

EVALUASI KINERJA *PARK AND RIDE* BATIK SOLO TRANS TIRTONADI SURAKARTA

Hironimus Raymundo Ria Dua¹, Ircham² dan Herna Puji Astutik³

^{1,2,3}Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Teknik dan Perencanaan, Institut Teknologi Nasional Yogyakarta, Jl.
Babarsari No 1. Depok, Sleman, Yogyakarta
Email: 1irondjulio433@gmail.com, 2ircham@itny.ac.id, 3herna@itny.ac.id

ABSTRAK

Transportasi merupakan salah satu kebutuhan pokok manusia, terutama dalam lingkungan perkotaan yang padat. Transportasi memegang peranan penting dalam pembangunan infrastruktur kota untuk mendukung mobilitas manusia, barang, dan informasi secara optimal. Salah satu upaya untuk meningkatkan efisiensi transportasi adalah melalui penyediaan fasilitas *Park and Ride*, yang berfungsi untuk mengurangi kemacetan dengan memfasilitasi peralihan dari kendaraan pribadi ke angkutan umum. Penelitian ini berfokus pada evaluasi kinerja fasilitas *Park and Ride* Batik Solo Trans Tirtonadi di Surakarta. Metode penelitian yang digunakan adalah deskriptif kuantitatif dengan pengumpulan data melalui survei kuesioner. Analisis data dilakukan menggunakan metode *Important Performance Analysis* (IPA) untuk mengidentifikasi faktor-faktor pelayanan yang mempengaruhi kepuasan pengguna dan area yang memerlukan perbaikan. Hasil penelitian menunjukkan bahwa kinerja keseluruhan *Park and Ride* Batik Solo Trans Tirtonadi berada pada kategori baik, dengan nilai rata-rata kinerja dan kepuasan mencapai 101,714%. Beberapa aspek yang memerlukan perbaikan meliputi kemudahan keluar masuk parkir, penandaan lokasi parkir, kenyamanan berlalu lintas di area parkir, fasilitas kemudahan naik turun penumpang, dan kemiringan lantai serta tekstur khusus. Sementara itu, aspek-aspek seperti lebar jalan masuk/keluar, penerangan area parkir, kebersihan tempat parkir, tarif yang terjangkau, dan akses informasi mendapatkan nilai yang baik.

Kata Kunci : Transportasi, *Park and Ride*, Batik Solo Trans Tirtonadi, kinerja fasilitas, kepuasan pengguna, *Important Performance Analysis* (IPA), Transportasi umum.

1. PENDAHULUAN

Transportasi sangat memegang peranan penting dalam pembangunan dan pengembangan infrastruktur kawasan perkotaan. Dalam perencanaan moda-moda transportasi yang diintegrasikan untuk memperoleh layanan transportasi yang aman, bersih, murah, dan cepat bagi penggunaannya maka diperlukan dan dikembangkan angkutan massal. Salah satu upaya untuk meningkatkan peran sarana angkutan umum massal adalah dengan adanya *Park and Ride*. *Park and Ride* adalah fasilitas yang disediakan sebagai tempat parkir kendaraan yang berfungsi untuk mengalihkan tingkat kemacetan atau penumpukan kendaraan pribadi di dalam suatu kota, dengan adanya *park and ride* ini diharapkan masyarakat dapat memarkirkan kendaraan pribadinya dan menggunakan transportasi umum.

Park dan 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). Sedangkan menurut (Spillar, 1997). *Park and Ride* adalah sebuah sistem transportasi yang menggunakan fasilitas ruang parkir dengan menitipkan kendaraan pribadi (mobil dan sepeda motor), kemudian beralih ke moda transportasi umum massal. *Park and Ride* ini bertujuan untuk menjaga perkembangan perjalanan ke pusat kota, mencegah penggunaan lahan pusat kota yang berharga untuk area parkir dan pembangunan jalan serta bermanfaat dalam mengurangi kemacetan, kebisingan, dan polusi udara (Parkhurst, 1995). Luk.J (1992) dalam Sembiring (2015) membagi *travel demand management* menjadi beberapa bagian, salah satunya adalah meningkatkan utilitas aset dimana *Park and Ride* menjadi teknik dari *travel demand management* dalam metode yang terkait okupansi kendaraan. Maka dapat disimpulkan bahwa salah satu tujuan *Park and Ride* ini tentu berkaitan dengan pengurangan jumlah kendaraan pribadi yang melintas pada suatu lokasi tertentu. Skema *Park and Ride* telah terbukti berhasil diberbagai negara seperti Eropa dan Amerika Serikat, bahkan Singapura yang teknologi transportasinya paling baik di wilayah Asean telah membuktikan bahwa skema *Park and Ride* dapat diandalkan dalam mereduksi kemacetan Seik, F. T. (1997) dalam Sembiring, (2015).

Corresponding Author

E-mail Address : irondjulio433@gmail.com

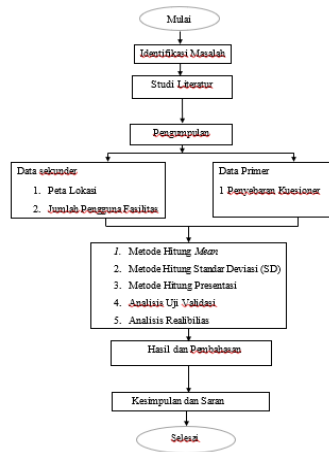
Park and ride batik Solo trans Tirtonadi merupakan salah satu *park and ride* yang berada di jalan Ahmad Yani Nomor 262, kelurahan, Gilingan, Kecamatan Banjarsari Kota Surakarta. Keberadaan *park and ride* ini dimaksudkan agar masyarakat dapat memarkirkan kendaraan pribadinya dan melanjutkan dengan menggunakan angkutan umum batik Solo trans. *Park and Ride* ini berada di pusat kota yang menjadi pusat perekonomian di kota Surakarta. Dengan banyaknya Permukiman menciptakan bangkitan pergerakan dan dorongan ekonomi yang tinggi di wilayah tersebut. Untuk memaksimalkan fasilitas *Park and Ride* Batik Trans Solo maka melalui tugas akhir ini penyusun mencoba memilih judul tentang “Evaluasi Kinerja *Park and Ride* Batik Solo Trans Tirtonadi” dimana dalam studi akan mendapatkan presentase tingkat kepuasan dan peninjauan fasilitas *park and ride* Batik Solo Trans Tirtonadi Surakarta.

Berdasarkan uraian yang dikemukakan dalam latar belakang tersebut, beberapa permasalahan dapat dirumuskan sebagai berikut: bagaimana kinerja fasilitas Park and Ride Tirtonadi dalam memberikan pelayanan di Surakarta dan faktor-faktor apa saja yang mempengaruhinya? Selain itu, perlu diketahui juga tingkat kepuasan masyarakat yang menggunakan fasilitas Park and Ride Batik Solo Trans Tirtonadi. Studi ini bertujuan untuk mengetahui kinerja fasilitas Park and Ride Tirtonadi sebagai prasarana penunjang angkutan umum serta mendapatkan tingkat kepuasan pengguna fasilitas Park and Ride Batik Solo Trans. Penelitian ini dilakukan di lokasi Park and Ride Batik Solo Trans Tirtonadi Surakarta, dengan responden penelitian adalah pengguna fasilitas tersebut. Survei dilaksanakan selama tiga hari, yaitu pada hari Rabu, Sabtu, dan Minggu. Metode analisis data yang digunakan adalah metode Importance Performance Analysis (IPA). Manfaat penelitian ini secara teoritis adalah untuk menyumbangkan pengembangan ilmu pengetahuan, khususnya dalam bidang ketekniksipilan transportasi. Secara praktis, penelitian ini dapat menjadi acuan dalam pengembangan kebijakan oleh pemerintah kota Surakarta untuk mengembangkan Park and Ride Batik Solo Trans di kota Surakarta.

2. METODE

Penelitian ini menggunakan instrumen berupa alat ukur. Di mana analisis datanya bersifat statistik atau kuantitatif, dan bertujuan untuk menguji atau membuktikan hipotesis yang sudah ditetapkan maupun kuesioner. Penelitian kuantitatif dilakukan dengan angka-angka, pengolahan statistik dan percobaan terkontrol (Sukamdinata, 2009). Metode penelitian deskriptif merupakan metode penelitian yang tergolong dalam penelitian kuantitatif bersifat noneksperimental (Siyoto, S dan Sodik, M. A. 2015). Maka metode deskriptif sangat cocok digunakan karena menggambarkan sesuai dengan yang ada di lokasi *park and ride* baik secara sederhana maupun secara menyeluruh. Analisis yang dilakukan untuk mengolah data menggunakan metode *Important Performance Analysis* (IPA) Metode ini pertama kali diperkirakan Martilla, J. A. and James, J.C. (1977) dalam Aryoso (2009) bertujuan untuk mengukur hubungan antara persepsi konsumen dan prioritas peningkatan kualitas produk atau jasa. IPA telah diterima secara umum dan dipergunakan pada berbagai bidang karena mudah diterapkan dan tampilan hasil Analisa yang memudahkan usulan perbaikan kinerjanya. *Important Performance Analysis* atau analisa kepentingan dan kinerja atau kepuasan pelanggan merupakan metode analisis tingkat kepuasan konsumen terhadap suatu produk barang atau jasa (Supranto, 2011). yang mempunyai fungsi utama untuk menampilkan informasi tentang faktor-faktor pelayanan yang menurut konsumen sangat mempengaruhi kepuasan dan loyalitasnya, dan faktor-faktor pelayanan yang menurut konsumen perlu diperbaiki karena pada saat ini belum memuaskan.

Lokasi studi Park and Ride Batik Solo Trans Tirtonadi terletak di Jalan Ahmad Yani Nomor 262, Kelurahan Gilingan, Kecamatan Banjarsari, Kota Surakarta. Untuk mengukur kepuasan pengguna terhadap fasilitas ini, data dikumpulkan melalui dua metode. Pertama, data primer dikumpulkan menggunakan kuisisioner yang disebarkan kepada responden untuk mendapatkan informasi asal dan tujuan pergerakan mereka. Kuisisioner ini efektif jika peneliti telah mengetahui variabel yang diukur dan apa yang diharapkan dari responden, serta cocok untuk responden yang jumlahnya besar dan tersebar luas. Kedua, data sekunder diperoleh dari fasilitas penunjang Park and Ride yang sudah ada.



Gambar 2. Bagan Alir Penelitian

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

Data Umum Responden

Pada penelitian ini diberikan Kuisioner kepada 100 responden. kuisioner diberikan kepada para pengguna fasilitas *Park and ride* Batik Solo Trans Surakarta. Data tersebut ditulis dalam bentuk tabel dengan menulis data yang sudah diisi oleh responden. Data informasi dari responden terdiri dari jenis kelamin, usia dan pekerjaan.

Perbandingan standar *Park and Ride* Sesuai SPM dengan Kondisi Fasilitas *park and Ride* BST Tirtonadi Surakarta

Berdasarkan Keputusan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. (1996) Nomor: 272/HK.105/DRJD/96 Tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir:

Tabel 1. Perbandingan Standar *Park and Ride* Dengan Fasilitas *Park and ride* BST Tirtonadi

Standar <i>park and ride</i>	Fasilitas <i>Park and ride</i> BST Tirtonadi Surakarta	Fasilitas	kesesuaian
Lokasi dan Aksesibilitas	Dekat dengan Stasiun Transportasi Umum.	√	Sesuai standar
	Akses Jalan yang Baik	√	
	Pintu masuk dan pintu keluar parkir	√	
Keamanan	Area parkir dilengkapi dengan cctv minimal 2	√	Sesuai standar
	Terdapat petugas parkir	√	
	Penerangan yang Memadai	√	
	Kendaraan sudah dijamin Aman	√	
Kenyamanan	Terdapat ruang tunggu	√	Belum Sesuai standar
	Tersedia toilet	√	

Standar <i>park and ride</i>	Fasilitas <i>Park and ride</i> BST Tirtonadi Surakarta	Fasilitas	kesesuaian
	Kelestarian Lingkungan yang ada disekitar parkir	-	
	Keselamatan serta kelancaran pada lalu lintas.	-	
Informasi dan sistem pembayaran	Terdapat karcis parkir	√	Belum Sesuai standar

Sumber : (Hasil olah data, 2024)

Berdasarkan penelitian diatas dapat disimpulkan bahwa fasilitas Yang ada di *Park and Ride* BST Tirtonadi Surakarta berdasarkan kriteria seperti kenyamanan, informasi dan sistem pembayaran dan pemeliharaan dan kebersihan belum sesuai standar *Park and Ride* dan harus dikaji lagi oleh pihak Pengelola *Park and ride*.

Analisis Tingkat kesesuaian *Park and Ride*

Untuk menganalisis tingkat kesesuaian kinerja dan kepuasan pengguna fasilitas *Park and Ride* Batik Solo Trans maka kuesioner ini terdiri dari lima variabel yaitu keselamatan, keamanan, kenyamanan, keteterjangkauan, dan kesetaraan. Item pertanyaan diwakili oleh huruf X dan Y. X merupakan tingkat kinerja yang dapat memberikan kepuasan bagi pengguna fasilitas *Park and Ride* , sedangkan Y merupakan kepuasan pengguna fasilitas *Park and Ride* :

Rumus yang digunakan adalah sebagai berikut :

$$Tki = \frac{xi}{yi} \times 100\% \quad (1)$$

Keterangan :

Tki = Skor penilaian kinerja/realita perusahaan

Xi = Skor penilaian kinerja

Yi = Skor penilaian kepuasan pengguna

Tabel 2. Variabel Keselamatan

No	Atribut	Kinerja (xi)	Kepuasan (yi)	TKI%
1	Lokasi pintu masuk/keluar ditempatkan sejauh mungkin dari persimpangan	420	417	100,72%
2	Lebar jalan masuk/keluar berdasarkan dimensi kendaraan dan kapasitas area parkir	451	439	102,73%
3	Kendaraan sudah dijamin Aman	431	424	101,65%
4	Lahan parkir sudah terlihat terawat dan kokoh	420	423	99,29%
5	Lokasi Pintu Masuk /keluar ditempatkan sebaik mungkin Untuk Menghindari Konflik dengan Pengguna Bus Trans Jateng	432	423	102,13%
6	Kemudahan Keluar masuk Parkir	423	431	98,14%
7	Tempat Parkir Cukup Luas Sehingga tanpa ada Kendaraan Berdempetan	440	436	100,92%
8	Kemudahan Mendapatkan Parkir	443	436	101,61%
Rata – rata				100,90%

Sumber : (Hasil olah Data, 2024)

Tabel 3. Variabel Keamanan

No	Atribut	Kinerja (xi)	Kepuasan (yi)	TKI%
1	Tersedia Rambu Jalan Sebagai Petunjuk Bagi Pengemudi Saat Parkir	441	418	105,50%
2	Sudah Tersedia Nomor Lokasi Parkir	437	444	98,42%
3	Tersedia lampu yang menandai area Parkir	446	420	106,19%
4	Sudah Tersedia fasilitas pelengkap untuk Menjaga Kebersihan Parkir	441	427	103,28%
5	Adanya Peringatan Untuk Tidak Meninggalkan Barang Bawaan di area Parkir	441	427	103,28%
6	Tersedia Camera Pengaman (CCTV)	442	423	104,49%
7	Area Parkir sudah dikelilingi Pagar Pengaman	438	422	103,79%
8	Petugas Parkir menjaga Keamanan Di Area Parkir	433	433	100,00%
9	Pemeriksaan Tiket Parkir di Pintu Keluar	441	442	99,77%
10	Tiket Parkir Sebagai Identitas Parkir	443	431	102,78%
Rata – rata				102,75%

Sumber : (Hasil olah Data, 2024)

Tabel 4. Kenyamanan

No	Atribut	Kinerja (x)	Kepuasan (Y)	TKI
1	Kondisi Jalan dari Park and ride Batik Solo Trans Sudah Terjamin Nyaman	432	421	102,61%
2	Ketersediaan toilet Bagi Pengguna Parkir	453	443	102,26%
3	Fasilitas Pengatur Suh/Ventilasi (Kipas Angin , AC , Ventilasi Udara)	435	424	102,59%
4	kondisi Tempat Parkir Bersih	447	428	104,44%
5	Kenyamanan Berlalu lintas di area Parkir	429	438	97,95%
6	Udara di area Parkir Membuat Nyaman	441	431	102,32%
7	Penampilan Area Parkir Terlihat Modern	433	421	102,85%
8	Memaksimalkan perjalanan Menggunakan BST	442	435	101,61%
Rata -Rata				102,08%

Sumber : (Hasil olah Data, 2024)

Tabel 5. Variabel Keterjangkauan

No	Atribut	Kinerja (x)	Kepuasan (y)	Tki
1	Apakah Lokasi Park and Ride sudah berada di lokasi yang sesuai	434	421	103,09%
2	Jarak tempuh parkir tidak terlalu jauh	434	423	102,60%
3	Biaya Parkir Murah ,Terjangkau dan tidak bersifat Progresif	435	421	103,33%
4	Ketersediaan integrasi Jaringan Trayek Pengumpan	441	432	102,08%
5	Tarif Yang terjangkau	449	431	104,18%
6	Pola parkir mempermudah Kendaraan	449	450	99,78%

No	Atribut	Kinerja (x)	Kepuasan (y)	Tki
7	Fasilitas Kemudahan Naik Turun Penumpang	435	460	94,57%
8	Informasi Pelayanan (nama Halte , rute , peta)	444	454	97,80%
Rata -Rata				100,93%

Sumber : (Hasil olah Data, 2024)

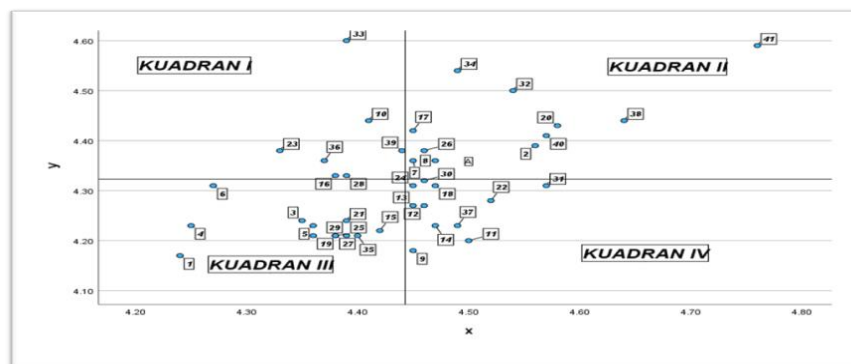
Tabel 6. Variabel Kesetaraan

No	Atribut	Kinerja (x)	Kepuasan (Y)	TKI%
1	Ruang Khusus untuk kursi Roda	436	421	103,56%
2	Kemiringan Lantai dan Tekstur Khusus	432	436	99,08%
3	Informasi yang mudah diakses oleh semua orang terkait Jadwal, rute dan perubahan layanan	445	423	105,20 %
4	Opsi diskon atau subsidi bagi kelompok rentan ekonomi	460	447	102,91%
5	Akses trotoar atau ruang tunggu bagi kaum difabilitas	439	438	100,23 %
6	Kursi prioritas sesuai dengan gambar	453	441	102,72%
7	Kemudahan perpindahan penumpang antar koridor	471	459	102,61 %
Rata- Rata				102,33%

Sumber : (Hasil olah Data, 2024)

Diagram Cartesius

Pada Analisa kuadran, peneliti akan memetakan item kualitas pelayanan berdasarkan rata-rata tingkat kepuasan pada diagram kartesius. Diagram kartesius merupakan suatu bangunan atas empat bagian yang dibatasi oleh dua buah garis yang berpotongan tegak lurus pada titik-titik (X , Y). Dimana X merupakan nilai rata-rata dari total penjumlahan rata-rata skor tingkat kinerja item kualitas pelayanan dan Y adalah nilai rata-rata total penjumlahan skor rata-rata tingkat kepuasan item pengguna jasa (Kepuasan Pengguna).



Gambar 3. Diagram Cartesius Item pertanyaan

Sumber : (Hasil Olah Data, 2024)

1. Kuadran I: Terletak di bagian atas kiri, menunjukkan atribut yang memiliki kepentingan tinggi tetapi kinerja rendah. Atribut dalam kuadran ini memerlukan perhatian dan perbaikan segera. Contohnya adalah titik 33.

2. Kuadran II: Terletak di bagian atas kanan, menunjukkan atribut yang memiliki kepentingan tinggi dan kinerja tinggi. Atribut ini sudah berkinerja baik dan harus dipertahankan. Contoh titik dalam kuadran ini adalah 32, 38, dan 41.
3. Kuadran III: Terletak di bagian bawah kiri, menunjukkan atribut dengan kepentingan dan kinerja rendah. Atribut di kuadran ini kurang penting bagi pengguna, sehingga perbaikan bisa diprioritaskan lebih rendah. Contohnya adalah titik 4, 6, dan 7.
4. Kuadran IV: Terletak di bagian bawah kanan, menunjukkan atribut dengan kepentingan rendah tetapi kinerja tinggi. Ini menunjukkan bahwa sumber daya mungkin terlalu banyak digunakan pada area yang kurang penting bagi pengguna. Contohnya adalah titik 11

4. KESIMPULAN

Kesimpulan dari penelitian mengenai kinerja dan kepuasan pengguna fasilitas *Park and Ride* BST Tirtonadi menunjukkan beberapa aspek penting. Pertama, dari variabel keselamatan, lebar jalan masuk/keluar telah memenuhi standar dengan persentase 102,73%, namun pengguna kurang puas dengan kemudahan keluar masuk parkir dengan persentase 98,14%. Kedua, dari variabel keamanan, ketersediaan lampu penanda area parkir mencapai 106,19%, tetapi nomor lokasi parkir yang ada kurang memuaskan dengan nilai 98,42%. Ketiga, kenyamanan pengguna menunjukkan bahwa kebersihan tempat parkir baik (104,44%), tetapi kenyamanan berlalu lintas di area parkir perlu ditingkatkan (97,95%). Keempat, keterjangkauan tarif parkir sangat baik (104,18%), namun fasilitas kemudahan naik turun penumpang masih kurang memadai (94,75%). Kelima, kesetaraan dalam akses informasi terkait jadwal dan rute sangat baik (105,20%), namun kemiringan lantai dan tekstur khusus perlu perbaikan (99,08%). Rata-rata nilai kinerja dan kepuasan dari kelima variabel adalah 101,714%, menunjukkan bahwa kinerja *Park and Ride* BST Tirtonadi sudah mencapai 100% dan harus dipertahankan. Analisis diagram kartesius menunjukkan beberapa area kritis yang memerlukan perbaikan segera, terutama yang berada di Kuadran I, sementara area di Kuadran II harus dipertahankan kualitasnya. Item-item di Kuadran III dan IV memerlukan evaluasi lebih lanjut untuk efisiensi alokasi sumber daya.

DAFTAR PUSTAKA

- Aryoso (2009). *Analisis Kinerja Fasilitas Park and Ride di Jakarta*. Institut Teknologi Bandung.
- Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. (1996) *Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: 272/HK.105/DRJD/96 Tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir*. Jakarta: Kementerian Perhubungan Republik Indonesia
- Luk.J (1992). *Park and Ride: Transport planning guidelines*. Australian Road Research Board.
- Martilla, J. A. and James, J.C. (1977). Importance-Performance Analysis. *The Journal of Marketing*, 41(1), pp. 77-79.
- Seik, F. T. (1997). An integrated approach for the planning, design, and implementation of Park-and-Ride facilities: The Singapore experience. *Journal of Transport Geography*, 5(2), 95-103.
- Sembiring, (2015). Skema Park and Ride di Jakarta (Pembelajaran dari Singapura). *Jurnal Penelitian Transportasi Darat*. Puslitbang Perhubungan Darat dan Perkeretaapian. Jakarta
- Siyoto, S dan Sodik, M. A. (2015). *Metode Penelitian Pendidikan*. Yogyakarta: Literasi Media Publishing
- South Yorkshire Passenger Transport Executive, 2006. 2012. *Park & Ride Strategy 2006-2011*.
- Spillar, (1997). *Pedoman Perancangan park And ride*. Parson Brinckehoff
- Supranto, (2011). *Pengukuran Tingkat Kepuasan Pelanggan*. Jakarta : Rineka Cipta.
- Sukamdinata, (2009). *Metode penelitian pendidikan*. Bandung: PT. Remaja Rosdakarya.