

ANALISIS KARAKTERISTIK DAN MODEL KEBUTUHAN PARKIR Studi Kasus :Pasar Tradisional di Kabupaten Tabanan

I Wayan Diasa¹⁾, I Made Sudarma²⁾, I Nengah Adi Meirawan³⁾
diasawayan1963@gmail.com¹⁾, madesudarma57@gmail.com²⁾, adi.meirawan@yahoo.com³⁾

Program Studi Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Ngurah Rai

ABSTRAK

Aktivitas pasar tradisional di Kabupaten Tabanan yang padat menyebabkan meningkatnya volume kendaraan yang masuk dan keluar pasar pada jam-jam tertentu, sehingga banyak kendaraan yang sulit mencari tempat untuk parkir. Pada dasarnya suatu kawasan harusnya menyediakan areal parkir yang memadai sehingga mampu menampung volume kendaraan yang parkir. Penelitian ini dilakukan untuk mengetahui bagaimana karakteristik parkir dan model hubungan parkir pada beberapa pasar tradisional yang ada di kabupaten Tabanan.

Penelitian ini dilakukan pada Pasar Tradisional Kediri, Pasar Tabanan, Pasar Dauh Pala dan Pasar Marga yang berlokasi kabupaten Tabanan. Adapun metode yang digunakan di dalam pengumpulan data adalah mengolah data primer dan sekunder. Data primer berupa survey secara langsung dan wawancara ke petugas / kantor yang mengurus tentang parkir pada lokasi studi. Data sekunder berupa data kios dan los yang didapat dari kantor pasar pada masing-masing lokasi studi kemudian dianalisa karakteristik dan dianalisa regresi untuk mendapatkan model parkir pasar tradisional di Kabupaten Tabanan

Hasil penelitian menunjukkan areal parkir Pasar Kediri untuk sepeda motor (MC) mampu menampung permintaan parkir sedangkan kendaraan ringan (LV) tidak mampu menampung permintaan parkir. Areal parkir Pasar Tabanan untuk sepeda motor (MC) mampu menampung permintaan parkir sedangkan kendaraan ringan (LV) tidak mampu menampung permintaan parkir. Areal parkir Pasar Dauh Pala tidak mampu menampung permintaan parkir untuk sepeda motor (MC) dan kendaraan ringan (LV). Areal parkir Pasar Marga mampu menampung permintaan parkir untuk sepeda motor (MC) dan kendaraan ringan (LV). Model regresi dari kapasitas parkir di Pasar Tradisional Kabupaten Tabanan untuk sepeda motor (MC) yaitu $Y = 89,534 + 0,073X_1 + 0,084X_2$ dimana, jumlah kios dan jumlah los secara bersama-sama mampu mempengaruhi kapasitas parkir dan model regresi dari kapasitas parkir di Pasar Tradisional Kabupaten Tabanan untuk kendaraan ringan (LV) yaitu $Y = 23,267 + 0,035X_1 + 0,073X_2$ dimana, jumlah kios dan jumlah los secara bersama-sama mampu mempengaruhi kapasitas parkir

Kata Kunci : karakteristik parkir, model kebutuhan parkir, pasar tradisional.

ABSTRACT

Traditional market activities in the densely populated Tabanan regency cause an increase in the volume of vehicles entering and leaving the market at certain hours, so that many vehicles has difficulty to find a place to park. Basicly an area has to provides adequate parking area so that it can accommodate the volume of vehicles parked. This research was purposed to find out how the characteristics of parking and parking relationship models in several traditional markets in Tabanan Regency.

This research was conducted at the Traditional Markets of Kediri, Tabanan Market, Dauh Pala Market and the Marga Market located in Tabanan Regency. The method used in data collection are processing primary and secondary data. Primary data in the form of direct surveys and interviews with officers / offices that take care of parking at the study site. Secondary data in the form of kiosk and booth data obtained from the market offices in each study location then analyzed the characteristics and analyzed the regression to get the traditional market parking model in Tabanan Regency

The results showed the Kediri Market parking area for motorcycles (MC) was able to accommodate parking requests while light vehicles (LV) were unable to accommodate parking requests.

Dosen¹⁾; Dosen²⁾; Mahasiswa³⁾

Tabanan Market parking area for motorcycles (MC) was able to accommodate parking requests while light vehicles (LV) were unable to accommodate parking requests. The parking area of the Dauh PalaMarket was unable to accommodate parking requests for motorbikes (MC) and light vehicles (LV). The Marga Market parking area was able to accommodate parking requests for motorbikes (MC) and light vehicles (LV). Regression model of parking capacity in Traditional Markets Tabanan Regency for Motorcycle (MC) is $Y = 89,534 + 0.073X_1 + 0.084X_2$ where, the number of kiosks and the number of booths together are able to influence parking capacity and the regression model of parking capacity in Traditional Markets Tabanan Regency for light vehicles (LV) is $Y = 23.267 + 0.035X_1 + 0.073X_2$ where, the number of kiosks and the number of booths together can be affected the parking capacity

Keywords: parking characteristics, parking demand models, traditional markets.

1.PENDAHULUAN

Lalu lintas terdiri atas berbagai aspek yang saling berkaitan, yaitu aspek hukum, sosiologi, ekonomi, psikologi dan politik. Lalu lintas yang baik adalah yang mampu mewujudkan arus yang lancar, kecepatan yang cukup aman, nyaman dan murah. Masalah lalu lintas tidak dapat lepas dari persoalan kendaraan yang berjalan, maupun yang berhenti, keduanya memiliki nilai yang tidak kecil atas timbulnya berbagai persoalan lalu lintas, persoalan lalu lintas diatas salah satunya berupa masalah parkir.

Pengertian parkir secara sederhana adalah keadaan tidak bergerak dari suatu kendaraan yang bersifat sementara (Direktorat Jendral Perhubungan Darat, 1996), dimana parkir merupakan salah satu komponen dari suatu sistem transportasi. Apabila dalam suatu perjalanan sudah tiba pada tujuannya, kendaraan harus parkir selama pengguna kendaraan tersebut melakukan suatu kegiatan, baik itu kegiatan bisnis, rekreasi, sekolah, bekerja maupun kegiatan yang lainnya.

Di daerah perekonomian terutama pada daerah yang menjadi pusat-pusat kegiatan seperti industri dan bisnis, tidak bisa lepas dari masalah parkir kendaraan. Selain itu, adanya tingkat kepemilikan kendaraan pribadi maupun kendaraan umum yang cukup tinggi, maka secara langsung akan menambah jumlah volume kendaraan pada sistem lalu lintas sehingga kebutuhan parkir juga semakin meningkat.

Pasar tradisional merupakan tempat bertemunya penjual dan pembeli serta ditandai dengan adanya transaksi penjual pembeli secara langsung dan biasanya ada proses tawar-menawar, bangunan biasanya terdiri dari kios-kios atau gerai, los dan dasaran terbuka yang dibuka oleh penjual maupun suatu pengelola pasar. Kebanyakan menjual kebutuhan sehari-hari seperti bahan-bahan makanan berupa ikan, buah, sayur-sayuran, telur, daging, kain, pakaian barang elektronik, jasa dan lain-lain. Selain itu, ada pula yang menjual kue-kue dan barang-barang lainnya.

Di Kabupaten Tabanan banyak terdapat pasar tradisional yang sampai saat ini tidak pernah sepi dari aktivitas penjual dan pembeli. Aktivitas beberapa pasar yang padat di kabupaten Tabanan saat ini antara lain : Pasar Kediri, Pasar Tabanan, Pasar Dauh Pala dan Pasar Marga. Aktivitas pasar yang padat menyebabkan meningkatnya volume kendaraan yang masuk dan keluar pasar pada jam-jam tertentu, sehingga banyak kendaraan yang sulit mencari tempat untuk parkir. Pada dasarnya

suatu kawasan menyediakan areal parkir yang memadai sehingga mampu menampung volume kendaraan yang parkir dan penataan areal parkir yang baik untuk mengurangi parkir kendaraan yang sembarangan sehingga para pengguna dapat parkir dengan aman dan nyaman.

Sampai saat ini belum diketahui bagaimana karakteristik parkir pada beberapa pasar tradisional yang ada di kabupaten Tabanan. Disamping itu akan dianalisis model hubungan parkir pada beberapa pasar tradisional yang ada di kabupaten Tabanan. Berdasarkan hal tersebut, maka penulis tertarik untuk meneliti karakteristik dan kebutuhan serta model parkir pada beberapa pasar tradisional yang ada di kabupaten Tabanan.

2.TINJAUAN PUSTAKA

Karakteristik Parkir

Karakteristik parkir adalah sifat-sifat dasar yang dapat memberikan penilaian terhadap pelayanan parkir dan permasalahan parkir terjadi pada daerah studi. Berdasarkan karakteristik parkir, kita akan dapat menentukan kondisi perparkiran yang ada pada daerah studi yang mencakup : volume parkir, akumulasi parkir, tujuan parkir, lamanya parkir, angka pergantian, dan indek parkir.

Volume Parkir

Volume parkir, menyatakan jumlah kendaraan yang termasuk dalam beban parkir (yaitu jumlah kendaraan per periode waktu tertentu, biasanya perhari) penelitian pada jumlah parkir digunakan untuk mengetahui intensitas penggunaan ruang parkir.

Akumulasi Parkir

Akumulasi parkir merupakan jumlah kendaraan yang parkir disuatu tempat pada waktu tertentu dan dapat dibagi sesuai dengan katagori jenis maksud perjalanan, dimana dari akumulasi parkir selama periode tertentu menunjukkan beban parkir (jumlah kendaraan parkir) dalam suatu kendaraan per periode waktu tertentu.

Rata-Rata Lamanya Parkir

Rata-rata lamanya parkir adalah waktu yang dibutuhkan untuk setiap kendaraan untuk berhenti pada ruang/areal parkir

Menurut Oppenlander, 1976 persamaan yang dipakai untuk mencari rata-rata lamanya parkir (D) adalah :

$$D = \frac{\sum(N_x) \cdot (X) \cdot (I)}{N_T} \quad (2.1)$$

Dimana :

D = Rata-rata lamanya parkir (jam/kendaraan)

N_x = Jumlah kendaraan yang parkir selama x interval

X = Jumlah dari pada interval parkir

I = Lamanya waktu setiap interval (jam)

N_T = Jumlah total kendaraan selama survey

Angka Pergantian Parkir

Angka pergantian (TR) merupakan suatu angka yang menunjukkan jumlah kendaraan yang parkir setiap jamnya didalam setiap ruang parkir. Menurut Oppenlander, 1976 angka pergantian dihitung dengan rumus :

$$TR = \frac{N_T}{S \times T_s} \quad (2.2)$$

Dimana :

TR = Angka pergantian parkir (kendaraan/stall/jam)

S = jumlah total stall resmi yang ada

T_s = Lamanya periode survey (jam)

N_T = Jumlah total kendaraan selama survey

Kapasitas Parkir

Kapasitas parkir adalah berapa besarnya daya tampung yang tersedia pada daerah studi, dalam waktu tertentu. Menurut Oppenlander 1967, kapasitas parkir dihitung dengan rumus :

$$\text{Kapasitas} = S / D \text{ (kendaraan/jam)} \quad (2.3)$$

Dimana :

S = Jumlah total stall resmi yang ada

D = Rata-rata lamanya parkir (jam)

Parking Supply

Parking supply dimaksudkan untuk memberikan suatu batasan atau ukuran seberapa banyak kendaraan yang dapat diparkir pada daerah studi selama periode survey. Menurut Oppenlander, 1976 parking supply dihitung dengan rumus :

$$P = \frac{\{\sum(S \times T)\} \times F}{D} \quad (2.4)$$

Dimana :

P = Parking Supply (kendaraan)

S = Jumlah ruang parkir yang tersedia di daerah studi

T = Lamanya waktu survey (jam)

D = Rata-rata lamanya parkir selama periode survey (jam/kendaraan)

F = Insufficiency faktor (0.85 – 0.85)

Indeks Parkir

Indeks parkir adalah ukuran yang lain untuk menyatakan apakah kapasitas parkir yang ada masih dapat atau mampu menampung permintaan yang ada atau tidak. Menurut Oppenlander, 1976 indeks parkir dihitung dengan rumus :

$$IP = \text{Akumulasi Parkir} / \text{Kapasitas Parkir} \quad (2.5)$$

Sebagai pedoman besaran IP adalah :

1. Jika $IP > 1$, artinya kebutuhan parkir melebihi daya tampung yang ada atau terjadi masalah parkir
 2. Jika $IP = 1$, artinya kebutuhan parkir seimbang dengan daya tampung yang ada atau keadaan normal
- Jika $IP < 1$, artinya kebutuhan parkir masih dibawah daya tampung yang ada atau tidak ada masalah.

Regresi Berganda

Dalam ilmu sosial (pendidikan) jarang terjadi adanya hubungan antara dua variabel saja. Sebagian besar variabel mempunyai hubungan dengan banyak variabel sehingga dalam analisis statistik pun hendaknya digunakan alat analisis yang bisa mencakup hubungan banyak variabel. Apabila kita jumpai satu variabel terikat yang dipengaruhi oleh beberapa variabel bebas dalam mempengaruhi variabel ikat itu bermacam, sehingga bentuk hubungannya pun tentunya berbeda-beda. Dalam kajian ilmu sosial maupun kependidikan sering terjadi sifat hubungan berjenjang. Ini berarti bahwa variabel bebas dalam mempengaruhi variabel terikat tidak terjadi secara langsung, tetapi melalui variabel lain. Variabel lain menjembatani pengaruh variabel bebas terhadap variabel terikat tersebut dengan variabel antara. Disamping itu, antar variabel bebas itu sendiri mempunyai pola hubungan yang tidak tetap artinya bisa benar-benar bebas, berkorelasi tapi tidak signifikan, mempunyai hubungan yang tidak erat.

3.METODELOGI PENELITIAN

Adapun metode yang digunakan di dalam pengumpulan data adalah dengan mengadakan survey secara langsung (data primer) dan mencatat setiap data yang diperlukan serta mengadakan wawancara ke petugas / kantor yang mengurus tentang parkir pada lokasi studi dan para pengguna fasilitas yang disebut sebagai data sekunder.

4.ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Data Daerah Studi

Pasar tradisional di Kabupaten Tabanan yang dipilih menjadi daerah studi penelitian diantaranya Pasar Kediri, Pasar Tabanan, Pasar Dauh Pala dan Pasar Marga. Daerah studi penelitian Pasar Kediri memiliki tempat parkir sepeda motor (MC) dengan jumlah petak parkir 142 stall, tipe parkir sudut 90° dengan luas petak parkir 306,2 m² dan kendaraan ringan (LV) dengan jumlah petak parkir 54 stall, tipe parkir sudut 90° dengan luas petak parkir 729 m² serta terdapat 310 kios dan 301 los. Daerah studi penelitian Pasar Tabanan memiliki tempat parkir sepeda motor (MC) dengan jumlah petak parkir 129 stall, tipe parkir sudut 90° dengan luas petak parkir 387 m² dan kendaraan ringan (LV) dengan jumlah petak parkir 44 stall, tipe parkir sudut 90° dengan luas petak parkir 653,4 m² serta terdapat 92 kios dan 300 los. Daerah studi penelitian Pasar Dauh Pala memiliki tempat parkir sepeda motor (MC) dengan jumlah petak parkir 89 stall, tipe parkir sudut 90° dengan luas petak parkir 307,5 m² dan kendaraan ringan (LV) dengan jumlah petak parkir 43

stall, tipe parkir sudut 90° dengan luas petak parkir 580,9 m² serta terdapat 130 kios dan 195 los. Sedangkan daerah studi penelitian Pasar Marga memiliki tempat parkir sepeda motor (MC) dengan jumlah petak parkir 121 stall, tipe parkir sudut 90° dengan luas petak parkir 302,5 m² dan kendaraan ringan (LV) dengan jumlah petak parkir 34 stall, tipe parkir sudut 90° dengan luas petak parkir 550,8 m² serta terdapat 92 kios dan 125 los.

Analisis Pasar Parkir Kediri

Pasar Kediri memiliki tempat parkir sepeda motor (MC) dengan jumlah petak parkir 142 stall dengan tipe parkir sudut 90° dan kendaraan ringan (LV) dengan jumlah petak parkir 54 stall dengan tipe parkir sudut 90° dengan waktu lamanya survey 9 jam

Tabel 4.1 Karakteristik Pasar Kediri

Karakteristik Penelitian	Sepeda motor (MC)	Sat.	Kendaraan ringan (LV)	Sat.
Volume parkir	206.1	kend/jam	35.0	kend/jam
Akumulasi parkir tertinggi	119.0	06.00-06.30	32.0	06.00-06.30
Tingkat pergantian parkir	1.5	kend/stall/jam	1.2	kend/stall/jam
Rata-rata lamanya parkir	0.1	jam/kend	0.1	jam/kend
Kapasitas parkir	1260.8	kend/jam	509.1	kend/jam
Daya tampung ruang parkir (<i>parking suply</i>)	10212.1	kend	4123.3	kend
Indeks parkir	0.99	satuan	1.02	satuan

Sumber : Hasil Analisa 2019

Sesuai dengan hasil survey dan analisa data pada hari Minggu 6 Januari 2019 untuk sepeda motor (MC) didapatkan indeks parkir kurang dari 1 ($IP < 1$), yang artinya jumlah kendaraan yang parkir dilokasi studi tidak melebihi jumlah petak parkir yang ada, ini membuktikan areal parkir sepeda motor pasar kediri mampu menampung permintaan parkir yang ada sehingga tidak menimbulkan penumpukan kendaraan. Sedangkan untuk kendaraan ringan (LV) didapatkan indeks parkir lebih dari 1 ($IP > 1$), yang artinya jumlah kendaraan yang parkir dilokasi studi melebihi jumlah petak parkir yang ada, ini membuktikan areal parkir mobil pasar kediri tidak mampu menampung permintaan parkir yang ada sehingga menimbulkan penumpukan kendaraan.

Analisis Parkir Pasar Tabanan

Pasar Tabanan memiliki tempat parkir sepeda motor (MC) dengan jumlah petak parkir 129 stall dengan tipe parkir sudut 90° dan kendaraan ringan (LV) dengan jumlah petak parkir 44 stall dengan tipe parkir sudut 90° dengan waktu lamanya survey 9 jam.

Tabel 4.2 Karakteristik Pasar Tabanan

Karakteristik Penelitian	Sepeda motor (MC)	Sat.	Kendaraan ringan (LV)	Sat.
Volume parkir	168.0	kend/jam	59.6	kend/jam
Akumulasi parkir tertinggi	126	07.00-07.30	47.0	06.30-07.00
Tingkat pergantian parkir	1.30	kend/stall/jam	1.35	kend/stall/jam
Rata-rata lamanya parkir	0.12	jam/kend	0.11	jam/kend
Kapasitas parkir	1104.48	kend/jam	391.44	kend/jam
Daya tampung ruang parkir (<i>parking suply</i>)	8946.28	kend	3170.63	kend
Indeks parkir	0.98	satuan	1.07	satuan

Sumber : Hasil Analisa 2019

Sesuai dengan hasil survey dan analisa data pada hari Minggu, 13 Januari 2019 untuk sepeda motor (MC) didapatkan indeks parkir kurang dari 1 ($IP < 1$), yang artinya jumlah kendaraan yang parkir dilokasi studi tidak melebihi jumlah petak parkir yang ada, ini membuktikan areal parkir sepeda motor pasar tabanan mampu menampung permintaan parkir yang ada sehingga tidak menimbulkan penumpukan kendaraan. Sedangkan untuk kendaraan ringan (LV) didapatkan indeks parkir lebih dari 1 ($IP > 1$), yang artinya jumlah kendaraan yang parkir dilokasi studi melebihi jumlah petak parkir yang ada, ini membuktikan areal parkir mobil pasar tabanan tidak mampu menampung permintaan parkir yang ada sehingga menimbulkan penumpukan kendaraan.

Analisis Parkir Pasar Dauh Pala

Pasar Dauh Pala memiliki tempat parkir sepeda motor (MC) dengan jumlah petak parkir 89 stall dengan tipe parkir sudut 90° dan kendaraan ringan (LV) dengan jumlah petak parkir 43 stall dengan tipe parkir sudut 90° dengan waktu lamanya survey 9 jam

Tabel 4.3 Karakteristik Pasar Dauh Pala

Karakteristik Penelitian	Sepeda motor (MC)	Sat.	Kendaraan ringan (LV)	Sat.
Volume parkir	103.56	kend/jam	47.78	kend/jam
Akumulasi parkir tertinggi	95	05.30-06.00	48	05.00-05.30
Tingkat pergantian parkir	1.16	kend/stall/jam	1.11	kend/stall/jam
Rata-rata lamanya parkir	0.10	jam/kend	0.09	jam/kend
Kapasitas parkir	903.38	kend/jam	485.51	kend/jam
Daya tampung ruang parkir (<i>parking suply</i>)	7317.39	kend	3932.67	kend
Indeks parkir	1.07	satuan	1.12	satuan

Sumber : Hasil Analisa 2019

Sesuai dengan hasil survey dan analisa data pada hari Minggu, 20 Januari 2019 untuk sepeda motor (MC) dan kendaraan ringan (LV) didapatkan indeks parkir lebih dari 1 ($IP > 1$), yang artinya jumlah kendaraan yang parkir dilokasi studi melebihi jumlah petak parkir yang ada. Ini membuktikan areal parkir pasar dauh pala tidak mampu menampung permintaan parkir yang ada sehingga menimbulkan penumpukan kendaraan

Analisis Parkir Pasar Marga

Pasar Dauh Pala memiliki tempat parkir sepeda motor (MC) dengan jumlah petak parkir 121 stall dengan tipe parkir sudut 90° dan kendaraan ringan (LV) dengan jumlah petak parkir 34 stall dengan tipe parkir sudut 90° dengan waktu lamanya survey 9 jam.

Tabel 4.4 Karakteristik Pasar Marga

Karakteristik Penelitian	Sepeda motor (MC)	Sat.	Kendaraan ringan (LV)	Sat.
Volume parkir	137.78	kend/jam	35	kend/jam
Akumulasi parkir tertinggi	119	06.00-06.30	32	06.00-06.30
Tingkat pergantian parkir	1.14	kend/stall/jam	1.03	kend/stall/jam
Rata-rata lamanya parkir	0.10	jam/kend	0.10	jam/kend
Kapasitas parkir	1250.33	kend/jam	334.11	kend/jam
Daya tampung ruang parkir (<i>parking supply</i>)	10127.70	kend	2706.27	kend
Indeks parkir	0.98	satuan	0.94	satuan

Sumber : Hasil Analisa 2019

Sesuai dengan hasil survey dan analisa data pada hari Minggu, 27 Januari 2019 untuk sepeda motor (MC) dan kendaraan ringan (LV) didapatkan indeks parkir kurang dari 1 ($IP < 1$), yang artinya jumlah kendaraan yang parkir dilokasi studi tidak melebihi jumlah petak parkir yang ada. Ini membuktikan areal parkir pasar Marga mampu menampung permintaan parkir yang ada sehingga tidak menimbulkan penumpukan kendaraan

Analisa Regresi

Pemodelan hubungan kebutuhan parkir Pasar Tradisional di Tabanan diolah dengan analisis regresi berganda dengan uji model. Untuk analisis ini diperlukan survey data berupa :

1. Survey jumlah kios pada masing-masing Pasar Tradisional di Tabanan yang disebut dengan X1
2. Survey jumlah lapak pada masing-masing Pasar Tradisional di Tabanan yang disebut dengan X2
3. Akumulasi parkir tertinggi untuk sepeda motor (MC) dan ataukendaraan ringan (LV) pada masing masing Pasar Tradisional di Tabanan yang disebut dengan Y

Uji Normalitas

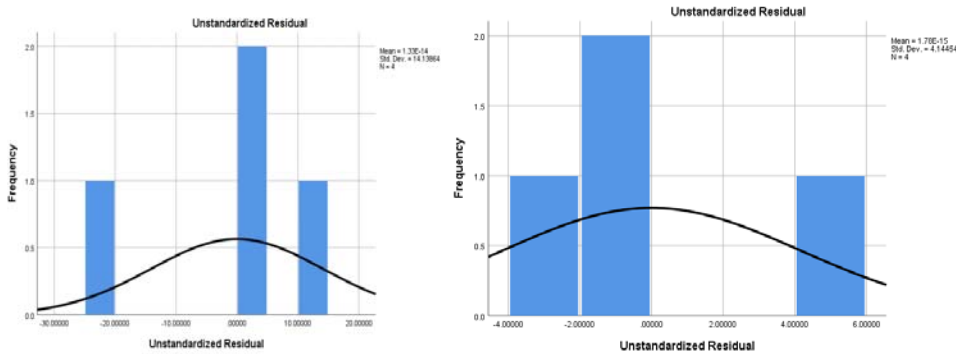
Uji normalitas bertujuan untuk menguji apakah dalam model regresi variabel pengganggu atau residual memiliki distribusi normal atau mendekati normal. Uji normalitas pada penelitian menggunakan uji *Shapiro Wilk test*. Variabel berdistribusi normal jika nilai signifikansi lebih besar dari 0,05.

Tabel 4.5 Hasil Uji Normalitas

Model Regresi	Zhitung	Signifikansi	Keterangan
X1,X2 →Y1	0,852	0,234	Berdistribusi Normal
X1,X2 →Y2	0,852	0,234	Berdistribusi Normal

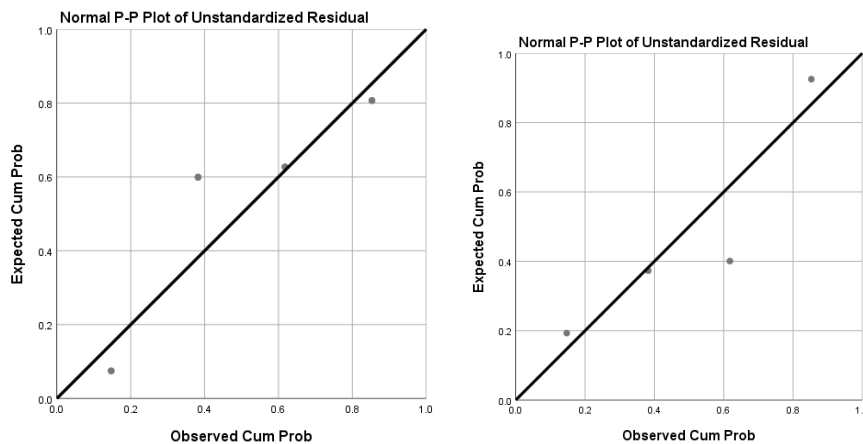
Sumber : Hasil Analisa 2019

Hasil uji normalitas nilai residual menunjukkan nilai Saphiro Wilk hitung diatas Saphiro Wilk table dan signifikansi diatas 0,05. Nilai Saphiro Wilk hitung yaitu 0,852 dan signifikansi 0,234. Oleh karena itu dapat dikatakan bahwa data dalam penelitian ini sudah berdistribusi normal



Gambar 4.1. Histogram

Sumber : Hasil Analisa 2019



Gambar 4.2 Normal P-P Plot

Sumber : Hasil Analisa 2019

Data berdistribusi normal jika histogram membentuk grafik yang simetris dan hasil diatas menunjukkan grafik yang simetris sehingga data berdistribusi normal. Dalam penelitian ini residual berdistribusi normal. Data berdistribusi normal jika plot data dari Normal P-P Plot mengikuti garis diagonal, grafik diatas menunjukkan plot data mengikuti garis diagonal sehingga data berdistribusi normal.

Uji Heterokedastisitas

Uji heterokedastisitas bertujuan menguji apakah dalam model regresi terjadi ketidaksamaan *variance* dari residual satu pengamatan ke pengamatan yang lain. Pada penelitian ini uji heteroskedastisitas menggunakan uji glejser. Kriteria tidak terjadi masalah heteroskedastisitas apabila probabilitas signifikansinya di atas tingkat signifikansi 0,05.

Tabel 4.6 Hasil Uji Heteroskedastitas

Model Regresi	Variabel	Sig.	Keterangan
Model regresi 1 (MC)	Jumlah kios	0,936	Non Heterokedastisitas
	Jumlah los	0,565	Non Heterokedastisitas
Model regresi 2 (LV)	Jumlah kios	0,936	Non Heterokedastisitas
	Jumlah los	0,565	Non Heterokedastisitas

Sumber : Hasil Analisa 2019

Hasil uji heteroskedastitas diperoleh masing-masing variabel independen pada model regresi memiliki nilai signifikansi diatas 0,05 sehingga dapat dikatakan bahwa model regresi tidak mengandung gejala heteroskedastisitas.

Uji Multikolinieritas

Uji multikolinieritas bertujuan untuk mengetahui apakah terdapat hubungan yang tinggi antar variabel independen. Tidak adanya masalah multikolinieritas jika nilai Tolerance diatas 0,1

Tabel 4.7 Hasil Uji Multikolinieritas

Model Regresi	Variabel	Tolerance	Sig.	Keterangan
Model regresi 1 (MC)	Jumlah kios	0,726	1,378	Non Heterokedastisitas
	Jumlah los	0,726	1,378	Non Heterokedastisitas
Model regresi 2 (LV)	Jumlah kios	0,726	1,378	Non Heterokedastisitas
	Jumlah los	0,726	1,378	Non Heterokedastisitas

Sumber : Hasil Analisa 2019

Hasil diatas menunjukkan nilai *tolerance* masing-masing variabel independen sudah diatas 0,1 dan VIF dibawah 10 sehingga dapat dikatakan tidak adanya multikolinieritas, artinya tidak ada hubungan yang tinggi antar variabel independen.

Analisis Regresi Berganda

Uji hipotesis pada penelitian ini menggunakan analisis regresi berganda dengan program. Analisis regresi bertujuan untuk menguji apakah ada pengaruh jumlah kios dan jumlah los terhadap akumulasi parkir tertinggi. Uji regresi terdiri dari uji parsial (uji t), uji simultan (uji F), dan koefisien determinasi. Analisis menggunakan program SPSS dengan tabulasi sebagai berikut:

Tabel 4.8 Tabulasi data pengolahan program SPSS

Lokasi	Akumulasi Parkir Sepeda Motor (Y1)	Akumulasi Parkir Kendaraan Ringan (Y2)	Jumlah Kios (X1)	Jumlah Los (X2)
Pasar Kediri	141	55	310	301
Pasar Tabanan	126	47	92	300
Pasar Dauh Pala	95	48	130	195
Pasar Marga	119	32	92	125

Sumber : Hasil Analisa 2019

Analisis regresi linear berganda digunakan untuk mengetahui besarnya pengaruh secara simultan (bersama-sama) antara Jumlah Kios dan Jumlah Los terhadap Akumulasi Parkir tertinggi. Regresi linier berganda dinyatakan dalam bentuk persamaan garis linier berganda

Rumus :

$$Y = a + b_1 X_1 + b_2 X_2 \quad (4.1)$$

Dimana :

- Y = Akumulasi Parkir
- a = nilai konstanta
- X₁ = Jumlah Kios
- X₂ = Jumlah Los
- b₁ = koefisien regresi Jumlah Kios (X1)
- b₂ = koefisien regresi Jumlah Los (X2)

Tabel 4.9 Hasil Regresi Berganda Model Parkir Sepeda Motor pada Program SPSS

Variabel	Unstandardized (B)	Koefisien Korelasi	t hitung	Sig.	Keterangan
Jumlah kios	0,073	0,595	0,459	0,726	Tidak Signifikan
Jumlah los	0,084	0,584	0,435	0,739	Tidak Signifikan
Konstanta = 89,534					
Fhitung;Sig =0,419; 0,737					
R = 0,657 ; R Square = 0,456					

Sumber: Hasil Analisa (2019)

Keterangan = * signifikan pada tingkat signifikansi 10%

Sehingga dapat diperoleh model regresi sebagai berikut:

$$Y = 89,534 + 0,073 X_1 + 0,084 X_2$$

a. Koefisien Determinasi

Nilai korelasi yaitu 0,657 yang menunjukkan besarnya hubungan secara bersama-sama dari jumlah kios dan jumlah los terhadap akumulasi parkir. Nilai ini jika dikuadratkan akan menghasilkan nilai R square yaitu 0,456. Koefisien determinasi bertujuan untuk mengetahui besarnya pengaruh variabel independen terhadap variabel dependen. Hasil koefisien determinasi diatas yaitu 0,456 yang dapat dikatakan jumlah kios dan jumlah los secara bersama-sama mampu mempengaruhi akumulasi parkir sebesar 45,6%.

b. Uji Simultan

Uji simultan bertujuan untuk mengetahui ada tidaknya pengaruh secara bersama-sama dari variabel independen terhadap variabel dependen. Uji ini terlihat pada output table ANOVA. Adanya pengaruh secara bersama-sama antar variabel independen jika nilai F hitung lebih besar dari F table dan signifikansi lebih kecil dari 0,05. Nilai Fhitung yaitu 0,419 dan signifikansi 0,737 sehingga nilai F hitung lebih kecil dari F table dan signifikansi lebih besar dari 0,05, sehingga dapat diambil kesimpulan bahwaterdapat pengaruh simultan dari variabel jumlah kios dan jumlah los terhadap akumulasi parkir sepeda motor.

c. Uji Parsial

1. Variabel jumlah kios memiliki nilai t hitung 0,459 dan signifikansi 0,726 sehingga nilai signifikansi lebih besar dari 0,05 sehingga dapat diambil kesimpulan tidak terdapat pengaruh secara parsial yang signifikan dari variabel jumlah kios terhadap akumulasi parkir.
2. Variabel jumlah los memiliki nilai t hitung 0,435 dan signifikansi 0,739 sehingga nilai signifikansi lebih besar dari 0,05 sehingga dapat diambil kesimpulan tidak terdapat pengaruh secara parsial yang signifikan dari variabel jumlah los terhadap akumulasi parkir

Tabel 4.10 Hasil Regresi Berganda Model Parkir Kendaraan Ringan pada Program SPSS

Variabel	Unstandardized (B)	Koefisien Korelasi	t hitung	Sig.	Keterangan
Jumlah kios	0,035	0,716	0,749	0,591	Tidak Signifikan
Jumlah los	0,073	0,845	1,288	0,420	Tidak Signifikan
Konstanta = 23,267					
Fhitung; Sig = 2,226; 0,428					
R = 0,904 ; R Square = 0,817					

Sumber: Hasil Analisa (2019)

Keterangan = * signifikan pada tingkat signifikansi 10%

Sehingga dapat diperoleh model regresi sebagai berikut:

$$Y = 23,267 + 0,035 X_1 + 0,073 X_2$$

a. Koefisien Determinasi

Nilai korelasi yaitu 0,904 yang menunjukkan besarnya hubungan secara bersama-sama dari jumlah kios dan jumlah los terhadap kapasitas parkir. Nilai ini jika dikuadratkan akan menghasilkan nilai R square yaitu 0,817. Koefisien determinasi bertujuan untuk mengetahui besarnya pengaruh variabel independen terhadap variabel dependen. Hasil koefisien determinasi diatas yaitu 0,817 yang dapat dikatakan jumlah kios dan jumlah los secara bersama-sama mampu mempengaruhi akumulasi parkir sebesar 81,7%.

b. Uji Simultan

Uji simultan bertujuan untuk mengetahui ada tidaknya pengaruh secara bersama-sama dari variabel independen terhadap variabel dependen. Uji ini terlihat pada output table ANOVA. Adanya pengaruh secara bersama-sama antar variabel independen jika nilai F hitung lebih besar dari F table dan signifikansi lebih kecil dari 0,05. Nilai Fhitung yaitu 2,226 dan signifikansi 0,428 sehingga nilai F hitung lebih kecil dari F table dan signifikansi lebih besar dari 0,05, sehingga dapat diambil kesimpulan bahwaterdapat pengaruh simultan dari variabel jumlah kios dan jumlah los terhadap akumulasi parkir kendaraan ringan.

c. Uji Parsial

1. Variabel jumlah kios memiliki nilai t hitung 0,749 dan signifikansi 0,591 sehingga nilai signifikansi lebih besar dari 0,05 sehingga dapat diambil kesimpulan tidak terdapat pengaruh secara parsial yang signifikan dari variabel jumlah kios terhadap akumulasi parkir.
2. Variabel jumlah los memiliki nilai t hitung 1,288 dan signifikansi 0,420 sehingga nilai signifikansi lebih besar dari 0,05 sehingga dapat diambil kesimpulan tidak terdapat pengaruh secara parsial yang signifikan dari variabel jumlah los terhadap akumulasi parkir.

5.PENUTUP

Simpulan

1. Karakteristik parkir pasar tradisional di Kabupaten Tabanan adalah sebagai berikut:
 - a. Indeks parkir untuk sepeda motor (MC) = 0,993 atau kurang dari 1 ($IP < 1$), yang artinya jumlah kendaraan yang parkir dilokasi studi tidak melebihi jumlah petak parkir yang ada, ini membuktikan areal parkir sepeda motor pasar Kediri mampu menampung permintaan parkir yang ada sehingga tidak menimbulkan penumpukan kendaraan. Sedangkan untuk indeks parkir kendaraan ringan (LV) = 1,019 atau lebih dari 1 ($IP > 1$), yang artinya jumlah kendaraan yang parkir dilokasi studi melebihi jumlah petak parkir yang ada, ini membuktikan areal parkir mobil pasar Kediri tidak mampu menampung permintaan parkir yang ada sehingga menimbulkan penumpukan kendaraan.
 - b. Indeks parkir sepeda motor (MC) = 0,977 atau kurang dari 1 ($IP < 1$), yang artinya jumlah kendaraan yang parkir dilokasi studi tidak melebihi jumlah petak parkir yang ada, ini membuktikan areal parkir sepeda motor pasar tabanan mampu menampung permintaan parkir

yang ada sehingga tidak menimbulkan penumpukan kendaraan. Sedangkan indeks parkir untuk kendaraan ringan (LV) = 1,068 atau lebih dari 1 ($IP > 1$), yang artinya jumlah kendaraan yang parkir dilokasi studi melebihi jumlah petak parkir yang ada, ini membuktikan areal parkir mobil pasar tabanan tidak mampu menampung permintaan parkir yang ada sehingga menimbulkan penumpukan kendaraan.

- c. Indeks parkir untuk sepeda motor (MC) = 1,067 dan indeks parkir untuk kendaraan ringan (LV) = 1,116 atau lebih dari 1 ($IP > 1$), yang artinya jumlah kendaraan sepeda motor (MC) dan kendaraan ringan (LV) yang parkir dilokasi studi melebihi jumlah petak parkir yang ada. Ini membuktikan areal parkir pasar dauh pala tidak mampu menampung permintaan parkir yang ada sehingga menimbulkan penumpukan kendaraan
- d. Indeks parkir untuk sepeda motor (MC) = 0,983 dan indeks parkir untuk kendaraan ringan (LV) = 0,941 atau kurang dari 1 ($IP < 1$), yang artinya jumlah kendaraan sepeda motor (MC) dan kendaraan ringan (LV) yang parkir dilokasi studi tidak melebihi jumlah petak parkir yang ada. Ini membuktikan areal parkir pasar marga mampu menampung permintaan parkir yang ada sehingga tidak menimbulkan penumpukan kendaraan

2. Model kebutuhan parkir pasar tradisional di Kabupaten Tabanan :

- a. Model regresi untuk sepeda motor (MC) di pasar tradisional Kabupaten Tabanan yaitu $Y = 89,534 + 0,073X_1 + 0,084X_2$ dengan nilai $F = 0,419$ t hitung untuk kios = 0,459 t hitung untuk los = 0,435 dan $R \text{ Square} = 0,456$ Dimana, jumlah kios dan jumlah los secara bersama-sama mampu mempengaruhi akumulasi parkir. Hal ini dibuktikan dengan hasil uji simultan dengan menggunakan tingkat signifikansi 5% atau tingkat kepercayaan 95% bahwaterdapat pengaruh simultan dari variabel jumlah kios dan jumlah los terhadap akumulasi parkir. Hasil analisis korelasi secara bersama-sama yaitu 0,657 yang menunjukkan besarnya hubungan secara bersama-sama dari jumlah kios dan jumlah los terhadap akumulasi parkir. Jumlah kios dan jumlah los secara bersama-sama mampu mempengaruhi kapasitas parkir sebesar 45,6%.
- b. Model regresi untuk kendaraan ringan (LV) di pasar tradisional Kabupaten Tabanan yaitu $Y = 23,267 + 0,035X_1 + 0,073X_2$ dengan nilai $F = 2,226$ t hitung untuk kios = 0,749 t hitung untuk los = 1,288 dan $R \text{ Square} = 0,817$ Dimana, jumlah kios dan jumlah los secara bersama-sama mampu mempengaruhi akumulasi parkir. Hal ini dibuktikan dengan hasil uji simultan dengan menggunakan tingkat signifikansi 5% atau tingkat kepercayaan 95% bahwaterdapat pengaruh simultan dari variabel jumlah kios dan jumlah los terhadap akumulasi parkir. Hasil analisis korelasi secara bersama-sama yaitu 0,904 yang menunjukkan besarnya hubungan secara bersama-sama dari jumlah kios dan jumlah los terhadap akumulasi parkir. Jumlah kios dan jumlah los secara bersama-sama mampu mempengaruhi kapasitas parkir sebesar 81,7%

Saran

1. Bagi Pengelola Pasar

Pada penelitian ini diperoleh bahwa jumlah kios dan jumlah los mempengaruhi kapasitas parkir oleh karena itu pihak pengelola pasar dapat menyesuaikan kebutuhan parkir sesuai dengan jumlah kios dan jumlah los

2. Bagi Peneliti Selanjutnya

Bagi peneliti selanjutnya dapat mengembangkan penelitian ini dengan memperbanyak data penelitian misalnya dengan menambahkan keanekaragaman produk pada masing-masing pasar dan pasar tradisional pada kabupaten lainnya

6.DAFTAR PUSTAKA

- Abubakar, Iskandar. 1998. *Menuju Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang Tertib*, Direktorat Jendral Perhubungan Darat: Jakarta
- Alit Suthanaya, Putu. 2010. *Analisis Karakteristik dan Kebutuhan Ruang Parkir pada Pusat Perbelanjaan di Kabupaten Badung*. Denpasar: Jurnal Ilmiah Teknik Sipil
- Anonim. 1996. *Direktorat Bina Lalu Lintas dan Angkutan Kota Jendral Perhubungan Darat* :Jakarta
- Dwipayana, AA Rai. 2013. *Analisa Kinerja Parkir Kendaraan pada Bandara Internasional Ngurah Rai*.Badung : Tugas Akhir
- Irianto, H.Agus.2004. *Statistik Konsep Dasar dan Aplikasinya*.Kencana Perdana:Jakarta
- Juniarta, I Kadek.2018. *Karakteristik Parkir pada Badan Jalan (On Street Parking) di Pasar Abian Timbul Denpasar dan Pengaruhnya Terhadap Kinerja Ruas Jalan*. Denpasar: Tugas Akhir.
- Priyatno Duwi. 2010. *Teknik Mudah dan Cepat Melakukan Analisis Data Penelitian dengan SPSS*, Yogyakarta: Gava media.
- Raka Purbanto, I Gusti. 2012. *Karakteristik Parkir pinggir jalan (on street parking) dan pengaruhnya Terhadap Kinerja Jalan (Studi Kasus : Pada Ruas Jalan Sutoyu Denpasar)*. Denpasar : Jurnal Ilmiah Teknik Sipil
- Sudjana. 2005. *Metoda Statistika*. Bandung: Tarsito
- Sukestiyarno. 2008. *Workshop Olah Data Penelitian dengan SPSS*. Semarang: UNNES
- Suwarno Bambang. 2007. *Rumus dan Data dalam Analisis Statistika*. Bandung: ALFABETA
- Trihendradi, C. 2006. *Langkah Mudah Menguasai Analisis Statistik Menggunakan SPSS 15*. Yogyakarta: Andi Offset.