

# HUBUNGAN DURASI PARKIR DENGAN KARAKTERISTIK OPERASIONAL ANGKUTAN BARANG MENGGUNAKAN ANALISIS REGRESI LINEAR (STUDI KASUS : JALAN KI MANGUN SARKORO – JALAN SUMPAAH PEMUDA – JALAN RING ROAD SURAKARTA)

Dewi Handayani<sup>1)</sup>, Retno Widowati<sup>2)</sup>, dan Amirotul M.H.M.<sup>3)</sup>

<sup>1)</sup> Pengajar Fakultas Teknik Sipil, Jurusan Teknik Sipil, Universitas Sebelas Maret

<sup>2)</sup> Mahasiswa Fakultas Teknik Sipil, Jurusan Teknik Sipil, Universitas Sebelas Maret

<sup>3)</sup> Pengajar Fakultas Teknik Sipil, Jurusan Teknik Sipil, Universitas Sebelas Maret  
Jl. Ir. Sutami 36A, Surakarta 57126; Telp. 0271-634524. Email: civiluns@uns.ac.id

## Abstract

*Freight transport has important role in freight distribution to obtain needs. On its operational, freight transport driver will parked to rest also to checking his vehicle condition. Parking duration demmand caused by vehicle operational, such as remnant of wheel, distance from last parking location also rasio between load and vehicle capacity. The purpose of this study is to knowing correlation between parking duration with freight transport operational characteristics which parking in edge street on Ki Mangun Sarkoro Street, Sumpah Pemuda Street, and Ring Road Surakarta Street. Data collection techniques used in this study is survey method which questionnaire that retrieved from interview with drivers of freight transport which parked in edge street on Ki Mangun Sarkoro Street, Sumpah Pemuda Street, and Ring Road Surakarta Street. Analysis method in this study is multiple linear regression analysis that parking duration (Y, minute) as independent variabel and dependent variabel are remnant of wheel (X<sub>1</sub>, month), distance from last parking location to observed location (X<sub>2</sub>, km), also rasio between load and vehicle capacity (X<sub>3</sub>). Equation model between parking duration with freight transport characteristics is  $Y = 177,781 - 13,104X_1 + 0,195X_2 + 28,092X_3$ , with each correlation coefficient value between independent variabel and dependent variabel ( $r$ ) < 0,25 and determination coefficient value ( $r^2$ ) = 0,029. From retrieved model known that freight transport characteristics not significantly influence to parking duration.*

**Keyword :** *parking duration, remnant of wheel, distance, rasio between load and capacity*

## Abstrak

Angkutan barang memiliki perananan penting dalam hal distribusi barang untuk memenuhi kebutuhan. Dalam operasionalnya, pengemudi angkutan barang akan parkir untuk beristirahat maupun untuk mengecek kondisi kendaraannya. Kebutuhan waktu parkir dapat dipengaruhi oleh operasional kendaraannya, antara lain usia sisa ban, jarak tempuh dari lokasi terakhir parkir serta rasio muatan dengan kapasitas kendaraannya. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui hubungan antara durasi parkir dengan karakteristik operasional angkutan barang yang parkir di pinggir jalan pada ruas Jalan Ki Mangun Sarkoro, Jalan Sumpah Pemuda, dan Jalan Ring Road Surakarta. Teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode survei dengan cara pengisian kuesioner yang diperoleh dari wawancara terhadap pengemudi angkutan barang yang parkir di pinggir jalan pada ruas Jalan Ki Mangun Sarkoro, Jalan Sumpah Pemuda, dan Jalan Ring Road Surakarta. Metode analisis dalam penelitian ini adalah analisis regresi linear berganda dengan durasi parkir (Y, menit) sebagai variabel terikat dan variabel bebas antara lain usia sisa ban (X<sub>1</sub>, bulan), jarak tempuh dari lokasi terakhir parkir ke lokasi penelitian (X<sub>2</sub>, km) serta rasio muatan dengan kapasitas (X<sub>3</sub>). Model persamaan hubungan antara durasi parkir dengan karakteristik operasional angkutan barang yang dihasilkan adalah  $Y = 177,781 - 13,104X_1 + 0,195X_2 + 28,092X_3$ , dengan nilai koefisien korelasi masing-masing varibel bebas dengan variabel terikat ( $r$ ) < 0,25 dan nilai koefisien determinasi ( $r^2$ ) = 0,029. Dari model yang diperoleh diketahui bahwa karakteristik operasional angkutan barang tidak berpengaruh signifikan terhadap durasi parkir.

**Kata Kunci :** durasi parkir, usia sisa ban, jarak tempuh, rasio muatan dengan kapasitas

## PENDAHULUAN

Letak Kota Surakarta sangat strategis dan merupakan titik persimpangan jalur transportasi regional. Oleh karena itu, Kota Surakarta menjadi jalur yang dilewati para pengemudi angkutan barang lintas kota. Dalam perjalanannya, para pengemudi tersebut akan berhenti untuk parkir, beristirahat maupun untuk mengecek kondisi kendaraan. Berdasarkan survei awal yang telah dilakukan, sebagian besar pengemudi angkutan barang parkir di pinggir jalan pada sekitar ruas Jalan Ki Mangun Sarkoro, Jalan Sumpah Pemuda, dan Jalan Ring Road Surakarta.

Kendaraan angkutan barang yang parkir di pinggir jalan menyebabkan kemacetan dan mengganggu pengguna jalan lain, sehingga menyebabkan berkurangnya kinerja jalan. Maka untuk mengatasi hal tersebut diperlukan sebuah fasilitas yang dibangun bagi pengemudi angkutan barang lintas kota, yaitu rest

*area. Rest area* yang dibangun juga dilengkapi dengan ruang parkir yang memadai. Kebutuhan ruang parkir angkutan barang dapat dianalisis dari durasi parkirnya. Berdasarkan hasil survei awal yang telah dilakukan diperoleh beberapa karakteristik operasional angkutan barang yang mempengaruhi durasi parkir, antara lain jarak tempuh, usia sisa ban, serta rasio muatan dan kapasitas. Jarak tempuh adalah panjang jalan yang telah dilalui angkutan barang mulai dari lokasi terakhir parkir hingga ke lokasi penelitian. Usia sisa ban merupakan usia sisa penggunaan ban yang digunakan selama melakukan perjalanan. Rasio muatan dan kapasitas merupakan perbandingan berat muatan yang diangkut dengan kapasitas kendaraan. Jika nilai rasio lebih dari satu maka muatan yang diangkut melebihi kapasitas. Beban muatan berlebih menjadi salah satu parameter penelitian sesuai dengan penelitian yang dilakukan oleh I Gede, Tri, dan Ellen pada tahun 2009 tentang Kajian Angkutan Barang dengan Beban Muatan Berlebih di Jalan Tol Cikampek – Jatiluhur. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui hubungan antara durasi parkir dengan karakteristik operasional angkutan barang di pinggir ruas Jalan Ki Mangun Sarkoro, Jalan Sumpah Pemuda, dan Jalan *Ring Road* Surakarta. Melalui penelitian ini diharapkan dapat memberikan analisis yang dapat memberikan solusi dalam mengatasi masalah lalu lintas Kota Surakarta terutama akibat parkir kendaraan angkutan barang.

## LANDASAN TEORI

### Analisis Regresi Linear

Menurut Tamin (2000), model analisis regresi linear dapat memodelkan hubungan antara dua peubah atau lebih. Pada model ini terdapat peubah tidak bebas (Y) yang mempunyai hubungan dengan beberapa peubah bebas (X<sub>i</sub>). Dalam kasus yang paling sederhana, hubungan secara umum dapat dinyatakan dalam persamaan (1) berikut :

$$Y = A + B1.X1 + B2X2 + \dots + BZXZ \dots \dots \dots (1)$$

Keterangan:

- Y : peubah tidak bebas.
- X1... X2 : peubah bebas.
- A : intersep atau konstanta regresi.
- B1... B2 : koefisien regresi.

Nilai parameter A dan B bisa didapatkan dari persamaan (2.2) dan (2.3) berikut.

$$B = \frac{N \sum_i (X_i Y_i) - \sum_i (X_i) \cdot \sum_i (Y_i)}{N \sum_i (X_i^2) - (\sum_i (X_i))^2} \dots \dots \dots (2)$$

$$A = \bar{Y} - B \cdot \bar{X} \dots \dots \dots (3)$$

Keterangan:

- $\bar{Y}$  : nilai rata-rata Y<sub>i</sub>.
- $\bar{X}$  : nilai rata-rata X<sub>i</sub>.

### Koefisien Korelasi (r)

Koefisien korelasi ini digunakan untuk menentukan korelasi antara peubah tidak bebas dengan peubah bebas atau antara sesama peubah bebas. Koefisien korelasi ini dapat dihitung dengan berbagai cara yang salah satunya adalah sebagai berikut.

$$r = \frac{N \sum_{i=1}^N (X_i Y_i) - \sum_{i=1}^N (X_i) \cdot \sum_{i=1}^N (Y_i)}{\sqrt{[N \sum_{i=1}^N (X_i^2) - (\sum_{i=1}^N (X_i))^2] \cdot [N \sum_{i=1}^N (Y_i^2) - (\sum_{i=1}^N (Y_i))^2]}} \dots \dots \dots (4)$$

Nilai r = 1 berarti bahwa korelasi antara peubah y dan x adalah positif (meningkatkan nilai x akan mengakibatkan meningkatnya nilai y). sebaliknya, jika r = -1, berarti korelasi antara peubah y dan x adalah negatif (meningkatkan nilai x akan mengakibatkan menurunnya nilai y) (Sugiyono, 2013).

Sarwono (2006) memberikan standar nilai korelasi sebagai berikut :

1. r = 0 : tidak ada korelasi antara dua variabel
2. r > 0,0,25 : korelasi sangat lemah
3. r > 0,25-0,5 : korelasi cukup
4. r > 0,5-0,75 : korelasi kuat
5. r > 0,75-0,99 : korelasi sangat kuat
6. r = 1 : korelasi sempurna

### Koefisien Determinasi ( $r^2$ )

Koefisien determinasi bertujuan untuk mengetahui seberapa besar kemampuan variabel bebas menjelaskan variabel terikat. Koefisien determinasi dapat dihitung dengan cara sebagai berikut.

$$r^2 = \frac{\sum_i (\hat{Y}_i - \bar{Y})^2}{\sum_i (Y_i - \bar{Y})^2} \dots\dots\dots(5)$$

Keterangan:

$(\hat{Y}_i - \bar{Y})$  : simpangan terdefinisi.

$(Y_i - \bar{Y})$  : simpangan tidak terdefinisi.

Nilai  $r^2$  baik jika bernilai diatas 0,5 ( Bhuono A. Nugroho, 2005 ).

### METODE PENELITIAN

Teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode survei dengan cara pengisian kuesioner yang diperoleh dari wawancara terhadap pengemudi angkutan barang yang parkir di pinggir jalan pada ruas Jalan Ki Mangun Sarkoro, Jalan Sumpah Pemuda, dan Jalan *Ring Road* Surakarta. Metode analisis dalam penelitian ini adalah analisis regresi linear berganda dengan durasi parkir sebagai variabel terikat dan variabel bebas antara lain usia sisa ban, jarak tempuh dari lokasi terakhir parkir ke lokasi penelitian serta rasio muatan dan kapasitas. Perhitungan analisis dilakukan dengan program *SPSS*.

### HASIL DAN PEMBAHASAN

Berikut ditampilkan beberapa data primer yang diperoleh dari kuesioner dengan jumlah responden 283 pengemudi angkutan barang yang parkir di pinggir jalan pada ruas Jalan Ki Mangun Sarkoro, Jalan Sumpah Pemuda, dan Jalan *Ring Road* Surakarta.

**Tabel 1.** Data Primer

No	Durasi Parkir (menit)	Usia Sisa Ban (bulan)	Jarak Tempuh dari Lokasi Terakhir Parkir ke Lokasi Penelitian (km)	Rasio Muatan dengan Kapasitas
1	180	8	14	1.07
2	15	7	44	1.88
3	60	6	34	1.29
4	1440	2	32	1.00
5	300	6	10	1.00
6	60	4	15	1.56
7	30	4	24	1.22
8	15	3	15	1.56
9	60	1	44	1.76
10	30	6	58	0.46
11	30	6	58	0.46
12	180	12	34	0.95
13	60	2	10	1.00
14	15	3	85	0.83
15	120	3	32	1.07
16	300	1	44	1.00
17	1440	3	60	1.00
18	180	6	20	0.82
19	30	3	60	1.40
20	120	4	25	2.00
280	60	10	16	0.45
281	60	8	16	0.50
282	120	9	34	1.25
283	480	12	34	1.88

### Koefisien Korelasi (r)

Koefisien korelasi digunakan untuk menentukan seberapa besar hubungan antara variabel bebas (X) dengan variabel terikat (Y). Berikut ditampilkan hasil perhitungan koefisien korelasi menggunakan program SPSS.

		Y	X1	X2	X3
Pearson Correlation	Y	1.000	-.145	.033	.084
	X1	-.145	1.000	.072	-.037
	X2	.033	.072	1.000	.015
	X3	.084	-.037	.015	1.000
Sig. (1-tailed)	Y	.	.007	.288	.080
	X1	.007	.	.114	.268
	X2	.288	.114	.	.404
	X3	.080	.268	.404	.
N	Y	283	283	283	283
	X1	283	283	283	283
	X2	283	283	283	283
	X3	283	283	283	283

Gambar 1. Hasil Analisis Koefisien Korelasi menggunakan Program SPSS

Dari perhitungan analisis diperoleh nilai koefisien korelasi antara  $X_1$  (usia sisa ban) dengan Y (durasi parkir) =  $-0,145$ , bertanda negatif yang berarti hubungan tersebut berbanding terbalik yaitu usia sisa ban yang tinggal sedikit akan mempengaruhi durasi parkir yang lebih lama. Koefisien korelasi antara variabel  $X_2$  (jarak tempuh dari lokasi terakhir parkir ke lokasi penelitian) dengan Y =  $0,033$ , bertanda positif yang berarti hubungan tersebut berbanding lurus yaitu jarak tempuh yang lebih panjang akan mempengaruhi durasi parkir yang lebih lama. Dan koefisien korelasi antara variabel  $X_3$  (rasio muatan dan kapasitas) dengan Y =  $0,084$  bertanda positif yang berarti hubungan tersebut berbanding lurus yaitu rasio muatan dan kapasitas yang lebih besar akan mempengaruhi durasi parkir yang lebih lama. Dari hasil analisis tersebut untuk masing-masing variabel bebas (X) dengan variabel terikat (Y) menghasilkan nilai korelasi ( $r$ )  $< 0,25$  menunjukkan korelasi yang sangat lemah sesuai dengan standar nilai korelasi menurut Sarwono (2006).

### Model Persamaan Hubungan antara Durasi Parkir dengan Karakteristik Operasional Angkutan Barang

Model persamaan regresi linear menggambarkan bagaimana hubungan antara variabel bebas yaitu usia sisa ban, jarak tempuh dari lokasi parkir terakhir ke lokasi penelitian serta rasio muatan dan kapasitas dengan variabel terikatnya adalah durasi parkir. Berikut ditampilkan hasil analisis model persamaan menggunakan program SPSS.

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	
	B	Std. Error	Beta			
1	(Constant)	177.781	47.084		3.776	.000
	X1	-13.104	5.342	-.145	-2.453	.015
	X2	.195	.271	.043	.720	.472
	X3	28.092	21.279	.078	1.320	.188

Gambar 2. Hasil Analisis Model Persamaan menggunakan Program SPSS

Model persamaan hubungan antara durasi parkir dengan karakteristik operasional angkutan barang yang dihasilkan adalah  $Y = 177,781 - 13,104X_1 + 0,195X_2 + 28,092X_3$ . Konstanta yang dihasilkan = 177,781 yang berarti jika pengemudi tidak mempertimbangkan usia sisa ban, jarak tempuh dari lokasi terakhir parkir ke lokasi penelitian serta rasio muatan dan kapasitas maka rata-rata durasi parkir yang diperlukan = 177,781 menit atau sekitar 2 jam lebih. Nilai tersebut mendekati perhitungan rata-rata durasi parkir yang dihitung dari data primer = 149,51 menit atau sekitar 2 jam lebih. Variabel  $X_1$  (usia sisa ban) = 13,104 bertanda negatif yang berarti hubungan tersebut berbanding terbalik yaitu usia sisa ban yang tinggal sedikit akan mempengaruhi durasi parkir yang lebih lama. Variabel  $X_2$  (jarak tempuh dari lokasi terakhir parkir ke lokasi penelitian) = 0,195 bertanda positif yang berarti hubungan tersebut berbanding lurus yaitu jarak tempuh yang lebih panjang akan mempengaruhi durasi parkir yang lebih lama. Dan variabel  $X_3$  (rasio muatan dan kapasitas) = 28,092 bertanda positif yang berarti hubungan tersebut berbanding lurus yaitu rasio muatan dan kapasitas yang lebih besar akan mempengaruhi durasi parkir yang lebih lama.

### Koefisien Determinasi ( $r^2$ )

Koefisien determinasi bertujuan untuk mengetahui seberapa besar kemampuan variabel bebas menjelaskan variabel terikat. Berikut ditampilkan hasil perhitungan koefisien determinasi menggunakan program SPSS.

Model Summary <sup>b</sup>				
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.170 <sup>a</sup>	.029	.019	284.566

a. Predictors: (Constant), X1, X2, X3

b. Dependent Variable: Y

**Gambar 3.** Hasil Analisis Koefisien Determinasi menggunakan Program SPSS

Dari hasil analisis diperoleh nilai koefisien determinasi ( $r^2$ ) yang dihasilkan dari perhitungan analisis = 0,029 yang berarti bahwa model persamaan dapat menjelaskan hubungan antar variabel hanya sebesar 2,9 % dari keseluruhan populasi. Berdasarkan pernyataan Bhuono A. Nugroho (2005) yang menyatakan bahwa nilai  $r^2$  baik jika bernilai diatas 0,5 maka model persamaan yang dihasilkan belum memenuhi nilai minimum model persamaan yang dikatakan baik karena bernilai  $< 0,5$ .

### Uji F

Uji F dilakukan untuk mengetahui apakah variabel bebas secara simultan (bersama – sama) berpengaruh signifikan terhadap variabel terikat. Derajat kesalahan ( $\alpha$ ) yang digunakan = 0,05. Sebelum melakukan uji, ditentukan terlebih dahulu hipotesis sebagai berikut :

Ho : Variabel bebas secara simultan tidak berpengaruh terhadap variabel terikat

Ha : Variabel bebas secara simultan berpengaruh terhadap variabel terikat

Jika  $F_{hitung} > F_{tabel}$  maka  $H_0$  ditolak dan  $H_a$  diterima, sedangkan jika  $F_{hitung} < F_{tabel}$  maka  $H_0$  diterima dan  $H_a$  ditolak. Hasil analisis uji F menggunakan program SPSS dapat dilihat pada **Gambar 4** berikut.

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	675043.013	3	225014.338	2.779	.042 <sup>a</sup>
	Residual	2.259E7	279	80978.092		
	Total	2.327E7	282			

a. Predictors: (Constant), X1, X2, X3  
b. Dependent Variable: Y

**Gambar 4.** Hasil Analisis Uji F menggunakan program SPSS

Dari gambar di atas dapat diketahui nilai F hitung = 2,779 > F tabel = 2,60 (nilai F tabel diperoleh tabel distribusi nilai  $F_{0,05}$  dengan df = 3, 279) maka  $H_0$  ditolak dan  $H_a$  diterima dengan kata lain usia sisa ban, jarak tempuh dari lokasi terakhir parkir ke lokasi penelitian serta rasio muatan dan kapasitas secara simultan berpengaruh terhadap durasi parkir.

### Uji t

Uji t digunakan untuk mengetahui apakah variabel-variabel bebas secara parsial (sendiri) berpengaruh signifikan atau tidak terhadap variabel terikat. Derajat kesalahan ( $\alpha$ ) yang digunakan = 0,05. Dengan menggunakan uji dua pihak, ditentukan hipotesis sebagai berikut :

$H_0$  : Variabel bebas secara parsial tidak mempengaruhi variabel terikat

$H_a$  : Variabel bebas secara parsial mempengaruhi variabel terikat

Dalam pengujian hipotesis yang menggunakan uji dua pihak, berlaku ketentuan bahwa jika t hitung berada pada daerah penerimaan  $H_0$  atau terletak diantara harga t tabel, maka  $H_0$  diterima. Nilai t hitung adalah nilai mutlak, jadi tidak dilihat (+) atau (-)nya. Hasil analisis uji t menggunakan program SPSS dapat dilihat pada **Gambar 5** berikut.

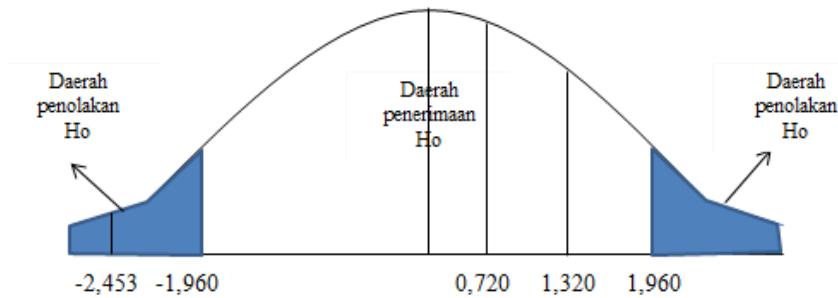
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	177.781	47.084		3.776	.000
	X1	-13.104	5.342	-.145	-2.453	.015
	X2	.195	.271	.043	.720	.472
	X3	28.092	21.279	.078	1.320	.188

a. Dependent Variable: Y

**Gambar 5.** Hasil Analisis Uji t menggunakan Program SPSS

Dari gambar di atas dapat diketahui untuk variabel  $X_1$  (usia sisa ban) nilai t hitung = -2,453. Variabel  $X_2$  (jarak tempuh dari lokasi terakhir parkir ke lokasi penelitian) nilai t hitung = 0,720 dan variabel  $X_3$  (rasio muatan dan kapasitas) nilai t hitung = 1,320. Berdasarkan tabel distribusi nilai t dengan  $\alpha = 0,05$  dk =  $n-1 = 283-1 = 282$  untuk uji dua pihak diperoleh nilai t tabel = 1,960.

Dari hasil analisis dapat digambarkan kurva daerah penerimaan dan penolakan seperti pada **Gambar 6** berikut.



**Gambar 6.** Kurva Daerah Penerimaan dan Penolakan Uji t Dua Pihak

Dari gambar di atas ditunjukkan bahwa nilai  $t$  hitung variabel  $X_1$  (usia sisa ban) = -2,453 berada pada daerah penolakan  $H_0$ , maka  $H_0$  ditolak dengan kata lain usia sisa ban secara parsial mempengaruhi durasi parkir. Nilai  $t$  hitung variabel  $X_2$  (jarak tempuh dari lokasi terakhir parkir ke lokasi penelitian) = 0,720 berada pada daerah penerimaan  $H_0$ , maka  $H_0$  diterima dengan kata lain jarak tempuh secara parsial tidak mempengaruhi durasi parkir dan nilai  $t$  hitung variabel  $X_3$  (rasio muatan dan kapasitas) = 1,320 berada pada daerah penerimaan  $H_0$ , maka  $H_0$  diterima dengan kata lain rasio muatan dan kapasitas secara parsial tidak mempengaruhi durasi parkir.

Salah satu variabel yang digunakan pada penelitian ini adalah jarak tempuh dari lokasi terakhir parkir ke lokasi penelitian, sesuai dengan penelitian sebelumnya yang dilakukan oleh Rezky, Santi dan Achmad pada tahun 2000 tentang Pemodelan Perilaku Pemilihan Truk sebagai Angkutan Barang di Kalimantan Selatan yang menggunakan jarak tempuh sebagai salah satu variabel dalam menganalisis pemilihan truk sebagai angkutan barang. Dari pernyataan tersebut dapat dikatakan bahwa jarak tempuh merupakan salah satu parameter yang dapat digunakan dalam pemodelan yang berhubungan dengan angkutan barang.

Berdasarkan hasil analisis diperoleh nilai koefisien korelasi dan determinasi yang sangat lemah. Hal ini mungkin dikarenakan adanya variabel lain yang berpengaruh terhadap durasi parkir angkutan barang yang parkir di pinggir jalan pada ruas Jalan Ki Mangun Sarkoro, Jalan Sumpah Pemuda, dan Jalan *Ring Road* Surakarta. Sehingga pada penelitian selanjutnya diharapkan adanya pencarian variabel baru yang mempengaruhi durasi parkir angkutan barang yang parkir di pinggir jalan pada ruas Jalan Ki Mangun Sarkoro, Jalan Sumpah Pemuda, dan Jalan *Ring Road* Surakarta.

Karakteristik responden juga diduga menjadi salah satu faktor yang menyebabkan hasil analisis koefisien korelasi dan determinasi yang masih kurang. Lama pengalaman kerja mempengaruhi pengetahuan responden mengenai kondisi kendaraanya. Pendidikan terakhir responden juga mempengaruhi pengetahuan dan pemahaman responden dalam menjawab pertanyaan, sehingga data yang diperoleh mungkin kurang sesuai dengan kondisi yang sebenarnya. Oleh karena itu, surveyor harus dibekali pengetahuan dan pemahaman mengenai peta atau pada saat survey, surveyor membawa peta sehingga responden dapat menunjukkan lokasi terakhir parkir agar diperoleh data jarak tempuh yang sesuai dengan kondisi yang sebenarnya.

## KESIMPULAN

Model persamaan hubungan antara variabel  $Y$  (durasi parkir) dengan karakteristik operasional angkutan barang meliputi variabel  $X_1$  (usia sisa ban),  $X_2$  (jarak tempuh dari lokasi terakhir parkir ke lokasi penelitian) dan  $X_3$  (rasio muatan dan kapasitas) yang dihasilkan adalah  $Y = 177,781 - 13,104X_1 + 0,195X_2 + 28,092X_3$ . Dari perhitungan analisis diperoleh nilai koefisien korelasi masing-masing variabel bebas terhadap variabel terikat ( $r$ ) < 0,25 dan nilai koefisien determinasi ( $r^2$ ) = 0,029. Dari model yang diperoleh diketahui bahwa karakteristik operasional angkutan barang tidak berpengaruh signifikan terhadap durasi parkir dikarenakan nilai korelasi dan determinasi yang dihasilkan sangat lemah.

## REFERENSI

- Bhuono, A.N. 2005. *Strategi Jitu Memilih Metode Statisti Penelitian dengan SPSS*. Yogyakarta.
- I Gede Putu D.U.(*et al*). 2009. *Kajian Angkutan Barang dengan Beban Muatan Berlebi di Jalan Tol Cikampek – Jatiluhur*. Simposium XII. Universitas Kristen Petra Surabaya. (14 November, 2009)
- Ofyar, Tamin. *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi*. Istitut Teknologi Bandung. Bandung : 2000.
- Rezky, Anisari. (*et al*). 2000. *Pemodelan Perilaku Pemilihan Truk sebagai Angkutan Barang di Kalimantan Selatan*. Simposium III FSTPT. Universitas Gajah Mada. (15 November, 2000)
- Sarwono, Jonathan. 2006. *Analisis Jalur untuk Riset Bisnis dengan SPSS*. Yogyakarta.
- Sugiyono. *Statistik untuk Penelitian*. CV Alfabeta. Bandung : 2013.