JURNAL TEKNIK SIPIL
UNIVERSITAS SYIAH KUALA
ISSN 2088-9321
E-ISSN 2502-5295
Volume ..., No. ..., Bulan Tahun

Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Perilaku Parkir Liar Menggunakan Metode Structural Equation Modeling (Sem)

Ahmad Ramadani[1], Hakzah Hakzah[1*], Andi Bustan Didi[1]
[1)] Jurusan Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Muhammadiyah Parepare
Jl. Jend. Ahmad Yani No.Km 6, Bukit Harapan 91112

email: hakzahs@gmail.com, ahmadrajata41@gmail.com, andibustan27081961@gmail.com

Abstract: *Jenderal Sudirman Street, located in Parepare City, South Sulawesi Province, Indonesia, is a national roadway classified as type 4/2-T, with an approximate length of three kilometers and an average lane width of 3.5 meters. This corridor is characterized by the presence of government offices, commercial establishments, and residential areas, all of which face a shortage of dedicated parking facilities. As a result, the street is frequently utilized as an informal parking area, contributing to traffic congestion and safety concerns. This study aims to investigate the behavioral factors influencing illegal parking practices along this urban roadway. A quantitative descriptive research approach was adopted, and data were analyzed using Structural Equation Modeling (SEM). A total of 200 respondents were selected through random sampling to complete a structured questionnaire. The study evaluated the influence of five key variables: attitude, subjective norms, perceived behavioral control, economic factors, and social factors.The findings demonstrate that all variables significantly affect illegal parking behavior. Attitude exhibited a critical ratio (CR) of 2.460 ($p = 0.014$), subjective norms had a CR of 2.157 ($p = 0.031$), perceived behavioral control showed a CR of 2.648 ($p = 0.008$), economic factors had the strongest effect with a CR of 4.056 ($p < 0.001$), and social factors presented a CR of 2.537 ($p = 0.011$). All indicator items displayed outer loading values exceeding 0.50, confirming construct validity. The SEM analysis confirms that human behavior—shaped by attitudinal, normative, economic, and social factors—exerts a statistically significant and positive influence on illegal parking behavior ($p < 0.05$ across all variables).*

Keywords : *Behavior; Illegal parking; SEM; Parepare*

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. Tujuan penelitian ini berfokus pada analisis perilaku parkir liar. 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 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 Hasil analisis seluruh item pernyataan pada variabel sikap, norma subjektif , kontrol perilaku, faktor ekonomi dan faktor sosial memiliki nilai outer loading > 0,5 yang dinyatakan valid. Hasil analisis menggunakan Structural Equation Modeling (SEM) bahwa perilaku manusia berpengaruh terhadap parkir liar, yang menunjukkan bahwa semua variabel memiliki pengaruh positif dan signifikan terhadap perilaku parkir liar dengan nilai p (p-value) > 0,05.

Kata kunci : Perilaku; Parkir liar; SEM; Parepare

1. PENDAHULUAN

Perilaku manusia, yang juga sering disebut sebagai tingkah laku manusia, merupakan salah satu objek utama dalam studi psikologi [1]. Perilaku manusia dapat dipahami sebagai gerakan atau tindakan yang dapat diobservasi melalui indera manusia, yaitu gerakan yang tampak dan dapat dianalisis secara langsung [2]. Theory of Planned Behavior (TPB) yang adalah teori yang banyak digunakan untuk menjelaskan dan memprediksi perilaku manusia [3]. Salah satu penelitian perilaku berkendara yaitu karakteristik pengendara dan hubungan perilaku pengendara terhadap potensi kecelakaan lalu lintas [4].

Parkir merupakan komponen vital dalam sistem transportasi perkotaan, berfungsi sebagai titik transisi antara perjalanan dan tujuan akhir pengguna kendaraan. Parkir didefinisikan sebagai keadaan kendaraan berhenti atau tidak bergerak untuk beberapa saat di luar ruang lalu lintas. Parkir tepi jalan sering kali menyebabkan gangguan lalu lintas jika tidak diatur dengan baik, sedangkan parkir di luar jalan, seperti di gedung parkir atau lahan khusus, dapat mengurangi dampak negatif terhadap arus lalu lintas [5][4], [6]

Parkir liar merujuk pada fasilitas parkir yang terletak di sisi jalan umum, biasanya di area yang dekat dengan tujuan 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 [7], [8], [9] Pengelolaan parkir yang buruk dapat memengaruhi performa jaringan transportasi, menurunkan efisiensi lalu lintas, dan memicu kemacetan [10], [11]

Perilaku parkir ilegal merupakan masalah signifikan yang memengaruhi sistem transportasi perkotaan, yang menyebabkan kemacetan dan masalah keselamatan. Berbagai penelitian menyoroti prevalensi parkir ilegal, penyebabnya, dan solusi yang mungkin. Bagian berikut memberikan gambaran terperinci tentang perilaku parkir ilegal berdasarkan penelitian terkini. Dampak. Parkir ilegal tersebar luas di kota-kota seperti Jeddah, di mana kurangnya manajemen dan sistem parkir terkendali memperburuk masalah tersebut [12]. Di Yunani, parkir ilegal sering kali dikaitkan dengan pasokan parkir legal yang tidak memadai, dengan kejadian yang lebih tinggi di area yang melarang parkir di jalan [13]
Konsekuensinya meliputi kemacetan lalu lintas dan kondisi keselamatan yang terganggu di jalan-jalan perkotaan

Di Kota Parepare Provinsi Sulawesi Selatan – Indonesia banyak pengendara menggunakan badan jalan, bahu jalan, atau trotoar sebagai tempat parkir liar akibat dari banyaknya instansi, perkantoran dan perumahan yang minim lahan parkir. Fenomena ini mencerminkan adanya masalah dalam penerapan peraturan dan pengelolaan parkir. Selain itu, perilaku berkendara yang tidak sesuai dengan peraturan menjadi salah satu penyebab utama tingginya angka parkir liar.

Structural Equation Modeling (SEM) adalah teknik statistik yang digunakan untuk menganalisis hubungan kompleks antara variabel-variabel dalam model yang terdiri dari hubungan kausal atau asosiatif. SEM memungkinkan peneliti untuk menguji model yang mencakup variabel terukur (observed variables) dan variabel laten (latent variables) [14]. Metode Structural Equation Modeling (SEM) menggunakan perangkat, penelitian ini akan menganalisis faktor-faktor yang mendorong atau menghambat perilaku pengendara dalam menggunakan parkir liar. Pemodelan Prediktif: Dengan mengintegrasikan SEM dengan peneliti dapat meningkatkan akurasi prediktif model perilaku parkir, yang mengarah pada perencanaan kota dan pembuatan kebijakan yang lebih baik [15]

Berdasarkan latar belakang dan literatur diatas maka penelitian ini berfokus pada analisis perilaku manusia terhadap parkir liar menggunakan analisis metode structural equation modeling.

2. METODE PENELITIAN

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 [16]. Pemilihan populasi dalam penelitian ini didasarkan pada tujuan untuk memahami faktor-faktor yang mempengaruhi perilaku pengendara dalam memilih tempat parkir liar, yang memiliki dampak signifikan terhadap kebijakan transportasi di kota parepare. Berikut kriteria sampel yang di ambil:

a) Pengendara sepeda motor dan mobil pribadi.
b) Menggunakan fasilitas parkir liar setidaknya sekali dalam seminggu.
c) Berlokasi di wilayah Parepare.
d) pengendara berusia 18 tahun ke atas yang memiliki SIM.
e) Bersedia berpartisipasi dalam penelitian dengan mengisi kuesioner.

Teknik sampling merupakan cara yang digunakan dalam menetapkan sampel yang nantinya dipakai dalam sebuah riset [17]. Data primer di dapatakan dengan cara observasi, wawancara dan kuesioner.berbagai skala sikap yang dapat digunakan untuk meneliti perilaku organisasi, manajerial dan sosial budaya, dengan menggunakan Skala Likert.

Jumlah sampel yang digunakan sebanayak 200 responden, jumlah sampel yang ideal dalam analisis

multivariat adalah antara 100–200 responden atau 5–10 responden per indikator [18]

Adapun indikator tersebut kemudian digunakan sebagai titik awal dalam menyusun pertanyaan atau frase. Untuk setiap instrumen yang menggunakan jawabannya memiliki gradien dari sangat positif hingga sangat negatif

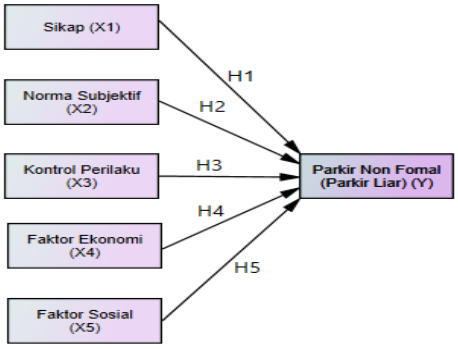
Tabel 1. Skala Likert

No	Skala Likert	Skor
1.	Sangat Setuju	5
2.	Setuju	4
3.	Netral	3
4.	Tidak Setuju	2
5.	Sangat Tidak Setuju	1

SEM memungkinkan peneliti untuk secara eksplisit memodelkan hubungan antara konstruk laten dan indi-kator pengukurnya, suatu kemampuan yang tidak dimiliki oleh regresi biasa"[18]. Structural Equation Modeling (SEM) analisis merupakan teknik statistik yang digunakan untuk menganalisis hubungan kompleks antara variabel-variabel dalam model yang terdiri dari hubungan kausal atau asosiatif. SEM memungkinkan peneliti untuk menguji model yang mencakup variabel terukur dan variabel laten [14]

Adapun kerangka peneltian perilaku parkir liar di gambarkan beserta penjelasan dan referensi yang digunakan sebagai berikut:

Kerangka Penelitian



Gambar 1. Kerangka penelitian

Tabel 2. Variabel indikator dan pertanyaan

Variabel	Indikator	Pernyataan
Sikap	Kenyamanan	Saya merasa lebih nyamansaat menggunakan parkir liar daripada parkir formal.
	Kemudahan	Ketersediaan tempat parkir liar cukup banyak di area yang sering saya kunjungi.
(S1)	Keamanan	Meninggalkan kendaraan di tempat parkir liar membuat saya khawatir tentang risiko pencurian.
	Dampak Lingkungan	Saya merasa penggunaan parkir liar meningkatkan tingkat kemacetan lalu lintas
Norma Subjektif (Norma Sosial) S2	Pengaruh Keluarga/Teman	Saya sering mengikuti keputusan teman saya dalam memilih tempat parkir liar.
	Penerimaan Sosial	Masyarakat di sekitar saya tidak mendukung penggunaan parkir liar
	Aturan Parkir	Saya mengetahui aturan mengenai parkir liar
		Masyarakat sering mengkritik orang yang memarkir kendaraan di tempat parkir liar.
	Kemudahan dan Kesulitan akses parkir	Banyak tempat parkir liar yang dapat dijangkau dengan mudah saat saya membutuhkannya
Kontrol Perilaku (S3)		Sulit bagi saya untuk mencari tempat parkir formal yang tersedia.
	Rasa aman	Keamanan kendaraan di parkir liar terkadang tidak terjamin.
	Ketersediaan parkir	Parkir liar lebih mudah dijangkau dibandingkan parkir formal
	Harga	Saya memilih parkir liar karena harganya lebih terjangkau daripada parkir formal.
	Fleksibilitas Pembayaran	Metode pembayaran di parkir liar lebih fleksibel daripada metode pembayaran parkir di tempat formal.
Faktor Ekonomi (S4)	Penghasilan	Biaya parkir resmi sering kali tidak sesuai dengan anggaran saya, sehingga saya memilih parkir liar
	Norma Sosial	Banyak orang di lingkungan saya menggunakan parkir liar karena tidak ada pilihan lain.
	Kesadaran Lingkungan	Saya merasa lingkungan saya terganggu oleh kebiasaan orang

		memarkirkan kendaraannya di tempat yang tidak resmi.
Faktor Sosial (S5)	Tanggapan Sosial Terhadap Pelanggaran Parkir	Saya sering melihat orang mengkritik pelanggaran parkir yang terjadi di tempat parkir liar.
	Lokasi	Saya melihat banyak kendaraan yang diparkir di trotoar yang seharusnya untuk pejalan kaki.
	Durasi Parkir Liar	Banyak kendaraan yang diparkir di lokasi parkir liar selama berjam-jam tanpa ada tindakan dari petugas.
	Penerapan Aturan Hukum	Saya jarang melihat petugas menindak pelanggaran parkir liar di sekitar saya
Parkir Liar		Penegakan aturan parkir di daerah saya sangat lemah, sehingga orang lebih sering memilih untuk parkir liar.

Sikap terhadap parkir liar berperan penting dalam pembentukan keputusan mereka. Sebagai contoh, jika pengemudi memiliki pandangan positif terhadap kemudahan dan kecepatan yang ditawarkan parkir liar [19]

Nornma Subjektif juga merupakan salah satu faktor yang sangat berpengaruh terhadap perilaku parkir liar. Norma subjektif merujuk pada persepsi individu tentang bagaimana orang lain, seperti teman, keluarga, atau masyarakat sekitar, memandang perbuatan mereka [20]

Kontrol perilaku mengakses lokasi parkir juga memainkan peran dalam keputusan untuk parkir liar. Dalam konteks ini, kontrol perilaku mengacu pada sejauh mana individu merasa memiliki kontrol atau kemampuan untuk menghindari praktek parkir liar, misalnya karena tidak adanya tempat parkir yang cukup di area yang diinginkan [21]

Faktor ekonomi berperan dalam keputusan untuk melakukan parkir liar. Dalam beberapa kasus, parkir liar lebih murah atau bahkan gratis dibandingkan dengan parkir di tempat yang telah disediakan secara resmi [22] yaitu penyebab utama parkir ilegal adalah kurangnya ketersediaan tempat parkir legal, yang menyebabkan pengemudi parkir secara ilegal ketika mereka merasa tidak ada alternatif lain [13]

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 sebagai bagian dari kehidupan sehari-hari yang diterima di komunitas mereka, mereka akan lebih cenderung untuk terlibat dalam perilaku tersebut [23]

Berdasarkan kerangka berpikir pada gambar 1 dirumuskan hipotesis sebagai berikut:

a. Ho1: Sikap berpengaruh terhadap parkir liar.
b. Ho2: Norma subjektif berpengaruh terhadap parkir liar
c. Ho3: Kontrol perilaku berpengaruh parkir liar
d. Ho4: Faktor ekonomi berpengaruh parkir liar.
e. Ho5: Faktor sosial berpengaruh terhadap parkir liar.

Uji Validitas dan Realibilitas

Uji CFA eksogen

Hasil uji CFA didapatkan dengan menggunakan aplikasi dapat diihat dari standardized loading factor. Hasil pengujian validitas / CFA dikatakan valid apabila nilai loading factor nya > 0,5 dan sebaliknya [24]

Uji CFA endogen

Hasil uji CFA didapatkan dengan menggunakan aplikasi SEM dapat diihat dari standardized loading factor. Hasil pengujian validitas / CFA dikatakan valid apabila nilai loading factor nya > 0,5 dan sebaliknya [24]

Uji Normalitas

Uji Normalitas digunakan untuk menentukan apakah data yang telah disebar berdistribusi normal secara multivariate atau tidak, apabila pada tahap ini telah terpenuhi maka dapat diolah lebih lanjut ke tahap pemodelan SEM. Kriteria yang digunakan adalah *critical ratio* skewness (C.R) dan kurtosis kurang lebih dari 2,58 pada tingkat signifikansi 0,01. Suatu data dapat disimpulkan mempunyai distribusi normal jika nilai C.R dari kurtosis tidak melampaui harga mutlak 2,58 [25]

Kriteria Goodness-of-fit

Chi-Square (CMIN)

Chi-Square merupakan alat ukur yang paling men-dasar untuk mengukur overall fit. Chi-Square ini bersi-fat sangat sensitif terhadap besarnya sampel yang digunakan. Bila jumlah sampel yang digunakan cukup besar yaitu lebih dari 200 sampel. Model yang diuji akan dipandang baik atau memuaskan bila nilai chi-square rendah. Semakin kecil nilai chi-square (CMIN) maka semakin baik model itu dan diterima berdasarkan probabiltas (p) dengan cut off value sebesar p>0,05. Sampel yang terlalu kecil (kurang dari 50) maupun sampel yang terlalu besar akan sangat mempengaruhi chi-square. Oleh karena itu, penggunaan chi-square hanya sesuai bila ukuran sampel adalah antara 100 dan 200. Bila ukuran sampel diluar rentang itu, uji signifikansi menjadi kurang reliabel, maka pengujian ini perlu dilengkapi dengan alat uji lainnya [25]

RMSEA

Indeks ini dapat digunakan untuk mengkompetensi statistik chi-square dalam sampel yang besar. Nilai RMSEA menunjukkan goodness of fit yang dapat di-harapkan bila model diestimasi dalam populasi.

Nilai RMSEA yang lebih kecil atau sama dengan 0,08 merupakan indeks untuk dapat diterimanya model (Ghozali, I (2018).

GFI (Goodness of Fit Index)

Indeks kesesuaian ini sebuah ukuran non-statistikal yang mempunyai rentang nilai antara 0 (poor fit) sampai 1,0 (perfect fit). Nilai yang tinggi dalam indeks ini menunjukkan fit yang lebih baik. GFI yang diharapkan adalah nilai diatas 0.95 (Ghozali, I (2018).

TLI

TLI adalah salah satu ukuran goodness-of-fit dalam analisis Structural Equation Modeling (SEM) yang digunakan untuk menilai kecocokan antara data yang diamati dengan model yang diajukan. TLI sering digunakan bersamaan dengan ukuran fit lainnya, seperti CFI (Comparative Fit Index) dan RMSEA (Root Mean Square Error of Approximation), untuk memberikan gambaran yang lebih komprehensif tentang kualitas model. TLI memiliki skala dari 0 hingga 1, dengan nilai lebih tinggi menunjukkan model yang lebih baik. Nilai > 0.90: Model dianggap cukup baik dan sesuai dengan data. Namun, ini merupakan standar minimal yang diterima (Ghozali, I (2018).

CFI (Comparative Fit Index)

Indeks ini tidak dipengaruhi oleh ukuran sampel karena itu sangat baik untuk mengukur tingkat penerimaan sebuah model. Besaran indeks CFI berada pada rentang 0-1, dimana semakin mendekati 1 mengindikasikan tingkat penerimaan model yang paling tinggi. Nilai CFI yang diharapkan adalah sebesar ≥0,95. Dalam pengujian model, indeks TLI dan CFI sangat dianjurkan untuk digunakan karena indeks-indeks ini relatif tidak sensitif terhadap besarnya sampel dan kurang dipengaruhi pula oleh kerumitan model (Ghozali, I (2018).

CMIN/DF

CMIN/DF dihasilkan dari statistik chi-square (CMIN) dibagi dengan Degree of Freedom (DF) yang merupakan salah satu indikator untuk mengukur tingkat fit sebuah model. CMIN/DF yang diharapkan adalah sebesar ≤2,00 yang menunjukkan adanya penerimaan dari model (Ghozali, I (2018).

3. HASIL PEMBAHASAN

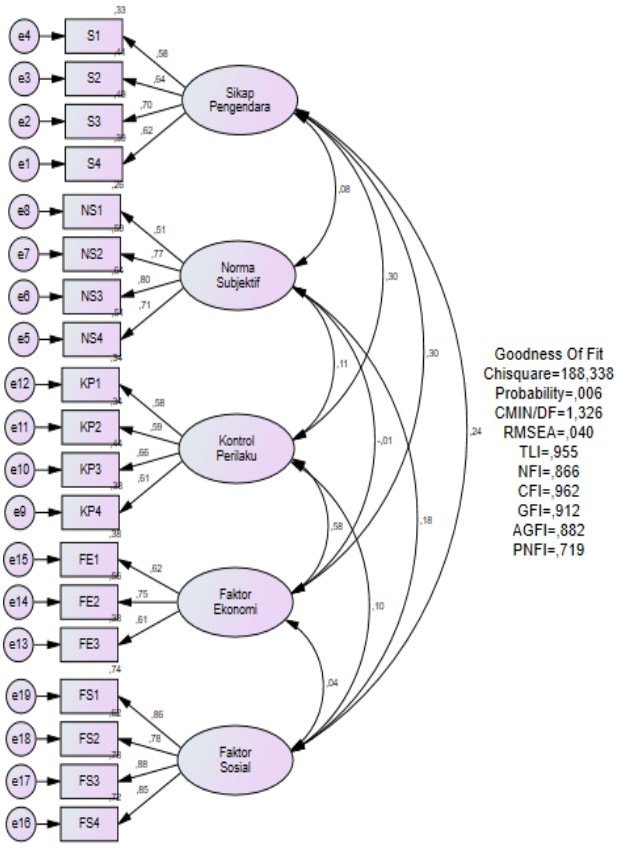
Profil responden dalam penelitian ini adalah Pengendara sepeda motor dan mobil. Hal yang dianalisis meliputi jenis kelamin, dan kendaraan yang dimiliki. dijabarkan sebagai berikut:

Tabel 3. Profil responden pengendara sepeda motor dan mobil

Jenis Kelamin	Frekuensi	Persentase (%)	SIM	Fre	Per (%)
Laki-laki	122	61	A	22	30
Perempuan	78	39	C	108	57.7
Jumlah	200	100	Tidak punya SIM	70	12.3

Uji Validitas Dan Reabilitas

Uji CFA Konstruk Eksogen dalam penelitian ini terdiri dari variabel sikap (X1), norma subjektif (X2), kontrol perilaku (X3), faktor ekonomi (X4) dan faktor sosial (X5) dengan 19 item pernyataan. Hasil uji CFA didapatkan dengan menggunakan aplikasi SEM dapat dilihat dari standardized loading factor. Menurut (Latan & 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 2. Konstruk eksogen

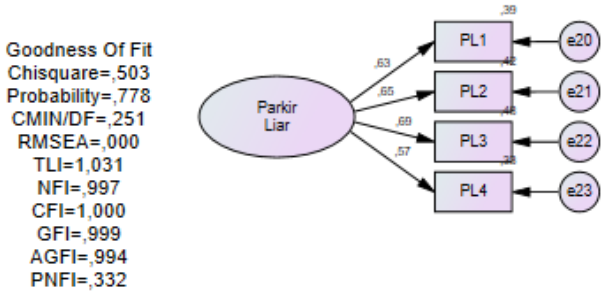
Hasil nilai outer loading pada gambar 2 dijabarkan dengan tabel berikut ini:

Tabel 4. Uji konstruk eksogen

Variabel	Indi-kator	Loading Factor	Ba-tas	Ket
Sikap (X1)	S1	0,621	0,5	Valid
	S2	0,699		Valid
	S3	0,639		Valid
	S4	0,578		Valid
Norma Subjektif (X2)	NS1	0,711		Valid
	NS2	0,798		Valid
	NS3	0,770		Valid
	NS4	0,512		Valid
Kontrol Perilaku (X3)	KP1	0,614		Valid
	KP2	0,660		Valid
	KP3	0,585		Valid
	KP4	0,579		Valid
Faktor Ekonomi (X4)	FE1	0,613		Valid
	FE2	0,748		Valid
	FE3	9,620		Valid
Faktor So-sial (X5)	FS1	0,851		Valid
	FS2	0,883		Valid
	FS3	0,785		Valid
	FS4	0,858		Valid

Hasil pengujian konstruk eksogen yang diperlihatkan pada tabel 4, 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.

-Penelitian konstruk edogen pada gambar 3, penelitian ini terdiri dari variabel parkir liar dengan empat item pernyataan. Hasil uji CFA didapatkan dengan menggunakan aplikasi SEM dapat dilihat 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 3. Variabel endogen

Hasil nilai outer loading pada gambar 3 dijabarkan pada tabel 5 berikut ini**:**

Tabel 5. Hasil Outer Loading

Variabel	Indikator	LoadingFactor	Batas	Ket
Parkir Liar	PL1	0,627	0,5	Valid
	PL2	0,646		Valid
	PL3	0,693		Valid
	PL4	0,572		Valid

Hasil pengujian yang ada pada tabel 4, diperlihatkan bahwa seluruh item pernyataan pada variabel parkir liar, memiliki nilai outer loading > 0,5 yang dinyatakan valid dan dapat digunakan pada penelitian ini

-Pengujian reliabilitas pada tabel 5, menggunakan CR (Construct reliability) dan nilai AVE (Average Variance Extracted) dengan kriteria bahwa nilai CR > 0.7 dikatakan reliabel

Tabel 6. Hasil uji realibilitas

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	0,703	Reliabel

Hasil pengujian reliabilitas yang diperlihatkan pada tabel 5, bahwa nilai CR dan nilai AVE pada masing-masing variabel > 0,7. Hal ini berarti bahwa seluruh var-iabel penelitian ini dikatakan realibel sehingga dapat digunakan dalam penelitian ini.

Uji Normalitas

Uji normalitas diperlihatkan pada tabel 6, digunakan untuk menentukan apakah data yang telah disebar ber-distribusi normal secara multivariate atau tidak, apabila pada tahap ini telah terpenuhi maka dapat diolah lebih lanjut ke tahap pemodelan SEM. Kriteria yang digunakan adalah *critical ratio* skewness (C.R) dan kurtosis sebesar sebesar ± 2,58 pada tingkat signifikansi 0,01. Suatu data dapat disimpulkan mempunyai distribusi normal jika nilai C.R dari kurtosis tidak melampaui harga mutlak 2,58 (Ghozali, 2005:2008).

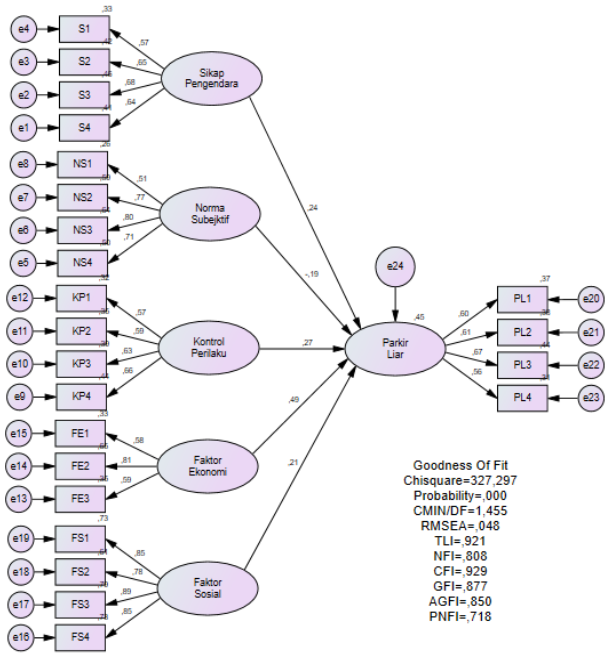
Tabel 7. Hasil uji normalitas

Var	min	max	skew	cr.	kurto-sis	c.r.
PL4	3,000	5,000	-,32	-1,861	-,703	-2,030
PL3	3,000	5,000	-,19	-1,132	-,709	-2,047
PL2	3,000	5,000	-,05	-,337	-1,031	-2,975
PL1	3,000	5,000	-,48	-2,798	-,674	-1,946
FS1	3,000	5,000	-,02	-,142	-,310	-,896
FS2	3,000	5,000	-,07	-,418	-,376	-1,085
FS3	3,000	5,000	-,10	-,574	-,421	-1,215
FS4	3,000	5,000	-,01	-,080	-,185	-,535
FE1	3,00	5,00	-,86	-	-,253	-,732

	0	0	2	4,977		
FE2	3,00	5,00	-,47	-	-,665	-
	0	0	4	2,735		1,919
FE3	3,00	5,00	-,36	-	-,903	-
	0	0	7	2,121		2,606
KP1	3,00	5,00	,444	2,563	-,666	-
	0	0				1,923
KP2	3,00	5,00	,145	,836	-,901	-
	0	0				2,602
KP3	3,00	5,00	,325	1,876	-,861	-
	0	0				2,486
KP4	3,00	5,00	,286	1,651	-,914	-
	0	0				2,638
NS1	3,00	5,00	-,37	-	-,974	-
	0	0	8	2,183		2,813
NS2	3,00	5,00	-,38	-	-,892	-
	0	0	6	2,230		2,576
NS3	3,00	5,00	-,20	-	-	-
	0	0	9	1,206	1,153	2,328
NS4	3,00	5,00	-,22	-	-,720	-
	0	0	9	1,322		2,078
S1	2,00	5,00	-,10	-,595	,693	2,001
	0	0	3			
S2	2,00	5,00	-,58	-	1,004	2,898
	0	0	9	3,400		
S3	2,00	5,00	,138	,794	1,092	3,153
	0	0				
S4	2,00	5,00	,052	,298	,667	1,926
	0	0				
Mul-tivari-ate					21,835	2,553

Goodness Of Fit

Bertujuan untuk mengetahui seberapa jauh model yang dihipotesiskan fit atau cocok dengan sampel data



Gambar 4. Hasil goodness of fit

Tabel 8. Hasil goodness of fit

Goodness Off Fit	Cut Off Value	Hasil	Keterangan
Chi-Square	Diharap-kan 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

CMIN/DF merupakan indeks kesesuaian par-siomonious yang mengukur goodness of fit model dengan jumlah koefisien estimasi yang diharapkan untuk mencapai kesesuian. Hasil yang didapatkan pada penelitian ini sebesar 1,455 menunjukan bahwa model termasuk kategori fit.

Goodness of Fit Indeks (GFI) menunjukkan tingkat kesesuian model secara keseluruhan yang dihitung dari residual kuadrat dari model yang diprediksi dibandingkan dengan data sebenarnya. Nilai GFI pada model penelitian ini sebesar 0,877 yang mendekati nilai rekomendasinya sebesar ≥0,90 sehinggat termasuk kedalam marginal fit.

RMSEA adalah indeks yang digunakan untuk mengkompensasi nilai chi square dalam sampel besar. Nilai RMSEA pada penelitian sebesar 0,048 dengan nilai yang direkomendasikan sebesar ≤0,08 sehingga termasuk dalam kategori fit.

AGFI adalah GFI yang disesuaikan dengan ratio antara degree of freedom. Nilai AGFI pada peneltian ini sebesar 0,850 dengan tingkat yang direkomendasikan yaitu ≥0,90 sehingga termasuk kedalam marginal fit.

TLI merupakan indeks kesesuain yang kurang dipengaruhi oleh ukuran sampel. Nilai TLI pada penelitian ini sebesar 0,921 dengan tingkat yang direkomendasikan yaitu ≥0,90 sehingga termasuk dalam kategori fit.

CFI merupakan indeks yang relatif tidak sensitif terhadap besarnya sampel dan kerumitan sebuah model. Nilai CFI pada penelitian ini sebesar 0,929 dengan tingkat yang direkomendasikan yaitu ≥0,90 sehingga termasuk kedalam kategori fit

Analisi Hipotesis

Analisis data hipotesis dapat dilihat dari nilai standardized regressioni weight yang menunjukkan koefisien pengaruh antar variable dalam table berikut:

Tabel 9. Hasil Pengujian Hipotesis

	Esti-mate	S.E.	C.R.	P

Parkir-Liar	Sikap	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

Hipotesis 1

Nilai *critical ratio* (CR) pada variabel perilaku manusia indikator sikap terhadap parkir parkir liar adalah 2,460 > 1,97 (t tabel dengan tingkat signifikan 5% adalah 1,97) dengan nilai p-value sebesar 0,014 < 0,05. Maka dapat disimpulkan bahwa sikap berpengaruh terhadap parkir liar di kota Pare-pare yang berarati hipotesis 1 diterima.

Hasil analisis menunjukkan bahwa sikap (S1) berpengaruh signifikan terhadap perilaku parkir liar, dengan koefisien sebesar 0,255 dan p sebesar 0,014. Sikap (S1) memiliki pengaruh positif dan signifikan terhadap perilaku parkir liar. Hal ini berarti semakin positif sikap pengendara terhadap parkir liar, semakin besar kecenderungan untuk memanfaatkan fasilitas parkir liar. Sikap ini umumnya terbentuk dari persepsi bahwa parkir liar memberikan kenyamanan, kemudahan akses, dan efisiensi waktu. Parkir liar sebagai solusi cepat, di mana ketersediaan lokasi parkir resmi seringkali terbatas.

Hipotesis 2

Nilai *critical ratio* (CR) pada variabel normal subjektif terhadap parkir liar adalah 2,157 > 1,97 (t tabel dengan tingkat signifikan 5% adalah 1,97) dengan nilai p-value sebesar 0,031< 0,05. Maka dapat disimpulkan bahwa norma subjektif berpengaruh terhadap parkir liar yang berarati hipotesis 2 diterima.

Norma subjektif memiliki pengaruh yang signifikan terhadap perilaku parkir liar dengan koefisien 0,158 dan nilai p sebesar 0,031. Hal ini menunjukkan bahwa semakin kuat tekanan norma subjektif (tekanan sosial) semakin besar peluang untuk melakukan parkir liar. Tekanan ini bisa datang dari lingkungan untuk tidak patuh terhadap aturan resmi.

Hipotesis 3

Nilai *critical ratio* (CR) pada variabel kontrol perilaku terhadap parkir liar adalah 2,648 > 1,97 (t tabel dengan tingkat signifikan 5% adalah 1,97) dengan nilai p-value sebesar 0,008 < 0,05. Maka dapat disimpulkan bahwa kontrol perilaku berpengaruh terhadap parkir liar yang berarati hipotesis 3 diterima.

Hasil analisis menunjukkan bahwa kontrol perilaku mem-iliki pengaruh positif dan signifikan terhadap perilaku parkir liar, 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, semakin besar kecenderungan perilaku tersebut muncul. Kontrol per-ilaku mencerminkan sejauh mana individu merasa mampu mengatasi hambatan dalam memilih parkir liar, seperti kemudahan akses, waktu parkir, atau rendahnya risiko terkena sanksi hukum.

Hipotesis 4

Nilai *critical ratio* (CR) pada variabel faktor ekonomi terhadap parkir liar adalah 4,056 > 1,97 (t tabel dengan tingkat signifikan 5% adalah 1,97) dengan nilai p-value sebesar 0,000 < 0,05. Maka dapat disimpulkan bahwa faktor ekonomi berpengaruh terhadap parkir liar yang berarati hipotesis 4 diterima.

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

Hipotesis 5

Nilai *critical ratio* (CR) pada variabel faktor sosial ter-hadap parkir liar adalah 2,537 > 1,97 (t tabel dengan ting-kat signifikan 5% adalah 1,97) dengan nilai p-value sebe-sar 0,011 < 0,05. Maka dapat disimpulkan bahwa faktor sosial berpengaruh terhadap parkir liar yang berarati hipotesis 5 diterima.

Faktor ekonomi memiliki pengaruh paling dominan ter-hadap parkir liar, dengan koefisien sebesar 0,519 dan nilai p sebesar 0,001. Hal ini menunjukkan bahwa tarif parkir liar yang lebih murah dan fleksibilitasnya menjadi alasan utama untuk memilih parkir liar dibandingkan parkir resmi. Secara umum, parkir liar menawarkan harga yang lebih terjangkau, yang menjadi daya tarik signifikan.

4. KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

Hasil analisis seluruh item pernyataan pada variabel sikap, norma subjektif , kontrol perilaku, faktor ekonomi dan faktor sosial memiliki nilai outer loading > 0,5 yang dinyatakan valid. Hasil analisis menggunakan Structural Equation Modeling (SEM) bahwa variabel yang di uji mempengaruhi perilaku manusia terhadap parkir liar, yang menunjukkan bahwa semua variabel memiliki pengaruh positif dan signifikan terhadap perilaku parkir

liar dengan nilai p (p-value) < 0,05 yang berarti semua variabel berpengaruh positif terhadap parkir liar di Kota Parepare.

Saran

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.

5. DAFTAR PUSTAKA

[1] I. Warsah and M. Daheri. 2024, "*Penggunaan Flipbook Sebagai Media Akuisisi Keterampilan Berpikir Kritis Mahasiswa Institut Agama Islam Negeri Curup*," Doctoral dissertation, Institut Agama Islam Negeri Curup.

[2] A. A. Saleh. 2018, *Pengantar Psikologi*. Jakarta: Bumi Aksara Group,.

[3] I. Ajzen.. 1991 ,"*The Theory Of Planned Behavior," Organ. Behav. Hum. Decis. Proccess*, vol. 33, no. 1, pp. 179–211, , doi: 10.47985/dcidj.475.

[4] S. Gazali, Hakzah, and Imam Fadly. 9–18, 2022, "*Perilaku Pengendara Terhadap Kecelakaan Lalu Lintas Di Kabupaten Barru*," *J. Karajata Eng.*, vol. 2, no. 1, pp. doi: 10.31850/karajata.v2i1.1593.

[5] Undang-Undang Nomor 22, *Undang - Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, vol. 19, no. 19. Jakarta : Indonesia, 2009.

[6] Y. Yao, Wen, and T. He. 2021 "*Challenges Of Informal Parking Management In Urban Transport Systems*" *Urban Transp. J.*, vol. 16, no. 2, pp. 58–72, doi: 10.1080/12345678.2021.1110893.

[7] T. Li *et al.*, "*A Radiative Cooling Structural Material*" *Science (80-.).*, vol. 364, no. 3, pp. 760–763, 2019, [Online]. Available: https://api.semanticscholar.org/CorpusID:163165031

[8] B. S. Widodo. 2020 "*Pengaruh Parkir Liar Terhadap Kemacetan Lalu Lintas: Studi Kasus di Surabaya*," *J. Tek. Transp.*, vol. 17, no. 4, pp. 210–222.

[9] J. Wang, Y. Zhu, and Zhang. 2020 "*A Study of Parking Patterns and The Impact of Parking Management Strategies*," *J. Urban Plan.*, vol. 46, no. 3, pp. 256–265, doi: 10.1016/j.jup.2020.01.004.

[10] Silalahi and R. Anwar. 2020 "*Pengelolaan Parkir dan Pengaruhnya Terhadap Kepadatan Lalu Lintas*" *J. Perenc. Wil.*, vol. 10, no. 3, pp. 201–214, doi: 10.3456/jpw.v10i3.412.

[11] A. Prahara. 2014 "*Sikap Pengendara Terhadap Penataan Parkir di Kawasan Perkotaan*," *J. Tek. Sipil*, vol. 9, no. 2, pp. 98–110.

[12] M. Aljoufie, 2016 "*User's Satisfaction Level Of Transport System Quality In Jeddah City, Saudi Arabia*," *ARPN J. Eng. Appl. Sci.*, vol. 11, no. 5, pp. 3494–3500.

[13] S. Zoika, P. G. Tzouras, S. Tsigdinos, and K. Kepaptsoglou, 2021 "*Causal Analysis Of Illegal Parking In Urban Roads: The Case Of Greece*," *Case Stud. Transp. Policy*, vol. 9, no. 3, pp. 1084–1096, doi: https://doi.org/10.1016/j.cstp.2021.05.009.

[14] B. M. Byrne. 2016, "*Adaptation Of Assessment Scales In Cross-National Research: Issues, Guidelines, And Caveats*," *Int. Perspect. Psychol.*, vol. 5, no. 1, pp. 51–65, doi: 10.1037/ipp0000042.

[15] Y. Zhu, S. Chen, Y. Wu, F. Qiao, and Y. Ma. 2023 "*Use Of Structural Equation Modelling And Neural Network To Analyse Shared Parking Choice Behaviour*" *Promet - Traffic Transp.*, vol. 35, no. 5, pp. 712–721, doi: 10.7307/ptt.v35i5.209.

[16] Sugiyono,2017.*MetodePenelitian Kuantitatif, Kialitatif, Dan R&D*. Bandung: Alfabeta,

[17] Sugiyono. 2020 *Metode Penelitian Kualitatif*. Bandung: Alfabeta.

[18] J. F. Hair, W. C. Black, B. J. Babin, and R. E. Anderson. 2010, *Multivariate Data Analysis*.

In Always Learning. Pearson Education Limited.

[19] J. Purnamasari, Anis Fitri ; Utomo, Supri Wahyudi ;Murwani. 2020 "*Pengaruh Retribusi Parkir Dan Retribusi Pasar Terhadap Peningkatan Pendapatan Asli Daerah Pada Kabupaten Ngawi*," *Forum Ilm. Pendidik. Akunt.*, vol. 8, no. 1, pp. 176–181.

[20] A. Rizal, M. Fatmawati, and A. Hasanah. 2019, "*Behavioral Factors Influencing Non-Formal Parking Decisions In Urban Areas*" *J. Stud. Transp.*, vol. 23, no. 5, pp. 129-139., doi: 10.35734/jst.23.5.1289.

[21] I. Ajzen. 1991, "*The Theory Of Planned Behavior, Organizational Behavior And Human Decision Processes*" *J. Adm. Public Serv.*, vol. 50, no. 1, pp. 179-211.

[22] A. T. Ananta and S. Dewi. 2019, "*The Impact Of Non-Formal Parking Behavior On Urban Mobility: A Case Study In Yogyakarta City*." *Int. J. Transp. Stud.*, vol. 15, no. 1, pp. 45-58.

[23] B. Dwiantoro. 2020, "*Evaluasi Penggunaan Teknologi Dalam Mengurangi Parkir Liar Di Kawasan Urban*," *J. Perenc. Kota*, vol. 22, no. 3, pp. 121–167, doi: 10.1016/j.jpk.2020.10.019.

[24] I. Ghozali. 2017, *Aplikasi Analisis Multivariate Dengan Program SPSS.* Semarang: Badan Penerbit UNDIP.

[25] Ghozali. 2005 ,"*Meteodologi Penelitian Kualitatif : Analisis Data Kualitatif Dengan Program Nvivo*," pp. 4–7.