%

Sumber: \*) *Data Primer, (2022)*

Berdasarkan Tabel 7 atribut pelayanan yang memiliki tingkat kesesuaian paling tinggi adalah atribut pelayanan nomor 4 dengan prestasi kenyataan 117,03%. Atribut pelayanan yang memiliki tingkat kesesuaian paling rendah adalah atribut pelayanan nomor 2 dengan prestasi kenyataan 99,26%. Rata-rata presentase tingkat kesesuaian antara kinerja yang diinginkan pengguna jasa dengan kepuasan yang diterima dari atribut keselamatan adalah 110,15%.

**Tabel 8.** Tingkat Kesesuaian Kinerja dan Kepuasan Variabel Keamanan

No.	Atribut Pelayanan	Kinerja $X_i$	Kepuasan $Y_i$	$Tk_i$ $\frac{X}{Y} \times 100\%$
9.	Adanya tanda <i>physical distancing</i> (jaga jarak atau jarak aman)	453	363	124,80%
10.	Lampu penerangan yang memadai saat malam hari	453	377	120,16%
11.	Petugas Keamanan	444	363	122,31%
12.	Area parkir sudah dikelilingi pagar pengaman	439	400	109,75%
13.	Adanya peringatan untuk tidak meninggalkan barang bawaan di area parkir	453	385	117,66%
14.	Keamanan sudah berjalan di area fasilitas parkir dibantu oleh petugas parkir	420	378	111,11%
15.	Tersedia kamera pengaman ( <i>CCTV</i> )	435	311	139,87%
16.	Sudah tersedia nomor lokasi parkir	416	363	114,60%
17.	Adanya pola parkir sehingga setiap kendaraan dapat memarkirkan kendaraannya dengan baik sehingga kendaraan tetap aman	431	368	117,12%
18.	Tersedia rambu jalan sebagai petunjuk bagi pengemudi pada saat parkir	450	390	115,38%

Sumber: \*) *Data Primer, (2022)*

Berdasarkan Tabel 8 atribut pelayanan yang memiliki tingkat kesesuaian paling tinggi adalah atribut pada nomor 15 dengan prestasi kenyataan 139,87%. Sedangkan atribut pelayanan yang memiliki tingkat kesesuaian paling rendah adalah atribut pelayanan nomor 12 dengan prestasi kenyataan 109,75%. Rata-rata presentase tingkat kesesuaian antara kinerja yang diinginkan pengguna jasa dengan kepuasan yang diterima dari atribut keamanan adalah 119,25%.

**Tabel 9.** Tingkat Kesesuaian Kinerja dan Kepuasan Variabel Kenyamanan

No.	Atribut Pelayanan	Kinerja X <sub>i</sub>	Kepuasan Y <sub>i</sub>	Tk <sub>i</sub> $\frac{X}{Y} \times 100\%$
19.	Fasilitas pengatur suhu/ventilasi udara (AC,Kipas angin,Ventilasi) yang memadai	449	366	122,68%
20.	Fasilitas kebersihan (tempat sampah) dan juga fasilitas pelengkap untuk menjaga kebersihan lingkungan parkir	430	383	112,27%
21.	Biaya parkir murah, terjangkau dan tidak bersifat progresif	460	436	105,51%
22.	Ruang Tunggu dengan fasilitas yang memadai	423	385	109,87%
23.	Ketersediaan dan kondisi toilet dalam memberikan kenyamanan bagi para pengguna <i>Park and Ride</i>	442	366	120,77%
24.	Kondisi tempat parkir bersih	430	389	110,54%
25.	Memiliki kemiringan lantai dan tekstur khusus bagi yang membutuhkan	440	391	112,53%
26.	Informasi pelayanan (rute dan peta) dan informasi kedatangan bus.	452	411	109,98%
27.	Kenyamanan dalam berlalu lintas	436	424	102,83%
28.	Layout parkir yang rapih memudahkan pergerakan konsumen	432	412	104,85%

Sumber: \*) *Data Primer, (2022)*

Berdasarkan Tabel 9 atribut pelayanan yang memiliki tingkat kesesuaian paling tinggi adalah atribut pelayanan 19 dengan prestasi kenyataan 122,68%. Sedangkan atribut pelayanan yang memiliki tingkat kesesuaian paling rendah adalah atribut pelayanan nomor 27 dengan prestasi kenyataan 102,83%. Rata-rata presentase tingkat kesesuaian antara kinerja yang diinginkan pengguna jasa dengan kepuasan yang diterima dari atribut kenyamanan adalah 111,18%.

Dari ketiga variabel penelitian ini memperoleh nilai rata-rata untuk variable keselamatan memperoleh nilai rata-rata 110,15%, variabel keamanan memperoleh nilai rata-rata 119,25%, dan variabel kenyamanan memperoleh nilai rata-rata 111,18%. Untuk secara keseluruhan tingkat kesesuaian dari ketiga variabel dapat dihitung menggunakan rumus :

$$\sum X_i = \text{Jumlah keseluruhan kinerja}$$

$$\sum Y_i = \text{Jumlah keseluruhan kepuasan}$$

$$T_{ki} = \text{Jumlah rata-rata keseluruhan}$$

$$\sum X_i = 12192$$

$$\sum Y_i = 15823$$

$$T_{ki} = \frac{(\sum X_i)}{(\sum Y_i)} \times 100\% = \frac{(12192)}{(15823)} \times 100\%$$

$$= 77,05 \%$$

Jadi dalam penelitian ini diperoleh nilai rata-rata dari keseluruhan variabel kinerja yaitu 77,0523% sehingga disimpulkan bahwa kinerja dari *Park and Ride* Gamping Yogyakarta belum mencapai 100% dan harus ditingkatkan lagi kinerjanya.

## 2. Kepuasan Masyarakat Terhadap Kinerja *Park And Ride*

### a. Tingkat Kesesuaian Kinerja dan Kepuasan Variabel Keselamatan.

**Tabel 10.** Tingkat kesesuaian kinerja dan kepuasan variabel keselamatan

No.	Atribut Pelayanan	Kinerja(Xi)	Kepuasan (Yi)	$Tk_i = \frac{X}{Y} \times 100\%$
1.	Setiap kendaraan sudah dijamin selamat tanpa ada kasus kehilangan	442	404	
2.	Lokasi pintu masuk/keluar ditempatkan minimal 50 m dari persimpangan	401	404	
3.	Lahan parkir sudah terlihat kokoh dan terawat	449	400	
4.	Ketersediaan rambu petunjuk (rambu tanda stop Bus, parkir dan lainnya)	433	370	110,15%
5.	Lokasi pintu masuk/keluar ditempatkan sebaik mungkin guna menghindari konflik dengan pengguna <i>BRT</i>	425	389	
6.	Tidak memberikan dampak visual yang negatif terhadap bentuk fisik dan struktur kota	421	380	
7.	Waktu tempuh menggunakan <i>BRT</i> lebih cepat,aman dan tidak terjadi kemacetan	429	385	
8.	Lokasi pintu keluar sudah ditempatkan tidak terukur sulit untuk memberikan visibilitas yang memadai saat memasuki arus lalu lintas.	426	406	

Sumber: \*) *Data Primer, (2022)*

### b. Tingkat Kesesuaian Kinerja dan Kepuasan Variabel Keamanan.

**Tabel 11.** Tingkat kesesuaian kinerja dan kepuasan variabel keamanan

No.	Atribut Pelayanan	Kinerja $X_i$	Kepuasan $Y_i$	$Tk_i = \frac{X}{Y} \times 100\%$
9.	Adanya tanda <i>physical distancing</i> (jaga jarak atau jarak aman)	453	363	
10.	Lampu Penerangan yang memadai saat malam hari	453	377	
11.	Petugas Keamanan	444	363	
12.	Area parkir sudah dikelilingi pagar pengaman	439	400	
13.	Adanya peringatan untuk tidak meninggalkan barang bawaan di area parker	453	385	
14.	Keamanan sudah berjalan di area fasilitas parkir dibantu oleh petugas parkir	420	378	119,25%
15.	Tersedia kamera pengaman ( <i>CCTV</i> )	435	311	
16.	Sudah tersedia nomor lokasi parker	416	363	
17.	Adanya pola parkir sehingga setiap kendaraan dapat memarkirkan kendaraannya dengan baik sehingga kendaraan tetap aman	431	368	
18.	Tersedia rambu jalan sebagai petunjuk bagi pengemudi pada saat parker	450	390	

Sumber: \*) *Data Primer, (2022)*

c. Tingkat Kesesuaian Kinerja dan Kepuasan Variabel Kenyamanan

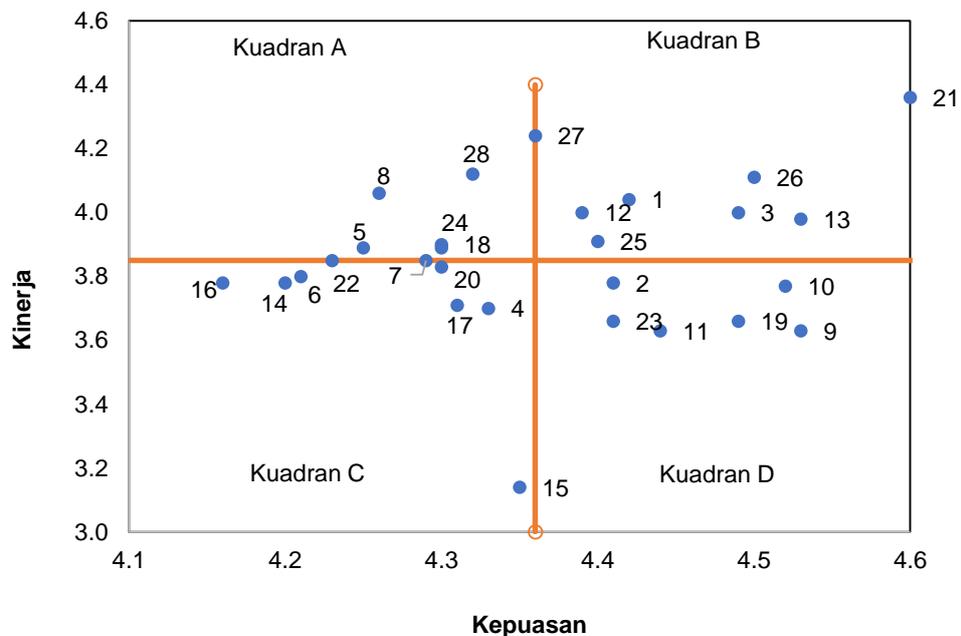
**Tabel 12.** Tingkat kesesuaian kinerja dan kepuasan variabel kenyamanan

No.	Atribut Pelayanan	Kinerja $X_i$	Kepuasan $Y_i$	$\frac{X_i}{Y_i} \times 100\%$	$Tk_i$
19.	Fasilitas pengatur suhu/ventilasi udara (AC,Kipas angin,Ventilasi) yang memadai	449	366		
20.	Fasilitas kebersihan (tempat sampah) dan juga fasilitas pelengkap untuk menjaga kebersihan lingkungan parkir	430	383		
21.	Biaya parkir murah, terjangkau dan tidak bersifat progresif	460	436		
22.	Ruang Tunggu dengan fasilitas yang memadai	423	385		
23.	Ketersediaan dan kondisi toilet dalam memberikan kenyamanan bagi para pengguna <i>Park and Ride</i>	442	366		111,18%
24.	Kondisi tempat parkir bersih	430	389		
25.	Memiliki kemiringan lantai dan tekstur khusus bagi yang membutuhkan	440	391		
26.	Informasi pelayanan (rute dan peta) dan informasi kedatangan bus.	452	411		
27.	Kenyamanan dalam berlalu Lintas	436	424		
28.	Layout parkir yang rapih memudahkan pergerakan konsumen	432	412		

Sumber: \*) Data Primer, (2022)

**Diagram Cartesius**

Dari hasil diagram Cartesius pada Gambar 3 dapat diketahui kinerja yang harus ditingkatkan dan dipertahankan oleh pihak *Park and Ride* Gamping Yogyakarta.



**Gambar 3.** Hasil Diagram Cartesius

## 1. Kuadran I

Pada posisi ini, jika dilihat dari kepentingan konsumen, atribut-atribut produk berada pada tingkat rendah, tetapi jika dilihat dari Kepentingannya, konsumen merasa tingkat yang tinggi, sehingga konsumen menuntut adanya perbaikan atribut tersebut. Dalam penelitian ini atribut yang termasuk dalam kuadran I adalah atribut nomor 5, 8, 18, 24, 28.

## 2. Kuadran II

Atribut yang termasuk ke dalam kuadran B merupakan atribut yang kondisi kinerjanya telah memenuhi harapan dan perlu dipertahankan oleh pihak *Park and Ride* Gamping Yogyakarta. Dalam penelitian ini atribut yang termasuk dalam kuadran II yaitu atribut nomor 1, 3, 12, 13, 21, 25, 27.

## 3. Kuadran III

Pada posisi ini, jika dilihat dari kepentingan konsumen, atribut-atribut produk kurang di anggap penting, tetapi jika dilihat dari tingkat kepuasan konsumen cukup baik. Namun, konsumen mengabaikan atribut-atribut yang terletak pada posisi ini. Dalam penelitian ini atribut yang termasuk dalam kuadran III adalah nomor 4, 6, 7, 14, 15,16,17,20.

## 4. Kuadran IV

Pada posisi ini, jika dilihat dari kepentingan konsumen, atribut-atribut produk kurang dianggap penting, tetapi jika dilihat dari tingkat kepuasannya, konsumen merasa sangat puas. Dalam penelitian ini atribut yang termasuk dalam kuadran IV adalah nomor 2, 9, 10, 11, 19, 23.

## Analisis Interval

### Skala Likert

Skala likert atau *Likert Scale* adalah skala yang digunakan untuk mengukur sikap dan pendapat responden dalam sebuah penelitian. Untuk menilai kepuasan dan kinerja pengguna jasa, peneliti menggunakan skor penilaian tingkat kinerja dan kepuasan seperti pada Tabel 13 berikut.

**Tabel 13.** Skor atau bobot penilaian dalam penelitian

No.	Tingkat Kepentingan	Tingkat Kepuasan
1.	Sangat Tidak Setuju	Sangat Tidak Puas
2.	Tidak Setuju	Tidak Puas
3.	Cukup Setuju	Cukup Puas
4.	Setuju	Puas
5.	Sangat Setuju	Sangat Puas

Sumber: \*) Supranto, (2015)

Berdasarkan data kuesioner *Park and Ride* Gamping Yogyakarta data skala *likert* tingkat kepuasan dapat dilihat dari perhitungan dibawah ini :

$$\text{Total Skor} = 12192$$

$$\begin{aligned} \text{Skor maksimum} &= (\text{jumlah responden} \times \text{Skor tertinggi Likert} \times \text{Jumlah Variabel}) \\ &= 100 \times 5 \times 28 = 14000 \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{Skor Minimum} &= (\text{jumlah responden} \times \text{Skor terendah Likert} \times \text{Jumlah Variabel}) \\ &= 100 \times 1 \times 28 = 2800 \end{aligned}$$

$$\text{Indeks (\%)} = \frac{\text{Total Skor}}{\text{Skor Maksimum}} \times \text{Jumlah Responden} = \frac{12192}{14000} \times 100\% = 87,085\%$$

### Interval Penelitian

- Indeks 0% - 24,99% = Tidak Puas
- Indeks 25% - 49,99% = Cukup Puas
- Indeks 50% - 74,99% = Puas
- Indeks 75% - 100% = Sangat Puas

Berdasarkan hasil perhitungan diatas nilai indeks tingkat kepuasan pengguna *Park and Ride* Gamping Yogyakarta adalah sebesar 87,085%. Maka berdasarkan interval penelitian dapat disimpulkan bahwa responden “Sangat Puas” dengan kinerja yang diberikan oleh pihak *Park and Ride* Gamping Yogyakarta.

## SIMPULAN DAN SARAN

### Simpulan

Berdasarkan hasil analisis data yang telah diperoleh dalam Evaluasi Kinerja *Park and Ride* Gamping Yogyakarta dengan menggunakan metode IPA (*Importance Performance Analysis*), maka dapat diambil kesimpulan sebagai berikut :

1. Berdasarkan tingkat Kinerja dari ketiga variable penelitian yaitu variabel keselamatan memperoleh nilai rata-rata presentase 110,15%, variabel keamanan memperoleh nilai rata-rata presentase 119,25%, dan variabel kenyamanan memperoleh nilai rata-rata presentase 111,18% sehingga dapat disimpulkan bahwa kinerja dari *Park and Ride* Gamping Yogyakarta untuk ketiga variabel ini sudah mencapai 100%.
2. Beberapa Fasilitas yang sesuai seperti tersedianya lampu penerangan, jalur keluar masuk bus sudah memiliki jarak jauh dari persimpangan (50 meter), fasilitas kebersihan, dan beberapa failitas lainnya berdasarkan SPM. Namun ada beberapa fasilitas *Park and Ride* masih perlu ditambahkan seperti CCTV dan petugas yang mengontrol pada lokasi tersebut.
3. Berdasarkan perhitungan nilai indeks tingkat kepuasan terhadap kinerja *Park and Ride* Gamping Yogyakarta memperoleh nilai sebesar 87,085% dan berdasarkan interval penelitian dapat disimpulkan bahwa responden “**Sangat Puas**” dengan kinerja yang diberikan oleh pihak *Park and Ride* Gamping Yogyakarta.

### Saran

Pengelola *Park and Ride* sebaiknya dapat meningkatkan kinerja yang dirasa pengguna belum memberikan kinerja yang memuaskan yaitu dengan menyediakan CCTV, menambah petugas keamanan dan menjaga kebersihan halaman *Park and Ride*. Selain itu, perlu mengevaluasi kinerja dan fasilitas yang masih belum sesuai dengan harapan dari para pengguna *Park and Ride* Gamping Yogyakarta agar di masa mendatang dapat memberikan pelayanan yang lebih optimal lagi.

## DAFTAR PUSTAKA

Anonim. (2010). *Peraturan Daerah Provinsi DI Yogyakarta No. 2 Tahun 2010 Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta tahun 2009-2029*. Pemerintah Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta.

Aloysius Rangga Aditya, ddk. (2021). *Statistik Seri Dasar Dengan SPPS*. Kota Bandung-Jawa Barat.

Aritonang, Lerbin, R. (2005). *Kepuasan Pelanggan*. Jakarta: Gramedia Pustaka Utama.

Veronica Diana Anis A, 2020. *Analisis Daya Tampung Jalan dan Manajemen Lalu Lintas*, URL: <https://www.journalitny.ac.id/> , 21 April 2022.

Palupiningtyas, S.E. (2015). *Kriteria Fasilitas Park and Ride Sebagai Pendukung Angkutan Umum Massal Berbasis Jalan*, *Warta Penelitian Perhubungan*, Volume 27, Nomor 2, Maret-April 2015, pp. 69-84, Sekretariat Badan Litbang Perhubungan. Kementerian Perhubungan, Jakarta.

The Planning & Research Manager, (2006), *South Yorkshire Passenger Transport Executive Park and Ride Strategy 2006-2011 : South Yorkshire, Making Public Transport a Better Choice*. Government of South Yorkshire : United Kingdom.