

## Studi Karakteristik dan Model Pemilihan Moda Angkutan Mahasiswa Menuju Kampus di Universitas Lampung

Naufal Azmi Habibi<sup>1)</sup>

Aleksander Purba<sup>2)</sup>

Dwi Herianto<sup>3)</sup>

### Abstract

*The University of Lampung is one of university in lampung that possesses the active as much as 25.805 students in 2016. This study aims to for any identifying characteristic mode of transportation and he knows the selection of factors influencing the students in an election mode of transportation to campus .This study was conducted by the use of the method of analysis descriptive against characteristic of the selection of modes of transportation by college students and methods correlations to know variables affecting the selection of modes of transport by university students lampung.The result of this study showed that the proportion of students foot and bike (16,7%) percent motorcycle (48,0%) percent car (16,0%) percent and public transportation (19,3%) percent The results of the testing correlation value and the relationship with the variables transportation used by students to reach campus and unknown factors influencing the selection of modes of transportation students to campus University of Lampung, sex is the intensity of the, mode the cost of /, fare, age travel time, mileage, vehicle ownership and income parents based on the calculation on a variable that has the lowest correlation value are ownership variables license with the correlation of 0,180 ( $\alpha < 0,05$ ), and the highest correlation is variable income parents with the correlation of 0,398 ( $\alpha < 0,05$ )*

*Keyword : Students, Election Mode, University Lampung*

### Abstrak

Universitas Lampung adalah salah satu uinversitas di Lampung yang memiliki jumlah mahasiswa aktif sebesar 25.805 pada tahun 2016. Studi ini dilakukan dengan menggunakan metode analisis deskriptif terhadap karakteristik pemilihan moda transportasi oleh mahasiswa dan metode korelasi untuk mengetahui variabel yang mempengaruhi pemilihan moda transportasi oleh mahasiswa Universitas Lampung. Hasil penelitian menunjukkan bahwa jumlah proporsi mahasiswa yang berjalan kaki dan bersepeda (16,7%), sepeda motor (48,0%), mobil (16,0%) serta transportasi umum (19,3%). Hasil pengujian nilai korelasi dan tingkat hubungan variabel terhadap pemilihan moda transportasi yang digunakan oleh mahasiswa untuk mencapai kampus maka diketahui faktor-faktor yang mempengaruhi pemilihan moda transportasi mahasiswa menuju kampus Universitas Lampung adalah Jenis Kelamin, Intensitas Pergantian Moda, Biaya / Ongkos, Umur, Waktu Tempuh, Jarak Tempuh, Kepemilikan Kendaraan,dan Pendapatan Orang tua. berdasarkan hasil perhitungan variabel yang memiliki nilai korelasi yang paling rendah adalah variabel kepemilikan SIM dengan nilai korelasi sebesar 0,180 ( $\alpha < 0,05$ ), dan nilai korelasi yang paling tinggi ialah variabel pendapatan orang tua dengan nilai korelasi sebesar 0,398 ( $\alpha < 0,05$ ).

Kata kunci : Mahasiswa, Pemilihan Moda, Universitas Lampung

---

<sup>1)</sup> Mahasiswa pada Jurusan Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Lampung. Surel : habibinaufal@yahoo.com

<sup>2)</sup> Staf pengajar pada Jurusan Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Lampung. Jalan. Prof. Sumantri Brojonegoro 1. Gedong Meneng Bandar lampung. 35145. Surel : aleksander.purba@unila.ac.id

<sup>3)</sup> Staf pengajar pada Jurusan Teknik Sipil, Fakultas Teknik Universitas Lampung. Jalan Prof. Sumantri Brojonegoro 1. Gedong Meneng Bandar Lampung. 35145. Surel : dwyc80@yahoo.com

## **1. PENDAHULUAN**

Bandar Lampung merupakan pusat pendidikan di provinsi Lampung, di kawasan ini telah berdiri banyak perguruan tinggi dan universitas dengan mahasiswa yang jumlahnya tidak sedikit, maka akan terbentuk suatu tarikan pergerakan bagi mahasiswa yang tersebar di wilayah Kota Bandar Lampung menuju kampus perguruan tingginya masing-masing, pergerakan mahasiswa membutuhkan sarana berupa moda transportasi dan pemilihan terhadap moda tersebut bervariasi berdasarkan tingkat kepuasan yang telah ditawarkan pada tiap jenis moda angkutan.

Keberadaan Universitas Lampung (UNILA) merupakan perguruan tinggi negeri yang cukup besar di Bandar Lampung memiliki jumlah mahasiswa yang besar juga. Persebaran rumah dan lokasi tempat tinggal mahasiswa UNILA yang tidak sama menyebabkan kebutuhan akan transportasi meningkat untuk mobilitas berangkat dan pulang kampus. Selain itu perjalanan yang dilakukan setiap hari oleh mahasiswa akan membentuk suatu pola yang menarik.

Kemacetan yang menjadi masalah transportasi disebabkan oleh meningkatnya jumlah volume kendaraan bermotor tanpa diimbangi dengan kapasitas jalan. Apabila dilihat dari jumlah kendaraan, semakin hari baik mobil ataupun motor terus mengalami peningkatan (Kresnanto, 2013). Hal ini disebabkan semakin meningkatnya kualitas hidup masyarakat Bandar Lampung sehingga mencari moda transportasi yang nyaman dan tidak bergantung kepada orang lain. Selain itu, semakin murah dan mudahnya harga beli kendaraan pribadi serta karena perubahan *lifestyle* masyarakat (Basuki, 2008).

Pemilihan moda transportasi menjadi alasan tersendiri oleh masing-masing orang dan akan menggambarkan peminat dari salah satu moda transportasi tersedia (Tamin, 2000). Pemilihan moda transportasi menurut Gunardo (2014) salah satunya disebabkan oleh faktor sosial dan ekonomi. Latar belakang ekonomi dari masing-masing orang pun memiliki perbedaan antara satu mahasiswa dengan mahasiswa yang lainnya. Kondisi tersebut memerlukan adanya kajian terkait alasan mahasiswa memilih moda transportasi yang digunakan serta bentuk pola perjalanan yang dilakukan setiap harinya. Kajian mengenai pola perjalanan tersebut dapat digunakan untuk mengetahui faktor-faktor apa saja yang melatar belakangi pemilihan moda transportasi. Ke depan diharapkan sistem transportasi dapat diperbaiki agar lebih efektif, tertib, dan lancar akan menjadikan Bandar Lampung semakin menjadi kota yang aman dan nyaman.

Tingkat kepuasan yang ditawarkan tiap moda angkutan dapat berubah ubah. Hal tersebut disebabkan oleh perubahan karakteristik dari pemilihan moda itu sendiri. Perubahan karakteristik seperti halnya perubahan biaya perjalanan dari suatu moda yang disebabkan karena kenaikan harga bahan bakar minyak akan berpengaruh terhadap pengambilan keputusan seseorang terutama dalam hal ini mahasiswa dalam memilih moda (bermotor) yang akan mereka gunakan menuju kampus.

Fenomena kemacetan saat ini terjadi pada beberapa ruas jalan ataupun kawasan di Kota Bandar Lampung, dimana salah satu lokasi rawan kemacetan yang saat ini terjadi di Kota Bandar Lampung berada di ruas jalan di sekitar Universitas Lampung. Kondisi tersebut terjadi dikarenakan penggunaan ruas jalan secara bersamaan oleh mahasiswa, karyawan dan juga dosen untuk menuju kampus. Jalan tersebut juga dipergunakan oleh masyarakat umum yang

rumahnya berada di sekitar wilayah Universitas atau kampus sebagai akses jalan menuju tempat kerja, sekolah, dan berbagai tempat yang lain. Peningkatan jumlah mahasiswa ketika tahun ajaran baru terutama mahasiswa yang menggunakan kendaraan, baik dengan kendaraan pribadi maupun angkutan umum tampaknya menyumbang kepadatan dan kemacetan lalu lintas pada ruas jalan di sekitar Universitas Lampung. Oleh karena itu, perlu adanya perencanaan yang tepat untuk menyelesaikan permasalahan transportasi yang terjadi di sekitar Universitas Lampung.

Tujuan yang ingin dicapai dari dilaksanakannya penelitian ini adalah Mengidentifikasi karakteristik pemilihan moda transportasi yang digunakan mahasiswa menuju kampus Universitas Lampung dan mengetahui Faktor-faktor yang mempengaruhi pola perjalanan mahasiswa dan pemilihan moda angkutan / transportasi menuju kampus Universitas Lampung.

## **2. TINJAUAN PUSTAKA**

### **2.1 Pemilihan Moda**

Menurut Tamin (2000), dalam memodelkan pemilihan moda tidaklah mudah, walaupun yang digunakan hanya dua buah moda (pribadi atau umum). Hal tersebut muncul karena banyak faktor yang sulit dikuantifikasi misalnya, keamanan, kenyamanan, keandalan, atau ketersediaan mobil pada saat dibutuhkan

### **2.2 Alternatif Posisi Analisis Pemilihan Moda**

Pada penjelasan yang telah dibahas, telah dikenal Konsep Perencanaan Transportasi Empat Tahap, yang merupakan gabungan dari beberapa submodel dan tiap-tiap submodel dan yang sebelumnya telah dianalisis secara terpisah dan berurut. Namun dalam keadaan tertentu, urutan tersebut bisa juga dilakukan tanpa berurutan. Hal ini bisa terjadi karena kondisi yang tidak bagus juga memaksa dan sangat tergantung kepada kondisi dilapangan, misalnya (Miro, 2005) :

1. Kurangnya kuantitas dan kualitas data yang ada.
2. Apa tujuan dari studi penelitian atau kajian tersebut.
3. Terbatasnya waktu dan dana studi yang dibutuhkan.

### **2.3. Bentuk Moda Transportasi**

Secara garis besar terdapat dua kelompok besar moda transportasi, yaitu :

#### **1. Kendaraan Pribadi**

Moda ini sangat memberi kebebasan dalam beroperasi, untuk memakai dan melakukan perjalanan ke manapun, dimanapun, dan kapanpun jika diperlukan. (Miro, 2005). Keuntungan yang akan didapatkan adalah perjalanan akan menjadi lebih cepat, bebas tidak tergantung oleh waktu, dapat membawa barang dan anak-anak dengan merasa lebih aman tanpa rasa khawatir, bebas memilih rute perjalanan sesuai keinginan pengemudi (Warpani, 1990).

#### **2. Kendaraan Umum**

Angkutan yang ditekankan pada jenis angkutan umum penumpang yang dilakukan dengan sistem sewa atau bayar. Angkutan ini memiliki jalur lintasan yang sudah ditentukan dan dapat dipolakan secara lugas dan tegas. Tujuan utama akan keberadaan angkutan atau transportasi umum adalah menyelenggarakan pelayanan yang layak dan baik bagi masyarakat (Warpani, 1990). Secara efisiensi, angkutan umum lebih efisien dan efektif dalam menggunakan bagian ruas jalan dari pada angkutan pribadi (Tamin, 2000).

#### **2.4. Konsep Perencanaan Transportasi**

Belakangan ini banyak berkembang beberapa konsep dalam perencanaan transportasi. Model Transportasi Empat Tahap adalah salah satu pemodelan yang paling dikenal saat ini. Model perencanaan ini adalah gabungan dari beberapa submodel yang masing-masing harus dilakukan secara terpisah dan berurutan. Submodel tersebut adalah (Tamin, 2000) :

##### **1. Model Bangkitan Pergerakan**

Menggunakan parameter tata guna lahan dengan jumlah pergerakan yang meninggalkan suatu zona menjadi tujuan dasar model ini. Pergerakan lalu lintas merupakan fungsi dari tata guna lahan yang nantinya akan menghasilkan sebuah pergerakan lalu lintas. Bangkitan ini meliputi lalu lintas yang meninggalkan lokasi dan lalu lintas yang menuju atau tiba ke suatu lokasi tujuan.

##### **2. Model Sebaran Pergerakan**

Merupakan model yang dibuat terhadap jenis pola pergerakan antar zona. Model ini dipengaruhi oleh tingkat aksesibilitas pada sistem jaringan antar zona dan tingkat tarikan dan bangkitan setiap zona yang ada. Pola sebaran arus lalu lintas antara zona yang satu dengan zona yang lainnya (zona asal – zona tujuan), merupakan hasil yang terjadi secara bersamaan yaitu lokasi dan intensitas tata guna lahan (keduanya akan menghasilkan arus lalu lintas), dan pemisahan ruang, interaksi antara dua buah tata guna lahan yang akan menghasilkan pergerakan manusia maupun barang.

##### **3. Model Pemilihan Moda**

Bertujuan untuk mengetahui seberapa besar proporsi orang yang akan menggunakan setiap moda transportasi. Penjelasan lebih lanjut mengenai model pemilihan moda akan ditampilkan pada subbab berikutnya.

##### **4. Model Pemilihan Rute**

Merupakan hipotesis dalam pemilihan rute pemakai jalan yang harus mewakili ciri sistem transportasi. Untuk angkutan umum, rute ditentukan berdasarkan moda transportasi (bus dan kereta api mempunyai rute yang tetap). Sedangkan untuk kendaraan pribadi diasumsikan bahwa seseorang pengguna jalan akan terlebih dahulu memilih moda transportasinya, kemudian menentukan rute perjalanannya. Pemilihan rute tergantung pada alternatif yang terpendek, termurah, tercepat dan juga diasumsikan bahwa pemakai jalan tersebut memiliki

informasi yang cukup (misalnya tentang kemacetan jalan) sehingga mereka akan dapat memilih rute yang paling baas.

### **3. METODE PENELITIAN**

#### **3.1. Jenis Data**

##### **a. Data Primer**

Pengumpulan data primer dilakukan dengan menyebarkan kuisisioner secara acak kepada mahasiswa di perguruan tinggi dan universitas di daerah studi dalam penelitian ini Universitas Lampung. Kuisisioner ini berisi pertanyaan-pertanyaan yang menyangkut karakteristik pengguna, karakteristik perjalanan, dan karakteristik fasilitas transportasi dari setiap mahasiswa. Mahasiswa yang menjadi responden diminta untuk mengisi pertanyaan-pertanyaan pada kuisisioner tersebut didampingi oleh surveyor, dan kuisisioner akan langsung dibawa kembali setelah semua pertanyaan telah diisi.

##### **b. Data Sekunder**

Data sekunder adalah data yang diperoleh melalui penelitian terdahulu yang dilakukan pihak lain. Data sekunder dapat pula berupa majalah, bulletin, publikasi dari berbagai organisasi lampiran-lampiran dari badan-badan resmi seperti dinas, hasil-hasil studi, tesis, hasil survey, studi histories, dan sebagainya. Peneliti menggunakan data skunder ini untuk memperkuat penemuan dan melengkapi informasi yang telah dikumpulkan melalui wawancara langsung dengan informan.

Agar pemilihan sumber data sesuai dengan acuan teori dan pertanyaan penelitian maka pengambilan data dilakukan dengan mengikuti kaidah wawancara yang baik serta pertanyaan yang diberikan mengarah pada topik penelitian dan acuan teori. Data sekunder merupakan data yang diperlukan untuk membantu pelaksanaan penyebaran kuisisioner. Data ini diperoleh dari instansi-instansi terkait. Data ini berupa :

1. Peta atau lokasi wilayah studi, berguna untuk pengenalan wilayah dan pengambilan sampel.
2. Jumlah mahasiswa pada tiap perguruan tinggi dan universitas dalam wilayah studi tersebut yang digunakan untuk menentukan jumlah sample untuk mewakili populasi. Dalam hal ini ditinjau universitas dan perguruan tinggi di wilayah Bandar Lampung yang memiliki jumlah mahasiswa cukup besar.

#### **3.2. Metode Analisis Data**

Analisis data adalah proses mengorganisasikan dan mengurutkan data kedalam pola, kategori, dan satuan uraian dasar sehingga dapat ditemukan tema dan dapat dirumuskan hipotesis kerja seperti yang disarankan oleh data (Moleong. 2010). Data yang diperoleh dari hasil survai berupa data primer dan data sekunder kemudian akan dilakukan analisis data berupa :

##### **a. Analisis Karakteristik Pemilihan Moda**

Data-data yang didapatkan dari penyebaran kuisioner kemudian digambarkan dalam bentuk histogram atau tabel batang. Histogram tersebut memberikan gambaran mengenai karakteristik responden, karakteristik pergerakan dan karakteristik fasilitas moda angkutan mahasiswa. Dari histogram atau tabel batang tersebut, kita akan mengetahui persentase proporsi karakteristik-karakteristik tersebut terhadap pemilihan moda mahasiswa.

#### **b. Analisis Korelasi**

Analisis korelasi bertujuan untuk mengetahui hubungan korelasi antara variabel-variabel yang mempengaruhi mahasiswa dalam pemilihan moda transportasi menuju kampus. Metode analisis yang dipakai adalah analisis korelasi dengan menggunakan alat analisis berupa software SPSS 16.0. Langkah pertama adalah menggunakan analisis *chi square* dan analisis korelasi untuk mengetahui hubungan antar variabel penelitian yang terdapat pada kuisioner. Koefisien korelasi digunakan untuk mengetahui hubungan antara variabel tidak bebas pemilihan moda transportasi dengan variabel bebasnya apakah hubungan yang dihasilkan kuat atau tidak. Hubungan dinyatakan kuat apabila nilai  $r$  mendekati 1 atau -1 sedangkan hubungan dinyatakan lemah jika nilai  $r$  mendekati 0 (nol). Sedangkan Uji *chi-square* untuk mengetahui pengaruh keterkaitan antara variabel yang ditinjau. Dasar pengambilan keputusan adalah dari nilai *chi-square* hitung terhadap *chi-square* tabel. Jika *chi-square* hitung  $>$  *chi-square* tabel berarti ada keterkaitan antara kedua.

### **4. HASIL DAN PEMBAHASAN**

#### **4.1. Pelaksanaan Penelitian**

Pengumpulan data pada penelitian ini dilakukan secara langsung kepada responden dengan penyebaran kuisioner, sehingga tidak dibutuhkan izin khusus dari instansi tertentu. Pengumpulan data dilakukan pada hari kuliah, yaitu hari Senin hingga Sabtu, dilakukan di Universitas Lampung dimulai pada hari Selasa tanggal 17 Juli 2018 hingga hari Jumat tanggal 20 Juli 2018. Waktu survei dimulai pukul 09.00–17.00 WIB. Pada hari libur dan hari Minggu tidak dilakukan pengumpulan data.

#### **4.2. Karakteristik Pemilihan Moda Menuju Kampus**

Survei karakteristik pemilihan moda dilakukan dengan cara penyebaran kuisioner kepada mahasiswa Universitas Lampung. Karakteristik pelaku perjalanan didasarkan pada karakteristik sosial ekonomi dan persepsi pelaku perjalanan terhadap moda yang digunakan. Data mengenai karakteristik tersebut didasarkan pada hasil kuisioner sebanyak 150 responden, sehingga jumlah seluruhnya melebihi jumlah sampel minimum yang dibutuhkan yaitu 100 sampel.

#### **4.3. Kuat Tarik Belah Beton**

Analisis tabulasi silang (*crosstab*) adalah teknik untuk melihat atau membandingkan hubungan antar variabel (minimum 2 variabel) dengan menghitung persentase responden untuk setiap kelompok dalam kategori agar mudah dilihat hubungan antara dua variabel.

Data yang didapat dari kuisioner akan diklasifikasikan menjadi beberapa kategori, yaitu dengan memberi kode pada tiap kategori, kode dimulai dari angka 0, 1, 2 dan 3 sesuai kebutuhan untuk memudahkan pembacaan data serta pengolahan data menggunakan dengan analisis Chi Square dan korelasi yang mensyaratkan klasifikasi tersebut. Penggunaan tabulasi silang pada penelitian ini merupakan langkah awal untuk mengetahui variabel-variabel yang berpengaruh dan yang tidak berpengaruh terhadap pemilihan moda. Dikatakan langkah awal karena tabulasi silang belum dapat memastikan apakah suatu variabel berpengaruh terhadap pemilihan moda. Variabel dapat dikatakan berpengaruh setelah diketahui angka signifikansinya ( $\text{sig.} < \alpha$ ,  $\alpha = 0,05$ ) menggunakan uji *Chi Square* pada analisis Korelasi.

#### 4.4. Analisis Faktor Pengaruh Pemilihan Moda Transportasi

Analisis yang dipergunakan untuk melihat seberapa besar keterkaitan antara karakteristik mahasiswa, yang terdiri atas Jenis Kelamin, Umur, Kepemilikan SIM, Kepemilikan Kendaraan, Intensitas Pergantian Moda, Jarak Tempuh, Waktu Tempuh, Biaya, dan Pendapatan orang tua terhadap pemilihan jenis moda yang digunakan oleh mahasiswa adalah analisis kontingensi. Kontingensi diketahui dengan menggunakan analisis tabulasi silang dengan teknik *chi square*. Teknik *chi square* ini digunakan untuk menguji keselarasan, seberapa jauh sampel yang diamati sesuai dengan ketentuan yang ditetapkan.

Tabel 1. Hasil Pengujian Pemilihan Moda Menggunakan Metode *Chi Square*

Variabel	<i>Chi Square</i> hitung	DF	<i>Chi Square</i> Tabel	Kesimpulan
Jenis Kelamin	13,041	3	7,81	Tolak Ho
Umur	24,891	9	16,92	Tolak Ho
Kepemilikan SIM	5,009	3	7,81	Terima Ho
Kepemilikan Kendaraan	22,487	6	12,59	Tolak Ho
Intensitas Pergantian Moda	19,638	3	7,81	Tolak Ho
Jarak Tempuh	25,514	9	16,92	Tolak Ho
Waktu Tempuh	25,086	9	16,92	Tolak Ho
Biaya / Ongkos	24,135	12	21,03	Tolak Ho
Pendapatan orang tua	28,277	9	16,92	Tolak Ho

Berdasarkan pada hasil pengujian dengan menggunakan perhitungan chi square maka dapat diketahui bahwa hampir semua variabel memiliki hubungan terhadap variabel pemilihan moda transportasi menuju kampus oleh mahasiswa dan hanya variabel Kepemilikan SIM yang tidak memiliki hubungan terhadap mahasiswa dalam pemilihan moda transportasi menuju kampus. Hal tersebut diindikasikan dari nilai hasil perhitungan chi square (5.009) untuk kepemilikan SIM yang lebih kecil daripada nilai tabel chi square (7,81).

Berdasarkan pada hasil pengujian dengan menggunakan perhitungan *chi square* maka dapat diketahui bahwa variabel umur, pergantian moda, jarak tempuh, waktu tempuh, biaya perjalanan, serta pendapatan orang tua memiliki hubungan terhadap variabel pemilihan moda transportasi mahasiswa dalam melakukan pergerakan menuju kampus. Hasil uji tiap variabel karakteristik dengan menggunakan analisis *chi square* dapat dilihat pada Tabel 4.14. Setelah Uji *Chi square* variabel-variabel yang telah diketahui berpengaruh terhadap pemilihan moda tahap selanjutnya ialah Uji korelasi untuk melihat Hubungan Variabel tersebut terhadap pemilihan moda.

Tabel 2. Hasil Pengujian Variabel Pemilihan Moda

Variabel	Koefisien Korelasi	Nilai Probabilitas	$\alpha$	Kesimpulan
Jenis Kelamin	0,283	0,05	0,05	Tolak Ho
Umur	0,377	0,00	0,05	Tolak Ho
Kepemilikan SIM	0,180	0,17	0,05	Terima Ho
Kepemilikan Kendaraan	0,361	0,00	0,05	Tolak Ho
Intensitas Pergantian Moda	0,340	0,00	0,05	Tolak Ho
Jarak Tempuh	0,381	0,00	0,05	Tolak Ho
Waktu Tempuh	0,379	0,00	0,05	Tolak Ho
Biaya / Ongkos	0,372	0,01	0,05	Tolak Ho
Pendapatan orang tua	0,398	0,00	0,05	Tolak Ho

Berdasar hasil perhitungan diketahui hampir seluruh variabel memiliki nilai  $\text{Sig} < \alpha$  (0,05) maka Ho ditolak atau dapat disimpulkan bahwa variabel jenis kelamin, Intensitas Pergantian



Moda, Biaya/Ongkos, Umur, waktu tempuh, jarak tempuh, Kepemilikan Kendaraan, dan Pendapatan orang tua mahasiswa memiliki pengaruh yang rendah terhadap pemilihan moda transportasi yang digunakan menuju kampus yang didasarkan pada nilai probabilitas tiap variabel yang lebih kecil daripada probabilitas maksimal yang disyaratkan (5% atau 0,05). Variabel kepemilikan SIM merupakan variabel dengan nilai probabilitas hasil perhitungan yang paling tinggi sebesar 0,17 atau nilai Sig 0,17 >  $\alpha$  ( 0,05) maka  $H_0$  terima. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa variabel kepemilikan SIM tidak mempengaruhi terhadap pemilihan moda menuju kampus.

Tahap selanjutnya adalah melihat sekuat apa tingkat hubungan variabel-variabel yang telah diketahui berpengaruh terhadap pemilihan moda. Nilai Korelasi dan Tingkat Hubungan Variabel Terhadap Pemilihan Moda dapat dilihat pada tabel 3.

Tabel 3. Nilai Korelasi dan Tingkat Hubungan Variabel Terhadap Pemilihan Moda

Variabel	Koefisien Korelasi	Nilai Probabilitas	$\alpha$	Kesimpulan
Pendapatan orang tua	0,398	0,00	0,05	Rendah
Jarak Tempuh	0,381	0,00	0,05	Rendah
Waktu Tempuh	0,379	0,00	0,05	Rendah
Umur	0,377	0,00	0,05	Rendah
Biaya / Ongkos	0,372	0,01	0,05	Rendah
Kepemilikan Kendaraan	0,361	0,00	0,05	Rendah
Intensitas Pergantian Moda	0,340	0,00	0,05	Rendah
Jenis Kelamin	0,283	0,05	0,05	Rendah
Kepemilikan SIM	0,180	0,17	0,05	Sangat Rendah

Berdasar hasil perhitungan diketahui bahwa nilai korelasi variabel pendapatan orang tua merupakan nilai korelasi paling tinggi dengan nilai korelasi sebesar 0,398 ( $0,00 < \alpha$  (0,05)). Maka dapat disimpulkan bahwa variabel pendapatan orang tua memiliki tingkat korelasi (hubungan) yang rendah terhadap pemilihan moda. Pendapatan orang tua sangat berpengaruh dalam besaran uang saku diterima mahasiswa perbulannya yang kemudian akan mempengaruhi mahasiswa dalam menentukan moda transportasi yang akan dipilih.

Nilai korelasi variabel Jarak tempuh sebesar 0,381 ( $0,00 < \alpha(0,05)$ ). Maka dapat disimpulkan bahwa variabel Jarak tempuh memiliki tingkat korelasi (hubungan) yang rendah terhadap pemilihan moda. Semakin jauh jarak lokasi tinggal mahasiswa maka semakin tinggi nilai jarak tempuh mahasiswa menuju kampus. Semakin besar nilai jarak yang ditempuh responden maka diperkirakan karakter pemilihan moda transportasi akan semakin beragam.

Nilai korelasi variabel waktu tempuh sebesar 0,379 ( $0,00 < \alpha(0,05)$ ). Maka dapat disimpulkan bahwa variabel waktu tempuh memiliki tingkat korelasi (hubungan) yang rendah terhadap pemilihan moda. Waktu tempuh tampaknya tidak selalu mempengaruhi mahasiswa dalam pemilihan moda dikarenakan banyak mahasiswa yang lebih memilih moda transportasi yang lebih cepat dan aman menuju kampus. Sepeda motor merupakan moda transportasi yang paling banyak digunakan mahasiswa karena kecepatan dan kemudahan dalam penggunaannya.

Nilai korelasi variabel umur sebesar 0,377 ( $0,00 < \alpha(0,05)$ ). Maka dapat disimpulkan bahwa variabel umur memiliki tingkat korelasi (hubungan) yang rendah terhadap pemilihan moda. Semakin jauh jarak lokasi tinggal mahasiswa maka semakin tinggi nilai jarak tempuh mahasiswa menuju kampus. Semakin besar nilai jarak yang ditempuh responden maka diperkirakan karakter pemilihan moda transportasi akan semakin beragam. Mahasiswa yang menggunakan kendaraan pribadi untuk menunjang pergerakan menuju kampus paling besar pada rentang usia 20–22 tahun. Kondisi tersebut disebabkan mahasiswa pada rentang usia ini berada pada tahap kuliah dengan beban dan rutinitas akademis dan non akademis yang padat.

Nilai korelasi variabel Biaya/ongkos perjalanan sebesar 0,372 ( $0,00 < \alpha(0,05)$ ). Maka dapat disimpulkan bahwa variabel Biaya/ongkos perjalanan memiliki tingkat korelasi (hubungan) yang rendah terhadap pemilihan moda. Biaya tempuh ternyata berpengaruh dalam menentukan moda transportasi yang dipilih, dimana mahasiswa lebih memilih perjalanan yang murah dengan menggunakan angkutan pribadi. Biaya tempuh yang diperlukan mahasiswa apabila menggunakan angkutan akan semakin tinggi apabila berganti moda yang berbeda.

Nilai korelasi variabel kepemilikan kendaraan sebesar 0,361 ( $0,00 < \alpha(0,05)$ ). Maka dapat disimpulkan bahwa variabel kepemilikan kendaraan memiliki tingkat korelasi (hubungan) yang rendah terhadap pemilihan moda. Kepemilikan kendaraan berpengaruh dikarenakan mahasiswa yang tidak memiliki kendaraan terkadang memilih angkutan umum sebagai moda menuju kampus, sementara mahasiswa yang memiliki satu kendaraan atau lebih memilih untuk memanfaatkan kendaraannya untuk menuju kampus.

Nilai korelasi variabel intensitas pergantian moda sebesar 0,340 ( $0,00 < \alpha(0,05)$ ). Maka dapat disimpulkan bahwa variabel intensitas pergantian moda memiliki tingkat korelasi (hubungan) yang rendah terhadap pemilihan moda. Pada umumnya mahasiswa memilih untuk menggunakan kendaraan pribadi agar tidak berganti moda dalam perjalanan.

Mahasiswa yang menggunakan mobil pada umumnya tidak melakukan pergantian moda sementara untuk mahasiswa yang menggunakan angkutan umum melakukan pergantian moda rata-rata satu kali. Untuk mahasiswa yang menggunakan kendaraan pribadi, pergantian moda

transportasi yang dialami mahasiswa hanya satu kali yakni setelah menggunakan kendaraan mahasiswa harus mencapai lokasi kampus dengan berjalankaki.

Nilai korelasi variabel jenis kelamin sebesar 0,283 ( $0,04 < \alpha(0,05)$ ). Maka dapat disimpulkan bahwa variabel jenis kelamin perjalanan memiliki tingkat korelasi (hubungan) yang rendah terhadap pemilihan moda. Karakter responden berdasar jenis kelamin diperkirakan dapat mempengaruhi pemilihan moda transportasi, dimana pada umumnya mahasiswa/responden perempuan lebih memilih transportasi yang aman atau tidak beresiko sementara responden laki-laki lebih memilih untuk melakukan pergerakan dengan cepat menuju kampus serta kurang memperhatikan aspek keamanan maupun resiko.

Nilai korelasi variabel kepemilikan SIM sebesar 0,180 ( $0,17 > \alpha(0,05)$ ). Maka dapat disimpulkan bahwa variabel kepemilikan SIM memiliki tingkat korelasi yang sangat rendah terhadap pemilihan moda. Kepemilikan SIM (Surat Izin Mengemudi) diperkirakan dapat mempengaruhi mahasiswa dalam pemilihan moda transportasi. Mahasiswa yang belum memiliki SIM dan kelengkapan surat lainnya, pada umumnya lebih memilih untuk menggunakan angkutan umum. Namun masih ada 56 orang atau sekitar 37,3 % mahasiswa yang tidak memiliki SIM. Tingginya angka responden yang tidak/belum memiliki SIM ini mengindikasikan bahwa banyak mahasiswa yang menggunakan motor dan mobil namun tidak memiliki SIM ini menunjukkan bahwa banyak mahasiswa yang kesadaran hukumnya masih kurang.

## **5. KESIMPULAN**

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan, maka dapat diambil beberapa kesimpulan sebagai berikut:

1. Persentase Mahasiswa dalam pemilihan moda transportasi di Universitas Lampung adalah sebesar 16,7 % memilih untuk jalan kaki dan sepeda, 48,0% menggunakan motor, 16% menggunakan mobil, dan 19,3% menggunakan transportasi umum.
2. Dari hasil pengujian nilai korelasi dan tingkat hubungan variabel terhadap pemilihan moda transportasi yang digunakan oleh mahasiswa untuk mencapai kampus maka diketahui faktor-faktor yang mempengaruhi pemilihan moda transportasi mahasiswa menuju kampus Universitas Lampung adalah Jenis Kelamin, Intensitas Pergantian Moda, Biaya / Ongkos, Umur, Waktu Tempuh, Jarak Tempuh, Kepemilikan Kendaraan, dan Pendapatan Orang tua. berdasarkan hasil perhitungan variabel yang memiliki nilai korelasi yang paling rendah adalah variabel kepemilikan SIM dengan nilai korelasi sebesar 0,180 ( $\alpha < 0,05$ ), dan nilai korelasi yang paling tinggi ialah variabel pendapatan orang tua dengan nilai korelasi sebesar 0,398 ( $\alpha < 0,05$ ).

## **DAFTAR PUSTAKA**

- Basuki, Imam, 2008, Tanggapan Masyarakat terhadap Pengoperasian Bis Perkotaan Patas Transjogja, *Jurnal Transportasi, Vol.8 Edisi Khusus No.1 Oktober 2008*, Yogyakarta.
- Gunardo, 2014, *Geografi Transportasi*, Penerbit Ombak, Yogyakarta.

- Kresnanto, Nindyo Cahyo, 2013, Kajian Karakteristik dan Pola Perjalanan Penumpang Angkutan Umum Perkotaan Studi Kasus: Angkutan Perkotaan Yogyakarta. *Jurnal Teknik Vol. 3 No. 2/Oktober 2013*. Yogyakarta.
- Miro, Fidel, 2005, *Perencanaan Transportasi untuk Mahasiswa, Perencana dan Praktisi*, Erlangga, Jakarta.
- Moleong, Lexy J., 2013, *Metode Penelitian Kualitatif. Edisi Revisi*, PT. Remaja Rosdakarya, Bandung.
- Tamin, O.Z., 2000, *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi*, ITB, Bandung.
- Warpani, S., (1990), *Merencanakan sistem perangkutan*, Penerbit Institut Teknologi Bandung.