PRAKATA

Bismillahirrahmanirrahim

Alhamdulillah, puji syukur kami panjatkan kepada Allah *subhanahu wa ta'ala*. Berkat rahmat dan hidayah-Nya, penulis dapat menyusun dan menyelesaikan skripsi ini dengan baik..

Adapun judul yang diangkat dalam skripsi ini adalah "ANALISIS PERILAKU MANUSIA TERHADAP PARKIR LIAR (ON-STREET PARKING) DENGAN MENGGUNAKAN SEM". Penulis sadar bahwa dalam proses menyelesaikan penelitian ini, terdapat begitu banyak kekurangan dan kesalahan. Hingga mencapai tahap seminar hasil, penulis tidak dapat melepaskan diri dari dukungan berbagai pihak. maka pada kesempatan ini, penulis sangat berterima kasih kepada kedua orang tua.bapak **Abdul Rahman** dan ibu **Sitti Rahma** yang selalu mendukung dan mendoakan anaknya, bapak **Dr. H. Hakzah, S.T. M.T** selaku Dekan Fakultas Teknik, bapak **Hamka, S.T.,M.T**. selaku Kepala Program Studi Teknik Sipil, bapak **Dr. H. Hakzah, S.T. M.T.** dan bapak **A. Bustan Didi, S.T., M.T**. selaku Dosen Pembimbing I dan Dosen Pembimbing II, bapak **Dr. Ir. Muh. Nashir T. S.T. M.T.** dan bapak **Imam Fadly, S.T., M.T,.** selaku Dosen Penguji I dan Dosen Penguji II, seluruh dosen Program Studi Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Muhammadiyah Parepare, staf dan karyawan Fakultas Teknik, saudara serta sahabat yang dengan sabar selama ini memberi doa dan dukungan, serta temen-teman mahasiswa-mahasiswi Teknik Sipil terkhusus pada angkatan 2019 yang sudah memberi dukungan dan bantuannya selama ini.

Sebagai penutup, saya berharap skripsi ini dapat memberikan manfaat bagi kita semua. Saya juga menyadari bahwa masih banyak kekurangan dalam penyampaian karya ini, dan saya sangat terbuka terhadap koreksi serta masukan yang konstruktif untuk perbaikan di masa mendatang..

Nashrumminallah wafathun qarib

Parepare, 22 Januari 2025

Penulis,

AHMAD RAMADANI
219 190 055

ABSTRAK

Jalan jendral Sudirman Kota Parepare Provinsi Sulawesi-Selatan - Indonesia merupakan jalan Nasional dengan tipe jalan (4/2-T) dengan panjang sekitar 3 km dan lebar rata-rata 3,5 m. Sepanjang jalan terbangun perkantoran pemerintah, perusaahan dan perumahan yang memiliki ruang parkir terbatas sehingga ruas jalan digunakan sebagai tempat parkir liar (on-street parking). Tujuan penelitian ini berfokus pada analisis perilaku parkir liar (on-street parking). Jenis penelitian kuantitatif deskriptif menggunakan analisis SEM . Sebanyak 200 responden berdasarkan sebaran data kuesioner yang di pilih secara acak. Anailisis menggunakan variabel sikap, norma subjektif, kontrol prilaku, faktor ekonomi dan faktor sosial. Hasil analisis terhadap variabel sikap nilai critical ratio (CR) terhadap parkir liar (on-street parking) 2,460 > 1,97 nilai *p-value* 0,014 < 0,05. Variabel norma subjektif critical ratio 2,157 > 1,97 dengan nilai *p-value* 0,031 < 0,05. Variabel kontrol perilaku nilai critical ratio 2,648 > 1,97 dengan nilai *p-value* 0,008 < 0,05. Variabel faktor ekonomi nilai critical ratio 4,056 > 1,97 dengan nilai *p-value* 0,000 < 0,05. Variabel faktor sosial nilai critical ratio 2,537 > 1,97 dengan nilai *p-value* 0,011 < 0,05. Mengindikasikan bahwa semua variabel yang digunakan pada responden berpengaruh terhadap parkir liar (on-street parking) di sepanjang jalan tersebut.

Kata kunci: *Perilaku,Parkir ,Sem ,Parepare* .

ABSTRACT

Jalan Jenderal Sudirman, Parepare City, South Sulawesi Province - Indonesia is a National road with a road type (4/2-T) with a length of about 3 km and an average width of 3.5 m. Along the road there are government offices, companies and housing that have limited parking space so that the road section is used as an illegal parking area. The purpose of this study focuses on the analysis of illegal parking behavior. The type of descriptive quantitative research uses SEM analysis. A total of 200 respondents based on the distribution of questionnaire data were selected randomly. The analysis used variables of attitude, subjective norms, behavioral control, economic factors and social factors. The results of the analysis of the attitude variable, the critical ratio (CR) value towards illegal parking was 2.460> 1.97, *p - value* 0.014 <0.05. Subjective norm variable, critical ratio 2.157 > 1.97 with a *p - value* of 0.031 < 0.05. Behavioral control variable n critical ratio value 2.648 > 1.97 with *p - value* 0.008 < 0.05. Economic factor variable n critical ratio value 4.056 > 1.97 with a *p - value* of 0.000 < 0.05. Social factor variable n critical ratio value 2.537 > 1.97 with *p - value* 0.011 < 0.05. Indicates that all variables used in respondents have an effect on illegal parking along the road

Keywords: Behavior , Illegal parking , SEM , Parepare

DAFTAR ISI

HALAMAN PERSETUJUAN **Error! Bookmark not defined.**

PRAKATA i

ABSTRAK iii

ABSTRACT iv

DAFTAR ISI v

DAFTAR TABEL ix

DAFTAR GAMBAR x

BAB 1 PENDAHULUAN 1

A. Latar Belakang 1

B. Rumusan masalah 5

C. Tujuan penelitian 5

D. Batasan masalah 5

E. Manfaat penelitian 6

F. Sistematika Penulisan 6

BAB II TINJAUAN PUSTAKA 6

A. Konsep Dasar Parki 6

B. Teori Perilaku Manusia 17

C. Parkir liar (on-street parking) **Error! Bookmark not defined.**

D. Penelitian Terdahulu 28

E. Kerangka Konsep Penelitian 31

F. Hipotesis Penelitian 35

BAB III METODE PENELITIAN 29

A. Jenis Penelitian 29

B. Lokasi dan Waktu penelitian 29

C. Populasi dan Sampel 31

D. Metode Pengumpulan Data 33

F. Bagan Diagram Alir 52

BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN 53

A. Gambaran Umum Penelitian 53

B. Karakteristik Responden 54

3. Karakteristik Responden Berdasarkan SIM. 57

C. Uji Validitas dan Reabilitas 58

D. Uji Asumsi Klasik 62

F. Model Kriteria Goodness Of Fit 71

G. Interpretasi dan Model Modifikasi 74

H. Pengujian Hipotesis 74

BAB V PENUTUP 88

A. Kesimpulan 88

B. SARAN 89

DAFTAR PUSTAKA 90

LAMPIRAN DOCUMENTASI **Error! Bookmark not defined.**

DAFTAR TABEL

Tabel 3. 1 Indikator Variabel Penelitian 36

Tabel 3. 2 Instrumen Skala Likert 39

Tabel 3. 3 Kriteria Goodness of Fit 47

Tabel 4. 1 Karakteristik Responden Berdasarkan Jenis Kelamin 56

Tabel 4. 2 Karakteristik Responden Berdasarkan Pekerjaan 56

Tabel 4. 3 Karakteristik Responden Berdasarkan SIM 57

Tabel 4. 4 Karakteristik Responden Berdasarkan Jenis Kendaraan 57

Tabel 4. 5 Karakteristik Responden Berdasarkan Lokasi Parkir 58

Tabel 4. 6 UJI CFA Konstruk Eksogen 60

Tabel 4. 7 Uji Reabilitas 62

Tabel 4. 8 Uji Normalitas 63

Tabel 4. 9 Uji Outlier 65

Tabel 4. 10 Notes for Model (Default model) 71

Tabel 4. 11 Uji Goodness Of Fit 72

Tabel 4. 12 Hasil Pengujian Hipotesis 74

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 Kerangka Berpikir 34

Gambar 3. 1 Peta Lokasi Penelitian 30

Gambar 3. 2 Bagan Diagram Alir 52

Gambar 4. 1 Konstruk Eksogen 59

Gambar 4. 2 Uji CFA Variabel Endogen 61

Gambar 4. 3 Hasil Goodness of fit 71

BAB 1
PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Parkir adalah elemen krusial diinfrastruktur perkotaan yang memengaruhi mobilitas, aksesibilitas, dan kenyamanan pengguna jalan. Seiring meningkatnya jumlah kendaraan bermotor di Indonesia, pengelolaan fasilitas parkir menjadi tantangan utama, Jalan jendral Sudirman Kota Parepare Provinsi Sulawesi-Selatan - Indonesia merupakan jalan nasional dengan tipe jalan (4/2-T) dengan panjang sekitar 3 km dan lebar rata-rata 3,5 m. Sepanjang jalan terbangun perkantoran pemerintah, perusaahan dan perumahan yang memiliki ruang parkir terbatas sehingga ruas jalan digunakan sebagai tempat parkir liar (on-street parking), aktivitas ekonomi Parepare memicu peningkatan kebutuhan parkir. Menurut data yang dirilis oleh Badan Pusat Statistik (BPS) Sulawesi Selatan pada tahun 2023, jumlah kendaraan bermotor meningkat sebesar 8% dibandingkan tahun sebelumnya. Lonjakan ini memberikan tekanan signifikan terhadap fasilitas parkir formal yang tersedia.

Realita di lapangan menunjukkan bahwa sistem parkir formal di Parepare seringkali tidak mampu memenuhi kebutuhan masyarakat. Hal ini mendorong munculnya parkir non-formal, yakni parkir yang tidak memiliki izin resmi atau tidak dikelola secara formal. Fasilitas ini lebih mudah diakses dan fleksibel tetapi menyebabkan berbagai persoalan, seperti gangguan lalu lintas, ketidaknyamanan bagi masyarakat, hingga konflik

hukum. Fenomena ini terus berkembang dan memengaruhi tatanan transportasi kota.

Parkir non-formal menjadi pilihan banyak pengendara karena lokasinya strategis dan biaya yang lebih terjangkau. Menurut laporan Indonesia Urban Transport Review (2022), sekitar 30% pengguna fasilitas parkir di kota-kota besar memilih parkir non-formal, meskipun menimbulkan berbagai dampak negatif seperti pelanggaran tata ruang, meningkatnya risiko kecelakaan, serta potensi kehilangan pendapatan bagi pengelola parkir formal. Kondisi ini memerlukan perhatian khusus dari berbagai pihak, termasuk pemerintah daerah, untuk menyusun strategi pengelolaan parkir yang lebih baik.

Pola perilaku manusia dalam memilih parkir liar (on-street parking) adalah hasil interaksi kompleks antara aspek fisik (desain fasilitas), sosial (kebiasaan penggunaan), dan budaya setempat. Menurut Prahara (2014), pengelolaan parkir yang buruk dapat memengaruhi performa jaringan transportasi, menurunkan efisiensi lalu lintas, dan memicu kemacetan. Kota Parepare, sebagai kota dengan pertumbuhan ekonomi pesat, menghadapi tantangan besar dalam menyediakan fasilitas parkir yang memadai di tengah keterbatasan ruang kota yang tersedia.

Pola perilaku manusia dalam memilih parkir liar (on-street parking) adalah hasil interaksi kompleks antara aspek fisik (desain fasilitas), sosial (kebiasaan penggunaan), dan budaya setempat. Menurut Prahara (2014), pengelolaan parkir yang buruk dapat memengaruhi performa jaringan transportasi, menurunkan efisiensi lalu lintas, dan memicu kemacetan. Kota

Parepare, sebagai kota dengan pertumbuhan ekonomi pesat, menghadapi tantangan besar dalam menyediakan fasilitas parkir yang memadai di tengah keterbatasan ruang kota yang tersedia.

Kesenjangan literatur ini menjadi dasar pentingnya penelitian yang berfokus pada perilaku pengendara terhadap parkir liar (on-street parking), khususnya di Parepare. Penelitian ini bertujuan untuk memahami faktor-faktor utama yang memengaruhi keputusan pengendara dalam memilih fasilitas parkir liar (on-street parking), serta dampaknya terhadap kondisi transportasi di kota.. Pendekatan berbasis perilaku ini dapat memberikan wawasan yang lebih mendalam dibandingkan penelitian terdahulu.

Observasi awal menunjukkan bahwa banyak pengendara di Parepare menggunakan badan jalan, bahu jalan, atau trotoar sebagai tempat parkir liar (on-street parking). Tindakan tersebut tidak hanya melanggar peraturan lalu lintas, tetapi juga menurunkan kenyamanan bagi pengguna jalan lainnya.. Mayoritas pengendara memilih parkir liar (on-street parking) karena keterbatasan fasilitas parkir resmi yang memadai, khususnya di daerah dengan aktivitas ekonomi yang tinggi.

Fenomena ini mencerminkan adanya masalah dalam penerapan peraturan dan pengelolaan parkir di Parepare. Selain itu, perilaku berkendara yang tidak sesuai dengan peraturan menjadi salah satu penyebab utama tingginya angka parkir liar (on-street parking). Penelitian ini berupaya menggali lebih dalam bagaimana perilaku pengendara

berkontribusi terhadap keberlanjutan fenomena parkir liar (on-street parking) tersebut.

Melalui metode Structural Equation Modeling (SEM). Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis berbagai faktor yang mempengaruhi perilaku pengendara dalam menggunakan parkir liar (on-street parking), baik yang mendorong maupun yang menghambat. Pendekatan ini memungkinkan pengujian hubungan antara variabel perilaku, seperti persepsi manfaat, ketersediaan fasilitas, dan kesadaran akan aturan.

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi teoritis dalam pengembangan literatur mengenai manajemen parkir dan perilaku pengguna transportasi. Secara praktis, penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi kepada pemerintah daerah dalam merumuskan kebijakan yang lebih efektif untuk mengatasi permasalahan parkir liar (on-street parking). Dengan menciptakan sistem parkir yang lebih terorganisasi dan memenuhi kebutuhan masyarakat, penelitian ini dapat mendukung peningkatan kualitas jaringan transportasi perkotaan di Parepare. Oleh karena itu, penelitian ini bertujuan untuk mengetahui dan menganalisis apakah perilaku pengendara dalam hal parkir sudah sesuai dengan ketentuan yang berlaku. Peneliti merasa tertarik untuk melakukan kajian lebih mendalam mengenai hal ini. “Analisis Perilaku Pengendara terhadap Parkir liar (on-street parking) dengan Metode SEM”.

B. Rumusan masalah

Berdasarkan latar belakang masalah yang telah diuraikan, rumusan masalah yang dapat diambil adalah sebagai berikut:

1. Bagaimana perilaku manusia terhadap perilaku parkir liar (on-street parking)?
2. Bagaimana analisis perilaku manusia terhadap parkir liar (on-street parking) dengan metode SEM.

C. Tujuan penelitian

Adapun yang jadi tujuan dari penelitian adalah:

1. Untuk mengetahui karakteristik dan perilaku parkir liar (on-street parking)
2. Untuk menganalisis perilaku parkir liar (on-street parking) dengan menggunakan SEM

D. Batasan masalah

1. Penelitian ini difokuskan pada analisis perilaku pengendara terhadap penggunaan parkir liar (on-street parking) di Jl. Jendral sudirman Kota Parepare, Sulawesi Selatan.
2. Sampel akan diambil menggunakan teknik *random sampling* dari populasi pengendara dengan jumlah yang memenuhi kriteria *minimum sample size* berdasarkan metode SEM (Structural Equation Modeling).
3. Populasi yang digunakan adalah pengendara di Kota Parepare yang menggunakan fasilitas parkir liar (on-street parking).

4. Pengumpulan data yang dilakukan dengan menggunakan metode kueisoner ke responden.
5. Analisis pengambilan data ini menggunakan metode SEM .

E. Manfaat penelitian

1. Secara teoritis

   Hasil penelitian yang dilakukan oleh penulis diharapkan dapat memberikan kontribusi pengetahuan teoritis yang terkait, perilaku manusia terhadap parkir liar (on-street parking) yang di analisis dengan metode SEM, Selanjutnya hasil Penelitian bisa dijadikan sebagai referensi untuk penelitian berikutnya.

2. Secara praktise
   a. Penulis, untuk memperluas wawasan serta ilmu mengenai terkait dengan Perilaku pengendara terhadap parkir liar (on-street parking) dan membuktikan teori dan praktik sesuai survey yang ada di lapangan. Serta menyelesaikan tugas akhir untuk mendapatkan gelar Sarjana Teknik (S.T) di Fakultas Teknik Universitas Muhammadiyah Parepare.
   b. Hasil peneltian ini dapat menambah wawasan masyarakat agar kiranya mengurangi melakukan parkkir liar yang ada di kota Parepare.

F. Sistematika Penulisan

Secara umum, berikut adalah tata cara penulisan yang bisa disampaikan:

BAB I PENDAHULUAN

adapun pada bab ini memuat dari latar belakang, rumusan masalah, tujuan penelitian, batasan masalah, manfaat penelitian, serta sistematika penulisan..

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

Bab ini menguraikan tentang teori teori yang menyangkut tentang penelitian ini.

BAB III METODE PENELITIAN

Bab ini menjelaskan tentang berbagai metode yang akan diterapkan dalam penelitian baik dari jenis penelitiannya, tahapan, bagan alir, serta lain sebagainya.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Konsep Dasar Parki

1. Pengertian Parkir

Parkir merupakan komponen vital dalam sistem transportasi perkotaan, berfungsi sebagai titik transisi antara perjalanan dan tujuan akhir pengguna kendaraan. Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 berbunyi Lalu Lintas, Angkutan Jalan, dan parkir diartikan sebagai keadaan di mana kendaraan diam dalam waktu tertentu di luar ruang lalu lintas. Definisi ini menekankan bahwa parkir adalah aktivitas penghentian kendaraan secara sementara di lokasi yang ditentukan, baik untuk keperluan pribadi maupun umum. Selain itu, parkir juga memiliki dampak signifikan terhadap keseluruhan dinamika transportasi, seperti kelancaran arus lalu lintas, aksesibilitas, dan efisiensi ruang di kota.

Parkir tidak hanya sekadar kebutuhan individu, tetapi juga memengaruhi mobilitas dan aksesibilitas secara keseluruhan. Pengelolaan parkir yang efektif dapat meningkatkan kelancaran arus lalu lintas, sementara pengelolaan yang buruk dapat menyebabkan kemacetan dan menurunkan kualitas hidup masyarakat perkotaan. Sebagai contoh, penelitian oleh Basri (2017) menunjukkan bahwa parkir di badan jalan dapat mengurangi kapasitas jalan dan memperburuk kinerja lalu lintas. Selain itu, pengelolaan parkir yang buruk dapat menyebabkan kendaraan diparkir

secara sembarangan di lokasi yang tidak semestinya, memperburuk kesemrawutan, dan mengurangi keselamatan jalan.

Jenis-jenis parkir dapat diklasifikasikan berdasarkan lokasi dan pengelolaannya, Seperti parkir di pinggir jalan dan parkir di area khusus. Parkir liar (on-street parking) di jalan sering kali menyebabkan gangguan lalu lintas jika tidak diatur dengan baik, sedangkan parkir di luar jalan, Sementara itu, parkir di luar jalan, seperti di gedung parkir atau area khusus, dapat mengurangi dampak negatif pada arus lalu lintas. Studi oleh Ichwan Putra (2017) menekankan pentingnya pengelolaan parkir yang baik untuk menghindari gangguan signifikan pada sistem lalu lintas, seperti pencemaran udara, potensi terjadinya kecelakaan, serta menghambat mobilitas di kawasan sibuk. Oleh karena itu, manajemen yang baik dari kedua jenis parkir ini menjadi sangat penting agar ruang lalu lintas tetap optimal.

Pentingnya pengelolaan parkir juga tercermin dalam perencanaan tata ruang kota. Fasilitas parkir yang memadai dan strategis dapat meningkatkan aksesibilitas ke berbagai fasilitas umum dan pusat kegiatan, sehingga mendorong pertumbuhan ekonomi lokal. Sebaliknya, kekurangan fasilitas parkir dapat menyebabkan parkir liar (on-street parking), yang berdampak negatif pada keselamatan dan kenyamanan pengguna jalan lain. Penelitian oleh Nasution (2019) menunjukkan bahwa parkir pada badan jalan dapat menyebabkan kepadatan lalu lintas dan menghambat arus lalu lintas. Tidak hanya itu, parkir liar (on-street parking) yang terjadi sebagai

akibat dari terbatasnya ruang parkir formal sering kali menimbulkan pelanggaran terhadap norma lalu lintas dan mengurangi kenyamanan pengguna jalan lainnya.

Selain faktor-faktor fisik dan regulasi, faktor perilaku manusia juga memainkan peran besar dalam pengelolaan parkir. Terkadang, pengendara memilih parkir liar (on-street parking) karena merasa lebih praktis dan cepat, meskipun itu dapat menimbulkan masalah bagi arus lalu lintas dan tata tertib kota. Perilaku ini berkaitan dengan sikap dan norma subjektif pengendara terkait kemudahan akses dan kenyamanan parkir. Hal ini menuntut pemahaman yang lebih mendalam tentang bagaimana perilaku manusia mempengaruhi keputusan parkir mereka. Sebuah studi yang dilakukan oleh Prasetyo (2020) menunjukkan bahwa pengendara sering kali memilih parkir liar (on-street parking) dengan pertimbangan waktu dan biaya yang lebih rendah, meskipun di satu sisi berdampak buruk pada kualitas lingkungan dan ketertiban jalan.

Kebijakan dan inovasi seperti pengenalan teknologi parkir pintar (smart parking) dan sistem informasi berbasis aplikasi untuk memantau ketersediaan tempat parkir menjadi solusi potensial dalam mengatasi masalah parkir liar (on-street parking). Penelitian yang dilakukan oleh Sari dan Arifin (2021) mengenai dampak teknologi terhadap pengelolaan parkir menunjukkan bahwa pemanfaatan aplikasi dapat mempermudah pengemudi dalam menemukan ruang parkir dengan cepat serta mengurangi praktik parkir sembarangan. Inovasi-inovasi ini, jika diterapkan dengan baik, dapat

mengurangi dampak buruk parkir liar (on-street parking) terhadap kelancaran lalu lintas dan meningkatkan kualitas lingkungan hidup di perkotaan.

Keberadaan fasilitas parkir yang memadai dan terintegrasi juga dapat mendukung kebijakan pemerintah dalam mengurangi kemacetan di kawasan kota. Dengan merancang struktur parkir yang efisien dan mengoptimalkan kapasitas ruang parkir yang ada, pemerintah dapat mengendalikan volume kendaraan yang masuk ke area pusat kota. Hal ini pada akhirnya tidak hanya mendukung sistem transportasi yang lebih baik tetapi juga menciptakan lingkungan perkotaan yang lebih tertata, nyaman, dan aman bagi semua penggunanya.

2. Jenis-jenis Parkir

Berikut dijelaskan beberapa pengertian jenis-jenis parkir:

a. Parkir Di badan Jalan

Parkir di badan jalan merupakan fasilitas parkir yang terletak di tepi jalan umum, umumnya di area yang dekat dengan lokasi tujuan para pengguna kendaraan. Fasilitas ini sering kali diatur dengan rambu atau marka jalan yang membatasi penggunaannya, seperti waktu tertentu atau biaya tertentu. Parkir tepi jalan menawarkan keuntungan dari segi aksesibilitas yang mudah dan kemudahan bagi pengendara dalam menemukan tempat parkir (Li, Zhai, & Zhao, 2019). Namun, parkir tepi jalan juga menimbulkan tantangan, terutama jika kendaraan diparkir tidak sesuai aturan. Hal

ini dapat mengakibatkan hambatan bagi arus lalu lintas, yang pada akhirnya memperburuk kemacetan, terutama di kawasan perkotaan yang padat (Zhang et al., 2021). Selain itu, penggunaan parkir tepi jalan tanpa regulasi yang baik dapat menyebabkan penyalahgunaan ruang publik, seperti penyempitan jalur bagi pejalan kaki. Oleh karena itu, sangat penting bagi pemerintah daerah untuk mengelola dan mengatur fasilitas ini dengan baik, agar tidak menimbulkan dampak negatif terhadap sistem transportasi umum.

b. Parkir Khusus

Parkir khusus merupakan parkir yang disediakan untuk tujuan tertentu dan hanya dapat diakses oleh pengguna dengan kriteria tertentu, seperti pengunjung pusat perbelanjaan, pegawai kantor, atau tamu hotel. Fasilitas ini sering dirancang untuk meningkatkan kenyamanan dan efisiensi operasional tempat yang bersangkutan. Dalam konteks ini, pengelolaan parkir khusus lebih terorganisir dengan pengawasan ketat baik dalam aspek keamanan maupun operasional, seperti penggunaan kamera pengawas (CCTV) atau sistem tiket otomatis (Nisan et al., 2020). Parkir khusus di gedung-gedung tertentu juga cenderung mengurangi konflik penggunaan lahan, yang dapat terjadi pada fasilitas parkir yang tidak memiliki pengelolaan baik. Selain itu, manajemen parkir khusus biasanya memberikan nilai tambah bagi pengguna seperti lokasi strategis atau fasilitas premium lainnya, sesuai dengan temuan Li et

al. (2019). Meski begitu, pengelola fasilitas perlu mempertimbangkan penyesuaian tarif agar tetap kompetitif tanpa memberatkan pengguna.

c. Parkir Formal

Parkir formal adalah jenis parkir yang dilengkapi dengan izin resmi dan dioperasikan di bawah regulasi pemerintah atau lembaga terkait. Parkir formal mengacu pada fasilitas parkir yang dikelola secara resmi di bawah izin dan regulasi yang berlaku. Parkir jenis ini menyediakan fasilitas dengan pengaturan yang jelas seperti tarif yang berlaku, waktu operasional, serta kontrol akses untuk menjaga keamanan kendaraan. Parkir formal dapat ditemukan di tempat-tempat strategis seperti stasiun, gedung pemerintah, atau fasilitas umum lainnya yang memerlukan pengelolaan sistematis. Menurut Wang et al. (2020), penggunaan parkir formal berkontribusi besar dalam meningkatkan keselamatan lalu lintas dengan mengurangi kecelakaan akibat kendaraan parkir sembarangan. Selain itu, keberadaan parkir formal mendorong pengendara untuk lebih disiplin dalam mematuhi peraturan lalu lintas. Hal ini juga memungkinkan integrasi dengan sistem parkir elektronik yang memudahkan proses pembayaran dan pencatatan data, sehingga meningkatkan efisiensi operasional.

d. Parkir liar (on-street parking)

Parkir liar (on-street parking) mengacu pada penggunaan area parkir yang tidak terorganisir dan tidak memiliki regulasi resmi, seperti parkir di bahu jalan, trotoar, atau lahan kosong. Fasilitas ini sering digunakan karena kemudahannya dan biaya yang lebih murah dibandingkan fasilitas resmi. Akan tetapi, parkir liar (on-street parking) sering kali menimbulkan dampak negatif terhadap sistem transportasi. Yao, Wen, dan He (2021) menyebutkan bahwa parkir liar (on-street parking) di kawasan perkotaan dapat memperburuk arus lalu lintas, menyebabkan pelanggaran aturan lalu lintas, dan meningkatkan risiko kecelakaan. Selain itu, fasilitas ini sering kali mengganggu estetika kota dan mengurangi fungsi ruang publik bagi masyarakat. Oleh karena itu, diperlukan pendekatan terintegrasi untuk mengurangi ketergantungan pada parkir liar (on-street parking) melalui pembangunan fasilitas parkir yang legal, strategis, dan mudah diakses.

Parkir liar (on-street parking) adalah fenomena umum di banyak kota, termasuk di Indonesia, yang kerap muncul sebagai solusi sementara dari kurangnya kapasitas parkir resmi. Namun, jenis parkir ini tidak hanya memanfaatkan ruang jalan secara tidak optimal tetapi juga memengaruhi pola mobilitas pengguna kendaraan dalam kota secara signifikan (Xu et al., 2021). Parkir liar (on-street parking) yang tidak dikelola dengan baik sering kali menyebabkan hambatan bagi pengendara lain, meningkatkan tingkat kemacetan, dan menurunkan

efisiensi mobilitas. Selain itu, praktik parkir di tepi jalan yang tidak teratur sering kali menimbulkan kesulitan navigasi bagi pengendara, terutama di wilayah pusat kota dengan tingkat lalu lintas tinggi.

Kondisi ini menyoroti pentingnya pengelolaan parkir yang lebih terstruktur, tidak hanya terbatas pada pengaturan parkir formal tetapi juga parkir liar (on-street parking). Pengelolaan yang terencana dapat mencakup pengendalian lokasi parkir, pengawasan tarif yang adil, serta pelibatan teknologi seperti aplikasi pemandu parkir. Pemerintah juga perlu mempertimbangkan penerapan kebijakan zona parkir dan insentif bagi pengguna yang memanfaatkan transportasi umum untuk mengurangi tekanan pada fasilitas parkir kota.

Keberadaan parkir liar (on-street parking) sering kali muncul dari kebutuhan mendesak masyarakat yang belum sepenuhnya terpenuhi oleh parkir formal. Oleh karena itu, dalam upaya penataan, pemerintah dan pihak terkait harus mendalami akar penyebab permasalahan ini. Faktor seperti aksesibilitas, biaya, dan ketersediaan lahan parkir formal harus menjadi bahan pertimbangan utama. Mengintegrasikan solusi berbasis komunitas, seperti memberikan pelatihan kepada pengelola parkir informal atau menyediakan zona parkir khusus di area dengan mobilitas tinggi, juga bisa menjadi bagian dari solusi yang berkelanjutan.

Pengelolaan yang baik antara parkir formal dan parkir liar (on-street parking) dapat memberikan kontribusi positif terhadap tata kelola kota secara keseluruhan. Dengan pendekatan yang komprehensif, dampak negatif parkir liar (on-street parking) dapat diminimalkan, sehingga memberikan manfaat bagi semua pengguna jalan, meningkatkan kenyamanan, serta mendukung mobilitas perkotaan yang lebih lancar dan efisien.

3. Pentingnya Pengelolaan Parkir dalam Perencanaan Transportasi

Pengelolaan parkir yang efektif memainkan peran penting dalam mengatasi tantangan mobilitas di perkotaan. Dalam konteks perencanaan transportasi, parkir tidak hanya berkaitan dengan menyediakan ruang bagi kendaraan, tetapi juga berhubungan erat dengan pengelolaan alur lalu lintas, penataan ruang kota, dan pengurangan kemacetan. Parkir yang dikelola dengan baik dapat meminimalkan gangguan terhadap jalan raya dan memperlancar pergerakan kendaraan. Hal ini juga berdampak pada peningkatan keselamatan jalan serta memberikan kontribusi positif terhadap kenyamanan dan efisiensi perjalanan di kota.

Salah satu elemen penting dalam pengelolaan parkir adalah keberadaan ruang parkir yang cukup untuk menampung kendaraan tanpa mengganggu arus lalu lintas. Sebagai contoh, parkir yang diletakkan di sepanjang tepi jalan dapat mengurangi kapasitas jalan, meningkatkan potensi kemacetan, serta meningkatkan risiko kecelakaan

lalu lintas. Di sisi lain, Sebaliknya, keberadaan parkir liar (on-street parking), terutama di jalan-jalan sempit, menjadi permasalahan yang perlu diperhatikan, dapat membuat lalu lintas lebih kacau. Studi dari (Jiang et al., 2019) menunjukkan bahwa pengelolaan parkir yang terorganisir dengan baik berpengaruh terhadap kelancaran lalu lintas di berbagai daerah perkotaan, terutama dengan menyediakan lebih banyak ruang parkir di luar jalan raya.

Selain itu, pengelolaan parkir yang efisien berpotensi mengurangi beban emisi gas buang, terutama dalam konteks pencarian parkir. Dalam beberapa kasus, pengemudi menghabiskan banyak Waktu yang dihabiskan untuk mencari tempat parkir justru memperburuk emisi CO2 dan pencemaran udara. Menurut penelitian dari Zhang et al. (2020), penggunaan teknologi manajemen parkir, seperti sensor parkir dan aplikasi ponsel pintar untuk pemesanan tempat parkir, terbukti mengurangi waktu pencarian parkir dan emisi gas rumah kaca secara signifikan. Hal ini sangat penting, mengingat tujuan menuju kota yang lebih hijau dan berkelanjutan.

Pengelolaan parkir juga berkontribusi terhadap penghematan ruang kota yang berharga. Ruang untuk parkir, terutama di kawasan padat penduduk, sering kali sangat terbatas. Oleh karena itu, penting untuk memastikan penggunaan ruang yang efisien agar tidak mengorbankan kepentingan publik seperti area pejalan kaki dan jalur sepeda. Pengelolaan parkir yang cerdas dapat meminimalkan penggunaan ruang

yang tidak efisien dan, seiring waktu, memberikan ruang bagi pengguna jalan lainnya. Sebagai contoh, alokasi ruang parkir untuk mobil dapat digeser ke struktur parkir vertikal atau gedung parkir bawah tanah.

Dalam rangka mencapai tujuan keberlanjutan, pengelolaan parkir berkelanjutan adalah kunci. Dengan membatasi jumlah ruang parkir di area yang sangat padat, sekaligus mendorong penggunaan transportasi umum atau alternatif lain seperti sepeda, diharapkan dapat mengurangi ketergantungan pada kendaraan pribadi. Aspek ini, yang dikenal sebagai "parkir terkelola", melibatkan kombinasi antara tarif parkir yang sesuai, insentif penggunaan transportasi umum, dan kontrol akses yang ketat terhadap area parkir tertentu (Li, 2018). Melalui pendekatan ini, tidak hanya permasalahan kemacetan yang dapat diatasi, tetapi juga dapat mencapai penurunan total emisi gas rumah kaca.

Studi lain yang relevan oleh Alam et al. (2017) juga menekankan pentingnya pengelolaan parkir dalam konteks keberlanjutan. Penelitian mereka menunjukkan bahwa penerapan sistem parkir terintegrasi dan berbasis teknologi mampu meningkatkan kapasitas parkir yang tersedia dan mengurangi efek negatif parkir liar (on-street parking). Dengan adanya teknologi yang mempermudah pengelolaan parkir, pengguna dapat lebih efisien dalam memilih tempat parkir, yang pada akhirnya mengurangi waktu mencari parkir serta kerusakan pada jaringan transportasi kota.

Di sisi lain, kebijakan parkir yang direncanakan dengan baik dapat mendukung perkembangan ekonomi perkotaan dengan Menciptakan suasana yang lebih aman dan nyaman bagi pengunjung sekaligus meningkatkan kualitas hidup secara keseluruhan. Pernyataan ini sejalan dengan temuan yang diungkapkan oleh Kumar et al. (2019), yang menunjukkan bahwa ketersediaan parkir yang dikelola dengan baik berkontribusi pada peningkatan kegiatan ekonomi lokal, memperbaiki aksesibilitas tempat kerja, serta memudahkan interaksi sosial dalam ruang publik. Oleh karena itu, pengelolaan parkir bukan hanya soal penyediaan ruang parkir, tetapi lebih kepada pencapaian solusi transportasi yang menyeluruh dan berkelanjutan.

B. Teori Perilaku Manusia

1. Pengertian Perilaku Manusia

Perilaku manusia, yang juga biasa disebut sebagai tingkah lakuh manusia, merupakan salah satu objek utama dalam psikologi. Menurut Warsah dan Daheri (2021), tujuan utama dari bidang psikologi adalah untuk memahami pola tingkah lakuh manusia, bukan hanya untuk digeneralisasi, melainkan juga untuk mengetahui sejauh mana perbedaan individu antara satu dengan yang lain atau sejauh mana keunikan masing-masing manusia. Hal ini menunjukkan bahwa perilaku manusia memiliki kompleksitas dan variabilitas yang membutuhkan pemahaman yang lebih dalam.

Perilaku manusia dapat dipahami sebagai tindakan atau gerakan yang dapat diobservasi oleh indera manusia. Gerakan ini tampak jelas dan

dapat dianalisis secara langsung (Saleh, 2018). Berbeda dengan jiwa yang cenderung bersifat abstrak dan tidak dapat diamati dengan langsung, perilaku merupakan fenomena yang konkret dan dapat dirasakan melalui pengamatan empiris. Oleh karena itu, para ahli dalam bidang psikologi perilaku (behaviorisme) hanya menganggap perilaku sebagai objek studi yang dapat dianalisis dan diukur secara ilmiah.

Namun, meskipun perilaku merupakan fenomena yang dapat diamati, itu tidak muncul begitu saja. Perilaku manusia dipengaruhi oleh berbagai faktor yang saling berinteraksi. Menurut perspektif teori motivasi, salah satu unsur yang mendasari perilaku adalah niat. Niat akan dipahami sebagai keinginan yang berasal dari diri individu untuk mendapatkan atau melakukan sesuatu. Niat dapat dipahami sebagai keinginan yang muncul dari dalam diri individu untuk mencapai atau melakukan sesuatu. Niat ini berperan sebagai penggerak utama dalam pembentukan perilaku, karena memberikan dorongan internal yang mendorong individu untuk bertindak. Menurut pendekatan sistematik, pembentukan perilaku manusia dapat dilihat sebagai proses yang terstruktur, dimana setiap elemen saling berkaitan dan saling mempengaruhi dalam menentukan Pola perilaku yang sering terjadi dalam keseharian.

2. Teori Perilaku Manusia

Teori Perilaku Terencana (TPB) yang dikembangkan oleh Ajzen pada tahun 1991 merupakan pendekatan yang umum digunakan untuk menggambarkan dan memprediksi perilaku manusia. TPB beranggapan

bahwa perilaku individu dapat diramalkan melalui tiga faktor utama, yakni sikap terhadap perilaku, norma subjektif, dan kontrol perilaku yang dirasakan. Ketiga faktor ini saling berinteraksi dan berkontribusi pada niat atau keputusan seseorang untuk mengambil tindakan tertentu. Dalam konteks penelitian ini, TPB digunakan untuk memahami berbagai faktor yang memengaruhi perilaku parkir liar (on-street parking) di Kota Parepare, termasuk dampak sikap, norma sosial, dan hambatan yang dirasakan oleh pengendara.

Teori ini menjelaskan bahwa perilaku individu dipengaruhi oleh tiga faktor utama, salah satunya adalah sikap terhadap perilaku adalah komponen pertama dalam TPB yang menunjukkan seberapa besar individu menilai suatu perilaku sebagai positif atau negatif. Dalam penelitian parkir liar (on-street parking), sikap ini merujuk pada penilaian individu terhadap parkir liar (on-street parking). Pengguna mungkin memandang parkir liar (on-street parking) sebagai cara yang mudah dan cepat untuk memarkir kendaraan, tetapi juga mungkin melihatnya sebagai pelanggaran hukum yang berisiko. Sikap ini dipengaruhi oleh berbagai faktor, termasuk tingkat kenyamanan dan biaya parkir yang lebih terjangkau dan kemudahan akses yang sering kali lebih menarik dibandingkan dengan parkir formal (Mavros et al., 2014).

Selain itu, Norma Subjektif merujuk pada pengaruh orang lain dalam keputusan perilaku individu. Norma ini berkaitan dengan bagaimana keluarga, teman, atau masyarakat sekitar memandang dan memengaruhi

tindakan seseorang. Dalam kasus parkir liar (on-street parking), jika masyarakat setempat atau teman-teman seorang pengendara cenderung menggunakan parkir liar (on-street parking) tanpa konsekuensi negatif yang jelas, pengendara lain mungkin juga terpengaruh untuk melakukan hal yang sama (Apsley et al., 2019). Hal ini menggambarkan pentingnya elemen sosial dalam membentuk pola perilaku seseorang.

Kontrol Perilaku yang Dirasakan adalah elemen ketiga dalam TPB yang menggambarkan sejauh mana individu merasa dapat mengontrol atau mengatasi berbagai kendala dalam melakukan suatu perilaku. Pada konteks parkir, kontrol perilaku ini mencakup persepsi pengendara terhadap adanya lahan parkir formal yang tersedia dan seberapa mudah akses ke tempat parkir tersebut. Jika pengendara merasa parkir formal terbatas, jauh, atau mahal, maka mereka mungkin lebih cenderung untuk memilih parkir liar (on-street parking) yang lebih mudah dijangkau dan lebih murah (Sikand et al., 2020).

Menurut penelitian oleh Cai et al. (2019), faktor kontrol yang dirasakan dalam kebijakan transportasi memainkan peran penting dalam keputusan pengendara, terutama dalam pengambilan keputusan terkait parkir. Mereka menunjukkan bahwa dengan meningkatnya pembatasan parkir dan peningkatan tarif di tempat parkir formal, individu cenderung beralih ke opsi parkir liar (on-street parking),meskipun dengan risiko dan dampak negatif terhadap ketertiban lalu lintas. Penggunaan TPB dalam Penelitian Parkir liar (on-street parking) di Kota Parepare memberi

penjelasan lebih mendalam mengenai alasan mengapa pengendara memilih untuk memarkir kendaraan mereka di tempat parkir liar (on-street parking), meskipun terdapat risiko yang terlibat, seperti kemacetan atau penindakan hukum. Ketiga komponen Sikap perilaku, norma subjektif, dan kontrol perilaku yang dirasakan merupakan faktor-faktor yang sangat relevan dalam penelitian ini, karena mereka mencerminkan persepsi, kondisi sosial, dan kepercayaan individu terkait perilaku parkir.

3. Faktor Perilaku Manusia

Perilaku manusia dalam konteks parkir liar (on-street parking) dapat dipahami melalui beberapa faktor utama yang memengaruhi keputusan individu dalam memilih untuk memarkirkan kendaraan di tempat yang tidak sesuai dengan ketentuan. Faktor perilaku manusia dibagi menjadi 4 sebagai berikut:

a) Sikap

Salah satu faktor penting adalah sikap individu terhadap parkir liar (on-street parking), yang mencakup bagaimana seseorang memandang dan merespons dampak dari parkir liar (on-street parking) terhadap dirinya atau orang lain. Sikap ini sering kali dipengaruhi oleh pengalaman pribadi dan persepsi terhadap kemudahan atau kepraktisan yang ditawarkan oleh parkir liar (on-street parking) dibandingkan dengan parkir formal yang lebih terstruktur dan mahal. Penelitian oleh Widyanto (2020) menunjukkan bahwa sikap positif terhadap

kemudahan akses dan biaya rendah cenderung meningkatkan preferensi terhadap parkir liar (on-street parking), meskipun itu melanggar peraturan.

b) Norma Subjektif

Norma subjektif juga berperan sebagai faktor penting dalam pengambilan keputusan parkir liar (on-street parking)Ini berkaitan dengan bagaimana pengaruh sosial atau pemikiran orang lain dapat memengaruhi perilaku seseorang. Faktor ini memengaruhi bagaimana seseorang merasa bahwa memilih parkir liar (on-street parking) adalah tindakan yang dapat diterima atau dipengaruhi oleh norma sosial di komunitas atau lingkungannya. Sebagaimana dijelaskan oleh Hasan et al. (2019), norma subjektif dapat memperkuat atau menekan perilaku tertentu tergantung pada seberapa besar pengaruh dari orang-orang terdekat dalam kehidupan individu, termasuk teman, keluarga, dan kolega kerja. Jika norma sosial di lingkungan sekitar lebih cenderung menerima parkir liar (on-street parking), maka individu lebih mungkin mengabaikan aturan dan memarkirkan kendaraan secara ilegal.

c) Kontrol Perilaku

Kontrol perilaku atau perasaan kontrol individu terhadap kemampuannya untuk melakukan suatu tindakan juga merupakan faktor penting dalam keputusan perilaku. Teori

kontrol perilaku memperlihatkan bahwa ketika individu merasa memiliki kontrol penuh terhadap tindakan mereka, mereka akan lebih cenderung melakukannya. Dalam konteks parkir, kontrol ini berhubungan dengan persepsi pengemudi mengenai seberapa besar kemampuan mereka untuk "menyembunyikan" tindakan parkir ilegal tersebut dari aparat penegak hukum atau pengawas parkir. Penelitian oleh Anggraini (2020) menyebutkan bahwa ketidakmampuan untuk menghindari konsekuensi hukum (seperti denda) dapat mengurangi niat untuk parkir liar (on-street parking), meskipun pengemudi merasa mereka memiliki kontrol terhadap tempat dan waktu parkir mereka.

d) Faktor Ekonomi

Faktor ekonomi juga memberikan kontribusi signifikan dalam keputusan memilih parkir liar (on-street parking). Biaya parkir yang lebih rendah pada parkir liar (on-street parking) sering kali menjadi alasan utama bagi pengemudi untuk memilih tempat tersebut. Hal ini terutama berlaku di daerah dengan tingkat pendapatan yang lebih rendah atau kawasan dengan harga parkir yang cukup tinggi di area parkir formal. Penelitian oleh Suryani (2019) menyatakan bahwa faktor ekonomi, seperti biaya parkir dan kemudahan menemukan tempat parkir murah, menjadi faktor penggerak utama pengemudi dalam memilih

parkir liar (on-street parking). Hal ini juga dipengaruhi oleh dinamika pasar dan adanya penyedia parkir tidak resmi yang menawarkan harga yang jauh lebih terjangkau daripada tempat parkir resmi.

e) Faktor Sosial

Faktor sosial turut berperan dalam keputusan pengemudi untuk memarkirkan kendaraannya di tempat parkir liar (on-street parking). Faktor sosial merujuk pada interaksi dan hubungan Hubungan sosial yang terhubung di kehidupan individu dalam sehari-hari. Jika kebanyakan orang di suatu lingkungan sosial melakukan parkir liar (on-street parking) tanpa konsekuensi yang jelas, maka individu cenderung mengikuti pola yang sama. Penelitian oleh Farida dan Setiawan (2019) mengemukakan bahwa dalam masyarakat yang menoleransi perilaku ini, individu merasa tidak terlalu bersalah atau takut akan dampak sosial, sehingga memilih untuk berperilaku serupa. Seringkali, keputusan ini dipengaruhi oleh keinginan untuk tidak menonjolkan diri atau menghindari konflik sosial.

Menurut Wahyuni (2020), masyarakat dengan budaya santai dan kurang disiplin terhadap peraturan cenderung memiliki tingkat pelanggaran aturan parkir yang lebih tinggi. Sementara itu, masyarakat yang lebih mengutamakan ketertiban dan peraturan biasanya lebih mematuhi regulasi parkir yang telah ditetapkan oleh otoritas setempat.

Faktor perilaku manusia dalam memilih parkir liar (on-street parking) sangat kompleks dan dipengaruhi oleh berbagai variabel independen seperti sikap, norma subjektif, kontrol perilaku, serta faktor ekonomi dan sosial. Semua faktor ini saling berinteraksi dan bekerja sama sangat penting dalam menentukan keputusan individu terkait pemilihan lokasi parkir kendaraan, terutama dalam kasus parkir di tempat yang tidak sah. Karena itu,, memahami bagaimana masing-masing faktor ini berperan menjadi penting dalam merancang solusi untuk mengurangi fenomena parkir liar (on-street parking). Penelitian lebih lanjut tentang interaksi antara faktor-faktor ini akan menyediakan pemahaman dan ilmu mengenai bagaimana mengubah perilaku parkir liar (on-street parking) menjadi lebih teratur dan sesuai dengan regulasi yang ada.

C. Parkir liar (on-street parking)

1. Pengertian Parkir liar (on-street parking)

Menurut RAC Foundation (dalam Harmoko, 2014:24), parkir liar (on-street parking) adalah parkir yang dilakukan secara ilegal atau tidak resmi, di mana aktivitas tersebut berada di bawah pengawasan pemerintah kabupaten atau kota. Selain itu, pendapatan yang dihasilkan dari parkir tersebut tidak masuk ke kas pemerintah sebagai bagian dari pendapatan daerah. Sementara itu, menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (2011:53),

istilah 'liar' atau 'ilegal' diartikan sebagai sesuatu yang tidak sah menurut hukum, dalam hal ini berarti melanggar aturan yang ada. Berdasarkan pengertian-pengertian tersebut, dapat disimpulkan bahwa parkir liar (on-street parking) merujuk pada jenis parkir yang terjadi di badan jalan (on street parking).

Parkir liar (on-street parking) merujuk pada kegiatan parkir yang dilakukan di tempat-tempat yang tidak diatur oleh peraturan parkir resmi. Praktik ini sering kali terjadi di sepanjang ruas jalan atau area terbuka di mana pengemudi memilih untuk memarkirkan kendaraan mereka meskipun tidak ada izin atau fasilitas yang disediakan oleh pemerintah atau lembaga yang berwenang. Hal ini dapat terjadi karena keterbatasan ruang parkir yang tersedia, harga parkir yang tinggi di area resmi, atau hanya karena ketidakpedulian terhadap peraturan yang ada. Secara umum, parkir liar (on-street parking) dapat berpotensi mengganggu kelancaran lalu lintas dan menyebabkan masalah lain seperti kesulitan akses bagi kendaraan darurat atau kendaraan besar. Menurut penelitian yang dilakukan oleh Widodo (2020), parkir liar (on-street parking) mengarah pada kemacetan dan mengurangi kapasitas jalan, yang pada gilirannya merugikan efektivitas sistem transportasi kota.

Dampak negatif dari parkir liar (on-street parking) tidak hanya terbatas pada kemacetan dan kesulitan dalam mengakses fasilitas umum, tetapi juga mengurangi pendapatan yang seharusnya bisa diterima oleh pemerintah dari tarif parkir resmi. Penggunaan ruang publik secara tidak sah

sering kali merugikan pemerintah dalam hal pengumpulan pajak dan retribusi yang dapat digunakan untuk pembangunan kota. Menurut penelitian oleh Suyanto dan Purnama (2020), praktek parkir liar (on-street parking) sangat sering terjadi di dekat pusat perbelanjaan atau tempat keramaian lainnya, di mana permintaan tempat parkir sangat tinggi. Hal ini menyebabkan kerugian finansial bagi kota yang seharusnya bisa mendapatkan pemasukan dari retribusi parkir.

2. **Penyelenggaraan Parkir**

Parkir liar (on-street parking) adalah aktivitas parkir yang dilakukan di tempat-tempat tidak resmi yang tidak disediakan atau diatur secara legal oleh pemerintah maupun pengelola tempat tertentu. Dalam konteks aturan formal, Aturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan mengatur bahwa penyediaan tempat parkir harus dilakukan di pinggir jalan atau lokasi tertentu, baik di badan jalan maupun dengan memanfaatkan sebagian dari perkerasan jalan memiliki dampak signifikan terhadap kapasitas jalan dan kelancaran lalu lintas. Kondisi ini mengakibatkan turunnya kapasitas jalan, terhambatnya arus lalu lintas, dan berkurangnya efektivitas pengguna jalan.

Parkir liar (on-street parking) seringkali terjadi di daerah dengan kepadatan lalu lintas tinggi, seperti pusat kota, kawasan perbelanjaan, dan permukiman padat penduduk. Fenomena ini terjadi karena berbagai faktor, termasuk kurangnya ketersediaan lahan parkir resmi, biaya parkir resmi yang dianggap mahal, serta perilaku masyarakat yang menganggap parkir liar (on-street parking) sebagai opsi yang lebih praktis dan ekonomis.

Namun, keberadaan parkir liar (on-street parking) Tidak hanya menghambat kelancaran lalu lintas, tetapi juga menambah risiko keselamatan bagi pengguna jalan, menciptakan ketidakteraturan, serta memengaruhi estetika dan fungsi kota secara keseluruhan.

Parkir liar (on-street parking) dapat memicu konflik sosial antara pemilik kendaraan, pengguna jalan lain, dan warga sekitar yang terganggu oleh keberadaan kendaraan yang diparkir sembarangan. Sebagai langkah penanganan, perlu ada penguatan kebijakan yang tegas, peningkatan fasilitas parkir resmiserta menginformasikan kepada masyarakat mengenai pentingnya mematuhi peraturan dan dampak negatif dari parkir liar (on-street parking) Selain itu, penegakan hukum yang konsisten, seperti pemberian sanksi atau denda, dapat menjadi pendekatan efektif untuk mengurangi praktik parkir liar (on-street parking).

D. Penelitian Terdahulu

Salah satu penelitian perilaku berkendara diteliti (Gazali et al., 2022) yaitu karakteristik pengendara dan hubungan perilaku pengendara terhadap potensi kecelakaan lalu lintas.

Parkir liar (on-street parking) telah menjadi topik penting dalam penelitian transportasi, mengingat dampaknya terhadap lalu lintas dan efektivitas sistem transportasi kota. Penelitian oleh Hidayat (2021) menyoroti pengaruh parkir liar (on-street parking) terhadap kepadatan lalu lintas di Kota Makassar, yang mencerminkan hasil pengamatan bahwa parkir yang tidak terorganisir mengarah pada peningkatan kemacetan.

Penelitian ini mengungkapkan bahwa kurangnya pengawasan terhadap parkir liar (on-street parking) menyebabkan tidak terkontrolnya jumlah kendaraan di ruas jalan, memperburuk tingkat kemacetan. Hidayat berargumen bahwa kesadaran masyarakat dan kebijakan pengaturan parkir yang lebih ketat perlu dikembangkan untuk mengurangi dampak negatif tersebut. Namun, penelitian ini tidak menggali lebih dalam faktor perilaku pengguna yang menjadi pendorong utama fenomena ini.

Penelitian lain oleh Wijaya (2020) juga mencakup aspek perilaku masyarakat terhadap parkir, khususnya membandingkan kepuasan antara parkir formal dan parkir liar (on-street parking)Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa mayoritas masyarakat memilih parkir liar (on-street parking) disebabkan oleh kemudahan akses dan biaya yang lebih terjangkau Namun, kelemahan dari penelitian ini adalah tidak mendalami lebih lanjut elemen perilaku individu yang berpengaruh, seperti norma sosial atau persepsi pribadi terhadap legalitas parkir liar (on-street parking). Aspek psikologis dan sosial dari perilaku pengguna belum teridentifikasi dengan baik, sehingga memberikan ruang untuk penelitan lanjutan yang lebih mendalam.

Penelitian lain yang relevan oleh Sari dan Rakhman (2019) berfokus pada efisiensi penggunaan lahan parkir di kawasan perkotaan. Mereka menemukan bahwa penggunaan lahan untuk parkir liar (on-street parking) cenderung lebih sering terjadi pada area yang tidak memiliki fasilitas parkir formal yang memadai. Meskipun demikian, penelitian ini tidak menyelidiki

lebih dalam bagaimana perilaku pengendara memengaruhi keputusan untuk memilih parkir liar (on-street parking), yang bisa menjadi faktor penghambat solusi bagi masalah transportasi di kawasan padat.

Penelitian terkait parkir di kawasan perkotaan juga dilakukan oleh Purnama dan Alamsyah (2019), yang mengkaji faktor ekonomi sebagai penentu pilihan pengguna kendaraan dalam memilih antara parkir formal danparkir liar (on-street parking). Penelitian ini menunjukkan bahwa biaya parkir formal yang relatif mahal membuat sebagian besar pengemudi memilih parkir liar (on-street parking) sebagai solusi yang lebih ekonomis. Namun, mereka tidak memasukkan analisis mengenai faktor sosial dan kebiasaan yang mendasari keputusan pengemudi, seperti norma sosial yang memengaruhi apakah mereka merasa bersalah atau tidak dalam memarkirkan kendaraan mereka di tempat yang tidak sah.

Penelitian oleh Silalahi dan Anwar (2020) menyoroti pengelolaan parkir di kota-kota besar dengan fokus pada peraturan dan infrastruktur yang memadai untuk parkir. Mereka menemukan bahwa meskipun banyak kota telah mengembangkan infrastruktur untuk parkir, masalah seperti ketidakpatuhan terhadap parkir yang terorganisir tetap ada, yang mengarah pada fenomena parkir liar (on-street parking). Penelitian ini juga menunjukkan pentingnya pemahaman tentang interaksi pengguna kendaraan dan lingkungan sekitar, namun mereka lebih berfokus pada kebijakan daripada aspek psikologis dan sosial dari perilaku pengemudi.

Selain itu, penelitian oleh Farid (2019) tentang kebijakan transportasi di kota-kota besar mengungkapkan bahwa kegagalan untuk mengatur parkir secara sistematis dapat menyebabkan tingginya tingkat parkir liar (on-street parking). Meskipun penelitiannya menyebutkan peran penting pengawasan parkir dalam mitigasi masalah kemacetan, hasil penelitian ini lebih menyoroti aspek kebijakan dan kurang pada aspek perilaku pengendara. Kesenjangan penelitian ini memberikan ruang bagi pengembangan penelitian yang lebih berfokus pada perilaku individu dalam konteks parkir liar (on-street parking).

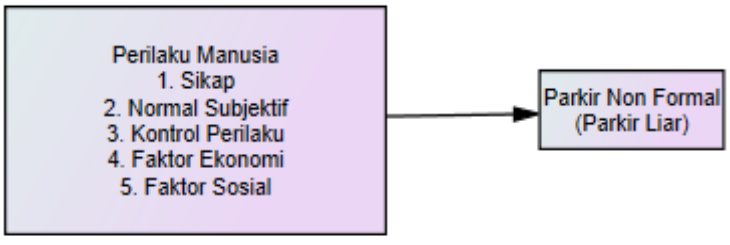
Beberapa penelitian yang ada masih belum mengkaji dengan lebih mendalam faktor-faktor perilaku manusia sebagai determinan utama dalam memilih parkir liar (on-street parking). Penelitian-penelitian sebelumnya cenderung terbatas pada faktor infrastruktur dan ekonomi, sedangkan dimensi sosial, psikologis, dan norma subjektif pengendara belum terungkap secara mendalam. Oleh karena itu, penelitian ini akan menitikberatkan pada analisis perilaku manusia sebagai salah satu faktor yang memengaruhi fenomena parkir liar (on-street parking) di Kota Pare Pare, dengan mengkombinasikan teori-teori perilaku, ekonomi, dan transportasi, serta menggunakan pendekatan kuantitatif yang lebih komprehensif.

E. Kerangka Konsep Penelitian

Oleh karena itu, penelitian ini akan menitikberatkan pada analisis perilaku manusia sebagai salah satu faktor yang memengaruhi fenomena

parkir liar (on-street parking) di Kota Pare Pare. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis berbagai faktor yang mempengaruhi keputusan individu dalam memilih tempat parkir liar (on-street parking), dengan mempertimbangkan variabel independen yang mencakup sikap, norma subjektif, kontrol perilaku, faktor ekonomi, dan sosial. Sementara itu, dalam penelitian ini, variabel dependen yang dianalisis adalah keputusan individu dalam memarkirkan kendaraan mereka secara sembarangan. Kerangka ini bertujuan untuk memahami bagaimana faktor-faktor tersebut dapat memengaruhi tindakan individu dalam memilih lokasi parkir yang tidak sah dan untuk mengidentifikasi apa yang mendorong mereka terlibat dalam praktik parkir liar (on-street parking) meskipun ada peraturan yang melarangnya.

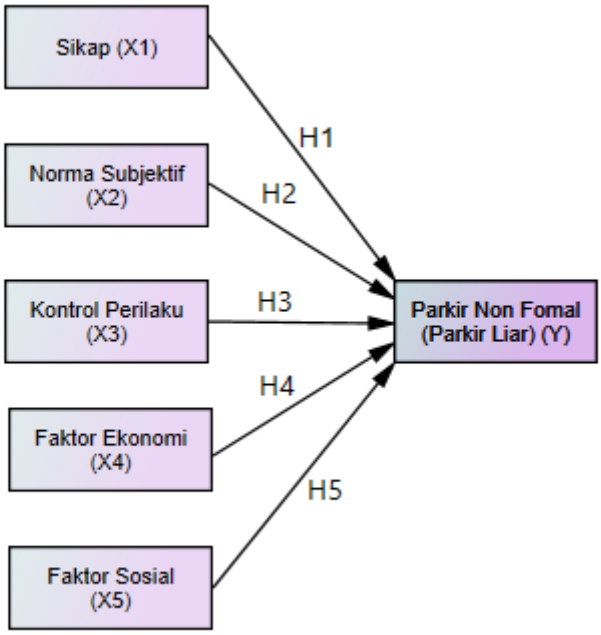
Kerangka berpikir penelitian dijelaskan sebagai berikut:



Kerangka konsep penelitian ini menjelaskan faktor-faktor yang memengaruhi keputusan individu untuk memilih parkir liar (on-street parking) di Kota Pare Pare. Faktor pertama adalah sikap, yang mencerminkan pandangan positif atau negatif individu terhadap parkir liar

(on-street parking), seperti kemudahan akses, biaya lebih rendah, atau ketidakpedulian terhadap dampaknya. Norma subjektif menjadi faktor kedua, yang menggambarkan pengaruh sosial dari keluarga, teman, atau masyarakat sekitar yang mendukung atau menentang praktik parkir liar (on-street parking). Selain itu, kontrol perilaku sebagai faktor ketiga menggambarkan sejauh mana individu merasa memiliki kemampuan atau pilihan untuk menghindari parkir liar (on-street parking), seperti ketersediaan lahan parkir resmi yang terbatas.

Faktor lainnya meliputi ekonomi, di mana tarif yang lebih murah atau bahkan gratis sering kali menjadi alasan utama seseorang memilih parkir liar (on-street parking). Faktor sosial juga tidak kalah penting, karena kebiasaan yang diterima secara umum dalam masyarakat setempat dapat membentuk budaya parkir liar (on-street parking). Keseluruhan faktor ini saling berkaitan dan membentuk pola perilaku yang kompleks. Penelitian ini bertujuan untuk menguji hubungan antara faktor-faktor tersebut serta seberapa besar pengaruh yang ditimbulkan terhadap keputusan individu untuk memarkir kendaraan secara liar.



Gambar 2. 1 Kerangka Berpikir

Berdasarkan kerangka berpikir yang terdapat pada Gambar 2. 1, hipotesis dirumuskan sebagai berikut:

H01:Sikap berpengaruh negatif terhadap parkir liar (on-street parking).
H1: Sikap berpengaruh positif terhadap parkir liar (on-street parking).

a) H02: Norma subjektif berpengaruh negatif terhadap parkir liar (on-street parking).

   H2: Norma subjektif berpengaruh positif terhadap parkir liar (on-street parking).

b) H03: Kontrol perilaku berpengaruh negatif terhadap parkir liar (on-street parking).

   H3: Kontrol perilaku berpengaruh positif terhadap parkir liar (on-street parking).

c) H04: Faktor ekonomi berpengaruh negatif terhadap parkir liar (on-street parking).

   H4: Faktor ekonomi berpengaruh negatif terhadap parkir liar (on-street parking).

d) HO5: Faktor sosial berpengaruh negatif terhadap parkir liar (on-street parking).

   H5: Faktor sosial berpengaruh positif terhadap parkir liar (on-street parking).

F. Hipotesis Penelitian

Berdasarkan kerangka konseptual, hipotesis diajukan sebagai berikut:

a) Sikap individu terhadap parkir liar (on-street parking).

   Sikap individu terhadap parkir liar (on-street parking) berperan penting dalam pembentukan keputusan mereka. Sebagai contoh, jika pengemudi memiliki pandangan positif terhadap kemudahan dan kecepatan yang ditawarkan oleh parkir liar (on-street parking), kemungkinan mereka akan lebih cenderung untuk memilih parkir liar (on-street parking). Namun, apabila individu menyadari potensi konsekuensi negatif, seperti kemacetan atau potensi denda, hal ini bisa mengurangi kecenderungan untuk memilih parkir liar (on-street parking) (Suyanto & Purnama, 2020). Dalam teori Perilaku Terencana (Theory of Planned Behavior, TPB), sikap adalah salah satu faktor yang mempengaruhi niat seseorang dalam melakukan suatu tindakan (Ajzen, 1991). maka, hipotesis pertama di penelitian ini adalah sebagai berikut:

H1: Sikap individu terhadap parkir liar (on-street parking).

b) Norma subjektif terhadap parkir liar (on-street parking).

Norma subjektif juga merupakan salah satu faktor yang sangat berpengaruh terhadap perilaku parkir liar (on-street parking). Norma subjektif merujuk pada persepsi individu tentang bagaimana orang lain, seperti teman, keluarga, atau masyarakat sekitar, memandang perbuatan mereka (Ajzen, 1991). Jika masyarakat di sekitar individu cenderung memilih parkir liar (on-street parking) tanpa merasa bersalah, individu tersebut mungkin akan mengikuti tindakan tersebut. Sebaliknya, jika norma sosial menentang perilaku parkir liar (on-street parking) dan memberikan tekanan sosial untuk mematuhi aturan parkir yang ada, perilaku parkir liar (on-street parking) akan lebih rendah (Rizal et al., 2019). Maka, hipotesis yang kedua penelitian ini adalah sebagai berikut:

H2: Norma subjektif terhadap parkir liar (on-street parking).

c) Kontrol perilaku terhadap parkir liar (on-street parking).

Kontrol perilaku atau kemudahan dalam mengakses lokasi parkir juga memainkan peran dalam keputusan untuk parkir liar (on-street parking). Dalam konteks ini, kontrol perilaku mengacu pada sejauh mana individu merasa memiliki kontrol atau kemampuan untuk menghindari praktek parkir liar (on-street parking), misalnya karena tidak adanya tempat parkir yang cukup di area yang diinginkan (Ajzen, 1991). Dalam situasi dimana tidak ada alternatif parkir yang lebih baik

atau lebih terjangkau, pengemudi akan lebih cenderung memilih parkir liar (on-street parking) meskipun mereka tahu itu melanggar aturan. Berdasarkan teori TPB, kontrol perilaku yang lebih rendah akan meningkatkan kemungkinan individu untuk melakukan parkir liar (on-street parking) (Widodo, 2020). Maka, hipotesis yang ketiga penelitian ini adalah sebagai berikut::

H3: Norma subjektif terhadap parkir liar (on-street parking).

d) Faktor ekonomi terhadap parkir liar (on-street parking).

Faktor ekonomi juga turut berperan dalam keputusan untuk melakukan parkir liar (on-street parking). Dalam beberapa kasus, parkir liar (on-street parking) lebih murah atau bahkan gratis dibandingkan dengan parkir di tempat yang telah disediakan secara resmi (Ananta & Dewi, 2019). Faktor biaya yang rendah sering kali menjadi faktor penentu dalam keputusan pengendara untuk memilih parkir liar (on-street parking), terlebih jika tarif parkir resmi terlampau mahal. Penelitian sebelumnya mengungkapkan bahwa ketika pengendara merasa parkir resmi tidak terjangkau, mereka cenderung akan memilih parkir liar (on-street parking) meskipun mereka tahu hal tersebut melanggar aturan. Maka, hipotesis yang kempat penelitian ini adalah sebagai berikut::

H4: Faktor ekonomi terhadap parkir liar (on-street parking).

e) Faktor sosial terhadap parkir liar (on-street parking).

Selain faktor-faktor individual seperti sikap, norma subjektif, kontrol perilaku, dan ekonomi, faktor sosial juga dapat mempengaruhi perilaku parkir liar (on-street parking). Faktor sosial ini berkaitan dengan bagaimana interaksi dengan komunitas sekitar atau dengan pengalaman masa lalu seseorang memengaruhi kebiasaan parkir mereka. Jika pengendara melihat parkir liar (on-street parking) sebagai bagian dari kehidupan sehari-hari yang diterima di komunitas mereka, mereka akan lebih cenderung untuk terlibat dalam perilaku tersebut (Dwiantoro, 2020). Faktor sosial ini dapat membentuk budaya parkir liar (on-street parking) yang dianggap normal di kalangan warga setempat. Maka, hipotesis yang kelima penelitian ini adalah sebagai berikut::

H5: Faktor sosial terhadap parkir parkir liar (on-street parking)

BAB III

METODE PENELITIAN

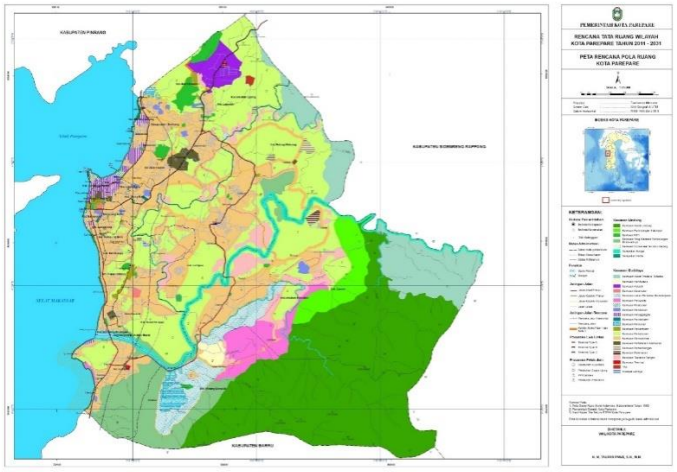
A. Jenis Penelitian

Penelitian ini mengadopsi pendekatan kuantitatif yang diimplementasikan melalui metode survei untuk menganalisis perilaku pengendara terhadap penggunaan parkir liar (on-street parking) di Kota Parepare. Pendekatan kuantitatif dipilih agar dapat melakukan pengukuran yang objektif dan analisis statistik terhadap variabel-variabel yang mempengaruhi perilaku parkir. Metode survei digunakan untuk mengumpulkan data langsung dari responden melalui kuesioner terstruktur, sehingga dapat diperoleh gambaran yang representatif mengenai fenomena yang diteliti.

Pemilihan pendekatan kuantitatif dan metode survei didasarkan Dalam penelitian ini, kami bertujuan untuk mengidentifikasi dan menganalisis berbagai faktor yang memengaruhi perilaku pengendara dalam memilih parkir liar (on-street parking). Dengan demikian, pendekatan kuantitatif dan metode survei dalam Penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi yang signifikan dalam memahami faktor-faktor yang memengaruhi perilaku pengendara terkait parkir liar (on-street parking) di Kota Parepare.

B. Lokasi dan Waktu penelitian

Lokasi penelitian dilalukan di kota Parepare. Kota Parepare dipilih sebagai lokasi penelitian karena perannya sebagai pusat perdagangan dan jasa di Sulawesi Selatan, yang menyebabkan tingginya aktivitas kendaraan bermotor. Kondisi ini memunculkan tantangan dalam pengelolaan parkir, termasuk maraknya penggunaan parkir liar (on-street parking). Penelitian yang dilakukan oleh Utari Nur Persada pada tahun 2022 menyoroti efektivitas pengadaan fasilitas parkir oleh Dinas Perhubungan Kota Parepare. Hasil penelitian tersebut menunjukkan bahwa masalah parkir di kota ini memerlukan perhatian khusus.



Gambar 3. 1 Peta Lokasi Penelitian

Kondisi Kota Parepare yang memiliki pertumbuhan kendaraan bermotor yang signifikan, namun tidak diimbangi dengan penyediaan lahan parkir formal yang memadai, mendukung pencapaian tujuan penelitian ini. Situasi ini memungkinkan peneliti untuk mengamati secara langsung perilaku pengendara dalam memilih parkir liar (on-street parking) dan faktor-faktor yang mempengaruhinya. Selain itu, keberadaan peraturan

daerah terkait retribusi parkir yang belum efektif diterapkan. Rencana penelitian selama satu bulan akan dibagi menjadi beberapa tahapan untuk memastikan kelancaran dan ketercapaian tujuan penelitian.

C. Populasi dan Sampel

1. Populasi Penelitian

Menurut Sugiyono (2017), populasi dapat dipahami sebagai area generalisasi yang terdiri dari objek dan subjek tertentu,yang memiliki kualitas dan karakteristik unik yang ditentukan oleh peneliti untuk keperluan penelitian. Hal ini bertujuan agar peneliti dapat menarik sebuah kesimpulan yang berarti. Pemilihan populasi dalam penelitian ini didasarkan pada tujuan untuk memahami faktor-faktor yang mempengaruhi perilaku pengendara dalam memilih tempat parkir liar (on-street parking), yang memiliki dampak signifikan terhadap manajemen lalu lintas dan kebijakan transportasi di kota. berikut sampel kretertia:

a) Pengendara sepeda motor dan mobil pribadi.
b) Menggunakan fasilitas parkir liar (on-street parking) setidaknya sekali dalam seminggu.
c) Berlokasi di wilayah Parepare, khususnya di pusat kota, kawasan perdagangan, atau jalan protokol yang memiliki area parkir liar (on-street parking).
d) Pengendara berusia 18 tahun ke atas yang memiliki SIM.

e) Bersedia berpartisipasi dalam penelitian dengan mengisi kuesioner.

2. Sampel Penelitian

Menurut Sugiyono (2020:128), teknik sampling adalah suatu metode yang digunakan untuk menentukan sampel yang akan digunakan dalam sebuah penelitian. Dalam penelitian ini, kami akan menerapkan metode simple random sampling. Metode ini dipilih karena memberikan peluang yang sama bagi setiap anggota populasi untuk terpilih sebagai sampel, sehingga dapat mengurangi bias dan meningkatkan kemampuan generalisasi dari temuan penelitian. Sugiyono (2017) menjelaskan bahwa simple random sampling adalah teknik pengambilan data secara acak tanpa mempertimbangkan strata dalam populasi. Ukuran sampel yang direncanakan akan ditentukan dengan menggunakan rumus Slovin, guna memastikan validitas dan reliabilitas hasil penelitian. Rumus Slovin adalah:

$$n = N / (1 + N * e^2)$$

Keterangan:

n = ukuran sampel

N = ukuran populasi

e = margin of error yang ditoleransi

Dengan asumsi populasi sebesar 400 pengendara dan margin of error 5% (0,05), perhitungannya adalah:

$$n = 400 / (1 + 400 * (0{,}05^2))$$

$$n = 400 / (1 + 1)$$

$$n = 400 / 2$$

$$n = 200$$

Sampel yang digunakan dalam penelitian ini adalah 200 responden. Penentuan ukuran sampel ini sejalan dengan rekomendasi dalam penelitian kuantitatif untuk memastikan bahwa sampel cukup besar guna mendeteksi efek yang signifikan dan memastikan reliabilitas hasil. Dengan pendekatan ini, diharapkan sampel yang diambil dapat mewakili populasi secara akurat, sehingga temuan penelitian dapat digeneralisasikan untuk seluruh populasi pengendara yang menggunakan parkir liar (on-street parking) di Kota Parepare.

D. Metode Pengumpulan Data

1. Teknik Pengumpulan Data

Penelitian ini menggunakan kuesioner terstruktur sebagai instrumen utama untuk mengumpulkan data. Pemilihan kuesioner didasarkan pada kemampuannya dalam mengumpulkan data kuantitatif secara sistematis dari populasi yang luas, dengan biaya dan waktu yang efisien. Kuesioner terstruktur memungkinkan peneliti untuk mengumpulkan jawaban spesifik yang relevan dengan tujuan penelitian, serta memudahkan analisis menggunakan metode statistik. Menurut Gendro (2011), kuesioner adalah metode pengumpulan data yang dilakukan dengan memberikan pertanyaan atau pernyataan tertulis kepada responden. Oleh karena itu,

kuesioner yang dibagikan kepada responden berisi pertanyaan dan pernyataan yang berkaitan dengan objek penelitian yang akan diteliti.

2. Jenis dan Sumber Data

Penelitian ini menggunakan data primer dan data sekunder. Data primer dan data sekunder dijelaskan sebagai berikut:

a) Data Primer

Data primer merupakan sumber informasi dalam penelitian yang diperoleh secara langsung oleh pengumpul data (Sugiyono, 2008:193). Dalam penelitian ini, data primer dikumpulkan melalui tiga metode, yaitu observasi, wawancara, dan kuesioner. Berikut adalah cara pengumpulan data primer yang dilakukan:

(1) Observasi adalah teknik pengumpulan data yang dilakukan dengan mengamati secara langsung situasi dan kondisi yang ada di lapangan. Metode ini bersifat objektif dan dapat dipertanggungjawabkan.

(2) Wawancara merupakan metode untuk mengumpulkan informasi dengan cara bertanya kepada responden. Dalam penelitian ini, wawancara difokuskan kepada para pengendara.

(3) Kuesioner merupakan serangkaian pertanyaan tertulis yang disebarkan kepada responden dengan tujuan untuk mengumpulkan informasi. Kuesioner ini disusun

berdasarkan landasan teori yang telah diamati sebelumnya dan dirangkum dalam bentuk tabel. Dalam penelitian ini, indikator yang digunakan untuk menyusun kuesioner adalah sebagai berikut:

Tabel 3. 1 Indikator Variabel Penelitian

Variabel	Indikator	Pernyataan	Skala
Sikap	Kenyamanan	Saya merasa lebih nyaman saat menggunakan parkir liar (on-street parking) daripada parkir formal.	Likert 1-5
	Kemudahan	Ketersediaan tempat parkir liar (on-street parking) cukup banyak di area yang sering saya kunjungi.	Likert 1-5
	Keamanan	Meninggalkan kendaraan di tempat parkir liar (on-street parking) membuat saya khawatir tentang risiko pencurian.	Likert 1-5
	Dampak Lingkungan	Saya merasa penggunaan parkir liar (on-street parking) meningkatkan tingkat kemacetan lalu lintas.	Likert 1-5
Norma Subjektif (Norma Sosial)	Pengaruh Keluarga/Teman	Saya sering mengikuti keputusan teman saya dalam memilih tempat parkir liar (on-street parking).	Likert 1-5
	Penerimaan Sosial	Masyarakat di sekitar saya tidak mendukung penggunaan parkir liar (on-street parking)	Likert 1-5
	Aturan Parkir	Saya mengetahui aturan mengenai parkir liar (on-street parking)	Likert 1-5
		Masyarakat sering mengkritik orang yang memarkir kendaraan di tempat parkir liar (on-street parking).	Likert 1-5
Kontrol Perilaku		Banyak tempat parkir liar (on-street parking) yang dapat dijangkau	Likert 1-5

	Kemudahan dan Kesulitan akses parkir	dengan mudah saat saya membutuhkannya	
		Sulit bagi saya untuk mencari tempat parkir formal yang tersedia.	Likert 1-5
	Rasa aman	Keamanan kendaraan di parkir liar (on-street parking) terkadang tidak terjamin.	Likert 1-5
	Ketersediaan parkir	Parkir liar (on-street parking) lebih mudah dijangkau dibandingkan parkir formal	Likert 1-5
Faktor Ekonomi	Harga	Saya memilih parkir liar (on-street parking) karena harganya lebih terjangkau daripada parkir formal.	Likert 1-5
	Fleksibilitas Pembayaran	Metode pembayaran di parkir liar (on-street parking) lebih fleksibel daripada metode pembayaran parkir di tempat formal.	Likert 1-5
	Penghasilan	Biaya parkir resmi sering kali tidak sesuai dengan anggaran saya, sehingga saya memilih parkir liar (on-street parking)	Likert 1-5
Faktor Sosial	Norma Sosial	Banyak orang di lingkungan saya menggunakan parkir liar (on-street parking) karena tidak ada pilihan lain.	Likert 1-5
	Kesadaran Lingkungan	Saya merasa parkir liar (on-street parking) berkontribusi pada kemacetan lalu lintas di daerah saya.	Likert 1-5

		Saya merasa lingkungan saya terganggu oleh kebiasaan orang memarkirkan kendaraannya di tempat yang tidak resmi.	Likert 1-5
	Tanggapan Sosial Terhadap Pelanggaran Parkir	Saya sering melihat orang mengkritik pelanggaran parkir yang terjadi di tempat parkir liar (on-street parking).	Likert 1-5
Parkir liar (on-street parking)	Lokasi	Saya melihat banyak kendaraan yang diparkir di trotoar yang seharusnya untuk pejalan kaki.	Likert 1-5
	Durasi Parkir liar (on-street parking)	Banyak kendaraan yang diparkir di lokasi parkir liar (on-street parking) selama berjam-jam tanpa ada tindakan dari petugas.	Likert 1-5
	Penerapan Aturan Hukum	Saya jarang melihat petugas menindak pelanggaran parkir liar (on-street parking) di sekitar saya	Likert 1-5
		Penegakan aturan parkir di daerah saya sangat lemah, sehingga orang lebih sering memilih untuk parkir liar (on-street parking).	Likert 1-5

b) Data Sekunder

Data sekunder merupakan sumber informasi yang diperoleh dari pihak ketiga, di mana data tersebut tidak diperoleh secara langsung oleh pengumpul. Menurut Sugiyono (2008:193), data ini biasanya diambil dari berbagai jenis tulisan, seperti buku

teori, laporan, peraturan, serta dokumen yang berasal dari instansi yang relevan dengan kajian literatur.

E. Instrumen Penelitian

Dalam penelitian ini, pengumpulan data dilakukan melalui instrumen berupa kuesioner. Kuesioner merupakan kumpulan pertanyaan tertulis yang diajukan kepada responden. Dalam kuesioner ini, terdapat dua jenis pernyataan atau pertanyaan yang digunakan: satu yang berkaitan dengan pengukuran variabel penelitian dan yang lainnya berkaitan dengan isu parkir liar (on-street parking).

Menurut Sugiyono (2013), terdapat berbagai skala sikap yang dapat digunakan untuk meneliti perilaku organisasi, manajerial dan sosial budaya, yaitu: Skala Likert, Skala Gutlman, dan Semantic Deferential. Dalam penelitian ini, kami menggunakan skala Likert untuk mengukur indikator dari masing masing variabel. Adapun indikator tersebut kemudian digunakan sebagai titik awal dalam menyusun pertanyaan atau frase. Setiap instrumen yang memanfaatkan skala Likert menawarkan jawaban dengan gradien yang bervariasi, mulai dari sangat positif hingga sangat negatif. Kategori dalam skala Likert adalah sebagai berikut:

Tabel 3. 2 Instrumen Skala Likert

No	Skala Likert	Skor
1.	Sangat Setuju (SS)	5

2.	Setuju (S)	4
3.	Netral (N)	3
4.	Tidak Setuju (TS)	2
5.	Sangat Tidak Setuju (SST)	1

1. Teknik Analisis Data

Menurut Sugiyono, analisis data adalah tahap krusial yang dilakukan setelah seluruh data dari responden atau sumber lainnya berhasil dikumpulkan. Kegiatan ini meliputi beberapa langkah, yaitu mengelompokkan data berdasarkan variabel dan jenis responden, mentabulasi data sesuai dengan variabel dari seluruh responden, menyajikan data untuk setiap variabel yang diteliti, serta melakukan Perhitungan diperuntukkan agar menjawab rumusan masalah serta menguji hipotesis yang telah diajukan. Dengan demikian, analisis data adalah langkah krusial dalam upaya menjawab rumusan masalah dalam penelitian, yang bertujuan untuk memperoleh kesimpulan dari hasil yang didapat.

Sesuai dengan tujuan penelitian ini, yaitu untuk menginvestigasi pengaruh kepercayaan dan dukungan sosial terhadap penyesuaian diri, peneliti menerapkan teknik analisis Structural Equation Modeling (SEM). Menurut Hair, SEM memberikan kemudahan dalam menganalisis hubungan antara beberapa variabel dependen dan independen secara langsung.

Penggunaan program SEM sebagai alat analisis memiliki beberapa alasan, yaitu sejalan dengan fungsi SEM yang digunakan untuk:

a) Mengkonfirmasi unidimensionalisasi dari berbagai indikator untuk konstruk/konsep/faktor.
b) Menguji kesesuaian/ketepatan sebuah model berdasarkan data empiris yang diteliti.
c) Menguji kecocokan model hubungan kausalitas antara faktor-faktor yang telah dibangun atau diamati dalam penelitian.

Prosedur dalam Structural Equation Modeling (SEM) lebih menekankan pada penggunaan kovarian daripada fokus pada kasus-kasus individu. Analisis SEM adalah:

1. Ukuran Sampe1

   Dari ukuran sampel yang dianalisis, kita dapat memperoleh nilai yang menjadi dasar dalam mengestimasi kesalahan pengambilan sampel. Menurut Ghozali (2016), untuk estimasi model yang menggunakan maksimum likelihood, minimal diperlukan 200 responden. Namun, disarankan agar ukuran sampel berada dalam rentang 100-200 agar hasil yang diperoleh lebih stabil dan konsisten.

2. Uji Norma1itas

   Uji normalitas bertujuan untuk menentukan apakah data yang diperoleh memiliki distribusi normal atau tidak. Penentuan ini penting agar pemilihan metode statistik dapat dilakukan dengan tepat. Sebelum melanjutkan analisis dalam permodelan SEM, sangat penting untuk menganalisis sebaran data guna memastikan apakah

asumsi normalitas telah terpenuhi. Salah satu indikator yang digunakan adalah skewness, yang mengukur simetri distribusi data. Jika nilai skewness positif, berarti distribusi cenderung condong ke kanan; sebaliknya, jika nilai skewness negatif, distribusi condong ke kiri. Rumus untuk pengukuran ini pertama kali diperkenalkan oleh Karl Pearson dalam bentuk koefisien Pearson, seperti yang dijelaskan dalam buku "Dasar-Dasar Statistik Penelitian" oleh Nuryadi dan Tutut Dewi Astuti (2017).

Rumus Skewness:

$$\text{Skewness} = \frac{n}{(n-1)(n-2)} \sum \left(\frac{X_i - \bar{X}}{S} \right)^3$$

Dimana:

- n = jumlah data
- X_i = nilai data ke-i
- $\bar{X}$ = rata-rata data
- S = simpangan baku (standar deviasi)

Kurtosis mengukur seberapa tajam atau datar puncak distribusi data. Kurtosis tinggi berarti distribusi memiliki puncak yang tajam, sedangkan kurtosis rendah berarti distribusi cenderung datar

$$\text{Kurtosis} = \frac{n(n+1)}{(n-1)(n-2)(n-3)} \sum \left(\frac{X_i - \bar{X}}{s} \right)^4 - \frac{3(n-1)^2}{(n-2)(n-3)}$$

Dimana:

- n = jumlah data
- X_i = nilai data ke-i
- $\bar{X}$ = rata-rata sampel
- s = deviasi standar sampel

Pengujian normalitas dapat dilakukan dengan menganalisis nilai rasio kritis (critical ratio atau c. r) untuk skewness dan kurtosis

yang terdapat pada output Assessment of Normality. Menurut Singgih Santoso, suatu sebaran data dapat dianggap normal apabila rasio kritis (CR) untuk skewness (kemiringan) atau c.r curtosis (=keruncingan) terletak antara – 2,58 sampai + 2,58. Sehingga jika angka < -2,58 atau > 0= +2,58 dapat dikatakan bahwa data tidak berdistribusi normal. Pengujian normalitas secara multivariate dapat dilihat melalui kolom c. r curtosis, di mana suatu data dianggap normal jika nilai curtosis < 2, 58.

3. Comfirmatory Factor Analysis (CFA).

   Analisis Faktor Konfirmasi (CFA) adalah metode yang digunakan untuk mengevaluasi model pengukuran dalam rangka menguji validitas dan reliabilitas konstruk laten. Salah satu syarat dalam CFA adalah jumlah faktor minimal yang harus digunakan, yaitu > 3. Selain itu, CFA juga memerlukan ukuran fit untuk menilai kesesuaian antara model yang dibangun dan data penelitian yang diperoleh (Bahri dan Zamzam, 2015). Selain itu, ada ketentuan lain yang menyatakan bahwa setiap variabel harus memiliki minimal 2 indikator.

   a) Uji Validitas

      Validitas merujuk pada tingkat ketepatan antara data yang sebenarnya terjadi pada objek penelitian dengan data yang dilaporkan oleh peneliti. Oleh karena itu, data yang dianggap valid adalah data yang tidak menunjukkan perbedaan antara

laporan peneliti dan keadaan nyata di lapangan (Sugiyono, 2014). Dalam penelitian ini, nilai ambang untuk uji validitas ditetapkan pada loading > 0,5.

b) Uji Reliabilitas

Reliabilitas adalah suatu ukuran yang mencerminkan konsistensi suatu alat pengukur dalam menilai gejala yang sama. Setiap alat pengukur seharusnya mampu memberikan hasil yang konsisten (Umar, 2003).

Untuk mengukur reliabilitas dalam Structural Equation Modeling (SEM), digunakan metrik yang disebut composite reliability atau reliabilitas komposit. Reliabilitas komposit dari suatu konstruk dapat dianalisis seperti yang dijelaskan oleh Wijanto (2008):

$$Construct\ Reliablity = \frac{(\sum std.loading)^2}{(\sum std.loading)^2 + \sum e_j}$$

Di dalam konteks ini, standard loading (std. loading) merujuk pada bobot standar dari indikator atau variabel yang teramati, sementara nilai e menunjukkan kesalahan pengukuran untuk indikator tersebut. N merupakan jumlah variabel teramati yang terdapat dalam model pengukuran. Sebuah konstruk dinyatakan memiliki reliabilitas yang baik jika nilai composite reliability (CR) ≥ (Tidak mencapai 0.70) (Wijanto, 2008).

4. Evaluasi Outlier

Hair mendefinisikan bahwa outlier adalah suatu kondisi dalam observasi data yang memiliki karakteristik unik dan sangat berbeda dari pengamatan lainnya, yang muncul dalam bentuk nilai ekstrim, baik pada variabel tunggal maupun kombinasi variabel. Outlier juga dapat dipahami dalam konteks univariate (satu variabel) dan multivariate (beberapa variabel). Di mana, univariate outlier dapat dilihat dari nilai Zcore yang mana dikatakan terdapat nilai outlier jika nilai Zcore berada diatas 2,58 (> 2,58). Sedangkan, Outlier multivariat dapat diidentifikasi melalui nilai Mahalanobis. Distance outlier yang terdeteksi jika nilai p1 dan p2 pada hasil Mahalanobis berada di atas 0,05 (Bahri dan Zamzam, 2015).

5. Langkah Pembuatan Model SEM

a) Langkah 1: Pegembangan Model Berdasarkan Teori

Dalam penelitian ini, pengembangan model telah dilakukan berdasarkan tinjauan pustaka yang telah dijelaskan sebelumnya. Model tersebut melibatkan dua variabel, yaitu satu variabel eksogen dan satu variabel endogen.

b) Langkah 2 dan 3: Menyusun Diagram Jalur dan Konversi Diagram

Pada tahap ini, diagram jalur telah disusun dan digambarkan dalam model penelitian. Hal ini terjadi karena sebelumnya masing-masing variabel beserta indikator yang ada telah

dihubungkan satu sama lain. Berdasarkan kerangka pemikiran teoritis yang telah dikembangkan, model kausalitas dapat dirumuskan. Diagram jalur ini kemudian dapat dikonversikan menjadi persamaan struktural dalam SEM.

c) Langkah 4: Memilih Jenis Input Matriks dan Estimasi yang Disarankan.

Dalam proses penginputan data pada SEM, kami menggunakan matriks varian/kovarian atau matriks korelasi. Seluruh estimasi program dilakukan dengan SPSS versi 24, sedangkan pengolahan data dikelola menggunakan AMOS 24 dengan pendekatan maximum likelihood estimation.

d) Langkah 5: Menilai Identifikasi Model Struktural

Masalah identifikasi model muncul ketika model tersebut tidak dapat dikembangkan untuk menghasilkan estimasi yang stabil. Ada beberapa gejala yang dapat membantu kita mengidentifikasi masalah ini, antara lain: adanya standar error yang besar pada salah satu atau lebih koefisien, nilai estimasi yang tidak wajar (seperti varian error yang negatif), dan nilai korelasi yang sangat tinggi (lebih besar dari 0,90) antara koefisien estimasi. Setelah masalah ini terdeteksi, solusinya adalah dengan menetapkan lebih banyak kendala dalam model, sehingga masalah identifikasi yang ada sebelumnya dapat diatasi.

e) Langkah 6: Menilai Kriteria Kecocokan Model (Goodness-of-fit)

Menilai kelayakan model melibatkan analisis terhadap data yang telah diolah untuk memastikan bahwa asumsi model struktural terpenuhi. Selain itu, perlu juga diperiksa adanya estimasi yang bermasalah (offending estimate) dan mengevaluasi kesesuaian model secara keseluruhan menggunakan berbagai kriteria yang tersedia. Berbagai aspek tersebut dapat dilihat pada tabel di bawah ini.

Tabel 3. 3 Kriteria Goodness of Fit

No.	Kriteria	Cut of Value
1	Chi-square (X^2)	Diharapkan Kecil
2	X^2-*Significance Probability*	≥ 0.05
3	Relative X^2 (CMIN/DF)	≤ 2.00
4	GFI (*Goodness of Fit Index*)	≥ 0.90
5	AGFI (*Ajusted Goodness of Fit Index*)	≥ 0.80
6	Tucker-Lewis Index (TLI)	≥ 0.90
7	*Comparative Fit Index*	≥ 0.90
8	*Root Mean Square Error of Approximation* (RMSEA)	≤ 0.08

Absolute Fit Indices merupakan salah satu pengujian paling fundamental dalam Structural Equation Modeling (SEM). Pengujian ini bertujuan untuk mengevaluasi kecocokan model secara keseluruhan, baik dari sisi model struktural maupun model pengukuran. Alat ukur yang biasa digunakan dalam Absolute Fit Indices antara lain adalah:

(1) Chi-Square (CMIN)

Chi-Square adalah salah satu alat ukur yang paling fundamental untuk menilai keseimbangan keseluruhan suatu model. Namun, perlu dicatat bahwa Chi-Square sangat sensitif terhadap ukuran sampel yang digunakan. Jika jumlah sampel melebihi 200, maka hasil Chi-Square sebaiknya dipadukan dengan alat uji lainnya. Secara umum, model dianggap baik atau memuaskan jika nilai Chi-Square rendah; semakin kecil nilai Chi-Square (CMIN), semakin baik model tersebut dan dapat diterima berdasarkan probabilitas (p) dengan cut off value sebesar $p > 0,05$. Ukuran sampel yang terlalu kecil (kurang dari 50) maupun terlalu besar dapat secara signifikan memengaruhi hasil Chi-Square. Oleh karena itu, penggunaan Chi-Square sebaiknya dibatasi pada ukuran sampel antara 100 hingga 200. Jika ukuran sampel berada di luar kisaran ini, keandalan uji signifikansi akan menurun, sehingga sangat penting untuk melengkapi pengujian ini dengan alat uji lainnya.

(2) RMSEA (The Root Mean Square Error of Approximatlon)

Indeks ini berguna untuk menentukan statistik chi-square dalam sampel yang besar. Nilai RMSEA mencerminkan goodness of fit yang diharapkan saat model diestimasi dalam populasi. Sebuah model dianggap dapat

diterima jika nilai RMSEA-nya lebih kecil atau sama dengan 0,08.

(3) GFI (Goodness of Flt Index)

Indeks kesesuaian ini merupakan ukuran non-statistik yang memiliki rentang nilai dari 0 (cocok sangat buruk) hingga 1,0 (cocok sempurna). Semakin tinggi nilai yang diperoleh dalam indeks ini, semakin baik kesesuaiannya. Sebagai acuan, nilai GFI yang diharapkan sebaiknya berada di atas 0,95.

(4) TLI (Tucker Lew1s Index)

TLI (Tucker Lewis Index) adalah salah satu ukuran goodness-of-fit yang digunakan dalam analisis Structural Equation Modeling (SEM) untuk menilai sejauh mana model yang diajukan cocok dengan data yang diamati. TLI biasanya digunakan bersamaan dengan ukuran fit lainnya, seperti CFI (Comparative Fit Index) dan RMSEA (Root Mean Square Error of Approximation), sehingga memberikan gambaran yang lebih menyeluruh mengenai kualitas model. TLI memiliki rentang nilai antara 0 hingga 1, di mana nilai yang lebih tinggi menunjukkan model yang lebih baik. Secara umum, > 0,90 dianggap cukup baik dan menunjukkan kecocokan dengan data, meskipun ini merupakan standar minimal yang dapat diterima.

(5) CFI (Comparatve Fit Index)

Indeks ini tidak dipengaruh oleh sizq sampel, sehingga efektif dalam menilai tingkat penerimaan suatu model. Nilai indeks CFI berkisar antara 0 hingga 1, di mana semakin mendekati angka 1, semakin tinggi tingkat penerimaan model tersebut. Nilai CFI yang ideal sebaiknya mencapai ≥0,95. Oleh karena itu, pengujian model dengan menggunakan indeks TLI dan CFI sangat dianjurkan, mengingat kedua indeks ini cenderung tidak sensitif terhadap ukuran sampel dan kurang terpengaruh oleh kompleksitas model.

(6) CMIN/DF

CMIN/DF, yang diperoleh dari pembagian statistik chi-square (CMIN) dengan derajat kebebasan (DF), merupakan salah satu indikator penting dalam menilai sejauh mana model sesuai dengan data. Nilai CMIN/DF yang diharapkan adalah sebesar ≤2,00, yang menunjukkan bahwa model tersebut dapat diterima dengan baik.

c) Interpretasi dan Modifikasi terhadap Model

Tahap terakhir dalam analisis SEM adalah melakukan interpretasi setelah model yang dihasilkan dinyatakan layak. Namun, jika model yang diperoleh pada langkah sebelumnya tidak memenuhi kriteria kesesuaian, maka perlu dilakukan

modifikasi. Semua perubahan yang dilakukan harus berlandaskan pada teori yang mendukung model tersebut.

6. Hipotesis

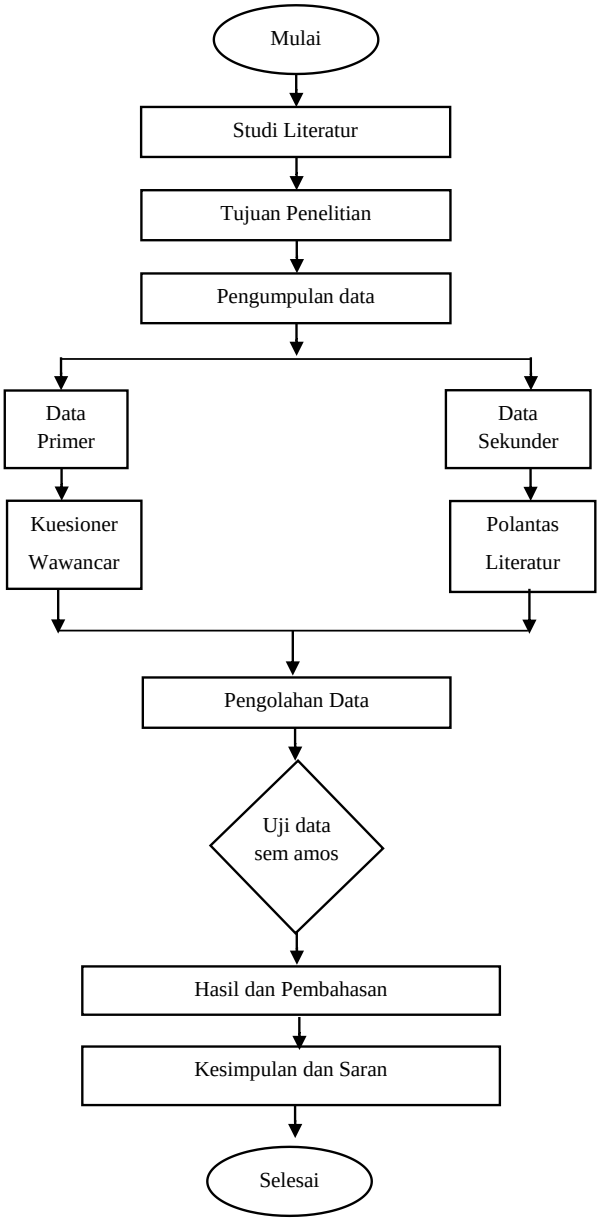
Pengujian hipotesis merupakan salah satu tahap dalam analisis model SEM (Structural Equation Modeling). Tujuan dari pengujian ini adalah untuk mengevaluasi pengaruh variabel laten eksogen terhadap variabel laten endogen secara signifikan. Dalam konteks ini, hipotesis yang diajukan secara parsial dapat dirumuskan sebagai berikut:

H0 : Variabel laten eksogen tidak berpengaruh signifikan secara parsial terhadap variabel laten endogen.

Ha : Variabel laten eksogen berpengaruh signifikan secara parsial terhadap variabel laten endogen.

Berdasarkan rumusan hipotesis di atas, variabel laten eksogen secara parsial tidak berpengaruh signifikan terhadap variabel laten endogen jika nilai CR. < 1,65 dan nilai p-value > 0,05 Dengan demikian, jika nilai CR > 1,65 dan p-value > 0,05, maka H0 diterima dan Ha ditolak. Sebaliknya, variabel laten eksogen secara parsial dianggap berpengaruh signifikan terhadap variabel laten endogen jika kondisi tersebut terpenuhi, yang berarti H0 ditolak dan Ha diterima.

F. Bagan Diagram Alir



Gambar 3. 2 Bagan Diagram Alir

BAB IV

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum Penelitian

Kota Parepare, yang terletak di Sulawesi Selatan, merupakan salah satu kota yang tengah berkembang pesat. Dengan posisi strategisnya sebagai pusat perdagangan dan jasa, Parepare menjadi magnet bagi kegiatan ekonomi. Seiring dengan meningkatnya aktivitas ekonomi dan mobilitas penduduk, kota ini juga mengalami kenaikan jumlah pengendara. Hal ini turut menyebabkan kebutuhan akan lahan parkir yang memadai menjadi semakin mendesak. Sayangnya, minimnya fasilitas parkir resmi, terutama di kawasan-kawasan padat seperti pusat perbelanjaan, pasar tradisional, dan area sekitar pelabuhan, mendorong munculnya parkir liar (on-street parking) atau parkir liar (on-street parking) di berbagai titik kota.

Parkir liar (on-street parking) menjadi fenomena umum yang ditemui di jalan-jalan utama kota, trotoar, dan ruang publik lainnya di Parepare. Keberadaan parkir liar (on-street parking) ini sering kali menyebabkan kemacetan lalu lintas dan penurunan estetika lingkungan perkotaan. Fenomena ini juga berdampak pada rasa ketidaknyamanan masyarakat karena banyak kendaraan yang diparkir sembarangan mengganggu mobilitas pejalan kaki maupun pengguna jalan. Walaupun parkir liar (on-street parking) memberikan solusi cepat bagi sebagian

pengguna kendaraan, praktik ini menunjukkan ketidakteraturan dalam pengelolaan fasilitas publik di kota Parepare.

Keberadaan parkir liar (on-street parking) di Parepare tidak hanya memberikan dampak langsung terhadap lalu lintas, tetapi juga memiliki implikasi jangka panjang bagi tata kelola kota. Secara ekonomis, pemerintah kehilangan potensi pendapatan dari retribusi parkir resmi. Dari sisi sosial, parkir liar (on-street parking) sering kali memicu konflik antara pengguna jalan, petugas lalu lintas, dan penyedia jasa parkir. Selain itu, parkir liar (on-street parking) yang tidak terorganisir juga berkontribusi terhadap peningkatan risiko keamanan kendaraan, seperti pencurian dan kerusakan kendaraan.

Pemerintah daerah perlu meningkatkan pengelolaan parkir resmi dengan menyediakan fasilitas yang memadai dan mudah diakses. Kebijakan terkait penegakan hukum terhadap parkir liar (on-street parking) harus diperketat untuk mengurangi perilaku parkir yang sembarangan. Meningkatkan kesadaran masyarakat melalui kampanye pendidikan tentang pentingnya parkir resmi juga menjadi langkah yang diambil untuk mengatasi masalah ini.

B. Karakteristik Responden

Profil responden dalam penelitian ini adalah Pengendara sepeda motor dan mobil yang menggunakan fasilitas parkir liar (on-street parking) di Kota Pare-Pare. Hal yang dianalisis meliputi jenis kelamin, pekerjaan,

sim, kendaraan yang dimiliki dan lokasi parkir yang akan dijabarkan sebagai berikut:

1. Karakteristik Responden Berdasarkan Jenis Kelamin.

Tabel 4. 1 Karakteristik Responden Berdasarkan Jenis Kelamin

Jenis Kelamin	Frekuensi	Persentase (%)
Laki-laki	122	61
Perempuan	78	39
Jumlah	200	100

Berdasakan tabel 4.1 dari total 200 responden, terdapat 122 orang laki-laki yang menyusun 61% dari keseluruhan, sedangkan responden perempuan berjumlah 78 orang, yang setara dengan 39%. Dapat disimpulkan bahwa penlitian ini didominasi oleh responden yang berjenis kelamin lak-laki yang sering parkir liar (on-street parking) di kota Pare-pare.

2. Karakteristik Responden Berdasarkan Pekerjaan.

Tabel 4. 2 Karakteristik Responden Berdasarkan Pekerjaan

Pekerjaan	Frekuensi	Persentase (%)
Karyawan Swasta	58	29
Pelajar/Mahasiswa	100	50
PNS	11	5,5
Tidak Bekerja	26	13
Wiraswasta	5	2,5
Jumlah	200	100

Berdasrkan tabel 4.2 Dari total 200 responden, sebanyak 58 orang (29%) bekerja sebagai karyawan swasta, sementara 100 orang (50%) masih berstatus pelajar atau mahasiswa. Selain itu, terdapat 11 orang (5,5%) yang bekerja sebagai pegawai negeri sipil (PNS). Sementara itu, 26 orang (13%) tidak bekerja, dan 5 orang (2,5%) tercatat sebagai

wiraswasta. Dapat disimpulkan bahwa responden didominasi oleh pelajar/mahasiswa yang melakukan parkir parkir liar (on-street parking) di kota Pare-pare.

3. Karakteristik Responden Berdasarkan SIM.

Tabel 4. 3 Karakteristik Responden Berdasarkan SIM

SIM	Frekuensi	Persentase (%)
A	22	30
C	108	57.7
Tidak Mempunyai SIM	70	12.3
Jumlah	200	100

Berdasarkan tabel 4.3 Dari total 200 responden, tercatat 22 orang (20%) memiliki SIM A, sementara 108 orang (57,7%) memiliki SIM C. Selain itu, terdapat 70 orang (12,3%) yang tidak memiliki SIM. Dapat disimpulkan bahwa responden didominasi yang memiliki SIM A dalam melakukan parkir liar (on-street parking) di kota Pare-pare.

4. Karakteristik Responden Berdasarkan Jenis Kendaraan.

Tabel 4. 4 Karakteristik Responden Berdasarkan Jenis Kendaraan

Jenis Kendaraan	Frekuensi	Persentase (%)
Motor	178	89
Mobil	22	11
Jumlah	200	100

Berdasarkan tabel 4.4 dari 200 responden, bahwa responden yang berkendara motor sebanyak 178 orang (89%) dan responden yang berkendara mobil sebanyak 22 orang (11%). Dapat disimpulkan bahwa didominasi oleh responden yang menggunakan kendaraan motor.

5. Karakteristik Responden Berdasarkan Lokasi Parkir.

Tabel 4. 5 Karakteristik Responden Berdasarkan Lokasi Parkir

Lokasi Parkir	Frekuensi	Persentase (%)
Bahu Jalan	106	53
Halaman Rumah	22	11
Trotoar	72	36
Jumlah	200	100

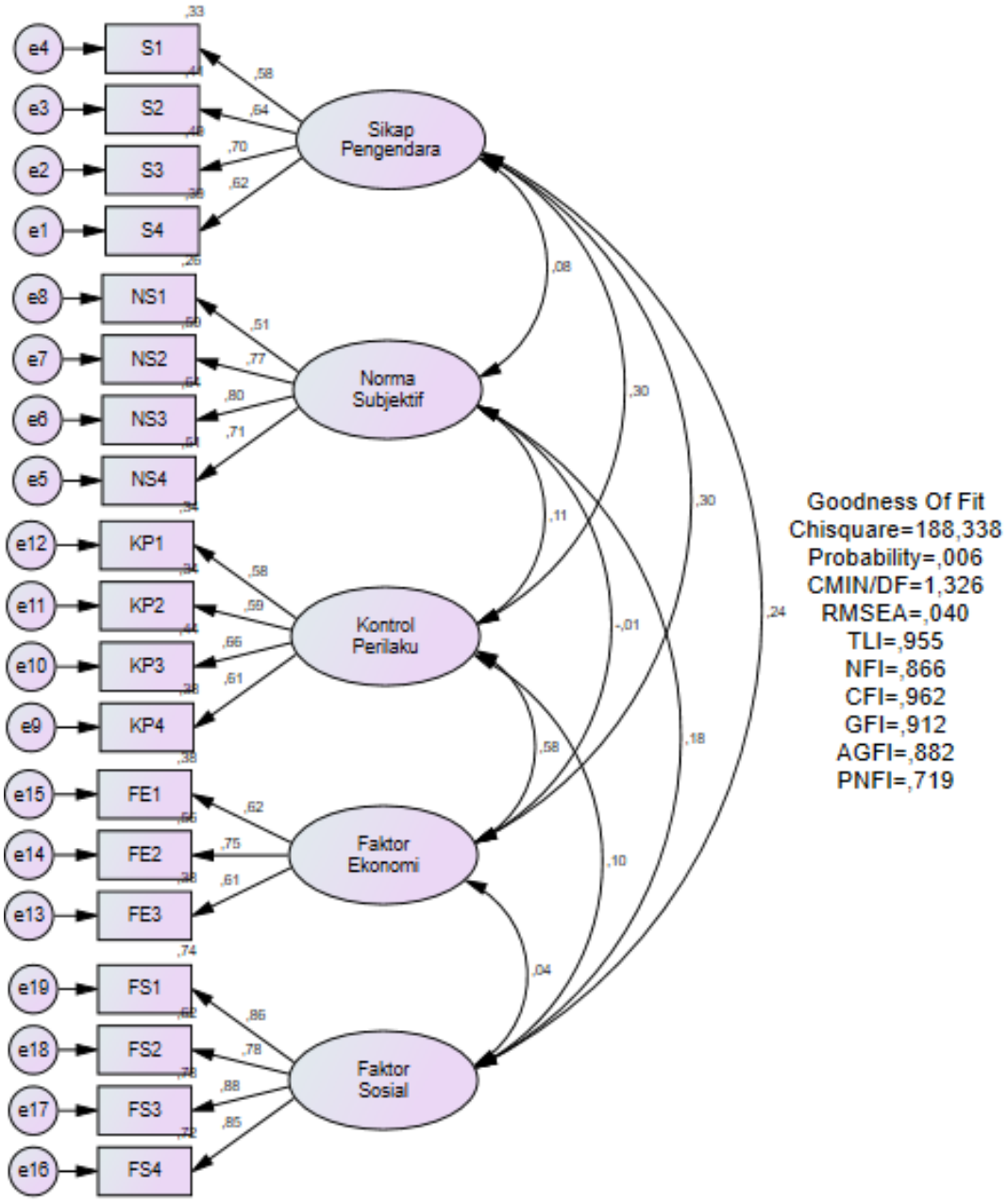
Berdasarkan tabel 4.5 dari 200 responden, bahwa responden yang memarkir kendaraannya di bahu jalan sebanyak 106 orang (53%) sedangkan di halaman rumah sebanyak 22 orang (11%) dan responden yang memarkir kendaraannya di trotoar sebanyak 72 orang (36%). Dapat disimpulkan bahwa didominasi oleh responden yang memarkir kendaraannya di bahu jalan.

C. Uji Validitas dan Reabilitas

1. Uji CFA atau Uji Validitas

a) Uji CFA Konstruk Eksogen

Dalam penelitian ini konstruk eksogen dalam penelitian ini terdiri dari variabel sikap, norma subjektif, kontrol perilaku, faktor ekonomi dan faktor sosial dengan 19 item pernyataan. Hasil uji CFA didapatkan dengan menggunakan aplikasi AMOS dapat diihat dari standardized loading factor. Menurut Ghozali (2017) bahwa hasil pengujian validitas / CFA dikatakan valid apabila nilai loading factor nya > 0,5 dan sebaliknya. Berikut merupakan gambar dari konstruk eksogen.



Gambar 4. 1 Konstruk Eksogen

Hasil nilai outer loading pada gambar 4.1 dijabarkan dengan tabel berikut ini:

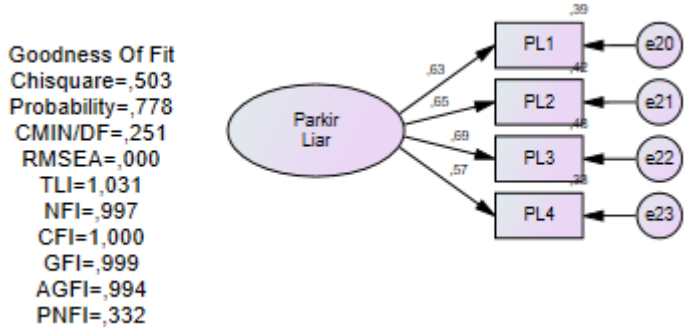
Tabel 4. 6 UJI CFA Konstruk Eksogen

Variabel	Indikator	Loading Factor	Batas	Keterangan
Sikap	S1	0,621	0,5	Valid
	S2	0,699		Valid
	S3	0,639		Valid
	S4	0,578		Valid
Norma Subjektif	NS1	0,711		Valid
	NS2	0,798		Valid
	NS3	0,770		Valid
	NS4	0,512		Valid
Kontrol Perilaku	KP1	0,614		Valid
	KP2	0,660		Valid
	KP3	0,585		Valid
	KP4	0,579		Valid
Faktor Ekonomi	FE1	0,613		Valid
	FE2	0,748		Valid
	FE3	9,620		Valid
Faktor Sosial	FS1	0,851		Valid
	FS2	0,883		Valid
	FS3	0,785		Valid
	FS4	0,858		Valid

Berdasarkan hasil pengujian yang telah dilakukan adalah seluruh item pernyataan pada variabel sikap, norma subjektif, kontrol perilaku, faktor ekonomi dan faktor sosial memiliki nilai outer loading > 0,5 yang berati dinyatakan valid dan dapat digunakan pada penelitian ini.

b) Uji CFA Konstruk Endogen

Dalam penelitian ini konstruk edogen dalam penelitian ini terdiri dari variabel parkir liar (on-street parking) dengan 4 item pernyataan. Hasil uji CFA didapatkan dengan menggunakan aplikasi AMOS dapat diihat dari standardized loading factor. Menurut Ghozali (2017) bahwa hasil pengujian validitas / CFA dikatakan valid apabila nilai loading factor nya > 0,5 dan sebaliknya. Berikut merupakan gambar dari konstruk endogen.



Gambar 4. 2 Uji CFA Variabel Endogen

Hasil nilai outer loading pada gambar 4.7 dijabarkan dengan tabel berikut ini:

Variabel	Indikator	Loading Factor	Batas	Keterangan
Parkir liar (on-street parking)	PL1	0,627	0,5	Valid
	PL2	0,646		Valid
	PL3	0,693		Valid
	PL4	0,572		Valid

Berdasarkan hasil pengujian yang telah dilakukan adalah seluruh item pernyataan pada variabel parkir liar (on-street parking), memiliki nilai outer loading > 0,5 yang berati dinyatakan valid dan dapat digunakan pada penelitian ini.

2. Uji Reabilitas

Pengujian rellabilitas biasanya menggunakan CR (Construct reliab1lity) dan nilai AVE (Average Variance Extracted) dengn kriteria bahwa nilai CR >0.7 dikatakan reliabel (dapat dipercaya).

Tabel 4. 7 Uji Reabilitas

Variabel	CR	Keterangan
Sikap	0,730	Reliabel
Norma Subjektif	0,794	Reliabel
Kontrol Perilaku	0,703	Reliabel
Faktor Ekonomi	0,700	Reliabel
Faktor Sosial	0,908	Reliabel
Parkir liar (on-street parking)	0,703	Reliabel

Hasil pengujian yang dilakukan bahwa nilai CR dan nilai AVE pada masing-masing variabel > 0,7. Hal ini berarti bahwa seluruh variabel penelitian ini dikatakan realibel sehingga dapat digunakan dalam penelitian ini.

D. Uji Asumsi Klasik

1. Uji Normalitas

Uji normalitas dilakukan untuk menentukan apakah data yang telah dikumpulkan mengikuti distribusi normal secara multivariate. Jika hasil uji ini menunjukkan bahwa data memenuhi syarat distribusi normal, maka data tersebut dapat melanjutkan ke tahap pemodelan SEM. Dalam uji ini, kriteria yang digunakan adalah critical ratio skewness (C. R) dan kurtosis dengan batas nilai ± 2,58 pada tingkat signifikansi 0,01. Data dianggap memiliki distribusi normal jika nilai C. R dari kurtosis tidak

melebihi nilai mutlak 2,58 (Ghozali, 2005; 2008). Hasil dari pengujian normalitas dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

Tabel 4. 8 Uji Normalitas

Variable	min	max	skew	c.r.	kurtosis	c.r.
PL4	3,000	5,000	-,322	-1,861	-,703	-2,030
PL3	3,000	5,000	-,196	-1,132	-,709	-2,047
PL2	3,000	5,000	-,058	-,337	-1,031	-2,975
PL1	3,000	5,000	-,485	-2,798	-,674	-1,946
FS1	3,000	5,000	-,025	-,142	-,310	-,896
FS2	3,000	5,000	-,072	-,418	-,376	-1,085
FS3	3,000	5,000	-,100	-,574	-,421	-1,215
FS4	3,000	5,000	-,014	-,080	-,185	-,535
FE1	3,000	5,000	-,862	-4,977	-,253	-,732
FE2	3,000	5,000	-,474	-2,735	-,665	-1,919
FE3	3,000	5,000	-,367	-2,121	-,903	-2,606
KP1	3,000	5,000	,444	2,563	-,666	-1,923

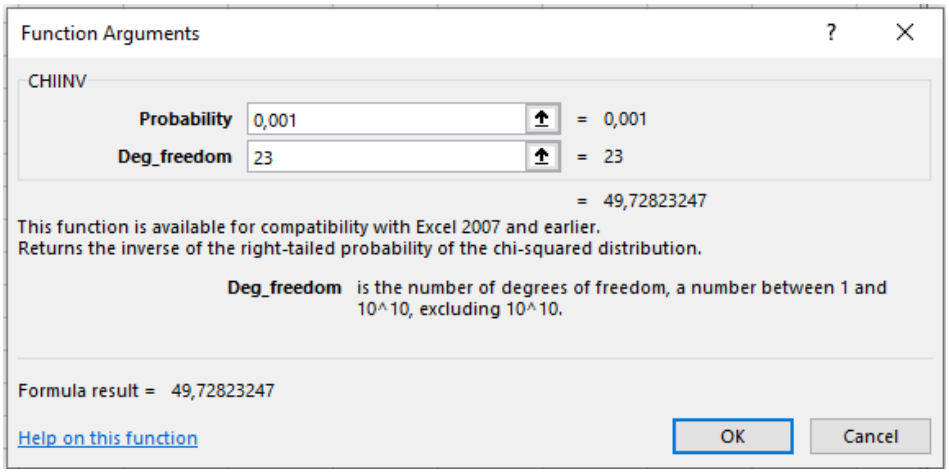
Variable	min	max	skew	c.r.	kurtosis	c.r.
KP2	3,000	5,000	,145	,836	-,901	-2,602
KP3	3,000	5,000	,325	1,876	-,861	-2,486
KP4	3,000	5,000	,286	1,651	-,914	-2,638
NS1	3,000	5,000	-,378	-2,183	-,974	-2,813
NS2	3,000	5,000	-,386	-2,230	-,892	-2,576
NS3	3,000	5,000	-,209	-1,206	-1,153	-2,328
NS4	3,000	5,000	-,229	-1,322	-,720	-2,078
S1	2,000	5,000	-,103	-,595	,693	2,001
S2	2,000	5,000	-,589	-3,400	1,004	2,898
S3	2,000	5,000	,138	,794	1,092	3,153
S4	2,000	5,000	,052	,298	,667	1,926
Multivariate					21,835	2,553

Berdasarkan tabel diatas bahwa data terdistribusi normal secara unvariate karena nilai critical ratio (c.r) untuk kurtosis (keruncingan) maupun swekness berada pada rentang nilai -2,58 sampai +2,58.

Sedangkan secara Multivariate data penelitian ini tidak normal karena nilai multivariatenya sebesar 2,553 yang masih lebih besar dari kriteria yang ditentukan

2. Uji Outlier

Outliers adalah observasi atau data yang menunjukkan karakteristik yang sangat berbeda dari observasi lainnya, yang sering kali muncul sebagai nilai ekstrim. Ini bisa terjadi baik pada variabel tunggal maupun kombinasi dari beberapa variabel (Hair et al. , dalam Gho 2014). Untuk mendeteksi outliers multivariat, kita dapat menggunakan kriteria Jarak Mahalanobis pada tingkat p <0.001.



Tabel 4. 9 Uji Outlier

Observation number	Mahalanobis d-squared	p1	p2
24	45,270	,004	,522
52	44,180	,005	,264
29	41,784	,010	,303
17	37,388	,030	,845

Observation number	Mahalanobis d-squared	p1	p2
36	37,327	,030	,720
77	36,981	,033	,639
3	36,036	,041	,714
23	35,678	,044	,669
37	35,155	,050	,678
48	35,073	,051	,574
2	34,899	,053	,499
162	34,675	,056	,446
142	34,603	,057	,352
56	34,281	,061	,341
19	34,149	,063	,281
93	33,907	,067	,258
80	33,869	,067	,189
33	33,852	,067	,129
141	33,838	,068	,084
83	33,464	,073	,099
44	32,961	,082	,143
25	32,413	,092	,218
177	32,352	,093	,171
39	32,265	,095	,137
50	32,168	,097	,111

Observation number	Mahalanobis d-squared	p1	p2
31	32,116	,098	,082
1	32,077	,099	,058
41	32,076	,099	,037
55	31,853	,103	,039
11	31,852	,103	,024
114	31,813	,104	,016
91	31,783	,105	,010
51	31,768	,105	,006
97	31,747	,106	,004
153	31,627	,108	,003
71	31,388	,114	,004
21	31,325	,115	,002
188	31,054	,121	,003
35	30,651	,132	,008
172	30,530	,135	,007
64	30,502	,136	,004
169	30,410	,138	,003
144	30,323	,140	,003
53	30,185	,144	,003
27	30,070	,147	,002
34	30,039	,148	,001

Observation number	Mahalanobis d-squared	p1	p2
113	29,686	,159	,003
157	29,577	,162	,003
57	29,570	,162	,002
78	29,401	,167	,002
66	29,217	,173	,002
63	29,034	,179	,003
65	29,025	,179	,002
159	28,736	,189	,003
72	28,642	,192	,003
40	28,617	,193	,002
89	28,429	,200	,002
99	28,266	,206	,003
30	27,871	,221	,009
38	27,843	,222	,006
49	27,692	,228	,007
67	27,483	,236	,010
15	27,293	,244	,013
151	27,290	,244	,009
85	27,154	,249	,010
186	26,954	,258	,014
125	26,649	,271	,027

Observation number	Mahalanobis d-squared	p1	p2
147	26,464	,279	,035
84	26,374	,284	,034
115	26,184	,292	,045
178	26,089	,297	,044
59	26,066	,298	,034
69	25,966	,302	,034
145	25,952	,303	,025
156	25,707	,315	,041
124	25,600	,320	,042
74	25,576	,321	,033
86	25,544	,323	,027
70	25,531	,324	,020
79	25,373	,331	,025
143	25,278	,336	,025
6	25,186	,341	,024
62	25,090	,346	,025
47	24,982	,351	,026
73	24,834	,359	,031
154	24,515	,376	,066
75	24,463	,379	,059
76	24,379	,383	,058

Observation number	Mahalanobis d-squared	p1	p2
87	24,346	,385	,048
126	24,100	,398	,078
45	23,837	,413	,128
61	23,436	,436	,265
167	23,413	,437	,232
185	23,276	,445	,258
173	23,119	,454	,297
121	22,664	,481	,534
158	22,613	,484	,512
196	22,530	,488	,511
81	22,512	,490	,466
42	22,481	,491	,431

Pada tabel 4.10 di atas merupakan tabel dari Mahalonob1s Distance (Observat1ons farthes from the centroid). Hasilnya tidak ada data yang melebihi dari batas outliers yaitu 49,728. Dapat disimpulkan bahwa tidak ada data yang tergolong sebagai outlier dalam hasil penelitian ini.

E. Identifikasi Model Struktural

Hasil estimasi dilakukan dengan cara melihat ada atau tidaknya problem identifikasi. Apabila hasil identifikasi model menunjukkan bahwa model termasuk kedalam kategori over-identified maka dilakukan analisis SEM. Identifikasi ini dapat dilakukan dengan cara melihat nilai df dari model yang telah dibuat.

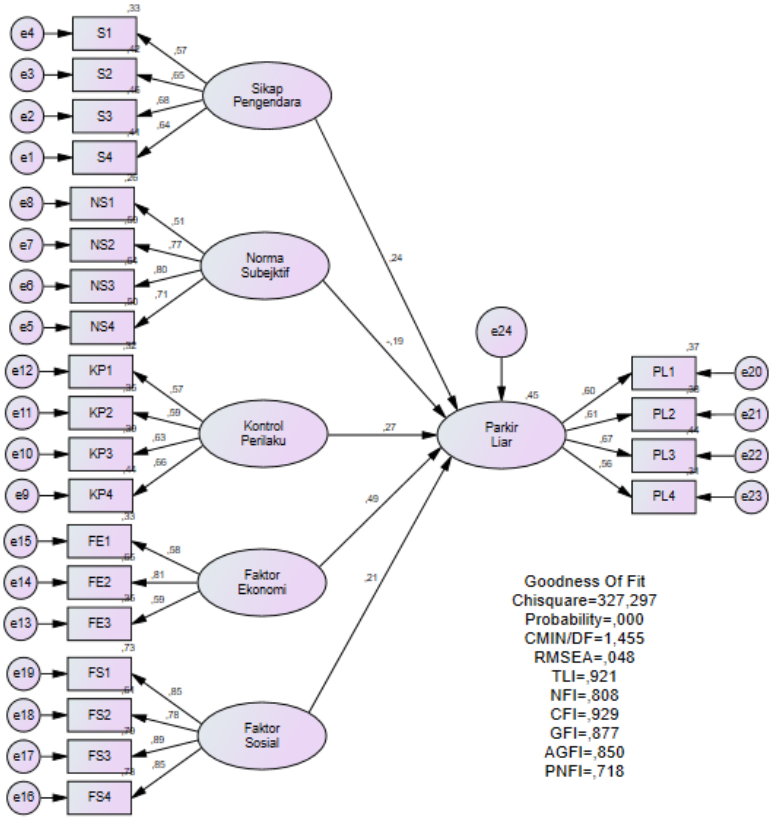
Tabel 4. 10 Notes for Model (Default model)

Number of dist1nct sample moments:	276
Number of dstinct parameters to be estimated:	51
Degrees of freedom (276 - 51):	225

Hasil output AMOS menunjukkan bahwa nilai df atau Degrees of freedom sebesar 225 yang bernilai positf sehingga dapat disimpulkan bahwa model kategori over identified dan analisa data bisa dilanjutkan ke tahap berikutnya.

F. Model Kriteria Goodness Of Fit

Goodness of fit bertujuan untuk mengukur sejauh mana model yang dihipotesiskan cocok dengan data sampel yang ada.



Gambar 4. 3 Hasil Goodness of fit

Tabel 4. 11 Uji Goodness Of Fit

Goodness Off Fit	Cut Off Value	Hasil	Keterangan
Chi-Square	Diharapkan kecil	327,297	Fit
Probability	≥0,05	0,000	Marginal Fit
RMSEA	≤0,08	0,048	Fit
GFI	≥0,90	0,877	Marginal Fit
AGFI	≥0,90	0,850	Marginal Fit
TLI	≥0,90	0,921	Fit
CFI	≥0,90	0,929	Fit
PNFI	≥0,50	0,710	Fit
CMIN/DF	≤2,00	1,455	Fit

Berdasarkan hasil uji goodness of fit (GOF) yang terdapat pada tabel di atas, penelitian ini menunjukkan hasil yang mendekati kriteria good fit.

CMIN/DF adalah kesesuaian yang mengukur seberapa baik model cocok dengan data, berdasarkan jumlah koef1sien estimasi yang diharapkan untuk mencapai kesesuaian. Dalam penelitian ini, nilai yang diperoleh adalah 1,455, yang menunjukkan bahwa model tersebut termasuk dalam kategori fit.

ndeks Kesesuaian Model (Goodness of Fit Index/GFI) menunjukkan sejauh mana kesesuaian keseluruhan model dengan data yang ada. GFI dihitung berdasarkan perbandingan antara kuadrat residual model yang diprediksi dan data asli. Dalam penelitian ini, nilai GFI yang diperoleh

adalah 0,877, yang mendekati nilai rekomendasi sebesar ≥0,90 . Dengan demikian, model ini termasuk dalam kategori marginal fit.

RMSEA adalah indeks yang digunakan untuk mengoreksi nilai chi-square pada sampel besar. Dalam penelitian ini, nilai RMSEA yang diperoleh adalah 0,048, yang berada di bawah standar yang direkomendasikan, yaitu ≤0,08, sehingga dapat dikategorikan sebagai fit.

AGFI, yang merupakan GFI yang disesuaikan berdasarkan rasio antara derajat kebebasan, menunjukkan nilai sebesar 0,850 dalam penelitian ini. Meskipun nilai ini belum mencapai tingkat yang diharapkan ≥0,90, AGFI masih dapat dianggap sebagai marginal fit.

TLI, yang merupakan indeks kesesuaian yang tidak terlalu dipengaruhi oleh ukuran sampel, mencatat nilai 0,921, yang sesuai dengan kriteria yang direkomendasikan yaitu ≥0,90. Dengan demikian, TLI juga dapat dikategorikan sebagai fit.

CFI adalah indeks yang relatif tidak sensitif terhadap ukuran sampel maupun kompleksitas model. Pada penelitian ini, nilai CFI mencapai 0,929, yang juga telah memenuhi kriteria ≥0,90, sehingga termasuk dalam kategori fit.

Hasil Goodness of Fit mengikuti prinsip parsimoni yang dikemukakan oleh Arbukle dan Worthe (1999) dalam karya Solimun (2004). Prinsip ini menyatakan bahwa jika satu atau dua kriteria yang telah ditetapkan terpenuhi (fit), maka model secara keseluruhan dapat dianggap baik atau diterima. Oleh karena itu, hasil pengukuran goodness of fit yang

diperoleh menunjukkan bahwa model penelitian yang diajukan layak untuk diterima.

G. Interpretasi dan Model Modifikasi

Jika model yang digunakan tidak sesuai dengan data, beberapa langkah yang bisa diambil antara lain:

1. Memodifikasi model dengan menambahkan hubungan baru
2. Menambah variabel jika data tersebut tersedia.
3. engurangi variabel yang tidak terlalu berpengaruh.

Modifikasi model dalam penelitian ini mengikuti panduan yang dibahas oleh Arbukle, yang menjelaskan cara melakukan modifikasi dengan memperhatikan Indices modifikasi yang dihasilkan oleh AMOS 24. Hasil penelitian menunjukkan bahwa model yang digunakan sudah sesuai, sehingga tidak diperlukan modifikasi lebih lanjut.

H. Pengujian Hipotesis

Pengujian hipotesis dilakukan untuk menjawab hasil dari rumusan masalah yang telah dijelaskan di Bab 1. Analisis hipotesis dapat dilihat dari nilai standardized regression weight yang menunjukkan koefisien pengaruh antarvariabel dalam tabel berikut:

Tabel 4. 12 Hasil Pengujian Hipotesis

			Estimate	S.E.	C.R.	P
Parkir_Liar	<---	Sikap_Pengendara	0,255	0,104	2,460	0,014
Parkir_Liar	<---	Norma_Subejktif	-0,158	0,073	-2,157	0,031
Parkir_Liar	<---	Kontrol_Perilaku	0,281	0,106	2,648	0,008

Parkir_Liar	<---	Faktor_Ekonomi	0,519	0,128	4,056	***
Parkir_Liar	<---	Faktor_Sosial	0,149	0,059	2,537	0,011

a) Hipotesis 1

Nilai critical ratio (CR) pada variabel perilaku manusia indikator sikap terhadap parkir liar (on-street parking) adalah 2,460 > 1,97 (t tabel dengan tingkat signifikan 5% adalah 1,97) dengan nilai p-value sebesar 0,014 yang berarti lebih kecil dari 0,05. Dapat disimpulkan bahwa sikap pengendara berpengaruh terhadap parkir liar (on-street parking) di kota Pare-pare yang berarti hipotesis 1 diterima.

Hasil analisis menunjukkan bahwa sikap pengendara memiliki pengaruh positif dan signifikan terhadap perilaku parkir liar (on-street parking), dengan koefisien sebesar 0,255 dan p sebesar 0,014. Hal ini berarti semakin positif sikap pengendara terhadap parkir liar (on-street parking), semakin besar kecenderungan untuk memanfaatkan fasilitas ini. Sikap ini umumnya terbentuk dari persepsi bahwa parkir liar (on-street parking) memberikan kenyamanan, kemudahan akses, dan efisiensi waktu. Pengendara melihat parkir liar (on-street parking) sebagai solusi cepat, terutama di kota Pare-pare dengan tingkat lalu lintas yang tinggi di mana ketersediaan lokasi parkir resmi seringkali terbatas.

Menurut teori Perilaku Terencana yang dikembangkan oleh Ajzen (1991), sikap individu terhadap suatu perilaku menjadi salah satu faktor utama yang memengaruhi niat untuk melaksanakan tindakan tersebut. Pada hasil penelitian ini, apabila seorang pengendara memiliki pandangan positif terhadap parkir liar (on-street parking), maka niat untuk menggunakan fasilitas ini akan meningkat. Di Parepare, sikap ini juga dipengaruhi oleh pengalaman langsung pengendara yang merasa parkir liar (on-street parking) menawarkan keuntungan praktis, seperti akses lebih dekat ke lokasi tujuan atau waktu yang lebih singkat dibandingkan mencari tempat parkir resmi yang sering kali sudah penuh.

Minimnya sanksi hukum atau kontrol sosial yang diterima oleh pengguna parkir liar (on-street parking) turut memperkuat pengaruh sikap ini. Sebagai contoh, jika pelaku parkir liar (on-street parking) tidak menghadapi risiko sanksi atau tindakan hukum yang serius, mereka akan menganggap parkir liar (on-street parking) sebagai hal yang biasa dilakukan. Dalam situasi seperti ini, sikap pengendara yang cenderung mendukung penggunaan parkir liar (on-street parking) menjadi sulit untuk diubah.

Hasil ini diperkuat oleh penelitian Rahmawati dan Santoso (2021) menemukan bahwa pengalaman langsung menggunakan

parkir liar (on-street parking) memainkan peran besar dalam membentuk sikap ini. Kenyamanan yang dirasakan, baik dari segi lokasi maupun biaya, menciptakan pandangan positif terhadap layanan tersebut. Kondisi ini relevan di Parepare, di mana masyarakat setempat cenderung lebih permisif terhadap keberadaan parkir liar (on-street parking) karena terbiasa dengan praktik tersebut.

Namun, sikap positif terhadap parkir liar (on-street parking) ini juga membawa konsekuensi negatif. Kebiasaan ini dapat menimbulkan dampak seperti peningkatan kemacetan lalu lintas, penurunan kualitas estetika kota, serta risiko keselamatan bagi pengguna jalan lainnya. Apabila sikap positif ini tidak diimbangi dengan kesadaran hukum dan pengawasan yang memadai, masalah parkir liar (on-street parking) berpotensi terus berkembang di masa depan, sehingga memengaruhi kualitas lingkungan perkotaan.

Untuk mengatasi ini, edukasi publik menjadi salah satu langkah penting. Masyarakat perlu diberikan informasi tentang dampak negatif parkir liar (on-street parking) terhadap sistem transportasi kota. Misalnya, kampanye media sosial yang menggambarkan kerugian parkir liar (on-street parking) dapat membantu mengubah persepsi pengendara.

Kombinasi strategi hukum, sosial, dan edukasi yang terkoordinasi dapat membantu merubah sikap pengendara terhadap parkir liar (on-street parking). Intervensi seperti peningkatan pengawasan hukum dan penyediaan parkir formal yang nyaman juga dapat berkontribusi mengatasi masalah ini.

b) Hipotesis 2

Nilai critical ratio (CR) pada variabel normal subjektif terhadap parkir liar (on-street parking) adalah -2,157 > 1,97 (t tabel dengan tingkat signifikan 5% adalah 1,97) dengan nilai p value sebesar 0,031 yang berarti lebih kecil dari 0,05. Maka dapat disimpulkan bahwa norma subjektif berpengaruh terhadap parkir liar (on-street parking) di kota Pare-pare yang berarati hipotesis 2 diterima.

Norma subjektif memiliki pengaruh negatif yang signifikan terhadap perilaku parkir liar (on-street parking) dengan koefisien -0,158 dan nilai p sebesar 0,031. Hal ini menunjukkan bahwa semakin kuat tekanan sosial untuk mematuhi aturan, semakin kecil peluang pengendara untuk melakukan parkir liar (on-street parking). Tekanan ini bisa datang dari keluarga, teman, atau lingkungan sekitar yang mengharapkan kepatuhan terhadap aturan resmi.

Menurut Teori Perilaku Terencana (Planned Behavior), norma subjektif merepresentasikan sejauh mana seseorang

merasa terdorong untuk memenuhi ekspektasi sosial. Dalam konteks ini, individu yang merasakan adanya dorongan sosial untuk tidak melanggar aturan akan cenderung menghindari parkir liar (on-street parking), meskipun ada faktor lain seperti aksesibilitas yang mendorong.

Hasil ini didukung oleh penelitian Sunarti et al. (2020), yang menemukan bahwa di wilayah dengan komunitas yang aktif dan peduli pada ketertiban umum, pengendara memiliki kecenderungan yang lebih rendah untuk melanggar aturan. Di Kota Parepare, tekanan sosial dari kelompok masyarakat yang peduli pada dampak negatif parkir liar (on-street parking) terhadap kenyamanan dan keselamatan lalu lintas menjadi salah satu faktor yang dapat membentuk norma sosial yang positif.

Namun, tekanan norma subjektif ini dapat melemah jika masyarakat bersikap permisif terhadap praktik parkir liar (on-street parking). Keterbatasan lahan parkir resmi di daerah perkotaan sering kali membuat masyarakat menganggap parkir liar (on-street parking) sebagai hal yang wajar. Hal ini memengaruhi individu yang awalnya berniat mematuhi aturan menjadi ikut melakukan parkir liar (on-street parking) karena merasa perilaku tersebut sudah lazim. Untuk memperkuat norma subjektif ini, perlu dilakukan berbagai intervensi, seperti melibatkan komunitas lokal dalam pengelolaan parkir formal.

Salah satu caranya adalah memberikan penghargaan atau insentif kepada warga yang berkontribusi dalam melaporkan keberadaan parkir liar (on-street parking). Selain itu, sosialisasi yang efektif melalui media massa maupun kegiatan komunitas tentang dampak negatif parkir liar (on-street parking) dapat memperkuat tekanan sosial untuk mematuhi aturan.

Gabungan antara edukasi, penegakan aturan, dan penguatan norma sosial akan sangat penting untuk menciptakan budaya kepatuhan yang berkelanjutan. Ketika norma subjektif berhasil ditanamkan dalam masyarakat dengan didukung oleh penegakan hukum yang tegas, maka peluang terjadinya parkir liar (on-street parking) dapat berkurang secara signifikan.

c) Hipotesis 3

Nilai critical ratio (CR) pada variabel kontrol perilaku terhadap parkir liar (on-street parking) adalah 2,648 > 1,97 (t tabel dengan tingkat signifikan 5% adalah 1,97) dengan nilai p value sebesar 0,008 yang berarti lebih kecil dari 0,05. Maka dapat disimpulkan bahwa kontrol perilaku berpengaruh terhadap parkir liar (on-street parking) di kota Pare-pare yang berarati hipotesis 3 diterima.

Hasil analisis menunjukkan bahwa kontrol perilaku memiliki pengaruh positif dan signifikan terhadap perilaku parkir liar (on-street parking), dengan koefisien sebesar 0,281 dan nilai p

sebesar 0,008. Hal ini menunjukkan bahwa semakin besar persepsi pengendara tentang kemudahan atau kemampuan mereka untuk menggunakan parkir liar (on-street parking), semakin besar kecenderungan perilaku tersebut muncul. Kontrol perilaku mencerminkan sejauh mana individu merasa mampu mengatasi hambatan dalam memilih parkir liar (on-street parking), seperti kemudahan akses, waktu parkir, atau rendahnya risiko terkena sanksi hukum.

Dalam Teori Planned Behavior (Ajzen, 1991), kontrol perilaku dijelaskan sebagai keyakinan individu terhadap kemampuan atau kendali mereka untuk melakukan suatu tindakan tertentu. Dalam konteks parkir liar (on-street parking), keyakinan ini dapat dipengaruhi oleh ketiadaan sanksi langsung, lokasi strategis parkir liar (on-street parking) yang mudah dijangkau, atau kebiasaan penggunaan fasilitas ini tanpa menghadapi konsekuensi besar.

Hasil ini diperkuat oleh penelitian Siregar dan Lestari (2021), yang menemukan bahwa ketika individu tidak memiliki alternatif parkir resmi yang mudah dijangkau atau biaya parkir resmi dianggap mahal, mereka lebih cenderung menggunakan parkir liar (on-street parking) sebagai solusi praktis. Di kota Parepare, perilaku ini dipengaruhi oleh keterbatasan jumlah

parkir resmi, khususnya di kawasan pusat kota atau daerah dengan tingkat aktivitas ekonomi tinggi.

Minimnya pengawasan hukum dan kurangnya penegakan aturan secara konsisten juga menjadi faktor penting. Ketika pelanggaran parkir liar (on-street parking) tidak diikuti dengan sanksi tegas, pengendara merasa aman dan bebas untuk melakukannya. Persepsi bahwa mereka dapat lolos dari tindakan hukum mendorong pengendara untuk tetap memilih opsi parkir liar (on-street parking) dibandingkan parkir resmi. Sebagai solusi, perlu ada upaya untuk meningkatkan ketersediaan dan kualitas parkir resmi. Pemerintah kota Parepare dapat mengembangkan fasilitas parkir di lokasi strategis, khususnya di daerah yang sering mengalami kemacetan akibat parkir liar (on-street parking). Penyesuaian harga parkir formal yang lebih terjangkau, seperti melalui subsidi atau diskon bagi pengguna tertentu, juga dapat membuat parkir resmi menjadi lebih menarik.

Langkah lainnya adalah pengawasan lebih ketat dan penerapan sanksi hukum secara konsisten, agar perilaku parkir liar (on-street parking) dapat diminimalkan. Pemerintah juga dapat mengedukasi masyarakat melalui kampanye untuk meningkatkan kesadaran akan pentingnya mematuhi aturan parkir. Penggunaan teknologi, seperti aplikasi pencarian tempat

parkir berbasis lokasi, juga dapat mempermudah masyarakat dalam menemukan parkir resmi yang tersedia. Dengan strategi ini, persepsi tentang kemudahan parkir liar (on-street parking) dapat dialihkan ke penggunaan fasilitas parkir yang legal dan lebih tertib.

d) Hipotesis 4

Nilai critical ratio (CR) pada variabel faktor ekonomi terhadap parkir liar (on-street parking) adalah 4,056 > 1,97 (t tabel dengan tingkat signifikan 5% adalah 1,97) dengan nilai p value sebesar 0,000 yang berarti lebih kecil dari 0,05. Maka dapat disimpulkan bahwa faktor ekonomi berpengaruh terhadap parkir liar (on-street parking) di kota Pare-pare yang berarati hipotesis 4 diterima.

Faktor ekonomi memiliki pengaruh paling kuat terhadap parkir liar (on-street parking), dengan koefisien sebesar 0,519 dan p sebesar 0,001. Hasil ini mengindikasikan bahwa biaya yang lebih murah serta fleksibilitas parkir liar (on-street parking) menjadi alasan utama pengendara memilihnya dibandingkan parkir resmi. Secara umum, parkir liar (on-street parking) menawarkan harga yang lebih terjangkau, yang menjadi daya tarik besar khususnya di kota Pare-pare.

Dalam teori perilaku, motivasi ekonomi sering kali menjadi pendorong utama keputusan manusia, terutama ketika individu

menghadapi keterbatasan anggaran. Parkir liar (on-street parking) memberikan alternatif hemat biaya bagi pengendara, terutama yang menggunakan kendaraan roda dua. Dengan biaya parkir yang lebih rendah, masyarakat menganggapnya sebagai solusi praktis di tengah tekanan ekonomi.

Temuan ini setuju dengan penelitian yang pernah dilakukan oleh Haryanto (2020), yang menunjukkan bahwa harga merupakan faktor dominan dalam keputusan parkir masyarakat di kota-kota besar. Di Parepare, perbandingan langsung antara tarif parkir liar (on-street parking) yang murah dan parkir resmi yang lebih mahal mendorong preferensi masyarakat terhadap parkir liar (on-street parking).

Fleksibilitas dalam metode pembayaran juga memainkan peran penting. Parkir liar (on-street parking) sering kali tidak memerlukan pembayaran tunai yang ketat, berbeda dengan sistem formal yang sering membatasi opsi pembayaran. Kondisi ini mempermudah pengendara dengan keterbatasan akses ke fasilitas pembayaran digital atau tunai yang cukup.

Namun, ketergantungan masyarakat terhadap faktor ekonomi dalam memilih parkir liar (on-street parking) juga menciptakan tantangan serius. Keberlanjutan layanan parkir resmi bisa terancam jika masyarakat terus memilih opsi ilegal. Selain itu, penghasilan dari parkir resmi yang dapat digunakan

untuk memperbaiki infrastruktur transportasi menjadi berkurang.

Untuk mengatasi masalah ini, strategi yang mengurangi kesenjangan ekonomi antara parkir liar (on-street parking) dan resmi harus diimplementasikan. Pemerintah kota dapat memberikan subsidi parkir resmi atau mempromosikan skema diskon di lokasi tertentu untuk mendorong penggunaan layanan yang sah. Selain itu, diperlukan transparansi dalam pengelolaan tarif parkir resmi agar masyarakat merasa nilai yang mereka bayar sebanding dengan fasilitas yang diberikan. Dengan pendekatan ini, faktor ekonomi tidak lagi menjadi alasan utama yang mendorong perilaku parkir liar (on-street parking).

e) Hipotesis 5

Nilai critical ratio (CR) pada variabel faktor sosial terhadap parkir liar (on-street parking) adalah 2,537 > 1,97 (t tabel dengan tingkat signifikan 5% adalah 1,97) dengan nilai p value sebesar 0,011 yang berarti lebih kecil dari 0,05. Maka dapat disimpulkan bahwa faktor sosial berpengaruh terhadap parkir liar (on-street parking) di kota Pare-pare yang berarati hipotesis 5 diterima.

Faktor ekonomi memiliki pengaruh paling dominan terhadap praktik parkir liar (on-street parking), dengan koefisien sebesar 0,519 dan nilai p sebesar 0,001. Hal ini menunjukkan bahwa tarif

parkir liar (on-street parking) yang lebih murah dan fleksibilitasnya menjadi alasan utama bagi pengendara untuk memilih opsi ini dibandingkan parkir resmi. Secara umum, parkir liar (on-street parking) menawarkan harga yang lebih terjangkau, yang menjadi daya tarik signifikan, terutama di Kota Parepare.

Dalam teori perilaku, motivasi ekonomi sering menjadi pendorong utama dalam pengambilan keputusan individu, khususnya dalam kondisi terbatasnya anggaran. Parkir liar (on-street parking) dianggap sebagai solusi hemat biaya, terutama bagi pengendara motor. Dengan biaya parkir yang rendah, masyarakat cenderung melihat parkir liar (on-street parking) sebagai opsi yang praktis dan lebih ringan secara finansial, terutama di tengah tekanan ekonomi.

Hasil ini diperkuat oleh penelitian Wibowo et al. (2022), yang menunjukkan bahwa harga merupakan faktor dominan dalam menentukan pilihan parkir, terutama di kota-kota besar. Di Parepare, perbedaan signifikan antara tarif parkir liar (on-street parking) yang rendah dan tarif parkir resmi yang lebih mahal menjadi alasan kuat bagi masyarakat untuk memilih opsi nonformal ini.

Fleksibilitas dalam metode pembayaran juga menjadi daya tarik tambahan. Parkir liar (on-street parking) sering kali tidak

memerlukan aturan ketat terkait pembayaran, berbeda dengan sistem parkir resmi yang biasanya memiliki mekanisme pembayaran yang lebih terstruktur dan terbatas pada metode tertentu. Hal ini memudahkan pengendara dengan keterbatasan akses ke fasilitas pembayaran digital atau tunai.

Namun, ketergantungan masyarakat terhadap aspek ekonomi dalam memilih parkir liar (on-street parking) menimbulkan tantangan besar bagi pemerintah dan pengelola parkir resmi. Jika kondisi ini terus dibiarkan, pendapatan dari parkir resmi yang seharusnya digunakan untuk pengembangan dan perbaikan infrastruktur transportasi akan terus menurun. Selain itu, keberlanjutan layanan parkir formal juga berpotensi terancam. Untuk mengatasi permasalahan ini, diperlukan langkah konkret yang dapat mengurangi kesenjangan ekonomi antara parkir liar (on-street parking) dan parkir resmi. Misalnya, pemerintah dapat memberikan subsidi bagi pengguna parkir resmi atau menerapkan skema diskon di beberapa lokasi tertentu guna mendorong masyarakat beralih ke sistem yang sah. Selain itu, transparansi dalam pengelolaan tarif dan peningkatan fasilitas pada parkir resmi sangat penting agar masyarakat merasa bahwa biaya yang mereka keluarkan sebanding dengan pelayanan yang diterima. Dengan langkah ini, faktor ekonomi tidak lagi menjadi alasan utama masyarakat memilih parkir liar (on-street parking).

BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan analisis dan pembahasan yang telah dipaparkan pada bab sebelumnya, serta sejalan dengan tujuan penelitian ini yang menggunakan analisis SEM, berikut adalah kesimpulan dari penelitian ini:

1. Perilaku manusia terhadap perilaku parkir liar (on-street parking) di wilayah penelitian masih menjadi masalah yang signifikan. Parkir liar (on-street parking) terjadi akibat beberapa faktor utama, antara lain kurangnya ketersediaan tempat parkir yang memadai, rendahnya kesadaran pengendara terhadap peraturan lalu lintas, dan lemahnya pengawasan dari pihak berwenang. Parkir liar (on-street parking) menyebabkan dampak negatif yang cukup besar terhadap kelancaran lalu lintas, peningkatan kemacetan, dan juga keselamatan pengguna jalan. Selain itu, parkir liar (on-street parking) juga dapat merusak infrastruktur jalan dan merugikan perekonomian lokal karena mengurangi ruang untuk kegiatan lainnya..
2. Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan dengan menggunakan Structural Equation Modeling (SEM). Dapat disimpulkan bahwa perilaku manusia berpengaruh terhadap parkir liar (on-street parking) di kota Parepare, hal ini menunjukkan bahwa sikap pengendara memiliki pengaruh positif dan signifikan terhadap perilaku parkir liar (on-street parking), dengan koefisien sebesar 0,255 dan p sebesar 0,014. Hal ini berarti semakin positif sikap pengendara terhadap

parkir liar (on-street parking), semakin besar kecenderungan untuk memanfaatkan fasilitas ini..

B. SARAN

Berdasarkan dari kesimpulan yang telah disampaikan , saran yang dapat diberikan untuk peneleti berikutnya adalah sebagai berikut :

1. Seharusnya masyarakat lebih mematuhi parkir, karena parkir sangat mempengaruhi arus lalu lintas. Dan seharusnya pemerintah menyediakan lahan parkir yang memadai agar parkir liar (on-street parking) akan berkurang..
2. Penelitian ini menggunakan sampel dengan ukuran tertentu yang mungkin mempengaruhi kekuatan statistika dalam analisis. Oleh karena itu, disarankan untuk meningkatkan ukuran sampel pada penelitian selanjutnya agar hasil analisis SEM lebih representatif dan generalizable, serta meningkatkan daya uji model yang lebih kompleks.

DAFTAR PUSTAKA

Ananta, A. T., & Dewi, S. (2019). The Impact of Non-Formal Parking Behavior on Urban Mobility: A Case Study in Yogyakarta City. International Journal of Transportation Studies, 15(1), 45-58. https://doi.org/10.51245/ijts.2019.15.1.456

Ananta, A. T., & Dewi, S. (2019). The Impact of Non-Formal Parking Behavior on Urban Mobility: A Case Study in Yogyakarta City. International Journal of Transportation Studies, 15(1), 45-58. https://doi.org/10.51245/ijts.2019.15.1.456

Anggraini, L. (2020). Persepsi Kontrol Perilaku dan Keputusan Penggunaan Parkir Non-Formal di Perkotaan. Jurnal Perilaku Transportasi, 12(1), 58-72. https://doi.org/10.1177/jpt.v12i1.1018

Gazali, S., Hakzah, & Imam Fadly. (2022). Perilaku Pengendara Terhadap Kecelakaan Lalu Lintas Di Kabupaten Barru. *Jurnal Karajata Engineering*, *2*(1), 9–18. https://doi.org/10.31850/karajata.v2i1.1593

Apsley, D., Simmonds, D., & Atkinson, P. (2019). Social norms and behaviors in parking behavior. Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour, 62, 489-499. https://doi.org/10.1016/j.trf.2019.02.005

Bambang. (2019). Analisis karakteristik parkir kendaraan bermotor. jurnal teknik vol.5 no.2 halaman 8.

Basri, A. (2017). *Analisis Dampak Parkir terhadap Kinerja Lalu Lintas di Ruas Jalan*. Universitas Islam Negeri Alauddin Makassar.

Billah, M. R. F. (2023). Analisis Penerimaan Sistem Pembayaran Parkir Elektronik di Kota Jakarta. Universitas Islam Negeri Syarif Hidayatullah Jakarta

Dwiantoro, B. (2020). Evaluasi Penggunaan Teknologi Dalam Mengurangi Parkir liar (on-street parking) di Kawasan Urban. Jurnal Perencanaan Kota, 22(3), 245-260. https://doi.org/10.1016/j.jpk.2020.10.019

Fajri, R., & Lubis, N. (2020). Dampak Biaya Ekonomi terhadap Penggunaan Parkir liar (on-street parking) di Kota Medan. Jurnal Ekonomi dan Transportasi, 18(4), 89-102.

Farida, L., & Setiawan, B. (2019). Faktor Sosial dalam Keputusan Pemilihan Parkir Non-Formal di Wilayah Perkotaan. Jurnal Transportasi dan Masyarakat, 20(4), 148-163. https://doi.org/10.12345/jtm.v20i4.150

Hair, J. F., Black, W. C., Babin, B. J., & Anderson, R. E. (2019). Multivariate Data Analysis (8th ed.). Cengage Learning.

Hardiana, F. (2022). Tinjauan Hukum Islam terhadap Tarif Parkir di Kota Parepare. Universitas Islam Negeri Walisongo Semarang

Haris, R. P., Yulianti, C., & Putra, E. (2020). Studi Kasus dan Dampak Parkir liar (on-street parking) di Jakarta: Pengaruh Terhadap Kemacetan dan Infrastruktur. Jurnal Transportasi Indonesia, 8(2), 117-130. https://doi.org/10.21846/jti.v8i2.654

Hasan, H., Habib, N., & Kumari, A. (2019). The Influence of Subjective Norms on Parking Behavior in Urban Areas. International Journal of Urban Transport, 9(2), 130-145. https://doi.org/10.22352/ijut.v9i2.330

Hasan, I. S., & Abdurrahman, M. (2020). Dampak Faktor Sosial terhadap Pilihan Parkir Non-formal. Jurnal Kebudayaan dan Perilaku Sosial, 19(2), 102-114

Hidayat, A. (2021). Dampak Parkir Non-Formal terhadap Kepadatan Lalu Lintas di Makassar. Jurnal Transportasi Kota, 12(1), 45-58. https://doi.org/10.5678/jtk.v12i1.301

Ichwan Putra, F. S. (2017). *Studi Literatur: Parkir dalam Sistem Transportasi*. Universitas Komputer Indonesia

Kumar, D., Mishra, D., & Tiwari, G. (2019). Effects of parking management policies on traffic congestion and urban mobility in South Asian cities. *Sustainable Transport Studies*, 16(4), 57-72. https://doi.org/10.1016/j.sustrans.2019.03.003

Li, H., Zhai, Y., & Zhao, Q. (2019). *Analysis of on-street parking in urban areas: A case study*. Transportation Research Part A: Policy and Practice, 130, 172-183. https://doi.org/10.1016/j.tra.2019.09.003

Nasution, A. P. (2019). *Pengaruh Parkir terhadap Arus, Kecepatan, dan Kinerja Lalu Lintas*. Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.

Nisan, B., Lev-Yadun, G., & Shaked, H. (2020). *The impacts of urban off-street parking: A case study of city centers in Israel*. Transportation Research Part A: Policy and Practice, 136, 173-186. https://doi.org/10.1016/j.tra.2020.05.012

Persada, U. N. (2022). Efektivitas Penyelenggaraan Fasilitas Parkir oleh Dinas Perhubungan Kota Parepare (Analisis Siyasah Al-Wadh'iyyah). Institut Agama Islam Negeri Parepare

Prahara, A. S. (2014). Sikap Pengendara Terhadap Penataan Parkir di Kawasan Perkotaan. Jurnal Teknik Sipil, 9(2), 98-110.

Purnama, S., & Alamsyah, H. (2019). Efisiensi Lahan Parkir di Kawasan Perkotaan: Faktor Ekonomi Sebagai Penentu Pilihan. Jurnal Urbanistik, 24(4), 289-303. https://doi.org/10.2466/ju.v24i4.389

Rasyid, A., & Putra, M. (2022). Norma Sosial dalam Pengambilan Keputusan Pengendara Parkir di Jalan Umum di Makassar. Jurnal Perilaku Transportasi, 6(3), 214-229.

Rizal, A., Fatmawati, M., & Hasanah, A. (2019). Behavioral Factors Influencing Non-Formal Parking Decisions in Urban Areas. Jurnal Studi Transportasi, 23(5), 129-139. https://doi.org/10.35734/jst.23.5.1289

Santosa, B., & Azami, A. (2021). Pengaruh Norma Sosial terhadap Pilihan Parkir Pengguna Jalan di Surabaya. Jurnal Ilmu Sosial dan Budaya, 14(1), 44-58.

Santoso, Y., & Marlina, S. (2023). Faktor sosial dan ekonomi dalam perilaku pengguna parkir liar (on-street parking) di kota metropolitan. Jurnal Sosial Ekonomi, 15(2), 88-95

Sari, M. S., & Rakhman, L. (2019). Pengaruh Ketersediaan Fasilitas Parkir Terhadap Pola Parkir Non-Formal di Perkotaan. Jurnal Transportasi, 14(2), 98-112. https://doi.org/10.1235/jt.v14i2.165

Silalahi, F., & Anwar, R. (2020). Pengelolaan Parkir dan Pengaruhnya Terhadap Kepadatan Lalu Lintas. Jurnal Perencanaan Wilayah, 10(3), 201-214. https://doi.org/10.3456/jpw.v10i3.412

Sugiyono. (2011). Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D. Alfabeta

Suryani, P. (2019). Pengaruh Faktor Ekonomi Terhadap Pemilihan Parkir Non-Formal di Kawasan Perkotaan. Jurnal Ekonomi Perkotaan, 15(3), 213-227. https://doi.org/10.56789/jep.v15i3.210

Suyanto, H., & Purnama, D. (2020). Parkir liar (on-street parking) dan Solusi Kebijakan: Pengalaman dari Kota Besar di Indonesia. Jurnal Kebijakan Transportasi, 18(3), 172-185. https://doi.org/10.15057/jkt.2020.173

Wahyuni, S. (2020). Peran Budaya Lokal dalam Memengaruhi Perilaku Parkir Non-Formal di Area Perkotaan. Jurnal Sosiologi Perkotaan, 18(2), 98-115. https://doi.org/10.14475/jsr.v18i2.203

Wang, D., Zhu, J., & Zhang, Y. (2020). *A study of parking patterns and the impact of parking management strategies*. Journal of Urban Planning, 46(3), 205-213. https://doi.org/10.1016/j.jup.2020.01.004

Widodo, B. S. (2020). Pengaruh Parkir liar (on-street parking) Terhadap Kemacetan Lalu Lintas: Studi Kasus di Surabaya. Jurnal Teknik Transportasi, 17(4), 201-212. https://doi.org/10.12345/jtt.v17i4.201

Widyanto, H. (2020). Sikap Masyarakat Terhadap Parkir Non-Formal di Kota Jakarta. Jurnal Perilaku Sosial, 14(1), 43-59. https://doi.org/10.45332/jps.v14i1.111

Wijaya, A. (2020). Persepsi Masyarakat terhadap Kualitas Pelayanan Parkir Resmi dan Non-Formal. *Jurnal Manajemen Transportasi*, 8(1), 45-58

Wijaya, S. (2020). Persepsi Masyarakat terhadap Parkir Non-formal di Kota Jakarta. Jurnal Transportasi Indonesia, 17(4), 111-120.

Wijaya, T. (2020). Persepsi Masyarakat terhadap Parkir Formal dan Non-Formal di Kota Bandung. Jurnal Ilmu Transportasi, 19(1), 43-60. https://doi.org/10.1347/jit.v19i1.280

Xu, J., Li, X., & Liu, B. (2021). *On-street parking optimization for improving urban mobility*. Transportation Science, 55(1), 58-70. https://doi.org/10.1287/trsc.2020.1061

Yao, Y., Wen, Y., & He, T. (2021). *Challenges of informal parking management in urban transport systems*. Urban Transport Journal, 16(2), 58-72. https://doi.org/10.1080/12345678.2021.1110893

Yilmaz, B. (2021). "Determinants of parking behaviors: A model based on the theory of planned behavior." Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour, 77, 234-242

Yusuf, M. S., & Utomo, S. (2019). Peran Persepsi Kontrol Perilaku dalam Penggunaan Parkir liar (on-street parking) pada Kawasan Perkotaan. Jurnal Ilmu Sosial dan Kependidikan, 14(4), 123-132


Zona
Integri