

MODA TRANSPORTASI YANG DIPILIH OLEH MAHASISWA UNIVERSITAS PALANGKA RAYA

Sadilla Anggriani⁽¹⁾, Salonten⁽²⁾, Desi Riani⁽³⁾

Program Studi Teknik Sipil Universitas Palangka Raya

anggrianisadilla@gmail.com, salonten@jts.upr.ac.id, desiriani@jts.upr.ac.id

ABSTRAK

Salah satu aspek penting dalam transportasi adalah pemilihan moda. Pemilihan moda, memegang peranan penting dalam penentu masalah kebijakan transportasi, dalam keterkaitannya dengan jenis moda dan prasarana yang tersedia. Pemilihan moda transportasi menuju kampus oleh mahasiswa Universitas Palangka Raya bertujuan untuk mengetahui moda transportasi yang menjadi pilihan mahasiswa menuju kampus, faktor yang mempengaruhi, dan karakteristik pelaku perjalanan mahasiswa dalam memilih moda transportasi menuju kampus. Kuesioner dalam penelitian ini dalam bentuk google form kemudian disebarluaskan lewat media sosial kepada responden dan diolah menggunakan analisis regresi biner logistik dengan bantuan program SPSS V25. Hasil penelitian dari 245 responden didapatkan faktor yang mempengaruhi karakteristik perjalanan mahasiswa menuju kampus dengan hasil di atas variabel pertimbangan kemudahan mempengaruhi terhadap variabel terikat yaitu pemilihan moda mahasiswa Universitas Palangka Raya dalam menuju kampus dengan nilai signifikansi 0,022. Hasil yang diperoleh menunjukkan 92% responden menggunakan sepeda motor, 3% responden berjalan kaki, 2% responden menggunakan mobil, 2% responden menggunakan kendaraan online, dan 1% responden menggunakan sepeda. Setelah menguji data menggunakan metode analisis regresi logistik biner, diperoleh dari 16 variabel independen yang akan diuji untuk signifikansi variabel dependen (moda utama ke kampus), faktor yang mempengaruhi pemilihan moda utama menuju kampus yaitu variabel yang memiliki nilai signifikansi dalam mempengaruhi pemilihan moda utama ke kampus yaitu pertimbangan kemudahan.

Kata Kunci: Faktor Pemilihan Moda, Moda Transportasi, dan Analisis Regresi Logistik Biner.

THE CHOICE OF TRANSPORTATION MODE BY PALANGKA RAYA UNIVERSITY STUDENTS

Abstract

One of the important aspects of transportation is the choice of mode. The choice of mode, plays an important role in determining the problem of transportation policy, in its relation to the types of modes and infrastructure available. The selection of transportation modes to campus by students of Palangka Raya University aims to find out the mode of transportation students choose to go to campus, influencing factors, and characteristics of student travelers in choosing the mode of transportation to campus. The questionnaire in this study in the form of a Google form was then distributed via social media to respondents and processed using binary logistic regression analysis with the help of the SPSS V25 program. The results of the

study from 245 respondents obtained factors that influence the characteristics of the student's journey to campus with a degree above the variable consideration of ease of influencing the bound variable, namely the choice of han mode students of Palangka Raya University in going to campus with a significance value of 0.022. The results showed that 92% of respondents used motorcycles, 3% of respondents walked, 2% of respondents used cars, 2% of respondents used online vehicles, and 1% of respondents used bicycles. After testing the data using the binary logistic regression analysis method, it was obtained from 16 independent variables to be tested for the significance of the dependent variable (the main mode to the campus), factors that influence the selection of the main mode towards campus, namely variables that have a significance value in influencing the selection of the main mode to campus, namely consideration ease.

Keywords: *Mode Selection Factors, Modes of Transportation, and Binary Logistic Regression Analysis.*

1. PENDAHULUAN

Universitas Palangka Raya merupakan perguruan tinggi negeri yang cukup besar di Kalimantan Tengah memiliki jumlah mahasiswa yang besar juga. Persebaran rumah dan lokasi tempat tinggal mahasiswa Universitas Negeri Palangka Raya 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. Kampus sebagai suatu kawasan akan dapat membangkitkan bangkitan dan tarikan perjalanan. Terbentuk pola perjalanan mahasiswa dari lokasi kampus dengan lokasi tinggal di sekitar wilayah kota untuk aktivitasnya.

Permintaan transportasi, atau dengan kata lain kebutuhan manusia dan barang dan jasa transportasi, bukanlah merupakan kebutuhan langsung (tujuan akhir yang diinginkan). Sesungguhnya kebutuhan akan jasa transportasi timbul disebabkan oleh adanya keinginan untuk mencapai/memenuhi tujuan lain yang sebenarnya. Jasa transportasi hanyalah media mencapai perantara untuk mencapai tujuan lain dimaksud (Miro, 2005). Salah satu aspek penting dalam transportasi adalah pemilihan moda. Pemilihan moda, sebagai salah satu langkah dalam perencanaan transportasi.

Pemilihan moda, memegang peranan penting dalam penentu masalah kebijakan transportasi, dalam keterkaitannya dengan jenis moda dan prasarana yang tersedia. Pemilihan moda terjadi akibat adanya sebuah kebutuhan akan pergerakan dan pergerakan terjadi karena adanya proses pemenuhan kebutuhan. Pemenuhan kebutuhan merupakan kegiatan yang biasanya harus dilakukan setiap hari, misalnya pemenuhan kebutuhan akan pendidikan, dimana tidak sesuai kebutuhan tersebut tersedia disekitar tempat tinggal tetapi biasanya tersebar secara heterogen sesuai dengan tata guna lahannya, sehingga memerlukan pergerakan baik tanpa moda transportasi (jarak pendek antara 1- 2 km) maupun dengan moda transportasi (jarak sedang–jauh). Sedangkan jenis moda transportasi yang digunakan juga sangat beraga seperti kendaraan pribadi atau umum.

2. TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Transportasi

Transportasi berasal dari Bahasa Latin, yaitu *transportare*, *trans* berarti seberang atau sebelah lain dan *portare* menyangkut atau membawa. Jadi pengertian transportasi secara sederhana adalah menyangkut atau membawa ke sebelah lain atau dari suatu tempat ke tempat lain. Dengan demikian, transportasi dapat diartikan sebagai

usaha menyangkut atau membawa barang dan/atau penumpang dari suatu tempat ke tempat lain (Kamaluddin 2003:13).

Menurut Tamin (1997), dalam memodelkan pemilihan moda tidaklah mudah, walaupun yang digunakan hanya dua buah moda (pribadi dan umum). Hal tersebut muncul karena banyak faktor yang sulit dikuantifikasi misalnya, keamanan, kenyamanan, keandalan, atau ketersediaan mobil pada saat dibutuhkan. Faktor yang mempengaruhi pemilihan moda dapat dikelompokkan menjadi empat, yaitu:

1. Ciri pengguna jalan; beberapa faktor berikut ini diyakini akan sangat mempengaruhi pemilihan moda, yaitu:
 - a. Ketersediaan kendaraan atau kepemilikan kendaraan pribadi
 - b. Kepemilikan Surat Ijin Mengemudi (SIM)
 - c. Struktur rumah tangga (keluarga, pasangan muda pensiun, buangan, dan lain-lain).
2. Ciri pergerakan; dalam pemilihan moda yang digunakan juga sangat dipengaruhi oleh:
 - a. Tujuan pergerakan perjalanan,
 - b. Waktu terjadinya pergerakan perjalanan,
 - c. Jarak perjalanan.
3. Ciri fasilitas moda transportasi; hal tersebut dapat dikelompokkan menjadi dua kategori, yaitu: faktor kuantitatif seperti:
 - a. Biaya transportasi (ongkos, biaya bahan bakar, dan lain-lain),
 - b. Waktu perjalanan,
 - c. Ketersediaan ruang
4. Faktor kedua bersifat kualitatif yang relatif lebih susah dalam menghitungnya, meliputi:
 - a. Keamanan dan kenyamanan,
 - b. Keteraturan dan keandalan dan lain-lain,
 - c. Ciri kota atau zona: beberapa ciri yang dapat mempengaruhi

pemilihan moda adalah jarak perjalanan yang ditempuh dari pusat kota dan kepadatan penduduk tersebut.

2.2 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 (Tamin, 2000).

1. Model Bangkitan Pergerakan (*Trip Generation Models*)
2. Model Sebaran Pergerakan (*Trip Distribution Models*)
3. Model Pemilihan Moda (*Mode Choice Models*)
4. Model Pemilihan Rute (*Trip Assigment Models*)

3. METODE PENELITIAN

Penelitian dilaksanakan di Universitas Palangka Raya, Kalimantan Tengah. Penelitian dimulai pada bulan Juli dalam waktu 2 minggu. Penelitian dilakukan dengan penyebaran kuesioner melalui google form dengan cara melakukan pembagian atau share link kuesioner di media sosial kepada mahasiswa Universitas Palangka Raya.

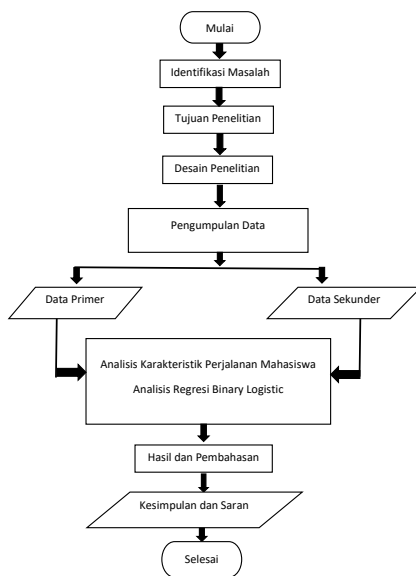
3.1 Jenis Data

3.1.1 Data Primer

Pengumpulan data primer dilakukan dengan menyebarkan kuisisioner melalui online yaitu lewat *google form* secara acak kepada mahasiswa di perguruan tinggi dan universitas di daerah studi dalam penelitian ini yaitu Universitas Palangka Raya. Kuisisioner ini berisi pertanyaan-pertanyaan yang menyangkut karakteristik perjalanan mahasiswa ke kampus dan karakteristik penggunaan moda transportasi oleh mahasiswa.

3.1.2 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 survei, studi histories, dan sebagainya. Penelitian menggunakan data sekunder ini untuk memperkuat penemuan dan melengkapi informasi yang telah dikumpulkan.



Gambar 1 Diagram Alir Penelitian

4. HASIL DAN PEMBAHASAN

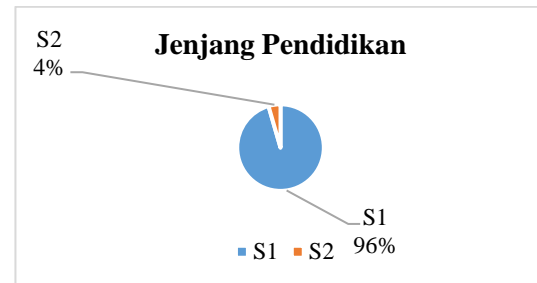
4.1 Analisis Deskripsi Karakteristik Mahasiswa

Dari hasil pengisian kuesioner dengan jumlah responden sebanyak 253 mahasiswa dan setelah divalidasi terdapat 245 responden. Dalam tahap pengumpulan data, penelitian harus menggunakan teknik pengumpulan data secara online dikarenakan Pandemi Virus COVID – 19 sedang berlangsung yang menyebabkan pengambilan data yang belum *proporsional* disetiap fakultasnya. Berikut profil karakteristik mahasiswa Universitas Palangka Raya.

4.1.1 Jenjang Pendidikan

Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan memperlihatkan bahwa dari 245 responden, sebanyak 96% (234

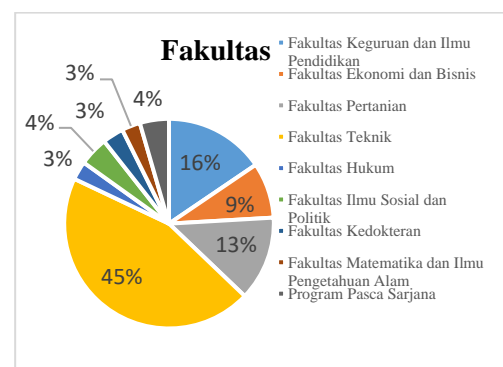
responden) jenjang pendidikan S1 dan sebanyak 4% (11 responden) jenjang pendidikan S2. Gambar 2 adalah persentase sberdasarkan jenjang pendidikan dalam bentuk diagram lingkaran.



Gambar 2 Diagram lingkaran berdasarkan jenjang pendidikan

4.1.2 Fakultas

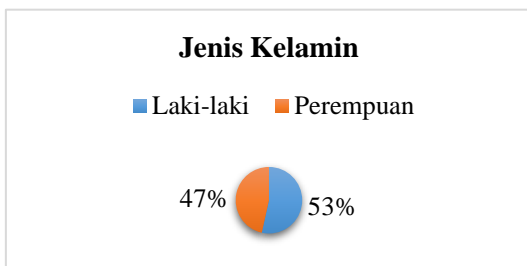
Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan memperlihatkan bahwa dari 245 responden, sebanyak 16% (38 responden) berasal dari Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan, 9% (21 responden) Fakultas Ekonomi dan Bisnis, 13% (32 responden) Fakultas Pertanian, 45% (110 responden) Fakultas Teknik, 3% (7 responden) Fakultas Hukum, 4% (11 responden) Fakultas Ilmu Sosial dan Politik, 3% (8 responden) Fakultas Matematika dan Ilmu Pengetahuan Alam dan 4% (11 responden) berasal dari Program Pasca Sarjana. Gambar 3 adalah gambar persentase berdasarkan masing-masing fakultas dalam bentuk diagram lingkaran.



Gambar 3 diagram lingkaran berdasarkan fakultas

4.1.3 Jenis Kelamin

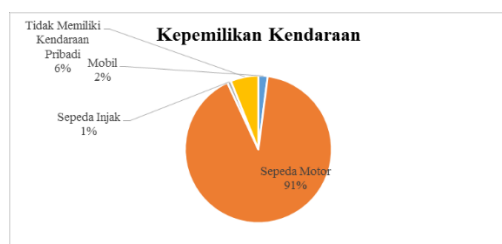
Berdasarkan data yang didapatkan dari pengisian kuesioner oleh 245 responden, didapatkan persentase responden dengan jenis kelamin laki-laki sebesar 53% dan perempuan sebesar 47%. Gambar 4 ini adalah persentase berdasarkan jenis kelamin dalam bentuk diagram lingkaran.



Gambar 4 Diagram lingkaran berdasarkan jenis kelamin

4.1.4 Kepemilikan SIM (Surat Izin Mengemudi)

Berdasarkan data hasil pengisian kuesioner oleh 245 responden, dapat diketahui bahwa sebanyak 71% mahasiswa Universitas Palangka Raya yang memiliki SIM C (untuk kendaraan roda dua), sebanyak 0% yang memiliki SIM A (untuk kendaraan roda empat) dan sebanyak 17% yang memiliki SIM A dan SIM C. Gambar 5 diagram distribusi responden berdasarkan kepemilikan SIM.

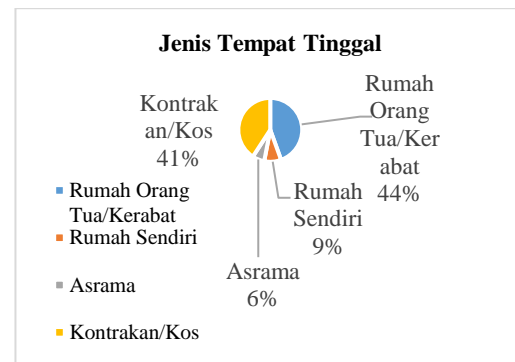


Gambar 5 Diagram lingkaran distribusi responden berdasarkan kepemilikan SIM

4.1.5 Jenis Tempat Tinggal

Berdasarkan data hasil pengisian kuesioner oleh 245 responden, dapat diketahui bahwa responden terbanyak dengan jumlah 44% mahasiswa Universitas Palangka Raya memilih

untuk tempat tinggal di rumah orang tua/kerabat. Gambar 6 adalah diagram distribusi responden berdasarkan preferensi jenis tempat tinggal.



Gambar 6 Diagram lingkaran berdasarkan tempat tinggal

4.1.6 Jumlah Uang Saku/Bulan (Rp)

Dari data yang di dapat hasil penyebaran kuesioner 245 responden telah didapatkan sebanyak 7% (17 responden) uang saku kurang dari Rp. 500.000 per bulannya, 53% (125 responden) uang saku Rp. 500.000 – Rp. 1.000.000, 33% (79 responden) uang saku Rp. 1.500.000 – Rp. 2.000.000, 7% (17 responden) dari uang saku lebih dari Rp. 2.000.000. Gambar 7 adalah diagram lingkaran dari distribusi responden berdasarkan uang saku per bulan.

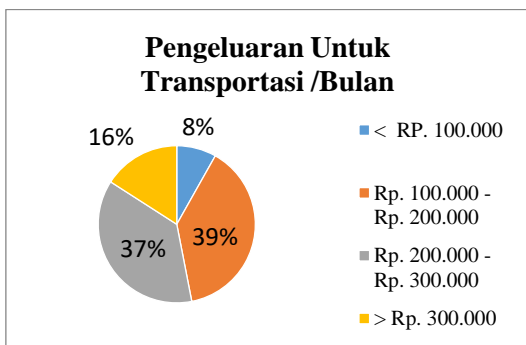


Gambar 7 Diagram lingkaran berdasarkan jumlah uang saku/bulan

4.1.7 Pengeluaran Kebutuhan Transportasi Per Bulannya

Dari data yang terkumpul menunjukkan besar pengeluaran mahasiswa masing-masing untuk penggunaan moda transportasinya dalam menuju kampus

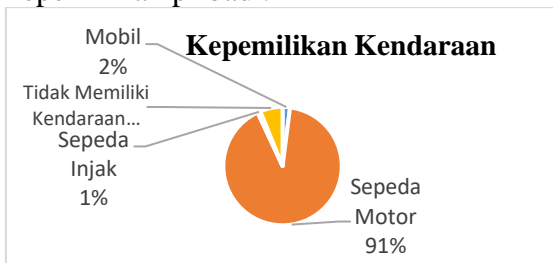
perbulannya didapatkan jumlah 8% (20 responden) dengan pengeluaran kurang dari Rp.100.000 perbulannya, 39% (95 responden) dengan pengeluaran Rp. 100.000 – Rp. 200.000, 37% (91 responden) dengan pengeluaran Rp. 200.000 – Rp. 300.000, dan terakhir 16% (39 responden) mahasiswa dengan pengeluaran lebih dari Rp. 300.000 perbulannya untuk transportasi. Berikut ini diagram lingkaran distribusi responden pengeluaran untuk transportasi perbulannya.



Gambar 8 Diagram lingkaran berdasarkan pengeluaran untuk transportasi/bulan

4.1.8 Kepemilikan Kendaraan Pribadi

Berdasarkan data hasil pengisian kuesioner oleh 245 responden, dapat diketahui bahwa sebanyak 91% (223 responden) mahasiswa Universitas Palangka Raya memiliki kendaraan pribadi yaitu sepeda motor. Berikut ini diagram distribusi responden berdasarkan kepemilikan pribadi.

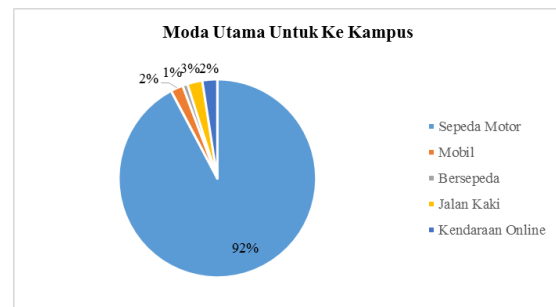


Gambar 9 Diagram lingkaran berdasarkan kepemilikan kendaraan

4.2 Analisis Karakteristik Perjalanan Mahasiswa Ke Kampus

4.2.1 Moda Utama Ke Kampus

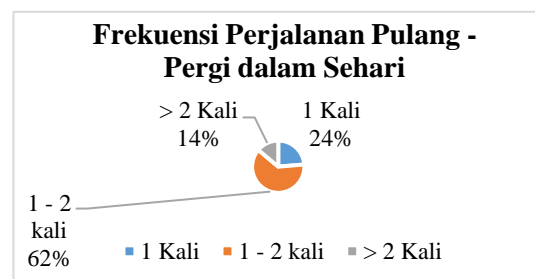
Berdasarkan dari hasil pengisian kuesioner oleh 245 Responden, dapat diketahui bahwa sebanyak 92% (226 responden) mahasiswa Universitas Palangka Raya memilih menggunakan sepeda motor. Berikut ini adalah diagram distribusi responden berdasarkan preferensi moda utama yang digunakan menuju kampus.



Gambar 10 Diagram lingkaran berdasarkan moda utama menuju kampus

4.2.2 Frekuensi Perjalanan

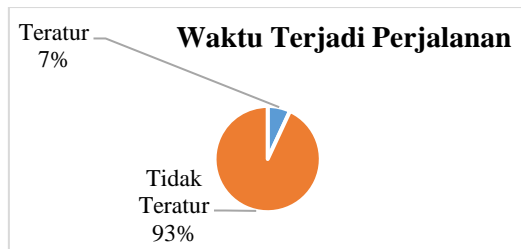
Berdasarkan data hasil pengisian kuesioner oleh 245 responden, dapat diketahui bahwa frekuensi perjalanan dalam satu hari paling sering dilakukan oleh mahasiswa Universitas Palangka Raya 1 – 2 kali. Dengan persentase sebesar 62% (153 responden). Berikut ini diagram distribusi responden berdasarkan frekuensi perjalanan dalam seharinya.



Gambar 11 Diagram lingkaran berdasarkan frekuensi perjalanan pulang – pergi dalam sehari

4.2.3 Waktu Terjadinya perjalanan

Berdasarkan data hasil pengisian kuesioner oleh 245 responden, dapat diketahui bahwa mahasiswa Universitas Palangka Raya lebih sering melakukan perjalanan ke kampus secara tidak teratur, dengan persentase sebesar 93%. Berikut ini adalah diagram distribusi responden berdasarkan waktu terjadinya perjalanan dalam sehari.



Gambar 12 Diagram lingkaran berdasarkan waktu terjadi perjalanan

4.2.4 Alasan/Pertimbangan Pemilihan Moda

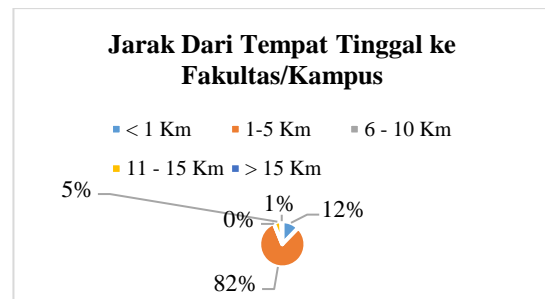
Pada kuesioner, pertanyaan mengenai alasan penggunaan moda utama disajikan dalam bentuk opsi yang bisa dipilih lebih dari satu jawaban. Opsi-opsi tersebut antara lain adalah murah, keamanan, kenyamanan, ketersediaan, kesehatan/lingkungan, kemudahan, dan kecepatan. Dari data hasil kuesioner oleh 245 responden, dapat diketahui bahwa alasan pertimbangan kemudahan yang paling banyak dipilih oleh mahasiswa Universitas Palangka Raya dengan persentase 19% (126 responden). Jumlah responden yang memilih masing-masing alasan dapat dilihat pada diagram sebagai berikut.



Gambar 13 Diagram lingkaran alasan penggunaan moda

4.2.5 Jarak Tempat Tinggal Ke Fakultas/Kampus

Dari hasil data pengisian oleh 245 responden, didapatkan data jarak tempat tinggal ke fakultas/kampus di dominasi jarak yang relative dekat. Didapatkan 12% (30 responden) dengan jarak dari tempat tinggal ke fakultas < 1 Km, 82% (200 responden) dengan jarak 1-5 Km, 0% (0 responden) jarak 6-10 Km, 5% (13 responden) jarak 11-15 Km, dan 1% (2 responden) dengan jarak > 15 Km. Berikut diagram lingkaran distribusi responden jarak tempat tinggal ke fakultas/kampus.



Gambar 14 Diagram lingkaran berdasarkan jarak dari tempat tinggal menuju fakultas/kampus

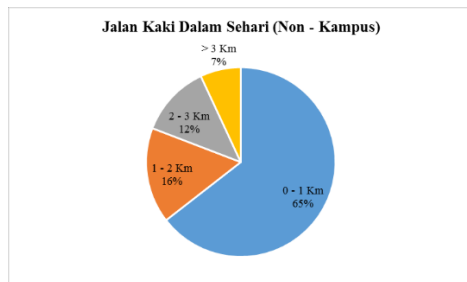
4.3 Analisis Karakteristik Penggunaan Moda Transportasi Lain oleh Mahasiswa

4.3.1 Jalan Kaki

Dari hasil pengisian kuisisioner oleh 245 responden, diketahui bahwa persentase terbanyak pada rentang jarak 0 – 1 km pada kegiatan di dalam kampus dengan persentase 57% (25 responden) dan rentang jarak pada 0 – 1 km pada kegiatan non – kampus dengan persentase 65% (158 responden).



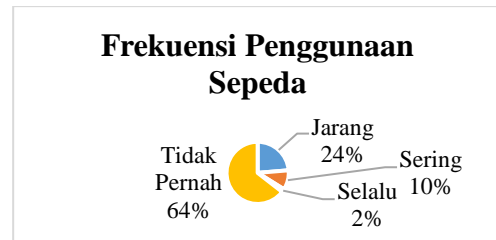
Gambar 15 Diagram lingkaran berdasarkan jalan kaki menuju kampus (bagi pejalan kaki menuju kampus)



Gambar 16 Diagram lingkaran berdasarkan jalan kaki dalam sehari (non-kampus)

4.3.2 Sepeda

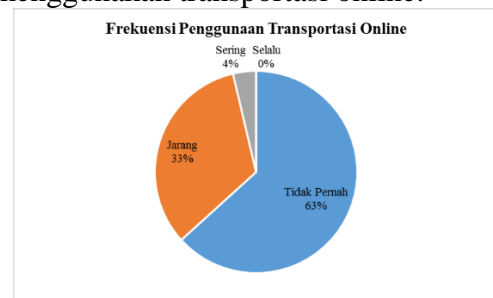
Dari data hasil pengisian kuesioner oleh 245 responden, didapatkan bahwa frekuensi penggunaan sepeda oleh mahasiswa sangatlah sedikit, dengan persentase mahasiswa yang tidak pernah menggunakan sepeda sebesar 64% (1158 responden), mahasiswa yang jarang menggunakan sepeda sebesar 24% (58 responden), mahasiswa yang sering bersepeda 10% (25 responden), dan mahasiswa yang selalu menggunakan sepeda sebesar 2% (4 responden), dengan jarak perjalanan antara 1 – 15 km dan tujuan dominannya adalah non – kampus. Berikut ini diagram distribusi penggunaan sepeda oleh responden.



Gambar 17 Diagram lingkaran berdasarkan frekuensi penggunaan sepeda

4.3.3 Transportasi Online

Dari data hasil pengisian kuisisioner oleh 245 responden, dapat diketahui bahwa sebesar 63% (155 responden) mahasiswa tidak pernah menggunakan transportasi online, 33% (81 responden) mahasiswa jarang menggunakan transportasi online, 4% (9 responden) mahasiswa sering menggunakan transportasi online, dan 0% (0 responden) mahasiswa yang selalu menggunakan transportasi online.



Gambar 18 Diagram lingkaran berdasarkan frekuensi penggunaan transportasi online

4.4 Uji Validitas

Dari hasil uji validitas didapatkan bahwa nilai dari variabel $X_1, X_2, X_3, X_4, X_5, X_6, X_7, X_8, X_9, X_{10}, X_{11}, X_{12}, X_{13}, X_{14}, X_5, X_{16}$ dan Y valid dengan syarat minimum apabila $r_{hitung} \geq 0,3$ maka item tersebut dinyatakan valid, apabila korelasi item dengan skor total $r_{hitung} < 0,3$ maka item dalam instrumen tersebut dinyatakan tidak valid.

Tabel 1. Tabel hasil uji validitas jawaban kuesioner

Variabel	Total
X1	0,317
X2	0,306
X3	0,453
X4	0,394
X5	0,301
X6	0,334
X7	0,368
X8	0,464
X9	0,304
X10	0,445
X11	0,365
X12	0,365
X13	0,305
X14	0,305
X15	0,303
X16	0,300
Y	1,000

4.5 Analisis Regresi Logistik Biner

Dari hasil data yang memungkinkan akan berpengaruh pada pemilihan moda transportasi mahasiswa, data akan diolah pada software IBM SPSS menggunakan analisis regresi logistik biner dikarenakan ada variabel dependen berupa data kualitatif dengan 2 variabel. Namun sebelumnya perlu dilakukan rekap tabulasi silang untuk mengetahui variabel – variabel yang mungkin akan berpengaruh dan yang tidak berpengaruh terhadap pemilihan moda. Di karenakan langkah awal ini belum dapat memastikan apakah suatu variabel berpengaruh terhadap pemilihan moda. Variabel dapat dikatakan berpengaruh setelah diketahui angka signifikansinya ($\text{sig.} < \alpha$, dengan $\alpha = 0,05$) menggunakan uji *chi square* ada analisis regresi logistik biner.

Tabel 2. Subvariabel dari nilai signifikan

Subvariabel	P. Value
Jenis Kelamin	0,339
Semester	0,490
Uang Saku	0,430
Pengeluaran Transportasi	0,523
Alamat Asal	0,339
Jenis Tempat Tinggal	0,998
Kepemilikan Kendaraan	0,998
Kepemilikan SIM	0,998
Waktu Perjalanan	0,437
Pertimbangan Biaya/Murah	0,212
Pertimbangan Kenyamanan	0,243
Pertimbangan Kemudahan	0,151
Pertimbangan Kecepatan	0,371
Pertimbangan Keamanan	0,337
Pertimbangan Ketersediaan	0,408
Pertimbangan Kesehatan	0,998

Hasil analisis menunjukkan nilai p value subvariabel jenis kelamin (0,331), semester (0,490), uang saku (0,430), pengeluaran transportasi (0,523), alamat asal (0,339), jenis tempat tinggal (0,998), kepemilikan kendaraan pribadi (0,998), kepemilikan SIM (0,998), waktu perjalanan (0,437), pertimbangan kecepatan (0,371), pertimbangan keamanan (0,337), pertimbangan ketersediaan (0,408), dan pertimbangan kesehatan (0,998) sehingga tidak masuk ke uji *multivariate* karena p valuenya $> 0,25$. Sedangkan pertimbangan biaya/murah (0,212), pertimbangan kenyamanan (0,243), dan pertimbangan kemudahan (0,151) masuk ke uji *multivariate* karena p valuenya $< 0,25$. Ketiga variabel tersebut diuji dengan *analisis regresi logistik biner* didapatkan *variables in the equation* yang telah di uji analisis regresi binary logistik.

Step 1 ^a	B	S.E.	Wald	df	Sig.	Exp(B)	95% C.I. for EXP(B)	
							Lower	Upper
Biaya/Murah	-.829	.994	.694	1	.405	.437	.062	3.067
Kenyamanan	-2.643	1.321	4.004	1	.045	.071	.005	.947
Kemudahan	3.632	1.591	5.211	1	.022	37.776	1.671	853.791
Constant	4.228	.858	24.266	1	.000	68.548		

a. Variable(s) entered on step 1: Biaya/Murah, Kenyamanan, Kemudahan.

Jika dilihat dari output diatas dengan melihat nilai signifikansi masing – masing kategori data, untuk data yang memenuhi syarat ($\text{sig.} < \alpha$, dengan $\alpha =$

0,05) adalah data pertimbangan kemudahan dengan nilai signifikansi kurang dari 0,05.

4.6 Faktor Yang Mempengaruhi Karakteristik Perjalanan Mahasiswa Menuju Kampus

Setelah menguji data menggunakan metode analisis regresi logistic biner, didapatkan dari 16 variabel bebas yang akan diuji signifikansinya terhadap variabel terikat (moda utama menuju kampus), variabel yang memiliki nilai yang signifikan dalam pengaruh pemilihan moda utama menuju kampus yaitu pertimbangan kemudahan, dengan nilai signifikansi kurang dari 0,05 menyatakan bahwa pertimbangan kemudahan memiliki pengaruh yang signifikan pada pemilihan moda mahasiswa Universitas Palangka Raya dalam menuju kampus. Nilai B pertimbangan kemudahan sebesar 37.776 yang merupakan nilai positif (+), nilai B merupakan koefisien regresi dari masing – masing variabel, dimana tanda positif (+) dan negative (-) menunjukkan kecenderungan variabel bebas terhadap variabel terikat (moda utama menuju kampus). Yang menjadi patokan adalah variabel bebas dengan kode klasifikasi data. Jika nilai B positif, maka kecenderungan variabel bergerak dari arah 1 menuju 0 pada pengklasifikasian data variabel terikat (1 = bila kemudahan menjadi pertimbangan utama, 0 = bila kemudahan bukan menjadi pertimbangan utama). Sebaliknya, jika nilai B negatif maka kecenderungan variabel bergerak dari 0 menuju 1.

5. KESIMPULAN

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan yang telah dilakukan dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut:

a) Setelah menguji data menggunakan metode *analisis regresi logistic binery*, didapatkan dari 16 variabel bebas akan diuji signifikansinya

terhadap variabel terikat (moda utama menuju kampus). Dari variabel tersebut data yang memiliki syarat ($\text{sig.} < \alpha = 0,05$) adalah sub variabel pertimbangan kemudahan, dengan nilai signifikansi 0,022. Didapatkan faktor yang mempengaruhi karakteristik perjalanan mahasiswa menuju kampus dengan hasil diatas variabel pertimbangan kemudahan mempengaruhi terhadap variabel terikat yaitu pemilihan moda mahasiswa Universitas Palangka Raya dalam menuju kampus.

b) Berdasarkan dari data karakteristik perjalanan mahasiswa ke kampus yang diperoleh, menunjukkan mahasiswa dengan moda utama ke kampus yang memiliki persentase terbanyak sebesar 92% responden mahasiswa Universitas Palangka Raya memilih menggunakan sepeda motor. Sedangkan persentase terkecil yaitu kendaraan online 2% dan bersepeda dengan persentase 1% responden. Data hasil frekuensi perjalanan pulang - pergi dalam sehari 1 – 2 kali yang memiliki persentase terbanyak sebesar 62%. Sedangkan frekuensi perjalanan pulang – pergi terkecil > 2 kali dengan persentase 14% responden. Karakteristik waktu terjadinya perjalanan tidak teratur memiliki persentase sebesar 93% responden dan waktu terjadinya perjalanan teratur memiliki persentase sebesar 7% responden. Dari data survei alasan penggunaan moda, dengan pertimbangan murah memiliki persentase 19% responden, keamanan memiliki persentase 17% responden, kenyamanan memiliki persentase 17% responden, kesehatan/lingkungan memiliki persentase 3% responden, kemudahan memiliki persentase 19% responden, kecepatan memiliki persentase 16% responden, dan ketersediaan memiliki persentase 17% responden. Berdasarkan data jarak tempat tinggal ke fakultas/kampus di

dominasi jarak yang relatif dekat antara 1 – 5 km dengan persentase 82% responden, sedangkan jarak yang terjauh lebih dari 15 km dengan persentase 1% responden.

5.2 Saran

Beberapa saran yang dapat diberikan terkait dengan penelitian pemilihan moda transportasi yang dipergunakan oleh mahasiswa untuk mencapai kampus Universitas Palangka Raya antara lain:

- a) Untuk peneliti selanjutnya yang sejenis dengan penelitian ini sebaiknya melakukan survei yang lebih spesifik terhadap data yang dibutuhkan dalam perhitungan. Sehingga lebih mudah dikerjakan dalam perhitungan penelitian tersebut.
- b) Memperbanyak jumlah sampel penelitian, sehingga dari data yang akan diteliti bisa representative dan proposional.
- c) Perlunya dilakukan studi lebih mendalam terkait pemilihan moda transportasi pada beberapa perguruan tinggi lain disekitar kawasan kampus Universitas Palangka Raya.
- d) Perlunya diperluas lahan area parkir di daerah kampus mengingat banyaknya pengguna moda transportasi sepeda motor.

DAFTAR PUSTAKA

Anwar Sanusi, 2011, *Metode Penelitian Bisnis, Salemba Empat*, Jakarta.

Arikanto, S. 2002. *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktek*. Jakarta: PT Rineka Cipta.

Gunardo. 2014. *Geografi Transportasi*. Yogyakarta: Penerbit Ombak.

Ikawidiasudawati, Sinta. 2007. *Kajian Pola Perjalanan Penduduk Desa Condong Catur, Kecamatan Depok, Kabupaten Sleman, Skripsi Sarjana*. Yogyakarta, Fakultas Geografi, Universitas Gajah Mada.

Kresnanto, Nindy Cahyo. "Kajian Karakteristik dan Pola Perjalanan Penumpang Angkutan Umum Perkotaan." *Jurnal Teknik* 3 (2013): 122-132.

Khisty, C. Jotin dan B. Kent Lall. 2005. *Dasar-Dasar Rekayasa Transportasi*. Edisi Ketiga Jilid 1. Jakarta: Penerbit Erlangga.

Munawar, Ahmad. 2005. *Dasar-Dasar Teknik Transportasi*. Yogyakarta: Beta Offset.

Miro, F. 2005. *Perencanaan Transportasi untuk Mahasiswa, Perencana, dan Praktisi*. Erlangga. Jakarta.

Morlok, E.K, 1995. *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi*, Erlangga. Jakarta

Nasution, 1996. *Manajemen Transportasi*, Ghalia Indonesia, Jakarta.

Putra, Dwi Cristian. 2013. *Model Pilihan Moda Antara Kendaraan Pribadi dan Angkutan Umum Untuk Perjalanan Bekerja di Kota Palangka Raya*. Skripsi Sarjana. Palangka Raya, Fakultas Teknik Universitas Palangka Raya.

Sumarta, Heri. 1998. *Pola Perjalanan Penduduk di Pinggiran Kota Yogyakarta*. Yogyakarta.

Sudiyono, A. 2011. *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R & D*, Bandung: Alfabeta, Cet. Ke-13.

Tamin, O.Z. 1997. "Perencanaan dan Pemodelan Transportasi", Teknik Sipil Institut Teknologi Bandung.

Tamin, Ofyar, Z. 2000. *Perencanaan dan Permodelan Transportasi*. Bandung, Indonesia: Penerbit ITB.

Palangka Raya. Skripsi Sarjana. Palangka Raya, Fakultas Teknik Universitas Palangka Raya.

Wandi, 2010. *Model Pemilihan Moda Masyarakat Perkotaan di Kota*