

**TUGAS AKHIR
(SKRIPSI)**

**HUBUNGAN KARAKTER MAHASISWA
DAN PEMILIHAN MODA TRANSPORTASI
STUDI KASUS KAMPUS I ITN MALANG**

**Disusun Oleh :
DANA KHARISMA
NIM. 06.24.037**



**PROGRAM STUDI
PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
(TEKNIK PLANOLOGI)
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG
2015**

SECRET
CONFIDENTIAL

INFORMATION SYSTEMS AND TELEVISION
RESEARCH AND DEVELOPMENT CENTER
COLUMBIA UNIVERSITY

SECRET
CONFIDENTIAL
TOP SECRET

SECRET
CONFIDENTIAL
TOP SECRET
CONFIDENTIAL
SECRET



PERKUMPULAN PENGELOLA PENDIDIKAN UMUM DAN TEKNOLOGI NASIONAL MALANG
INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG

FAKULTAS TEKNOLOGI INDUSTRI
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
PROGRAM PASCASARJANA MAGISTER TEKNIK

T. BNI (PERSERO) MALANG
BANK NIAGA MALANG

Kampus I : Jl. Bendungan Sigura-gura No. 2 Telp. (0341) 551431 (Hunting), Fax. (0341) 553015 Malang 65145
Kampus II : Jl. Raya Karanglo, Km 2 Telp. (0341) 417636 Fax. (0341) 417634 Malang

LEMBAR PENGESAHAN

Pengaruh Karakter Mahasiswa Terhadap Pemilihan Moda Transportasi
Studi Kasus Kampus I ITN Malang

Skripsi Dipertahankan Dihadapan Majelis Penguji Sidang Skripsi
Jenjang Strata Satu (S-1)

Pada Hari: SELASA

Tanggal : 25 AGUSTUS 2015

Diterima untuk Memenuhi Salah Satu Persyaratan
Guna Memperoleh Gelar Sarjana Teknik

Disusun oleh :
Dana Kharisma
06.24.037

Disahkan oleh,
Penguji II

Penguji I

Penguji III

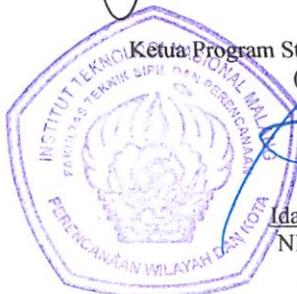

AELING WITARSENG, ST. MTP


G. AGUSTINA MULIA H., MTP


ARIEF SETIYAWAN, ST. MTP

Mengetahui,

Ketua Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota
(Teknik Planologi)




Ida Soewarni, ST., MT.
NIP. Y. 1039 600 293



PERKUMPULAN PENGELOLA PENDIDIKAN UMUM DAN TEKNOLOGI NASIONAL MALANG
INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG

FAKULTAS TEKNOLOGI INDUSTRI
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
PROGRAM PASCASARJANA MAGISTER TEKNIK

PT. BNI (PERSERO) MALANG
BANK NIAGA MALANG

Kampus I : Jl. Bendungan Sigura-gura No. 2 Telp. (0341) 551431 (Hunting), Fax. (0341) 553015 Malang 65145
Kampus II : Jl. Raya Karanglo, Km 2 Telp. (0341) 417636 Fax. (0341) 417634 Malang

PERSETUJUAN SKRIPSI

Hubungan Karakter Mahasiswa Dan Pemilihan Moda Transportasi
(Studi Kasus : Kampus I ITN Malang)

Disusun dan Diajukan Sebagai Salah Satu Syarat untuk Memperoleh
Gelar Sarjana Teknik Planologi S-1
Institut Teknologi Nasional Malang

Disusun oleh:
Dana Kharisma
06.24.037

Menyetujui

Pembimbing I

Ir. Titik Poerwati, MT.

Pembimbing II

Endratno Budi Santosa, ST., MT.

Mengetahui,

Ketua Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota (Teknik Planologi)



Ida Soewarni, ST., MT.

NIP. Y.1039 600 293



PT. BNI (PERSERO) MALANG
BANK NIAGA MALANG

PERKUMPULAN PENGELOLA PENDIDIKAN UMUM DAN TEKNOLOGI NASIONAL MALANG
INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG

FAKULTAS TEKNOLOGI INDUSTRI
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
PROGRAM PASCASARJANA MAGISTER TEKNIK

Kampus I : Jl. Bendungan Sigura-gura No. 2 Telp. (0341) 551431 (Hunting), Fax. (0341) 553015 Malang 65145
Kampus II : Jl. Raya Karanglo, Km 2 Telp. (0341) 417636 Fax. (0341) 417634 Malang

PERNYATAAN KEASLIAN TULISAN

Saya yang bertanda tangan di bawah ini

Nama : Dana Kharisma

Nim : 06.24.037

Program Studi : Perencanaan Wilayah dan Kota (Teknik Planologi)

Judul Skripsi : Hubungan Karakter Mahasiswa Dan Pemilihan Moda
Transportasi (Studi Kasus : Kampus I ITN Malang)

Menyatakan dengan sesungguhnya bahwa tugas akhir yang saya tulis ini benar-benar hasil karya saya sendiri, bukan merupakan pengambil alihan tulisan atau pikiran orang lain yang saya akui sebagai tulisan atau pikiran saya sendiri.

Apabila dikemudian hari terbukti atau dapat dibuktikan bahwa tugas akhir ini adalah jiplakan/plagiasi, maka saya bersedia menerima sanksi atas perbuatan tersebut.

Malang, Agustus 2015

Yang membuat pernyataan




Dana Kharisma

NIM : 06.24.037



PT. BNI (PERSERO) MALANG
BANK NIAGA MALANG

PERKUMPULAN PENGELOLA PENDIDIKAN UMUM DAN TEKNOLOGI NASIONAL MALANG
INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG

FAKULTAS TEKNOLOGI INDUSTRI
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
PROGRAM PASCASARJANA MAGISTER TEKNIK

Kampus I : Jl. Bendungan Sigura-gura No. 2 Telp. (0341) 551431 (Hunting), Fax. (0341) 553015 Malang 65145
Kampus II : Jl. Raya Karanglo, Km 2 Telp. (0341) 417636 Fax. (0341) 417634 Malang

LEMBAR PERBAIKAN

Dalam Sidang Komprehensif Tugas Akhir Tingkat Sarjana Program Studi
Perencanaan Wilayah dan Kota (Teknik Planologi) :

Nama : Dana Kharisma

Nim : 06.24.037

Hari/Tanggal : SELASA / 25 AGUSTUS 2015

Judul : Hubungan Karakter Mahasiswa Dan Pemilihan Moda Transportasi
(Studi Kasus : Kampus I ITN Malang)

Terdapat kekurangan yang meliputi :

1. Tata tulis laporan & daftar pustaka
2. Dasar teorian pustaka (definisi karakter mahasiswa dan pemilihan moda)
3. konsistensi variabel yang dipakai
4. Pemahaman metode analisis yang dipakai (chi square)

Malang, 25 Agustus 2015

Dosen Penguji I


AGUNG WITJAKSONO, ST. MTP

HUBUNGAN KARAKTER MAHASISWA DAN PEMILIHAN MODA TRANSPORTASI KE KAMPUS (STUDI KASUS : KAMPUS I ITN MALANG)

ABSTRACT

Modal choice occurred as a result of the needs for movement, where not all of these requirements are available around the residence but usually scattered randomly in accordance with the function of the land. Students as a mode of transportation users has characteristics that can influence the modal choice to move to the campus. The characters may be a characteristic of the traveling performers and the characteristics of the selection modes of transportation. Traveling performers tend to choose private vehicles to travel than using public transport. The tendency will be higher if the public transport service provided does not meet the standard of service for a travel that capable to minimizing time that causing high rates of private vehicle users in Malang which resulted in increased traffic density in Malang, especially in the first Campus of ITN Malang.

This study have a purpose to know the relationship of the user characters mode of transportation which in this case is the students of ITN Malang election modes of transport. In this study using descriptive statistical analysis to determine characters of the student and correlation analysis to determine the relationship on the selection of student character mode of transportation.

The result of descriptive statistical analysis is characteristics of ITN Malang's student that represented by the respondents which are the majority of users the mode of transportation to campus have a private vehicle such as motor vehicles (motorcycles) as much as 54,2%, has a drive completeness or driving licence as much as 47,9%, male gender as much as 46,9% with the level of income of Rp 1.000.000 – Rp 1.500.000 as much as 26%, traveling to campus one time as many as 31% and lived in a boarding house as much as 27% with a place to stay that has a medium density residential location (151 inhabitants/ ha – 200 inhabitants/ ha). The results of correlation analysis is characters of users that gave a significant relationship on the selection of the mode of transportation to campus is gender and residence status, while the modal choice that related characters is distance, travel cost, the intensity change of mode, regularity and weather conditions. Recommendations that can be given is the need to increase the performance and quality of public transportation services so the student or the population of Malang in generally not hesitate to use public transport in their activities, so can reduce the number of private vehicles that more or less can impact to the lack of traffic congestion in Malang.

Keywords : relationship, student characters, mode of transportation selection

HUBUNGAN KARAKTER MAHASISWA DAN PEMILIHAN MODA TRANSPORTASI KE KAMPUS (STUDI KASUS : KAMPUS I ITN MALANG)

ABSTRAKSI

Pemilihan moda terjadi sebagai akibat dari adanya kebutuhan akan pergerakan, dimana tidak semua kebutuhan tersebut tersedia disekitar tempat tinggal tetapi biasanya tersebar secara acak sesuai dengan fungsi lahannya. Mahasiswa sebagai pengguna moda transportasi memiliki karakteristik yang dapat memberikan pengaruh dalam pemilihan moda untuk pergerakan menuju kampus. Karakter tersebut dapat berupa karakteristik pelaku perjalanan dan karakteristik pemilihan moda transportasi. Pelaku perjalanan cenderung memilih kendaraan pribadi dalam melakukan perjalanan dibandingkan menggunakan kendaraan umum. Kecenderungan tersebut akan semakin tinggi jika pelayanan kendaraan umum yang tersedia kurang memenuhi standar pelayanan untuk perjalanan, yaitu pelayanan yang mampu meminimumkan waktu sehingga menyebabkan tingginya angka pengguna kendaraan pribadi di Kota Malang yang mengakibatkan meningkatnya kepadatan lalu lintas di Kota Malang, khususnya di lingkungan Kampus I ITN Malang.

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui hubungan antar karakter pengguna moda transportasi yang dalam hal ini adalah mahasiswa ITN Malang terhadap pemilihan moda transportasi. Dalam penelitian ini menggunakan analisis deskriptif statistik untuk mengetahui karakter mahasiswa dan analisa korelasi untuk mengetahui hubungan karakter mahasiswa dan pemilihan moda transportasi.

Hasil dari analisa deskriptif statistik yaitu karakteristik mahasiswa ITN Malang yang diwakili oleh responden adalah mayoritas pengguna moda transportasi menuju kampus memiliki kendaraan pribadi berupa kendaraan bermotor (sepeda motor) sebanyak 54,2%, memiliki surat kelengkapan berkendara atau SIM sebanyak 47,9%, berjenis kelamin laki-laki sebanyak 46,9% dengan tingkat pendapatan Rp 1.000.000 – 1.500.000 sebanyak 26%, melakukan perjalanan menuju kampus 1 kali sebanyak 31%, dan tinggal di rumah kos sebanyak 27% dengan tempat tinggal yang memiliki kepadatan lokasi hunian sedang (151 jiwa/ha – 200 jiwa/ha). Hasil dari analisa korelasi yaitu karakter pengguna yang memiliki hubungan yang signifikan terhadap pemilihan moda transportasi ke kampus adalah jenis kelamin dan status tempat tinggal, sedangkan karakter pemilihan moda yang memiliki hubungan adalah jarak tempuh, biaya perjalanan, intensitas pergantian moda, keteraturan dan kondisi cuaca. Rekomendasi yang dapat diberikan adalah perlunya peningkatan kinerja dan kualitas pelayanan kendaraan umum agar mahasiswa atau penduduk Kota Malang pada umumnya tidak ragu untuk menggunakan kendaraan umum dalam beraktivitas sehingga dapat mengurangi jumlah kendaraan pribadi yang sedikit banyak dapat berdampak pada kurangnya kemacetan lalu lintas di Kota Malang.

Kata Kunci : hubungan, karakter mahasiswa, pemilihan moda transportasi

KATA PENGANTAR

Alhamdulillah, segala puji bagi Allah SWT yang telah melimpahkan rahmat dan hidayah-Nya sehingga penyusun dapat menyelesaikan tugas akhir yang berjudul “Hubungan Karakter Mahasiswa Dan Pemilihan Moda Transportasi (Studi Kasus Kampus I ITN Malang)”. Pemilihan moda terjadi sebagai akibat adanya kebutuhan akan pergerakan dan pergerakan terjadi karena adanya proses pemenuhan kebutuhan. Pemenuhan kebutuhan merupakan kegiatan yang biasanya harus dilakukan setiap hari, seperti pemenuhan kebutuhan mahasiswa akan pendidikan, dimana tidak semua kebutuhan tersebut tersedia disekitar tempat tinggal tetapi biasanya tersebar secara acak sesuai dengan fungsi lahannya. Semakin tinggi aktivitas dari mahasiswa, maka akan semakin tinggi pula pergerakan transportasi dalam Kota Malang yang membutuhkan moda transportasi. Sedangkan jenis moda transportasi yang digunakan juga sangat beragam. Terdapat beberapa moda angkutan pilihan yang dapat digunakan, antara lain angkutan umum (angkutan kota) dan kendaraan pribadi seperti mobil, sepeda motor, sepeda, atau mungkin berjalan kaki jika jarak kampus dengan tempat tinggal cukup dekat. Mahasiswa selaku pengguna moda transportasi memiliki karakteristik yang dapat memberikan pengaruh dalam pemilihan moda menuju kampus. Karakter tersebut dapat berupa karakteristik pelaku perjalanan dan karakteristik pemilihan moda transportasi. Pelaku perjalanan cenderung memilih kendaraan pribadi dalam melakukan perjalanan dibandingkan menggunakan kendaraan umum. Kecenderungan tersebut akan semakin tinggi jika pelayanan kendaraan umum yang tersedia kurang memenuhi standar pelayanan untuk perjalanan, yaitu pelayanan yang mampu meminimumkan waktu sehingga menyebabkan tingginya angka pengguna kendaraan pribadi di Kota Malang yang mengakibatkan meningkatnya kepadatan lalu lintas di Kota Malang, khususnya di lingkungan Kampus 1 ITN Malang.

Dalam penyusunan tugas akhir ini, penulis menyadari bahwa masih banyak kekurangan, oleh karena itu penulis mengharapkan masukan dan saran yang bersifat membangun guna penyempurnaan penyusunan tugas akhir yang akan datang. Akhir kata, penulis mohon maaf apabila terdapat kesalahan serta hal-hal yang kurang berkenaan dan semoga tugas akhir ini dapat memberikan manfaat.

Malang, Agustus 2015

Penyusun

DAFTAR ISI

ABSTRACT.....	i
ABSTRAKSI.....	ii
Kata Pengantar.....	iii
Daftar Isi.....	v
Daftar Tabel.....	vii
Daftar Gambar.....	ix
Daftar Peta.....	xi
BAB I PENDAHULUAN	
1.1. Latar Belakang.....	1
1.2. Rumusan Masalah.....	3
1.3. Tujuan dan Sasaran.....	4
1.3.1. Tujuan.....	4
1.3.2. Sasaran.....	4
1.4. Ruang Lingkup Penelitian.....	4
1.4.1. Lingkup Lokasi.....	4
1.4.2. Lingkup Materi.....	5
1.5. Kegunaan Penelitian.....	9
1.5.1. Kegunaan Akademis.....	9
1.5.2. Kegunaan Praktis.....	9
1.6. Sistematika Pembahasan.....	10
1.7. Kerangka Pikir Penelitian.....	11
BAB II KAJIAN PUSTAKA	
2.1. Karakter Mahasiswa.....	13
2.2. Pemilihan Moda Transportasi.....	16
2.3. Kajian Penelitian Terdahulu.....	28
BAB III METODOLOGI PENELITIAN	
3.1. Metode Pengumpulan Data.....	31
3.1.1. Pengumpulan Data.....	31
3.1.2. Pengambilan Sampel.....	32
3.2. Metode Analisa Data.....	33
3.2.1. Analisa Karakteristik Pengguna Moda.....	33
3.2.2. Analisa Hubungan Karakter Dan Pemilihan Moda.....	36

BAB IV GAMBARAN UMUM WILAYAH STUDI

4.1. Karakteristik Mahasiswa ITN Malang Sebagai Pengguna Moda Transportasi.....	43
4.1.1. Karakteristik Responden.....	43
4.1.2. Karakteristik Pemilihan Moda Transportasi.....	48
4.2. Gambaran Hubungan Karakter Mahasiswa Dan Pemilihan Moda Transportasi.....	55

BAB V ANALISIS DAN PEMBAHASAN

5.1. Analisa Karakteristik Mahasiswa ITN Malang Sebagai Pengguna Moda Transportasi.....	57
5.2. Analisa Hubungan Karakter Mahasiswa Dan Pemilihan Moda Transportasi.....	64

BAB VI KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

6.1. Kesimpulan.....	73
6.2. Rekomendasi.....	74
6.2.1. Bagi Penelitian Selanjutnya.....	75
6.2.2. Bagi Institusi dan Instansi Terkait.....	75

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

DAFTAR TABEL

Tabel 2.1.	Variabel Penelitian.....	24
Tabel 3.1.	Pembagian Jumlah Responden Berdasarkan Jurusan/ Program Studi Di Kampus I ITN Malang.....	35
Tabel 3.2.	Pembagian Variabel.....	35
Tabel 3.3.	Analisis Variabel Nominal Terhadap Pemilihan Moda Transportasi.....	37
Tabel 3.4.	Interpretasi Nilai Koefisien Korelasi.....	38
Tabel 3.5.	Analisis Variabel Ordinal Terhadap Pemilihan Moda Transportasi.....	39
Tabel 3.6.	Interpretasi Nilai Koefisien Korelasi.....	40
Tabel 3.7.	Analisis Variabel Interval Terhadap Pemilihan Moda Transportasi.....	40
Tabel 4.1.	Jumlah Mahasiswa Aktif ITN Malang Kampus I.....	43
Tabel 4.2.	Jenis Kelamin Responden.....	43
Tabel 4.3.	Biaya Hidup Responden.....	44
Tabel 4.4.	Kepemilikan Kendaraan.....	44
Tabel 4.5.	Kepemilikan SIM.....	45
Tabel 4.6.	Kepadatan Lokasi Hunian.....	46
Tabel 4.7.	Frekuensi Perjalanan Menuju Kampus.....	47
Tabel 4.8.	Status Tempat Tinggal.....	48
Tabel 4.9.	Biaya Perjalanan.....	49
Tabel 4.10.	Waktu Perjalanan.....	49
Tabel 4.11.	Jarak Tempuh.....	50
Tabel 4.12.	Kenyamanan Moda Transportasi.....	51
Tabel 4.13.	Ketersediaan Moda Transportasi.....	51
Tabel 4.14.	Keteraturan Moda Transportasi.....	52
Tabel 4.15.	Keamanan Moda Transportasi.....	53
Tabel 4.16.	Intensitas Pergantian Moda.....	53
Tabel 4.17.	Kondisi Cuaca.....	54
Tabel 4.18.	Penggunaan Moda Transportasi.....	55
Tabel 5.1.	Analisis Tabulasi Silang Jenis Kelamin Responden dengan Moda Transportasi.....	58
Tabel 5.2.	Analisis Tabulasi Silang Biaya hidup Responden dengan Moda Transportasi.....	59
Tabel 5.3.	Analisis Tabulasi Silang Kepemilikan Kendaraan dengan Moda Transportasi.....	60
Tabel 5.4.	Analisis Tabulasi Silang Kepemilikan SIM dengan Moda Transportasi.....	61
Tabel 5.5.	Analisis Tabulasi Silang Kepadatan Lokasi Hunian dengan Moda Transportasi.....	62

Tabel 5.6.	Analisis Tabulasi Silang Frekuensi Perjalanan dengan Moda Transportasi.....	63
Tabel 5.7.	Analisis Tabulasi Silang Status Tempat Tinggal dengan Moda Transportasi.....	64
Tabel 5.8.	<i>Chi-Square Test</i> Jenis Kelamin Dan Moda Transportasi.....	65
Tabel 5.9.	Analisa Korelasi <i>Spearman Rank</i> Variabel Ordinal Dan Moda Transportasi.....	66
Tabel 5.10.	Analisa Korelasi <i>Product Moment Pearson</i> Variabel Interval Dan Moda Transportasi.....	68
Tabel 5.11.	Hasil Korelasi dan Tingkat Hubungan Variabel Dan Pemilihan Moda.....	69

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1.	Diagram Kerangka Pikir Penelitian.....	11
Gambar 2.1.	Pilihan Moda Berdasar Jarak Tempuh (<i>Warpani, 1990</i>).....	17
Gambar 4.1.	Kampus I ITN Malang.....	42
Gambar 4.2.	Jenis Kelamin Responden.....	43
Gambar 4.3.	Biaya Hidup Responden.....	44
Gambar 4.4.	Kepemilikan Kendaraan.....	45
Gambar 4.5.	Kepemilikan SIM.....	45
Gambar 4.6.	Gambaran Kepadatan Lokasi Hunian Mahasiswa.....	46
Gambar 4.7.	Kepadatan Lokasi Hunian.....	46
Gambar 4.8.	Frekuensi Perjalanan Menuju Kampus.....	47
Gambar 4.9.	Gambaran Status Tempat Tinggal Mahasiswa.....	48
Gambar 4.10.	Status Tempat Tinggal.....	48
Gambar 4.11.	Biaya Perjalanan.....	49
Gambar 4.12.	Waktu Perjalanan.....	50
Gambar 4.13.	Jarak Tempuh.....	50
Gambar 4.14.	Kenyamanan.....	51
Gambar 4.15.	Ketersediaan.....	52
Gambar 4.16.	Keteraturan.....	52
Gambar 4.17.	Keamanan.....	53
Gambar 4.18.	Intensitas Pergantian Moda.....	54
Gambar 4.19.	Kondisi Cuaca.....	54
Gambar 4.20.	Penggunaan Moda Transportasi.....	55

DAFTAR PETA

Peta 1.1.	Orientasi Kampus I ITN Malang Terhadap Kota Malang.....	7
Peta 1.2.	Orientasi Lokasi Studi.....	8

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Perencanaan transportasi adalah proses yang bertujuan menentukan perbaikan kebutuhan atau fasilitas baru yang layak sehingga memenuhi kebutuhan transportasi daerah tertentu. Perencanaan transportasi merupakan proses yang panjang meliputi kebutuhan perjalanan, pembangunan fasilitas bagi pergerakan penumpang dan barang di antara beberapa kegiatan yang terpisah dalam ruang. Bersepeda, perpindahan barang, berjalan, dan perjalanan lainnya semuanya subyek yang berhubungan dengan hal transportasi. Bagian ini menggambarkan perencanaan transportasi secara umum, yang merupakan garis besar dari dasar teori dan metode (Catanesse, 1992).

Transportasi mempunyai peranan penting dalam kehidupan manusia, karena transportasi mempunyai pengaruh besar terhadap perorangan, masyarakat, pembangunan ekonomi, dan sosial politik suatu Negara. Tanpa adanya transportasi sebagai sarana penunjang, tidak dapat diharapkan tercapainya hasil yang memuaskan dalam usaha pembangunan berbagai aspek dari suatu Negara. Maka sudah seharusnya perkembangan dalam transportasi atau sistem pengangkutan khususnya angkutan darat harus dipikirkan sejak dini.

Secara umum angkutan dapat didefinisikan sebagai pemindahan orang dan/atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan (*Keputusan Menteri Perhubungan No.35 Tahun 2003 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Di Jalan Dengan Kendaraan Umum*). Perangkutan diperlukan karena sumber kebutuhan manusia tidak terdapat disembarang tempat. Sistem yang digunakan untuk mengangkut penumpang dan barang dengan menggunakan alat angkut tersebut dinamakan moda transportasi.

Pemilihan moda dapat dikatakan sebagai tahap yang cukup penting dalam perencanaan transportasi. Dikatakan demikian karena pemilihan moda transportasi memiliki peranan penting dalam menentukan kebijakan transportasi. Pemilihan moda transportasi dapat menunjukkan perilaku masyarakat selaku pelaku perjalanan dalam menentukan moda transportasi terbaik untuk melakukan aktivitas masing-masing. Perilaku perjalanan tersebut dapat mengidentifikasi kemungkinan pelaku perjalanan membuat satu pilihan perjalanan dari seluruh kemungkinan pilihan.

Dasar teoritis dari model perilaku perjalanan ini adalah sifat (keadaan) ekonomi konsumen dan sifat kejiwaan dari pilihan (Catanesse, 1992). Pendekatan ekonomi meyakini keinginan individu untuk memaksimalkan kegunaan dari setiap pilihan perjalanan, kegunaan ini ada pada tingkat bagian kelompok (seperti anggota kelompok yang berpenghasilan sama) dan pada tingkat individu.

Pertumbuhan ekonomi menyebabkan mobilitas seseorang meningkat sehingga kebutuhan pergerakannya pun meningkat, bahkan melebihi kapasitas prasarana transportasi yang ada. Pergerakan penduduk dalam memenuhi kebutuhannya terjadi dari daerah pinggiran ke daerah tarikan, seperti dari perumahan menuju ke sekolah, kantor, pasar, puskesmas dan lain-lain. Pergerakan ini merupakan pergerakan yang umum dari penduduk. Masalah pada dasarnya terjadi karena adanya interaksi yang sangat erat antara komponen-komponen sistem transportasi, dimana interaksi yang terjadi berada pada kondisi diluar kontrol, sehingga terjadi ketidakseimbangan. Ketidakseimbangan dimaksud dapat saja terjadi karena ketidaksesuaian antara *transport demand* (permintaan akan transportasi) dan *transport supply* (ketersediaan untuk mengantisipasi kebutuhan pergerakan) ataupun faktor-faktor yang relevan lainnya yang pada dasarnya menyebabkan pergerakan manusia dan barang tidak efisien dan efektif (Tamin, 1997).

Kebutuhan akan moda transportasi dari waktu ke waktu terus mengalami peningkatan akibat semakin banyaknya kegiatan-kegiatan yang membutuhkan jasa transportasi sehingga semakin bertambah pula intensitas pergerakan lalu lintas, baik antar kota maupun dalam kota. Khususnya kebutuhan akan moda transportasi dalam Kota Malang yang semakin lama semakin meningkat, seiring dengan perkembangan Kota Malang sebagai Kota Pendidikan yang mengakibatkan semakin meningkat pula jumlah pelajar dan mahasiswa yang bertempat tinggal di Kota Malang. Salah satu institusi pendidikan swasta yang banyak diminati oleh pelajar yang akan masuk perguruan tinggi dan mahasiswa yang ingin meneruskan pendidikan di bidang teknik adalah Insitut Teknologi Nasional (ITN) Malang. Adapun aktivitas yang dilakukan oleh mahasiswa ITN Malang cukup tinggi, sehingga akan membutuhkan moda transportasi yang memadai untuk mendukung aktivitas tersebut.

ITN Malang merupakan perguruan tinggi teknik yang bermula dari Akademi Teknik Nasional (ATN) Malang yang didirikan oleh Yayasan Pendidikan Umum dan Teknologi Nasional Malang pada tahun 1969, dengan 2 (dua) jurusan yaitu Teknik Mesin dan Teknik Sipil dan berkembang hingga sekarang. Pada awalnya ITN Malang menempati areal Kampus I seluas 4 Ha di Jl. Sigura-gura No. 02 Malang. Dengan jumlah mahasiswa yang semakin meningkat, maka pada tahun 1998 ITN Malang membangun Kampus II yang terletak di Jl. Raya Karanglo km. 2 Malang. Jumlah mahasiswa aktif ITN Malang sampai tahun 2015 mencapai 4.297 orang mahasiswa yang berasal dari yang berasal dari berbagai propinsi di seluruh Indonesia dan Negara Timor Leste¹.

Pemilihan moda terjadi sebagai akibat adanya kebutuhan akan pergerakan dan pergerakan terjadi karena adanya proses pemenuhan kebutuhan. Pemenuhan kebutuhan merupakan kegiatan yang biasanya harus dilakukan setiap hari, seperti pemenuhan kebutuhan mahasiswa akan pendidikan, dimana tidak semua kebutuhan tersebut tersedia disekitar tempat tinggal tetapi biasanya tersebar secara acak sesuai dengan fungsi lahannya, sehingga memerlukan pergerakan baik tanpa moda transportasi (jarak pendek) maupun dengan moda transportasi (jarak sedang – jauh). Semakin tinggi aktivitas dari mahasiswa, maka akan semakin tinggi pula pergerakan transportasi dalam

¹ www.itn.ac.id/index.php/profil.html

Kota Malang yang membutuhkan moda transportasi. Sedangkan jenis moda transportasi yang digunakan juga sangat beragam. Terdapat beberapa moda angkutan pilihan yang dapat digunakan, antara lain angkutan umum (angkutan kota) dan kendaraan pribadi seperti mobil, sepeda motor, sepeda, atau mungkin berjalan kaki jika jarak kampus dengan tempat tinggal cukup dekat.

Pelaku perjalanan memiliki karakter tertentu yang dapat mempengaruhi keputusan dalam memilih moda transportasi prioritas dalam melakukan perjalanan. Pelaku perjalanan cenderung memilih kendaraan pribadi dalam melakukan perjalanan dibandingkan dengan menggunakan kendaraan umum. Kecenderungan tersebut akan semakin tinggi jika pelayanan kendaraan umum yang tersedia kurang memenuhi standar pelayanan untuk perjalanan, yaitu pelayanan yang mampu meminimumkan waktu (cepat dan tepat waktu). Pada kenyataannya kendaraan umum memiliki tingkat pelayanan yang lebih rendah jika dibandingkan dengan kendaraan pribadi walaupun tingkat okupansinya lebih tinggi, sehingga seseorang yang mampu dipandang dari segi sosial ekonomi mempunyai kecenderungan menggunakan kendaraan pribadi untuk melakukan perjalanan yang akan dituju terutama perjalanan yang membutuhkan ketepatan waktu, seperti misalnya perjalanan dengan tujuan pendidikan.

Berdasarkan hal tersebut, penulis merasa perlu untuk melakukan penelitian untuk mengetahui seberapa besar hubungan karakter mahasiswa ITN Malang dan pemilihan moda transportasi prioritas. Oleh karena itu dilakukan sebuah penelitian untuk menentukan hubungan karakter mahasiswa dalam penentuan moda transportasi pilihan mahasiswa ITN Malang menuju kampus, dengan judul *"Hubungan Karakter Mahasiswa Dan Pemilihan Moda Transportasi ke Kampus (Studi Kasus : Kampus 1 ITN Malang)"*, dimana dalam hal ini mahasiswa ITN Malang selaku pelaku perjalanan dengan tujuan perjalanan pendidikan.

1.2. Rumusan Masalah

Pemilihan moda dapat dikatakan sebagai model terpenting dalam perencanaan transportasi. Model pemilihan moda bertujuan untuk mengetahui proporsi orang yang akan menggunakan setiap moda. Pemilihan moda merupakan pembagian secara proporsional dari semua orang yang melakukan perjalanan terhadap sarana transportasi yang ada, yang dapat dinyatakan dalam bentuk fraksi, rasio atau prosentase terhadap jumlah total perjalanan (Bruton, 1985). Terdapat beberapa moda angkutan pilihan yang dapat digunakan, antara lain angkutan umum (angkutan kota) dan kendaraan pribadi seperti mobil, sepeda motor, sepeda, atau mungkin berjalan kaki jika jarak yang ditempuh cukup dekat.

Dalam pemilihan moda transportasi tentu dipengaruhi oleh beberapa faktor yang menjadi karakter dari masing-masing mahasiswa, diantaranya faktor jarak dari tempat tinggal ke tempat pendidikan, faktor keamanan dan kenyamanan, hingga faktor sosial ekonomi, seperti perbedaan jenis kelamin (*gender*), status tempat tinggal dan pendapatan pelaku perjalanan, serta faktor lainnya. Beberapa hal tersebut dapat mempengaruhi karakter pengguna moda transportasi, khususnya mahasiswa ITN Malang dalam memilih moda transportasi yang digunakan ke kampus.

Dengan melihat hal tersebut diatas, maka dapat dirumuskan permasalahan yang akan dibahas dalam penelitian, yaitu :

1. Bagaimana karakteristik mahasiswa sebagai pengguna moda transportasi menuju kampus?
2. Bagaimana hubungan karakter mahasiswa dan pemilihan moda transportasi ke kampus?

1.3. Tujuan dan Sasaran

Tujuan merupakan apa yang ingin dicapai dalam pelaksanaan penyusunan penelitian. Pada sub bab ini akan dibahas mengenai tujuan yang akan dicapai serta sasaran dalam mencapai tujuan tersebut.

1.3.1. Tujuan

Adapun tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui hubungan karakter pengguna moda transportasi yang dalam hal ini adalah mahasiswa ITN Malang dan pemilihan moda transportasi ke kampus.

1.3.2. Sasaran

Adapun sasaran yang ingin dicapai dalam penelitian ini, adalah :

1. Mengidentifikasi karakteristik mahasiswa sebagai pengguna moda transportasi menuju kampus.
2. Menganalisa hubungan karakter mahasiswa dan pemilihan moda transportasi ke kampus.

1.4. Ruang Lingkup Penelitian

Ruang lingkup adalah batasan-batasan dalam penelitian ini, pembatasan ruang lingkup lokasi dan ruang lingkup materi adalah untuk memberikan fokus tentang lokasi dan materi penelitian agar tidak bias dalam pembahasannya. Lingkup lokasi adalah penjelasan tentang batasan wilayah penelitian dan juga alasan-alasan peneliti untuk memilih lokasi tersebut sebagai obyek penelitian. Sedangkan lingkup materi adalah batasan pembahasan yang akan digunakan dalam penelitian ini. Untuk lebih lengkapnya dapat dilihat pada pembahasan dibawah ini.

1.4.1. Lingkup Lokasi

Lokasi penelitian yang diambil dalam penelitian ini adalah wilayah Kampus I ITN Malang. Alasan pemilihan lokasi ini adalah peneliti ingin mengetahui karakter mahasiswa ITN Malang Kampus I terhadap penentuan moda transportasi yang akan digunakan menuju kampus. Untuk memberi fokus dalam penelitian yang menggunakan mahasiswa dengan jenjang pendidikan Strata I (S-1) ITN Malang Kampus I sebagai

objek penelitian, maka penelitian akan dilakukan didalam kawasan Kampus I ITN Malang. Untuk lebih jelas mengenai orientasi lokasi studi, dapat dilihat pada peta 1.1 dan 1.2.

Adapun batas-batas Kampus I ITN Malang adalah, sebagai berikut.

- Batas Utara : Jalan Bendungan Sigura-gura
- Batas Selatan : Jalan Bendungan Tangga
- Batas Timur : Kali Kasin
- Batas Barat : Jalan Bendungan Kedung Ombo

Lokasi penelitian ini dikelompokkan menjadi wilayah survey menurut beberapa fakultas dan jurusan yang termasuk didalamnya serta mahasiswa yang berada pada jenjang S-1 ITN Malang selaku sumber informasi yang dibutuhkan.

Penelitian ini dititikberatkan pada tujuan perjalanan ke kampus atau dengan kata lain perjalanan dengan tujuan pendidikan. Dengan demikian karakteristik perjalanan tersebut adalah perjalanan mahasiswa ITN Malang dari rumah atau tempat tinggal ke tempat pendidikan, yaitu Kampus I ITN Malang, Jl. Sigura-gura No.02 Malang. Penelitian ini hanya mengambil responden dari Kampus I ITN Malang agar dalam penentuan moda dan perjalanannya memiliki tujuan yang sama, yaitu Kampus I ITN Malang.

ITN Malang Kampus I terdiri dari 2 (dua) fakultas yaitu Fakultas Teknologi Industri (FTI) dan Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan (FTSP). Adapun jurusan yang terdapat di masing-masing fakultas, diantaranya adalah Fakultas Teknologi Industri (FTI) terdiri atas 2 (dua) program studi yaitu Teknik Kimia S-1 dan Teknik Mesin D-3. Sementara untuk Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan (FTSP) terdiri atas 6 (enam) program studi yaitu Teknik Sipil S-1, Teknik Arsitektur S-1, Teknik Perencanaan Wilayah dan Kota S-1, Teknik Geodesi S-1, Teknik Lingkungan S-1 dan Teknik Konstruksi Gedung D-3.

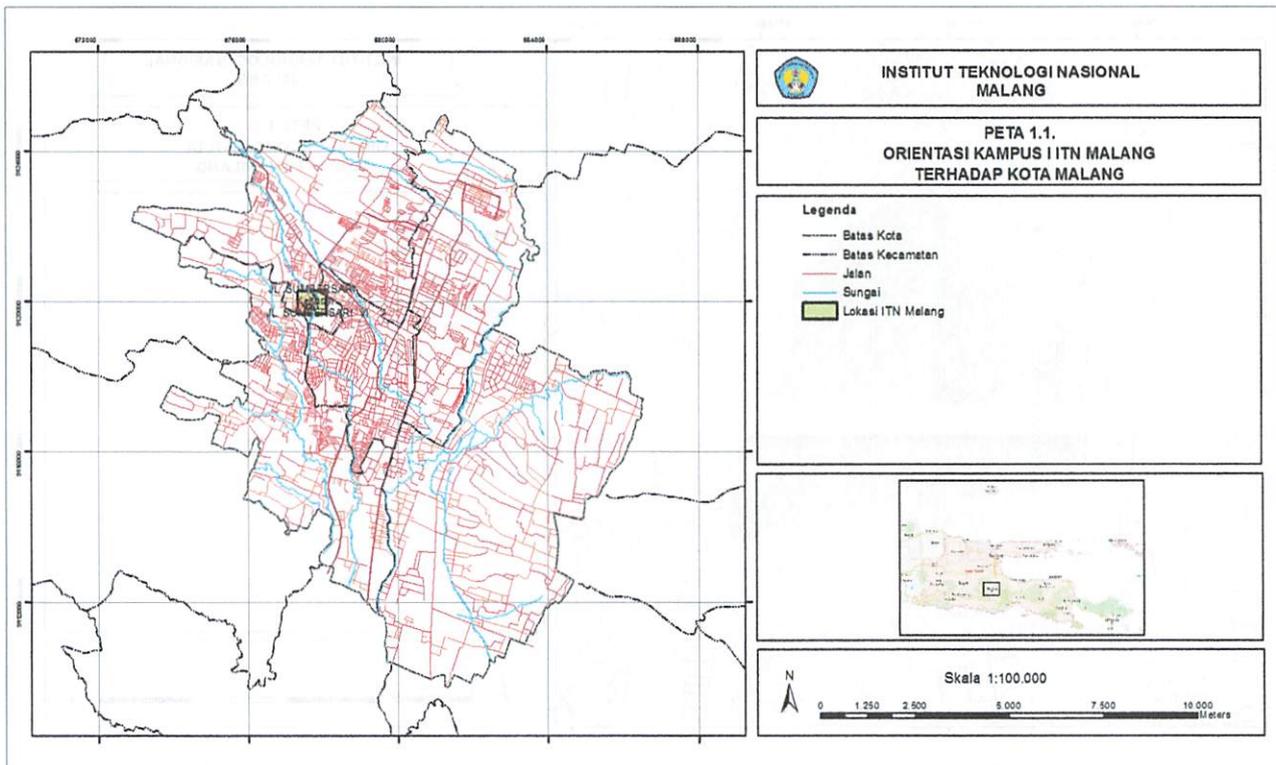
1.4.2. Lingkup Materi

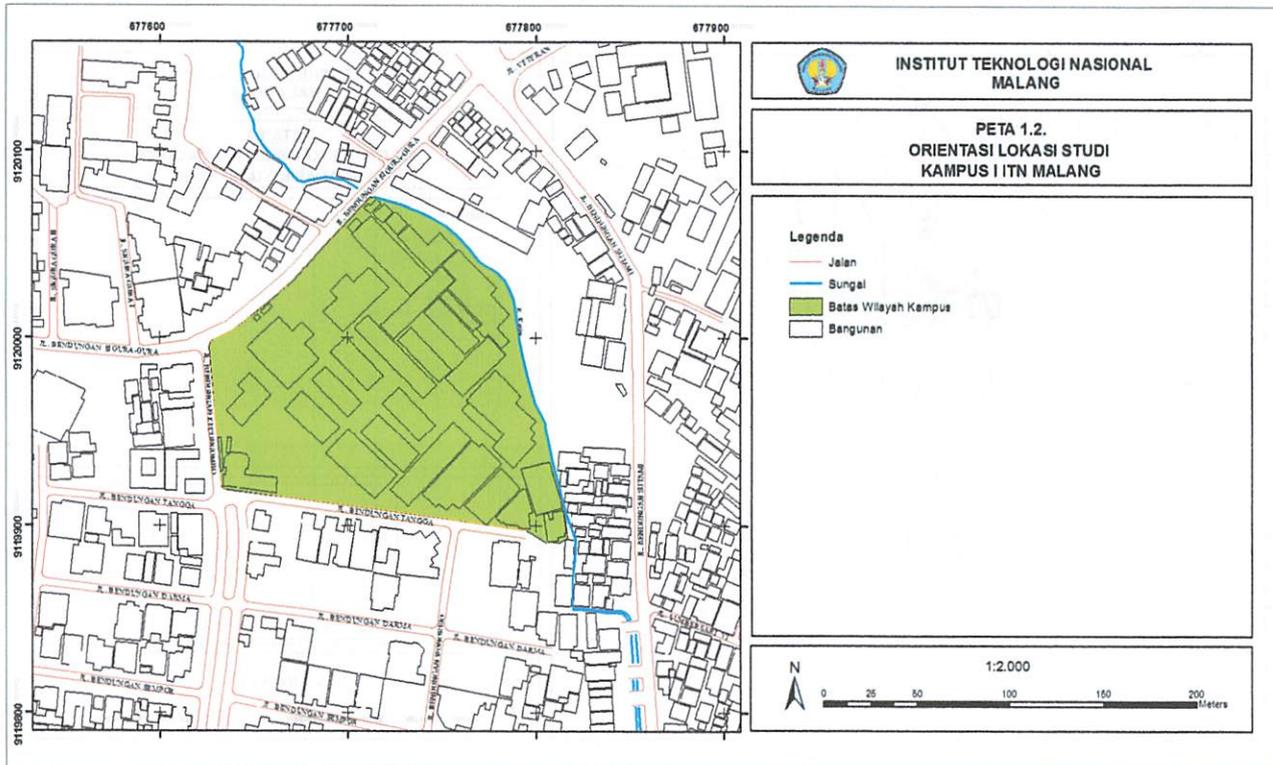
Pembahasan yang dilakukan dalam lingkup materi dari studi ini akan dilakukan sehingga dapat fokus ke permasalahan yang ada sehingga tidak keluar dari tujuan dan sasaran yang telah ditetapkan. Penelitian ini akan membahas materi tentang karakter mahasiswa yang terdiri atas jenis kelamin, umur, biaya hidup, kepemilikan kendaraan, kepemilikan SIM, kepadatan lokasi hunian serta penjadwalan dan variasi aktivitas perkuliahan, materi tentang karakter penentuan moda transportasi yang terdiri atas biaya perjalanan, waktu perjalanan, jarak tempuh, kenyamanan dan kesenangan, ketersediaan dan keteraturan, keamanan serta kondisi cuaca, dan hubungan antara kedua materi tersebut.

Karakter mahasiswa selaku pengguna moda transportasi dalam penelitian ini merupakan ciri-ciri khusus yang dimiliki oleh mahasiswa atau orang yang sedang menjalankan studi di perguruan tinggi yaitu ITN Malang dalam menentukan moda transportasi yang akan digunakan. Pemilihan moda transportasi mungkin terdapat sedikit pilihan moda atau tidak ada sama sekali. Orang yang mempunyai satu pilihan moda disebut *captive* terhadap moda tersebut. Jika terdapat lebih dari satu moda maka

moda yang dipilih biasanya memiliki rute terpendek, tercepat, termurah atau kombinasi dari ketiganya (Tamin, 2000).

Adanya interaksi antara mahasiswa dengan kampus, mengharuskan mahasiswa untuk memutuskan pilihan akan lebih membutuhkan moda transportasi mana yang akan digunakan. Pemilihan moda transportasi merupakan suatu tahapan proses perencanaan angkutan yang bertugas untuk menentukan pembebanan perjalanan atau mengetahui jumlah (dalam arti proporsi) orang dan barang yang akan menggunakan atau memilih berbagai moda transportasi yang tersedia untuk melayani suatu titik asal-tujuan tertentu, demi beberapa maksud perjalanan tertentu (Miro, 2002).





1.5. Kegunaan Penelitian

Kegunaan penelitian bertujuan untuk menjelaskan tentang manfaat apa yang ingin dicapai oleh peneliti selama melakukan penelitian hingga terselesaikannya penelitian ini. Dalam hal ini, peneliti menuliskan kegunaan penelitian kedalam dua kelompok kegunaan, yaitu kegunaan akademis dan kegunaan praktis.

1.5.1. Kegunaan Akademis

Kegunaan akademis menjelaskan manfaat yang ingin dicapai dari sebuah penelitian yang diperuntukkan untuk pihak akademis yang membutuhkan khususnya pihak yang sedang melakukan penelitian. Adapun kegunaan akademis baik terhadap penulis maupun terhadap pihak lain adalah sebagai berikut.

1. Dapat menunjukkan karakter mahasiswa dan moda transportasi prioritas pilihan mahasiswa serta hubungan karakter mahasiswa dan pemilihan moda transportasi sehingga dapat semakin mempertegas dan membenarkan teori dan teknik yang digunakan dari beberapa ahli dan penelitian sebelumnya.
2. Dapat menunjukkan beberapa teori dan referensi terkait yang berhubungan dengan pemilihan moda transportasi, serta penerapan ilmu statistik dalam melihat pengaruh antara karakter mahasiswa terhadap penentuan moda. Seperti penerapan teknik penentuan jumlah sampel (Teknik Slovin) dalam menentukan jumlah mahasiswa yang akan menjadi objek penelitian dan penggunaan metode analisis korelasi dalam mencari hubungan antara faktor-faktor yang mempengaruhi dan hubungannya dengan pemilihan moda transportasi mahasiswa menuju kampus.
3. Dari penelitian yang dilakukan, dapat mengembangkan dan menggabungkan teknik dan teori yang digunakan dari beberapa ahli atau penelitian sebelumnya, sehingga dapat menghasilkan keluaran berupa alternatif maupun saran yang beragam.

1.5.2. Kegunaan Praktis

Kegunaan praktis merupakan manfaat yang ingin dicapai dari penelitian ini yang diperuntukkan bagi pihak institusi tempat dilakukannya penelitian yaitu ITN Malang khususnya dan pemerintah selaku penanggung jawab di Kota Malang pada umumnya. Adapun kegunaan praktis dari penelitian ini yaitu sebagai masukan bagi institusi (ITN Malang) dan pemerintah khususnya instansi terkait dalam bidang pelayanan transportasi yaitu untuk peningkatan kualitas sarana dan prasarana transportasi.

1.6. Sistematika Pembahasan

Sistematika pembahasan dalam penelitian hubungan karakter mahasiswa dan pemilihan moda transportasi terbagi dalam beberapa bagian, yaitu sebagai berikut.

BAB I PENDAHULUAN

Pada bab pendahuluan akan menguraikan tentang perspektif judul hubungan karakter mahasiswa dan pemilihan moda transportasi yang terdiri dari latar belakang, rumusan masalah, tujuan, sasaran, lingkup penelitian dan sistematika pembahasan.

BAB II KAJIAN PUSTAKA

Bab kajian pustaka merupakan bab yang memuat teori yang diambil dari literatur penunjang yang dapat dijadikan sebagai landasan penelitian yang berhubungan dengan hubungan karakter mahasiswa dan pemilihan moda transportasi. Kajian tersebut dapat berupa definisi dan konsep penelitian serta teori yang berhubungan dengan tema penelitian.

BAB III METODOLOGI PENELITIAN

Bab tersebut menguraikan tentang metode penelitian yang berkaitan dengan materi yang akan dibahas sebagai bahan analisa, yaitu mengenai metode pengumpulan data dan metode analisa yang digunakan untuk mengetahui hubungan karakter mahasiswa dan pemilihan moda transportasi menuju kampus.

BAB IV GAMBARAN UMUM WILAYAH STUDI

Pada bab tersebut akan menguraikan gambaran umum lokasi dilakukannya penelitian, kondisi lokasi penelitian dan karakteristik mahasiswa selaku responden dalam penelitian.

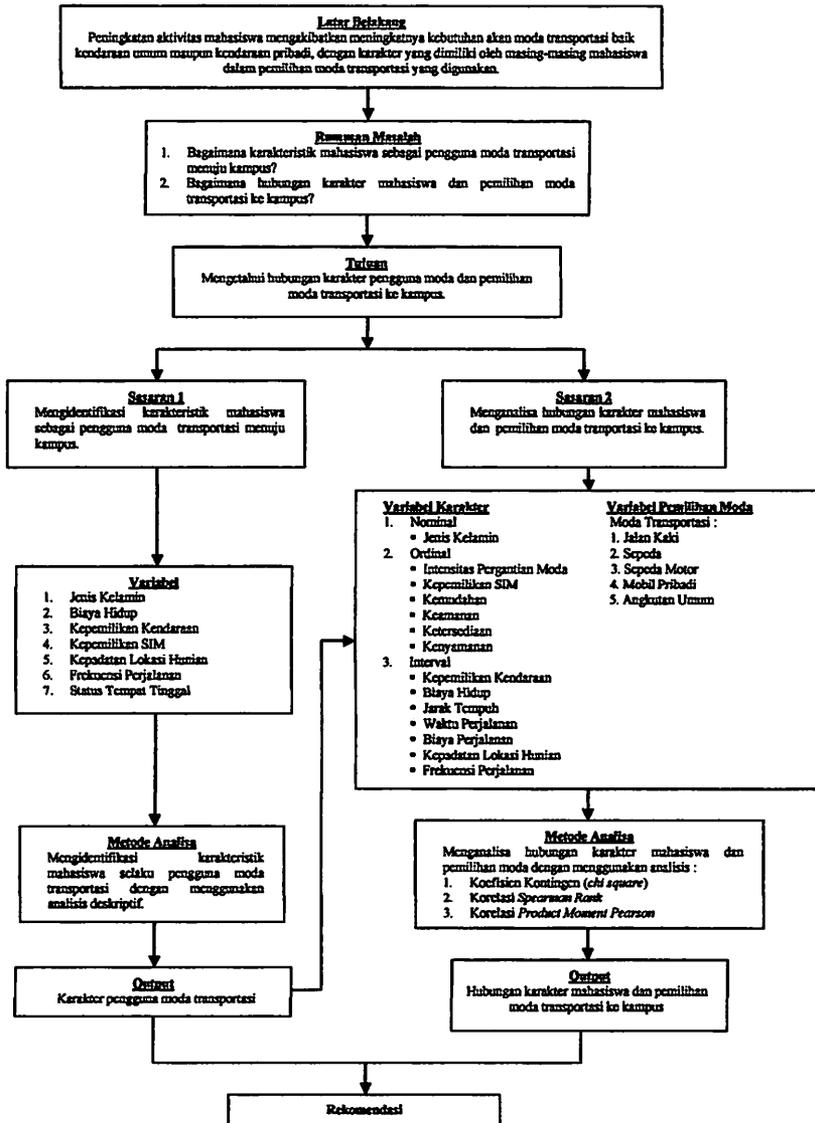
BAB V ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Bab analisis dan pembahasan akan menjabarkan mengenai analisa data yang telah diperoleh untuk mengetahui hubungan karakter mahasiswa dan pemilihan moda transportasi menuju kampus.

BAB VI KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

Pada bab kesimpulan dan rekomendasi akan membahas tentang kesimpulan dari penelitian yang telah dilakukan yaitu hubungan karakter mahasiswa ITN Malang dan pemilihan moda transportasi. Kemudian akan diajukan pula beberapa rekomendasi yang diharapkan dapat meningkatkan kelancaran sistem transportasi di Kota Malang.

1.7. Kerangka Pikir Penelitian



Gambar 1.1. Diagram Kerangka Pikir Penelitian

BAB II

KAJIAN PUSTAKA

Kajian pustaka merupakan kajian teori penelitian yang berfungsi untuk membantu dalam merumuskan permasalahan guna menghasilkan keluaran dari suatu penelitian. Dalam penelitian ini, kajian pustaka memuat teori yang diambil dari literatur penunjang yang dapat dijadikan sebagai landasan penelitian yang berhubungan dengan hubungan karakter mahasiswa dan pemilihan moda transportasi ke kampus. Kajian tersebut dapat berupa definisi dan konsep penelitian serta teori yang berhubungan dengan tema penelitian.

2.1. Karakter Mahasiswa

Dalam Kamus Bahasa Indonesia kata “karakter” diartikan dengan tabiat, watak, sifat-sifat kejiwaan, akhlak atau budi pekerti yang membedakan seseorang dengan yang lain. Karakter juga bisa berarti huruf, angka, ruang, simbol khusus yang dapat dimunculkan pada layar dengan papan ketik (Pusat Bahasa Depdiknas, 2008:623).

Karakter adalah watak, tabiat, akhlak, kepribadian yang terbentuk dari hasil internalisasi berbagai kebajikan yang diyakini dan digunakan sebagai landasan untuk cara pandang, berpikir, bersikap, dan bertindak².

Orang berkarakter berarti orang yang berkepribadian, berperilaku, bersifat, bertabiat, atau berwatak. Dengan demikian, karakter merupakan watak dan sifat-sifat seseorang yang menjadi dasar untuk membedakan seseorang dari yang lainnya. Dengan makna seperti itu karakter identik dengan kepribadian atau akhlak. Kepribadian merupakan ciri, karakteristik, atau sifat khas diri seseorang yang bersumber dari bentukan-bentukan yang diterima dari lingkungan, misalnya keluarga pada masa kecil dan bawaan sejak lahir³.

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia, mahasiswa adalah orang yang belajar di perguruan tinggi (Pusat Bahasa Depdiknas, 2008:856). Mahasiswa merupakan predikat yang diberikan kepada seseorang yang telah lulus dari jenjang pendidikan Sekolah Menengah Umum (SMU) dan melanjutkan pendidikan ke tahap selanjutnya diperguruan tinggi (Ginting dalam Anita Yulianti, 2010). Mahasiswa dapat didefinisikan sebagai individu yang sedang menuntut ilmu ditingkat perguruan tinggi, baik di universitas, institut atau akademi, baik negeri maupun swasta atau lembaga lain yang setingkat dengan perguruan tinggi. Mahasiswa dinilai memiliki tingkat intelektualitas yang tinggi, kecerdasan dalam berpikir dan perencanaan dalam bertindak, berpikir kritis dan bertindak dengan cepat dan tepat.

² Pengantar Pendidikan Karakter Bagi Mahasiswa. Oktober 2014. Institut Teknologi Nasional. Malang.

³ Dr. Marzuki, M.Ag. 2008. *Pengintegrasian Pendidikan Karakter Dalam Pembelajaran Di Sekolah*. Universitas Negeri Yogyakarta.

Karakteristik mahasiswa secara umum yaitu stabilitas dalam kepribadian yang mulai meningkat. Mereka cenderung memantapkan dan berpikir dengan matang terhadap sesuatu yang akan diraihinya, sehingga mereka memiliki pandangan yang realistis tentang diri sendiri dan lingkungannya. Selain itu, para mahasiswa akan cenderung lebih dekat dengan teman sebaya untuk saling bertukar pikiran dan saling memberikan dukungan, karena dapat kita ketahui bahwa sebagian besar mahasiswa berada jauh dari orang tua maupun keluarga. Karakteristik mahasiswa yang paling menonjol adalah mandiri dan memiliki prakiraan di masa depan. Mereka akan memperdalam keahlian dibidangnya masing-masing untuk mempersiapkan diri menghadapi dunia kerja yang membutuhkan mental tinggi.

Karakteristik adalah ciri-ciri khusus yang dimiliki seseorang. Mahasiswa merupakan predikat yang diberikan kepada seseorang yang telah lulus dari jenjang pendidikan Sekolah Menengah Umum (SMU) dan melanjutkan pendidikan ke tahap selanjutnya diperguruan tinggi. Mahasiswa termasuk dalam perkembangan dewasa dini atau ada yang menyebutkannya masa dewasa muda, pada rentan umur 18-40 tahun. Masa dewasa ini merupakan periode penyesuaian terhadap pola-pola kehidupan baru dan harapan-harapan sosial baru⁴.

Karakter mahasiswa dapat berasal dari dalam dirinya maupun dari luar. Beberapa faktor yang dapat mempengaruhi karakter mahasiswa adalah pendapatan, keluarga, usia, jumlah pekerja, panjang perjalanan, dan jumlah moda yang digunakan, beberapa hal tersebut dapat menjelaskan kecenderungan struktur sosio-ekonomi suatu individu⁵. Status sosial ekonomi adalah kedudukan seseorang dalam suatu rangkaian strata yang tersusun secara hierarkhis yang merupakan kesatuan tertimbang dalam hal-hal yang menjadi nilai dalam masyarakat yang biasanya dikenal sebagai *privilege* berupa kekayaan dan pendapatan, serta *prestise* berupa status, gaya hidup dan kekuasaan. Tinggi rendahnya status sosial ekonomi seseorang ditentukan oleh pendidikan, pekerjaan dan penghasilan⁶.

Selain status sosial dan ekonomi, jenis kelamin (*gender*) juga dapat mempengaruhi pemilihan moda transportasi pilihan mahasiswa. Hal tersebut dikarenakan adanya perbedaan persepsi atau skala sikap antara mahasiswa perempuan dan mahasiswa laki-laki dalam perilaku pemilihan moda sesuai dengan urutan faktor, dimana mahasiswa perempuan memilih faktor pertama pada penjadwalan dan variasi aktifitas kuliah dan mahasiswa laki-laki faktor pertama pada faktor kualitatif seperti faktor keamanan, kenyamanan dan kesenangan (*Catur Wicaksono, dalam Wiji Lestari, 2007*).

⁴ Anita Yulianti. 2010. *Analisis Pengaruh Karakteristik Mahasiswa dan Motivasi Belajar Terhadap Prestasi Akademik (Kasus Mahasiswa Program Sarjana Manajemen Penyelenggaraan Khusus, Departemen Manajemen, Fakultas Ekonomi dan Manajemen, Institut Pertanian Bogor)*. Skripsi pada Departemen Manajemen, Fakultas Ekonomi dan Manajemen, Institut Pertanian Bogor, Bogor.

⁵ Gito Sugiyanto, Sugiyanto. Juni 2009. *Elastisitas Faktor-faktor Yang Mempengaruhi Permintaan Kebutuhan Angkutan Umum di London dan Yogyakarta*. Universitas Gadjah Mada. Jurnal Transportasi Vol. 9 No. 1 (25-35).

⁶ Wiji Lestari. 2007. *Pengaruh Status Sosial Ekonomi Terhadap Pemilihan Moda Transportasi Untuk Perjalanan Kerja (Studi Kasus Karyawan PT. SSSWI Kabupaten Wonosobo)*. Tesis pada Program Magister Sipil, Universitas Diponegoro, Semarang.

Dalam Marzuki (2008), secara etimologis kata 'gender' menurut Echols dan Shadily (1983) berasal dari bahasa Inggris yang berarti 'jenis kelamin', sedangkan menurut *Webster's New World Dictionary* (1984) 'gender' diartikan sebagai 'perbedaan yang tampak antara laki-laki dan perempuan dilihat dari segi nilai dan tingkah laku'. Sementara itu menurut *Concise Oxford Dictionary of Current English* (1990) kata 'gender' diartikan sebagai 'penggolongan gramatikal terhadap kata-kata benda dan kata-kata lain yang berkaitan dengannya, yang secara garis besar berhubungan dengan jenis kelamin serta ketiadaan jenis kelamin (atau kenetralan)'⁷.

Dari beberapa definisi di atas dapat dipahami bahwa *gender* adalah suatu sifat yang dijadikan dasar untuk mengidentifikasi perbedaan antara laki-laki dan perempuan dilihat dari segi kondisi sosial dan budaya. *Gender* dalam arti ini adalah suatu bentuk rekayasa masyarakat (*social constructions*), bukannya sesuatu yang bersifat kodrati.

Dalam penelitian ini, yang dimaksud dengan karakter mahasiswa adalah ciri-ciri khusus yang dimiliki oleh mahasiswa atau orang yang sedang menjalankan studi di perguruan tinggi. Adapun karakteristik dari mahasiswa tersebut adalah, sebagai berikut.

1. Jenis Kelamin (*Gender*) (Warpani, 1990)

Jenis Kelamin dapat mempengaruhi karakter dan pilihan narasumber terhadap pemilihan moda transportasi, pilihan narasumber terhadap kepemilikan kendaraan, keamanan dan pemilihan tempat tinggal yang nantinya akan berpengaruh pula terhadap penentuan moda transportasi yang akan digunakan. Seperti pada penelitian terdahulu oleh Catur Wicaksono (2002), terdapat perbedaan persepsi atau skala sikap responden perempuan terhadap mahasiswa laki-laki dalam perilaku pemilihan moda, dimana responden perempuan memilih faktor penjadwalan dan variasi aktifitas kuliah dan responden laki-laki memilih faktor kualitatif seperti faktor keamanan, kenyamanan dan kesenangan.

2. Umur (Warpani, 1990)

Faktor umur mahasiswa dapat mempengaruhi karakter dan pemilihan moda transportasi, seperti dalam hal keterbatasan dalam kepemilikan moda dan kepemilikan SIM apabila umurnya belum memenuhi.

3. Pendapatan (Tamin, 1997)

Faktor pendapatan dapat mempengaruhi karakter dan pemilihan moda karena semakin tinggi pendapatan, maka akan mempengaruhi kepemilikan kendaraan dan pemilihan lokasi tempat tinggal.

4. Kepemilikan Kendaraan (Tamin, 1997)

Faktor kepemilikan kendaraan dapat mempengaruhi mahasiswa dalam pemilihan moda transportasi menuju kampus, hal tersebut dapat juga mempengaruhi lokasi tempat tinggal dan waktu yang akan ditempuh menuju kampus.

5. Kepemilikan Surat Izin Mengemudi (SIM) (Tamin, 1997)

Kepemilikan SIM dapat mempengaruhi seseorang dalam pemilihan moda transportasi, apakah orang tersebut akan menggunakan kendaraan pribadi dalam beraktifitas atau tidak, karena setiap orang yang mengemudikan kendaraan

⁷ Dr. Marzuki, M. Ag. Desember 2008. *Studi Tentang Kesetaraan Gender Dalam Berbagai Aspek*. Universitas Negeri Yogyakarta.

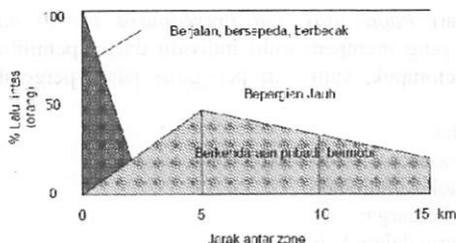
- bermotor di jalan wajib memiliki Surat Izin Mengemudi sesuai dengan jenis kendaraan bermotor yang dikemudikan (Pasal 77 ayat (1) UU No. 22 Tahun 2009, Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan).
6. **Kepadatan Lokasi Hunian** (*Ortuzar dan Willumsem, 1994*)
Kepadatan lokasi hunian seseorang dapat mempengaruhi karakter dan pemilihan moda transportasi seseorang, apakah orang tersebut akan menggunakan kendaraan pribadi, kendaraan umum, atau mungkin berjalan kaki.
 7. **Penjadwalan dan Variasi Aktivitas Perkuliahan** (*Catur Wicaksono, 2002 dalam Gito Sugiyanto, 2009*)
Penjadwalan dan variasi aktifitas perkuliahan dapat juga disebut dengan frekuensi perjalanan menuju kampus. Hal tersebut dapat mempengaruhi karakteristik mahasiswa dalam pemilihan moda transportasi karena menunjukkan frekuensi perjalanan mahasiswa ke kampus dalam sehari. Semakin sering perjalanan ke kampus, maka akan membutuhkan moda transportasi yang memudahkan pergerakan mahasiswa dan biaya yang dibutuhkanpun akan semakin besar.

Dalam penentuan variabel dilakukan dengan merumuskan kajian teori yang ada sebagai landasan dalam penyusunan penelitian ini tanpa mengurangi ataupun menambah kajian teoritis. Berdasarkan karakter mendasar yang menjadi ciri dari mahasiswa kemudian disusun menjadi variabel yang dirangkum dari beberapa teori dan pendapat ahli yang terkait dengan tema penelitian. Adapun variabel karakter mahasiswa dapat ditunjukkan dalam tabel 2.1.

2.2. Pemilihan Moda Transportasi

Adanya interaksi antara mahasiswa dengan kampus, mengharuskan mahasiswa untuk memutuskan pilihan akan lebih membutuhkan moda transportasi mana yang akan digunakan. Menurut *Tamin (2000)*, dalam pemilihan moda transportasi mungkin terdapat sedikit pilihan atau tidak ada pilihan sama sekali. Orang yang mempunyai satu pilihan moda disebut *captive* terhadap moda tersebut. Jika terdapat lebih dari satu moda maka moda yang dipilih biasanya memiliki rute terpendek, tercepat, termurah, atau kombinasi dari ketiganya.

Warpani (1990) menyatakan bahwa pemilihan moda angkutan di daerah perkotaan bukan merupakan proses acak, melainkan dipengaruhi oleh faktor kecepatan, jarak perjalanan, kenyamanan, kesenangan, biaya, keandalan, ketersediaan moda, ukuran kota, usia, dan status sosio ekonomi pelaku perjalanan. *Overgaard (1996) dalam Warpani (1990)* menyatakan bahwa makin dekat jarak tempuh, pada umumnya orang lebih cenderung memilih moda yang paling praktis, bahkan memilih berjalan saja. Dalam rentang dibawah 3 km dengan berjalan kaki atau bersepeda. Pada rentang jarak yang lebih jauh dengan menggunakan moda pribadi atau mobil. Seperti yang digambarkan pada gambar 2.1.



Gambar 2.1. Pilihan Moda Berdasar Jarak Tempuh (Warpani, 1990)

Gonzaga dan Vilorio (1999) dalam tesis Wiji Lestarini (2007)⁸, menyatakan bahwa perilaku perjalanan individu dalam kota dipengaruhi oleh pendapatan keluarga, usia, jumlah pekerja, panjang perjalanan, dan jumlah moda yang digunakan. Variabel yang menjelaskan cenderung dari struktur sosio ekonomi yang bersangkutan. Ortuzar dan Willumsem (1994) dalam tesis Wiji Lestarini (2007), menyatakan beberapa faktor yang mempengaruhi pemilihan moda diklasifikasikan dalam 3 (tiga) kelompok, yaitu :

1. Ciri Pengguna Jalan
 - a. Ketersediaan moda dan/atau kepemilikan moda;
 - b. Kepemilikan SIM;
 - c. Struktur rumah tangga (pasangan muda, pasangan dengan anak, pensiunan, sendiri dan lainnya);
 - d. Pendapatan;
 - e. Kepadatan lokasi hunian.
2. Ciri Pergerakan sangat dipengaruhi oleh :
 - a. Tujuan perjalanan, sebagai contoh perjalanan untuk bekerja secara normal lebih mudah menggunakan angkutan umum dibandingkan perjalanan lain karena keteraturan dan kemungkinan pilihan lebih banyak;
 - b. Waktu terjadinya ketika perjalanan dilakukan;
 - c. Jarak perjalanan.
3. Ciri fasilitas moda transportasi, terbagi dalam 2 (dua) kategori :
 - a. Faktor kuantitatif seperti :
 - Waktu tempuh (waktu dalam moda, waktu tunggu dan waktu berjalan kaki untuk masing-masing moda);
 - Biaya (tarif, bahan bakar);
 - Ketersediaan ruang dan tarif parkir.
 - b. Faktor kualitatif seperti :
 - Kenyamanan dan kesenangan;
 - Ketersediaan dan keteraturan;
 - Keamanan.

⁸ Wiji Lestarini, 2007. *Pengaruh Status Sosial Ekonomi Terhadap Pemilihan Moda Transportasi Untuk Perjalanan Kerja (Studi Kasus Karyawan PT. SSSWI Kabupaten Wonosobo)*. Tesis pada Program Magister Sipil, Universitas Diponegoro, Semarang.

Pendapat lain dari *Papacostas dan Prevedouros (1993) dalam tesis Wiji Lestari (2007)*, faktor yang mempengaruhi individu dalam pemilihan moda, dapat dibagi dalam 3 (tiga) kelompok, yaitu ciri pengguna jalan, pergerakan dan sistem transportasi.

1. Ciri Pengguna Jalan
 - a. Pemilikan moda;
 - b. Kepadatan lokasi hunian;
 - c. Pendapatan keluarga;
 - d. Jumlah pekerja dalam keluarga;
 - e. Jarak ke CBD;
 - f. Kepadatan jumlah pekerja.
2. Ciri Pergerakan
 - a. Jumlah/ maksud perjalanan yang dilakukan;
 - b. Panjang perjalanan;
 - c. Waktu dalam hari;
 - d. Orientasi ke CBD.
3. Ciri Sistem Transportasi
 - a. Waktu tempuh;
 - b. Biaya perjalanan;
 - c. Biaya parkir;
 - d. Kelebihan waktu (waktu yang dihemat);
 - e. Aksesibilitas.

Menurut Fidel Miro dalam bukunya *Perencanaan Transportasi (2005)* membagi pengguna jasa transportasi dan bentuk alat (moda) ke dalam beberapa kelompok, antara lain sebagai berikut.

1. Pengguna Jasa Transportasi/ Pelaku Perjalanan (*Trip Maker*)
Masyarakat pelaku perjalanan (konsumen jasa transportasi), dapat kita kelompokkan ke dalam dua (2) kelompok, yaitu :
 - a. Golongan *Captive*, merupakan jumlah terbesar di negara berkembang, yaitu golongan masyarakat yang terpaksa menggunakan angkutan umum karena ketiadaan mobil pribadi. Mereka secara ekonomi adalah golongan masyarakat lapisan menengah ke bawah (miskin atau ekonomi lemah).
 - b. Golongan *Choice*, merupakan jumlah terbanyak di negara-negara maju, yaitu golongan masyarakat yang mempunyai kemudahan (akses) ke kendaraan pribadi dan dapat memilih untuk menggunakan angkutan umum atau angkutan pribadi. Mereka secara ekonomi adalah golongan masyarakat lapisan menengah ke atas (kaya atau ekonomi kuat).
2. Bentuk Alat (Moda) Transportasi/ Jenis Pelayanan Transportasi
Secara umum, ada dua (2) kelompok besar moda transportasi, yaitu :
 - a. Kendaraan Pribadi (*Private Transportation*), yaitu :
Moda transportasi yang dikhususkan buat pribadi seseorang dan seseorang itu bebas memakainya ke mana saja, di mana saja dan kapan saja dia mau, bahkan mungkin juga dia tidak memakainya sama sekali (mobilnya disimpan di garasi).

- b. Kendaraan Umum (*Public Transportation*), yaitu :
 Moda transportasi yang diperuntukkan buat bersama (orang banyak), kepentingan bersama, menerima pelayanan bersama, mempunyai arah dan titik tujuan yang sama, serta terikat dengan peraturan trayek yang sudah ditentukan dan jadwal yang sudah ditetapkan dan para pelaku perjalanan harus wajib menyesuaikan diri dengan ketentuan-ketentuan umum ini sudah mereka pilih.

Kedua kelompok moda transportasi ini dapat dibagi lagi dipecah secara lebih spesifik, yaitu :

1. Kendaraan Pribadi
 - a. Jalan kaki
 - b. Sepeda untuk pribadi
 - c. Sepeda motor untuk pribadi
 - d. Mobil pribadi
 - e. Kapal, pesawat terbang, dan kereta api yang dimiliki secara pribadi (jarang terjadi, kalau adapun jumlahnya sedikit).
2. Kendaraan Umum
 - a. Ojek sepeda, sepeda motor
 - b. Becak, bajaj, bemo
 - c. Mikrolet
 - d. Bus umum (kota dan antar kota)
 - e. Kereta api (kota dan antar kota)
 - f. Kapal Feri, Sungai, Laut
 - g. Pesawat yang digunakan untuk bersama.

Permasalahan pemilihan moda merupakan suatu elemen penting dalam perencanaan transportasi dan pengambilan kebijakan (Ortuzar *and* Willumsen, dalam Gito Sugiyanto, 2009). Penyediaan sarana transportasi merupakan pendukung utama pergerakan, baik untuk *captive travellers*, yaitu orang-orang yang tidak memiliki pilihan lain untuk melakukan perjalanan kecuali menggunakan angkutan umum, maupun untuk *choice travellers*, yaitu pelaku perjalanan yang dalam melakukan perjalanannya dapat memilih antara angkutan umum maupun angkutan pribadi yang dimilikinya.

Faktor yang mempengaruhi pemilihan moda transportasi umum untuk tujuan aktivitas perkuliahan oleh mahasiswa dipengaruhi oleh sebelas faktor, yaitu: (1) penjadwalan dan variasi aktivitas perkuliahan, (2) nilai waktu atas biaya yang dikeluarkan, (3) kesenangan dan kenyamanan, (4) usia dan gender, (5) status dalam keluarga dan jumlah tanggungan keluarga (kependudukan), (6) ketersediaan fasilitas tempat dan kepemilikan kendaraan, (7) status sosial dan tingkat pendapatan, (8) kepemilikan SIM, (9) strata pendidikan, (10) keamanan, dan (11) kondisi cuaca (Catur Wicaksono dalam Gito Sugiyanto, 2009). *Putcher et al* (1981) dalam Gito Sugiyanto (2009) menguji karakteristik sosio-ekonomi pelaku perjalanan dalam kota dalam menentukan pilihan penggunaan transportasi kota, yaitu ras, etnik, umur, dan jenis kelamin. Karakteristik ini membedakan penggunaan moda transportasi. Perilaku

perjalanan individu dalam kota dipengaruhi oleh faktor pendapatan, keluarga, usia, jumlah pekerja, panjang perjalanan, dan jumlah moda yang digunakan sebagai variabel yang menjelaskan kecenderungan struktur sosio-ekonomi individu yang bersangkutan⁹.

Pemilihan moda transportasi sebagaimana dikutip dari Miro (2005) merupakan suatu tahapan proses perencanaan angkutan yang bertugas untuk melakukan pembebanan perjalanan atau mengetahui jumlah (dalam arti proporsi) orang dan barang yang akan menggunakan atau memilih berbagai moda transportasi yang tersedia untuk melayani suatu titik asal-tujuan tertentu, demi beberapa maksud perjalanan tertentu pula. Model pemilihan moda bertujuan untuk mengetahui proporsi orang yang akan menggunakan setiap moda. Bruton (1985), sebagaimana dikutip dari Tamin (1997) mendefinisikan pemilihan moda sebagai pembagian secara proporsional dari semua orang yang melakukan perjalanan terhadap sarana transportasi yang ada, yang dapat dinyatakan dalam bentuk fraksi, rasio dan prosentase terhadap jumlah orang yang menggunakan masing-masing sarana transportasi seperti kendaraan pribadi, bus, pesawat terbang, kereta api dan angkutan umum lainnya.

Beberapa prosedur pemilihan moda memodelkan pergerakan dengan hanya dua buah moda transportasi, yaitu antara angkutan umum dan angkutan pribadi. Namun pada beberapa negara terdapat pilihan lebih dari dua moda. London misalnya, mempunyai moda kereta api bawah tanah, kereta api, bus dan mobil. Jones (1997), sebagaimana dikutip Tamin (1997), menekankan dua buah pendekatan umum tentang analisa sistem dengan dua buah moda.

Menurut Miro (2005), ada 4 (empat) faktor yang dianggap kuat pengaruhnya terhadap perilaku pelaku perjalanan atau calon pengguna (*trip maker behavior*). Masing-masing faktor ini terbagi lagi menjadi beberapa variabel yang dapat diidentifikasi. Variabel-variabel ini dapat dinilai secara kuantitatif dan kualitatif. Faktor-faktor atau variabel tersebut misalnya:

1. Kelompok Faktor Karakteristik Perjalanan (*Travel Characteristics Factor*).
 Pada kelompok ini terdapat beberapa variabel yang dianggap kuat pengaruhnya terhadap perilaku pengguna jasa moda transportasi dalam memilih moda angkutan, adalah sebagai berikut.
 - a. Variabel tujuan perjalanan (*trip purpose*)
 - b. Variabel waktu perjalanan (*time of trip made*)
 - c. Variabel panjang perjalanan (*trip length*)
2. Kelompok Faktor Karakteristik Pelaku Perjalanan (*Traveler Characteristics Factor*).
 Pada kelompok faktor ini, seluruh variabel berhubungan dengan individu pelaku perjalanan. Variabel variabel dimaksud ikut berkontribusi mempengaruhi perilaku pembuat perjalanan dalam memilih moda angkutan. Menurut Bruton (1985) variabel tersebut adalah, sebagai berikut.
 - a. Variabel pendapatan (*income*)
 - b. Variabel kepemilikan kendaraan (*car ownership*)

⁹ Gito Sugiyanto, Sugiyanto. Juni 2009. *Elastisitas Faktor-faktor Yang Mempengaruhi Permintaan Kebutuhan Angkutan Umum di London dan Yogyakarta*. Universitas Gadjah Mada. *Jurnal Transportasi* Vol. 9 No. 1 (25-35).

- c. Variabel kondisi kendaraan pribadi (tua, jelek, baru dan lain-lain)
 - d. Variabel kepadatan pemukiman (*density of residential development*)
 - e. Variabel sosial-ekonomi lainnya, seperti struktur dan ukuran keluarga, usia, jenis kelamin, jenis pekerjaan, lokasi pekerjaan, kepunyaan akan lisensi mengemudi (SIM) serta semua variabel yang mempengaruhi pemilihan moda.
3. **Kelompok Faktor Karakteristik Sistem Transportasi (*Transportation system Characteristics Factor*).**
 Pada faktor ini, seluruh variabel yang berpengaruh pada perilaku si pembuat perjalanan dalam memilih moda transportasi berhubungan dengan kinerja pelayanan sistem transportasi, seperti berikut.
- a. Variabel waktu relatif (lama) perjalanan (*relative travel time*) mulai dari lamanya waktu menunggu kendaraan dipemberhentian (terminal), waktu jalan ke terminal (*walk to terminal time*) dan waktu diatas kendaraan.
 - b. Variabel biaya relatif perjalanan (*Relative travel cost*), merupakan seluruh biaya yang timbul akibat melakukan perjalanan dari asal ke tujuan untuk semua moda yang berkompetisi seperti tarif tiket, bahan bakar dan lain-lain.
 - c. Variabel tingkat pelayanan relatif (*relative level of service*), merupakan variabel yang cukup bervariasi dan sulit diukur, contohnya adalah variabel-variabel kenyamanan dan kesenangan, yang membuat orang beralih ke moda transportasi lain.
 - d. Variabel tingkat akses/ indeks daya hubung/ kemudahan pencapaian tempat tujuan.
 - e. Variabel tingkat kehandalan angkutan umum disegi waktu (tepat waktu/*reliability*), ketersediaan ruang parkir dan tarif.
4. **Kelompok Faktor Karakteristik Kota dan Zona (*Special System Characteristics Factor*).**
 Variabel yang ada dalam kelompok ini contohnya adalah, sebagai berikut.
- a. Variabel jarak kediaman dengan tempat kegiatan.
 - b. Variabel kepadatan penduduk (*population density*)

Menurut Tamin (1997), faktor-faktor yang mempengaruhi seseorang untuk memilih suatu moda transportasi, dapat dikelompokkan menjadi tiga kategori.

1. **Karakteristik Pelaku Perjalanan, antara lain sebagai berikut.**
 - a. Keadaan sosial ekonomi serta tingkat pendapatan.
 - b. Ketersedian atau kepemilikan kendaraan.
 - c. Kepemilikan Surat Izin Mengemudi (SIM).
 - d. Struktur rumah tangga (pasangan muda, keluarga dengan anak, pensiun, dan lain-lain).
 - e. Faktor lain, seperti keharusan menggunakan mobil ketempat bekerja dan keperluan mengantar anak sekolah.
2. **Karakteristik Perjalanan, antara lain sebagai berikut.**
 - a. Tujuan perjalanan, misalnya perjalan ketempat kerja, dinegara maju biasanya lebih mudah dengan angkutan umum karena ketepatan waktu

dan tingkat pelayanan yang sangat baik serta ongkos lebih murah dibandingkan dengan mobil. Sebaliknya di negara berkembang orang masih tetap menggunakan mobil pribadi ketempat kerja meskipun mahal, karena ketepatan waktu, kenyamanan dan pelayanan lainnya tidak dapat dipenuhi angkutan umum.

- b. Waktu terjadinya perjalanan, perjalanan pada waktu lewat dari jam operasi lebih sulit diakomodasi dengan angkutan umum.
 - c. Jarak perjalanan, semakin jauh perjalanan, orang semakin cenderung memilih angkutan umum dibandingkan dengan angkutan pribadi.
3. Karakteristik Sistem Transportasi, antara lain sebagai berikut.

Tingkat pelayanan yang ditawarkan oleh masing-masing sarana transportasi merupakan faktor yang sangat menentukan bagi seseorang dalam memilih sarana transportasi. Tingkat pelayanan ini dikelompokkan dalam dua kategori, seperti berikut.

- a. Faktor-faktor Kuantitatif, seperti :
 - Lama waktu perjalanan yang meliputi waktu didalam kendaraan, waktu menunggu dan waktu berjalan kaki
 - Biaya transportasi (tarif, biaya bahan bakar dan lain-lain)
 - Ketersediaan ruang dan tarif parker
- b. Faktor-faktor Kualitatif, seperti :
 - Kenyamanan dan kemudahan
 - Keandalan dan keteraturan
 - Keamanan

Dari berbagai teori yang telah dijabarkan terlebih dahulu, peneliti mencoba merumuskan kajian teori yang ada sebagai landasan dalam penyusunan penelitian ini tanpa mengurangi ataupun menambah kajian teoritis. Berdasarkan tinjauan pustaka yang merupakan dasar dalam penyusunan penelitian, disusun suatu kesimpulan yang dirangkum dari beberapa teori dan pendapat ahli yang terkait dengan tema penelitian. Dalam penelitian ini, faktor-faktor yang mempengaruhi pemilihan moda transportasi adalah, sebagai berikut.

1. Biaya Perjalanan (Tamin, 1997)
Faktor biaya adalah besarnya biaya yang akan dikeluarkan oleh mahasiswa untuk melakukan perjalanan ke kampus, baik dengan angkutan pribadi maupun angkutan umum. Tingkat pengeluaran mahasiswa dapat dilihat pada harga bahan bakar dan tarif parkir apabila menggunakan kendaraan pribadi dan tarif angkutan yang berlaku apabila menggunakan angkutan umum.
2. Waktu Perjalanan (Tamin, 1997)
Waktu perjalanan dimulai dari lamanya waktu berjalan menuju tempat pemberhentian angkutan, waktu tunggu kendaraan, waktu tempuh selama perjalanan sampai di pemberhentian kedua dan waktu berjalan menuju tujuan pendidikan, apabila menggunakan angkutan umum. Sedangkan apabila menggunakan angkutan pribadi atau berjalan kaki, waktu perjalanannya mulai dari tempat tinggal sampai tempat tujuan.

3. **Jarak Tempuh (*Ortuzar dan Willumsem, 1994*)**
Jarak tempuh adalah jarak yang harus ditempuh moda transportasi mulai dari tempat tinggal sampai di tempat tujuan. Semakin jauh perjalanan, orang semakin cenderung memilih angkutan umum dibandingkan dengan angkutan pribadi.
4. **Kenyamanan dan Kesenangan (*Ortuzar dan Willumsem, 1994*)**
Faktor kenyamanan dan kesenangan merupakan faktor kualitatif yang dapat mempengaruhi pemilihan moda transportasi. Faktor ini menunjuk kepada fasilitas yang tersedia selama perjalanan, misalnya perlindungan dari cuaca, tempat duduk yang nyaman, privasi dari orang lain (yaitu kebebasan untuk melakukan segala sesuatu selama perjalanan) dan suasana tenang selama perjalanan. Pengguna moda transportasi cenderung lebih memilih moda yang memiliki tingkat pelayanan yang tinggi, yaitu nyaman digunakan, lebih fleksibel apabila melakukan perjalanan dan dapat menunjukkan prestise seseorang, yang biasanya lebih memilih kendaraan pribadi daripada kendaraan umum.
5. **Ketersediaan dan Keteraturan (*Ortuzar dan Willumsem, 1994*)**
Faktor yang juga mempengaruhi pemilihan moda transportasi adalah ketersediaan moda pada saat melakukan perjalanan dan keteraturannya dalam kedatangan dan keberangkatan moda ke tempat tujuan.
6. **Keamanan (*Ortuzar dan Willumsem, 1994*)**
Faktor keamanan dapat dikatakan faktor yang cukup penting, karena dapat sangat mempengaruhi pilihan pengguna dalam penentuan moda transportasi. Setiap pengguna tentu memiliki persepsi yang berbeda dalam menentukan moda transportasi mana yang dianggap paling aman untuk digunakan, yang dapat menunjukkan keamanan dari gangguan selama perjalanan, yaitu rasa aman dari adanya tindakan kriminalitas, keselamatan dari resiko kecelakaan, dan dari lingkungan sekitar yaitu gangguan sebelum dan sesudah melakukan perjalanan¹⁰.
7. **Kondisi Cuaca (Catur Wicaksono, 2002 dalam Gito Sugiyanto, 2009)**
Faktor kondisi cuaca juga dapat mempengaruhi dalam penentuan moda transportasi, karena apabila cuaca sedang buruk, maka pengguna kendaraan cenderung akan memilih menggunakan moda angkutan umum atau mobil pribadi untuk dapat tetap melakukan aktivitas.

Untuk penjelasan tentang faktor-faktor yang mempengaruhi karakter mahasiswa dalam penentuan moda transportasi untuk perjalanan menuju kampus, dapat dilihat pada tabel 2.1.

¹⁰ Sabdo Wicaksono. *Analisa Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Pemilihan Moda Transportasi Penduduk Kerja Di Kecamatan Sukmajaya Depok Menuju Tempat Kerja Dengan Menggunakan Metode Analytic Hierarchy Process*. Skripsi Jurusan Teknik Sipil, Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan, Universitas Gunadarma, Jakarta.

Tabel 2.1. Variabel Penelitian

Sasaran	Teori	Karakter	Variabel	Penjelasan	Indikator
Karakter Mahasiswa selaku Pengguna Moda Transportasi	Warpani, 1990	Jenis Kelamin	Jenis Kelamin	Dapat mempengaruhi karakter dan pilihan mahasiswa terhadap pemilihan moda transportasi dan pemilihan tempat tinggal	Laki-laki Perempuan
	Tamin, 1997	Umur	Umur	Karakteristik umur responden berada dalam rentang tertentu yang dapat membatasi mahasiswa dalam kepemilikan kendaraan dan kepemilikan SIM.	
		Pendapatan	Biaya Hidup	Untuk mengeneralisasi sumber informasi, maka penelitian akan dilakukan pada mahasiswa yang tidak bekerja dan mendapatkan biaya hidup dari orang tua. Semakin tinggi biaya hidup yang diberikan oleh orang tua, maka akan mempengaruhi kepemilikan kendaraan dan lokasi tempat tinggal.	< Rp 1.000.000 Rp 1.000.000 – Rp 1.500.000 Rp 1.500.000 – Rp 2.000.000 > Rp 2.000.000
		Kepemilikan Kendaraan	Kepemilikan Kendaraan	Dapat mempengaruhi lokasi tempat tinggal dan waktu yang akan ditempuh menuju kampus	Tidak Memiliki Kendaraan Memiliki Kendaraan
		Kepemilikan SIM	Kepemilikan SIM	Dapat mempengaruhi dalam pemilihan angkutan pribadi atau angkutan umum	Tidak Memiliki SIM Memiliki SIM

Sasaran	Teori	Karakter	Variabel	Penjelasan	Indikator
	Ortuzar dan Willumsem, 1994	Kepadatan Lokasi Hunian	Kepadatan Lokasi Hunian	Semakin padat lokasi hunian akan mempengaruhi pemilihan moda untuk menggunakan kendaraan umum atau berjalan kaki	< 150 jiwa/ha 151 jiwa/ha – 200 jiwa/ha 201 jiwa/ha – 400 jiwa/ha > 400 jiwa/ha
	Sugiyanto, 2009	Penjadwalan dan Variasi Aktivitas Perkuliahan	Frekuensi Perjalanan	Semakin sering perjalanan ke kampus maka akan membutuhkan moda yang memudahkan pergerakan dan biaya yang dibutuhkan pun akan semakin besar	1 kali 2 kali 3 kali > 3 kali
			Status Tempat Tinggal	Mahasiswa yang tinggal bersama orang tua atau mengontrak rumah memiliki kemungkinan memiliki kendaraan pribadi lebih besar dibandingkan yang menyewa tempat kos atau tinggal di asrama	Kos Kontrak Tinggal bersama orang tua
	Tamin, 1997	Biaya Perjalanan	Biaya Perjalanan	Biaya yang dikeluarkan oleh mahasiswa untuk melakukan perjalanan menuju kampus. Tingkat pengeluaran mahasiswa dapat dilihat pada harga bahan bakar dan tarif parkir apabila menggunakan kendaraan pribadi, tarif angkutan umum yang berlaku apabila menggunakan angkutan umum dan tidak mengeluarkan biaya apabila berjalan kaki.	< Rp 5.000 Rp 5.000 – Rp 10.000 Rp 10.000 – Rp 15.000 > Rp 15.000

Sasaran	Teori	Karakter	Variabel	Penjelasan	Indikator
Karakter Pemilihan Moda Transportasi	Ortuzar dan Willumsem, 1994	Waktu Perjalanan	Waktu Perjalanan	Waktu yang dibutuhkan dalam satu kali perjalanan menuju kampus	< 5 menit 5 menit – 10 menit 10 menit – 15 menit > 15 menit
		Jarak Tempuh	Jarak Tempuh	Jarak yang harus ditempuh mahasiswa dari tempat tinggal menuju kampus	< 1 km 1 km – 3 km 3 km – 5 km > 5 km
		Kenyamanan dan Kesenangan	Kenyamanan	Diukur melalui persepsi mahasiswa yang melakukan perjalanan menuju kampus, untuk dapat menunjukkan moda mana yang dianggap paling nyaman untuk digunakan	Sangat Nyaman Nyaman Netral Tidak Nyaman Sangat Tidak Nyaman
		Ketersediaan dan Keteraturan	Ketersediaan	Menunjukkan ketersediaan moda transportasi pada saat dibutuhkan oleh mahasiswa untuk melakukan perjalanan menuju kampus	Sangat Baik Baik Netral Tidak Baik Sangat Tidak Baik
			Keteraturan	Menunjukkan keteraturan dalam kedatangan dan keberangkatan moda transportasi pada saat melakukan perjalanan menuju kampus	Sangat Teratur Teratur Netral Tidak Teratur Sangat Tidak Teratur
Keamanan	Keamanan	Diukur melalui persepsi mahasiswa yang melakukan perjalanan menuju kampus, untuk dapat menunjukkan moda mana yang dianggap paling aman untuk digunakan	Sangat Aman Aman Netral Tidak Aman Sangat Tidak Aman		

Sasaran	Teori	Karakter	Variabel	Penjelasan	Indikator
	Sugiyanto, 2009	Kondisi Cuaca	Kondisi Cuaca	Cuaca dapat mempengaruhi penentuan moda karena apabila cuaca sedang buruk (hujan), maka pengguna kendaraan cenderung akan memilih menggunakan moda angkutan umum, mobil pribadi, atau berjalan kaki untuk dapat tetap melakukan aktivitas	Sangat Penting Penting Netral Tidak Penting Sangat Tidak Penting
			Intensitas Pergantian Moda	Dapat diketahui dari berapa kali pengguna harus mengganti moda transportasi yang digunakan (oper) untuk sampai di kampus. Hal tersebut disebabkan oleh jalur kendaraan yang berbeda, sehingga perjalanan tidak dapat ditempuh hanya dengan satu moda	Tidak Ganti Ganti 1 kali Ganti 2 kali Ganti > 2 kali
	Miro, 2005	Moda Transportasi	Kendaraan Pribadi Kendaraan Umum	Angkutan yang dipilih oleh mahasiswa untuk perjalanan menuju kampus	Jalan Kaki Sepeda Sepeda Motor Mobil Pribadi Angkutan Umum

Sumber : Hasil Kajian Teori, 2015

2.3. Kajian Penelitian Terdahulu

Tinjauan terhadap penelitian sejenis terdahulu adalah sebagai pembanding untuk menambah wawasan atau masukan dalam pengkajian penelitian pengaruh karakter mahasiswa terhadap pemilihan moda transportasi. Penelitian sejenis yang pernah dilakukan adalah, sebagai berikut.

1. *Studi Karakteristik dan Model Pemilihan Moda Angkutan Mahasiswa Menuju Kampus (Sepeda Motor atau Angkutan Umum) Di Kota Malang (Ludfi Djakfar, dkk., 2010)*. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengidentifikasi karakteristik responden, karakteristik pergerakan dan karakteristik fasilitas moda angkutan mahasiswa, dengan hasil penelitian sebagai berikut.
 - a. Pada karakteristik pengguna, responden yang memiliki prosentase terbesar dalam melakukan perjalanan menuju kampus adalah mahasiswa dengan jenis kelamin laki-laki, berusia 20 – 22 tahun, memiliki uang saku per bulan antara Rp 100.000,- sampai Rp 250.000,-, mempunyai SIM C dan menggunakan sepeda motor dalam perjalanan menuju kampus.
 - b. Pada karakteristik pergerakan, saat melakukan perjalanan menuju kampus mayoritas mahasiswa menempuh jarak antara 1 – 3 km dari rumah menuju kampusnya, lama perjalanan menuju kampus kurang dari 15 menit dan biaya perjalanan rata-rata yang dikeluarkan mahasiswa dalam sehari berkisar antara Rp 3000,- sampai Rp 4500,-.
 - c. Pada karakteristik fasilitas transportasi, dalam menggunakan moda yang digunakan sekarang menuju kampus, mahasiswa mempertimbangkan waktu perjalanan, nyaman dan cocok terhadap moda, ketersediaan angkutan, biaya perjalanan, aman, jarak berjalan ke tempat henti serta dapat dipercaya dan teratur (disimpulkan bahwa angkutan umum di Kota Malang belum dapat dipercaya dan tidak teratur).

2. *Pemodelan Pemilihan Moda Untuk Perjalanan Menuju Kampus Menggunakan Kendaraan Pribadi dan Kendaraan Umum (Studi Kasus Universitas Surabaya) (Rudy Setiawan, dkk., 2003)*. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui karakteristik mahasiswa pengguna kendaraan pribadi dan umum, serta membuat model pemilihan moda untuk perjalanan dari tempat tinggal menuju kampus, dengan hasil penelitian sebagai berikut.
 - a. Karakteristik mahasiswa UBAYA pengguna kendaraan pribadi dan umum.
 - Sebanyak 56,4% pernah naik kendaraan umum, sisanya 43% tidak pernah naik kendaraan umum menuju kampus.
 - Sebanyak 75,6% menggunakan kendaraan pribadi dan sisanya terbagi kendaraan umum dan jalan kaki.
 - Rata-rata lama perjalanan menuju kampus ditempuh kurang dari 30 menit, penyebabnya sebagian responden memiliki tempat tinggal rumah sendiri 65,6% dan yang kost sebanyak 30% dengan jarak \leq 5 km sehingga dekat dengan kampus.

- Dari hasil uji χ^2 diperoleh bukti adanya hubungan antara pernah atau tidak pernah naik kendaraan umum menuju kampus dengan tempat tinggal, jarak dan uang saku.
 - Secara umum responden memilih mobil pribadi karena faktor nyaman, sepeda motor karena faktor waktu dan kendaraan umum karena faktor kemudahan.
- b. **Pemodelan pemilihan moda**
- Pemodelan dari hasil AHP dapat disimpulkan bahwa responden lebih memilih moda mobil pribadi dalam perjalanan menuju kampus, hal tersebut disebabkan faktor privasi, kenyamanan, dan keamanan lebih penting bagi responden.
 - Faktor waktu memiliki sensitivitas relatif cukup besar dibandingkan faktor yang lain. Apabila perjalanan ke kampus menjadi relatif lebih lama, maka pengguna mobil pribadi mempunyai kecenderungan untuk beralih ke moda sepeda motor.
 - Peningkatan faktor biaya sebesar 10% dapat mengurangi pemilihan moda mobil pribadi sebesar 1,2%. Sedangkan untuk kendaraan umum seperti bus dan bemo mengalami kenaikan sebesar 0,3% dan 0,4%. Hal ini berarti apabila ada kebijakan menaikkan tarif parkir mobil pribadi maka diharapkan pengguna mobil pribadi akan beralih ke moda kendaraan umum.
3. **Pemilihan Moda Transportasi ke Kampus oleh Mahasiswa Universitas Brawijaya (Dyaning Wahyu Primasari, dkk., 2013).** Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengidentifikasi karakteristik pemilihan moda transportasi serta mengetahui faktor-faktor yang mempengaruhi mahasiswa dalam pemilihan moda transportasi menuju kampus, dengan hasil penelitian sebagai berikut.
- a. Karakteristik pemilihan moda transportasi digunakan oleh mahasiswa untuk mencapai kampus, dengan moda transportasi terbanyak yaitu sepeda motor dengan proporsi jumlahnya mencapai 53,1% dari total jumlah mahasiswa responden.
- b. Faktor-faktor yang mempengaruhi mahasiswa dalam pemilihan moda transportasi menuju kampus dengan menggunakan analisis perhitungan *chi square* untuk korelasinya, intensitas pergantian moda, kepemilikan SIM dan kepemilikan kendaraan memiliki tingkat hubungan yang kuat terhadap pemilihan moda transportasi. Jenis kelamin, kemudahan, keamanan dan ketersediaan dan pendapatan mahasiswa, jarak tempuh, waktu tempuh dan biaya memiliki pengaruh yang sedang terhadap pemilihan moda. Kemudian terakhir variabel keamanan dan usia mahasiswa memiliki hubungan yang lemah terhadap pemilihan moda transportasi.
- c. **Uji Sensitivitas**
- Semakin besar perbedaan waktu tempuh perjalanan maka diperkirakan probabilitas pemilihan angkutan umum menuju kampus akan semakin besar.

- Semakin besar perubahan selisih biaya tempuh antara angkutan pribadi dengan angkutan umum maka probabilitas pemilihan angkutan pribadi akan semakin besar.
- Semakin besar intensitas pergantian moda maka akan semakin memperbesar probabilitas dalam pemilihan angkutan pribadi.

BAB III

METODOLOGI PENELITIAN

Pada bab ini akan menjelaskan mengenai metode yang digunakan untuk mengumpulkan data dan metode yang digunakan untuk mengetahui hubungan karakter mahasiswa dan pemilihan moda transportasi menuju kampus.

3.1. Metode Pengumpulan Data

3.1.1. Pengumpulan Data

Dalam pengumpulan data, dilakukan dalam bentuk survey lapangan yang dapat menghasilkan dua bentuk data, yaitu sebagai berikut.

1. Data Primer

Data primer merupakan hasil pengamatan secara langsung di lapangan dengan cara langsung melakukan pengamatan pada lokasi survey. Dalam survey untuk menghasilkan data primer akan dilakukan pengambilan data dengan kegiatan pembagian kuesioner kepada responden, yaitu mahasiswa Kampus I ITN Malang.

Dalam survey tersebut, cara pengumpulan data dilakukan sebagai berikut:

- a. Dilakukan perancangan responden yang akan diberi kuisisioner yang berisi pertanyaan tentang faktor-faktor yang dapat mempengaruhi karakter pengguna moda transportasi.
- b. Pengambilan data dapat dilakukan dengan cara observasi lapangan dan pemberian kuisisioner kepada responden yang cara pengambilan data tersebut disesuaikan dengan kondisi responden dan kemudahan pengambilan data. Hasil observasi dan kuisisioner dijadikan sebagai sumber data utama dalam penelitian.
- c. Rancangan isi pertanyaan kepada responden berisi beberapa pertanyaan yang dapat mewakili faktor-faktor yang berkaitan dengan karakter pengguna moda transportasi yang sesuai dengan variabel-variabel yang telah ditentukan sebelumnya. Pertanyaan dalam kuisisioner dirancang sedemikian rupa sehingga memudahkan dalam pembacaan dan pemahaman oleh responden.

2. Data Sekunder

Data sekunder merupakan hasil dari pengamatan secara tidak langsung pada lokasi survey, yaitu pencarian data-data penunjang penelitian seperti jumlah mahasiswa dan penelitian-penelitian sebelumnya.

3.1.2. Pengambilan Sampel

Sampel adalah sebagian dari populasi. Artinya tidak akan ada sampel jika tidak ada populasi. Populasi adalah keseluruhan elemen atau unsur yang akan kita teliti. Penelitian yang dilakukan atas seluruh elemen dinamakan sensus. Idealnya, agar hasil penelitiannya lebih bisa dipercaya, seorang peneliti harus melakukan sensus. Namun karena sesuatu hal peneliti bisa tidak meneliti keseluruhan elemen tadi, maka yang bisa dilakukannya adalah meneliti sebagian dari keseluruhan elemen atau unsur tadi.

Agar hasil penelitian yang dilakukan terhadap sampel masih tetap bisa dipercaya dalam artian masih bisa mewakili karakteristik populasi, maka cara penarikan sampelnya harus dilakukan secara seksama. Cara pemilihan sampel dikenal dengan nama *teknik sampling* atau *teknik pengambilan sampel*.

Adapun cara pengambilan sampel yang digunakan dalam penelitian ini adalah dengan *Probability Sampling*, yaitu teknik pengambilan sampel yang memberikan peluang yang sama bagi setiap unsur (anggota) populasi untuk dipilih menjadi anggota sampel. Teknik *Probability Sampling* yang digunakan adalah teknik *Proportionate Stratified Random Sampling*, yang digunakan bila populasi mempunyai anggota/ unsur yang tidak homogen dan berstrata secara proporsional (Sugiyono, 2011).

Untuk menentukan ukuran sampel, maka dilakukan perhitungan berdasarkan jumlah populasi yang diketahui dengan menggunakan Teknik Slovin¹, dengan rumus sebagai berikut.

$$n = \frac{N}{1 + Ne^2}$$

Dimana; n = Sampel
N = Jumlah Populasi
e = Perkiraan tingkat kesalahan (1%, 5%, 10%)

Diketahui; N = 2347
e = 0,1 (10%)

$$\text{Sehingga; } n = \frac{N}{1 + Ne^2}$$

$$n = \frac{2347}{1 + 2347 \cdot 0,1^2}$$

$$n = \frac{2347}{1 + 23,47}$$

$$n = \frac{2347}{24,47}$$

$$n = 95,91^* \approx 96$$

¹ Siregar, Sofyan. 2010. Statistika Untuk Penelitian. PT. RajaGrafindo, Jakarta.

*Menurut Sugiyono (2011) pada perhitungan yang menghasilkan pecahan (terdapat koma) sebaiknya dibulatkan keatas.

Pengambilan sampel berstrata dilakukan kepada mahasiswa Kampus I ITN Malang yang terdiri atas mahasiswa Fakultas Teknik Industri (FTI) dan Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan (FTSP), seperti pada tabel 3.1 berikut.

Tabel 3.1. Pembagian Jumlah Responden Berdasarkan Jurusan/ Program Studi Di Kampus I ITN Malang

No.	Fakultas	Jurusan/ Program Studi	Jumlah Responden
1.	Fakultas Teknik Industri (FTI)	Teknik Kimia S-1	9
		Teknik Mesin D-3	5
2.	Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan (FTSP)	Teknik Sipil S-1	22
		Teknik Sumber Daya Air S-1	2
		Teknik Arsitektur S-1	19
		Teknik Perencanaan Wilayah dan Kota S-1	16
		Teknik Geodesi S-1	18
		Teknik Lingkungan S-1	5
		Jumlah	96*

Sumber : Survey Pendahuluan, 2015

*Dengan perkiraan tingkat kesalahan 10%.

3.2. Metode Analisa Data

Analisa data adalah proses penyederhanaan data ke dalam bentuk yang lebih mudah dibaca dan diinterpretasikan. Data yang diperoleh dari proses pengumpulan data kemudian akan diolah dan dianalisis dengan menggunakan metode-metode yang sesuai dengan tema penelitian, yaitu hubungan karakter mahasiswa dan pemilihan moda transportasi ke kampus.

Metode analisa data merupakan tahapan analisis yang dilakukan setelah proses pengumpulan data. Selain itu metode analisis data juga dilakukan untuk memberikan gambaran umum terhadap kondisi lokasi studi berdasarkan variabel amatan, dimana berfungsi memberikan kondisi terakhir terhadap lokasi amatan.

Dalam penelitian ini analisa yang digunakan adalah analisis deskriptif untuk menjawab karakteristik penggunaan moda oleh mahasiswa ITN Malang dan analisis korelasi untuk menjawab hubungan karakter mahasiswa dan pemilihan moda transportasi ke kampus. Untuk mengetahui keadaan sesuatu yang bersifat kualitatif dapat dibantu dengan program SPSS (*Statistical Product and Service Solution*) melalui metode pengumpulan data.

3.2.1. Analisa Karakteristik Pengguna Moda

Metode yang digunakan dalam analisa ini adalah metode analisa deskriptif. Menurut Sulisty Basuki, penelitian deskriptif yaitu penelitian yang mencoba mencari penjelasan yang tepat dan cukup dari semua aktifitas, obyek, proses dan manusia.

Penelitian deskriptif berkaitan dengan pengumpulan fakta, identifikasi dan meramalkan hubungan dalam dan antara variabel. Analisis deskriptif digunakan untuk mengidentifikasi karakteristik penentuan moda transportasi menuju kampus oleh mahasiswa ITN Malang, berdasarkan variabel-variabel yang telah ditentukan, yaitu sebagai berikut.

1. Jenis Kelamin (*Gender*)
2. Biaya Hidup
3. Kepemilikan Kendaraan
4. Kepemilikan SIM
5. Kepadatan Lokasi Hunian
6. Frekuensi Perjalanan
7. Status Tempat Tinggal

Guna menemukan hasil penelitian ini, maka peneliti menempuh beberapa langkah yaitu pengumpulan data, pengolahan data atau analisis data, penyusunan laporan serta penarikan kesimpulan. Proses ini dilakukan guna mendapatkan hasil penelitian secara objektif. Data yang dimaksud adalah hasil kuesioner terhadap mahasiswa ITN Malang selaku pengguna moda transportasi. Analisis deskriptif memberikan gambaran tentang karakteristik tertentu dari data yang telah dikumpulkan. Data tersebut akan dianalisis sehingga menghasilkan gambaran tentang karakter-karakter pengguna moda transportasi yang mendukung mahasiswa ITN Malang dalam penentuan moda transportasi pilihan. Analisis data disajikan dalam bentuk narasi, tabulasi dan diagram.

Proses pengumpulan data dalam penelitian ini dilaksanakan dengan cara observasi dan penyebaran kuesioner. Observasi dilakukan di kampus I ITN Malang dan lingkungan sekitarnya untuk melihat faktor apa saja yang dapat berpengaruh terhadap karakter pengguna moda transportasi, yaitu mahasiswa ITN Malang selaku objek penelitian. Kemudian penyebaran kuesioner dilakukan kepada mahasiswa kampus I ITN Malang, yang kemudian hasil dari proses pengumpulan data di lapangan diolah dan dibuat kesimpulan berkenaan dengan karakteristik mahasiswa selaku pengguna terhadap penentuan moda transportasi.

3.2.2. Analisa Hubungan Karakter Dan Pemilihan Moda

Analisa hubungan karakter dan pemilihan moda terdiri atas analisa faktor-faktor yang mempengaruhi pemilihan moda dan hubungannya dengan pemilihan moda transportasi. Adapun faktor-faktor yang menjadi variabel dalam analisa ini adalah variabel karakter mahasiswa selaku pengguna moda transportasi dan variabel karakter pemilihan moda transportasi, seperti pada tabel 3.2.

Tabel 3.2. Pembagian Variabel

Variabel Karakter	Variabel Moda Transportasi
1. Nominal <ul style="list-style-type: none"> ▪ Jenis Kelamin 	Moda Transportasi : <ul style="list-style-type: none"> ▪ Jalan Kaki ▪ Sepeda
2. Ordinal <ul style="list-style-type: none"> ▪ Intensitas Pergantian Moda ▪ Kepemilikan SIM ▪ Keamanan ▪ Ketersediaan ▪ Keteraturan ▪ Kenyamanan ▪ Kondisi Cuaca 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Sepeda Motor ▪ Mobil Pribadi ▪ Angkutan Umum
3. Interval <ul style="list-style-type: none"> ▪ Kepemilikan Kendaraan ▪ Biaya Hidup ▪ Jarak Tempuh ▪ Waktu Perjalanan ▪ Biaya Perjalanan ▪ Kepadatan Lokasi Hunian ▪ Frekuensi Perjalanan ▪ Status Tempat Tinggal 	

Sumber : Hasil Kajian Teori, 2015

Metode analisis yang digunakan adalah analisis korelasi dengan menggunakan alat analisis berupa *software* SPSS. Langkah awalnya adalah menggunakan analisis koefisien kontingensi (*chi square*) dan analisis korelasi untuk mengetahui hubungan antar variabel penelitian yang akan tercantum dalam lembar kuesioner.

1. Koefisien Kontingensi (*chi square*)

Koefisien kontingensi digunakan untuk menghitung hubungan antar variabel yang datanya berbentuk nominal. Teknik ini mempunyai kaitan erat dengan Chi Kuadrat (*chi square*) yang digunakan untuk menguji hipotesis komparatif k sampel independen. Oleh karena itu, rumus yang digunakan mengandung nilai Chi Kuadrat (Sugiyono, 2011:239).

Rumus yang digunakan untuk analisis ini adalah, sebagai berikut.

$$C = \frac{\sqrt{x^2}}{\sqrt{N + x^2}}$$

Dimana :

C = Koefisien kontingensi C

N = Jumlah sampel

x^2 = Harga Chi Kuadrat hitung

Harga Chi Kuadrat dicari dengan rumus sebagai berikut.

$$x^2 = \sum_{j=1}^r \sum_{i=1}^k \frac{(o_{ij} - e_{ij})^2}{e_{ij}}$$

$$e_{ij} = \frac{n_{i0} n_{0j}}{n_{00}}$$

Derajat kebebasan = $(r-1)(c-1)$, dimana :

o_{ij} = frekuensi data yang diobservasi (*observasi frequencies*) pada baris ke-i kolom ke-j

e_{ij} = frekuensi harapan (*expected frequencies*) pada baris ke-i kolom ke-j

n_{i0} = jumlah frekuensi pada baris ke-i

n_{0j} = jumlah frekuensi pada baris ke-j

n_{00} = jumlah total seluruh frekuensi

r = jumlah baris (*row*)

c = jumlah kolom (*coloumn*)

Hipotesis :

- H_0 diterima; bahwa tidak ada hubungan antara karakteristik mahasiswa dengan penentuan moda transportasi
- H_0 ditolak; bahwa ada hubungan antara karakteristik mahasiswa dengan penentuan moda transportasi

Kriteria chi square

- Jika x^2 hitung $< x^2$ tabel, maka H_0 diterima
- Jika x^2 hitung $> x^2$ tabel, maka H_0 ditolak

Kriteria signifikansi

- Jika angka Sig $> 0,05$, maka H_0 diterima
- Jika angka Sig $< 0,05$, maka H_0 ditolak

Uji *Chi Square* berguna untuk menguji hubungan dua buah variabel nominal dan mengukur kuatnya hubungan antara variabel yang satu dengan variabel nominal lainnya ($C = \text{Coefisien of contingency}$). Dalam penelitian ini, analisis *chi square* yang digunakan untuk melihat seberapa besar keterkaitan antara karakteristik mahasiswa terhadap penentuan moda transportasi, merupakan analisis kontingensi (uji independensi) yang menguji apakah ada atau tidak ada hubungan antara dua kategori suatu hasil observasi dari suatu kategori dengan kategori populasi lain. Teknik ini digunakan untuk menguji

keselarasan, seberapa jauh sampel yang diamati sesuai dengan ketentuan yang ditetapkan².

Analisis koefisien kontingensi (*chi square*) digunakan untuk menganalisa hubungan antara variabel nominal terhadap pemilihan moda transportasi yaitu jenis kelamin dengan pilihan moda transportasi. Seperti pada tabel 3.3 berikut.

Tabel 3.3 Analisis Variabel Nominal Terhadap Pemilihan Moda Transportasi

Variabel	Pemilihan Moda Transportasi
▪ Jenis Kelamin	▪ Moda Transportasi : Jalan Kaki Sepeda Sepeda Motor Mobil Pribadi Angkutan Umum

Sumber : Hasil Kajian Teori, 2015

2. Analisa Korelasi Spearman Rank

Spearman rank (r_s) merupakan metode statistik yang digunakan untuk mengukur erat tidaknya kaitan antara dua variabel penelitian yang ordinal. Dalam korelasi *spearman rank*, sumber data untuk kedua variabel yang akan dikonversikan dapat berasal dari sumber yang tidak sama, serta data dari kedua variabel tidak harus membentuk distribusi normal (Sugiyono, 2011). Jadi peringkat Spearman merupakan angka yang menunjukkan arah dan kuatnya hubungan dua variabel, yang disusun menurut peringkat (*ranked data*). Arah dinyatakan dalam besarnya koefisien korelasi itu sendiri³.

Dalam penelitian ini, korelasi *spearman rank* ini digunakan untuk melihat adakah hubungan antara karakteristik mahasiswa terhadap penentuan moda transportasi. Adapun langkah-langkah untuk menghitung korelasi Spearman adalah :

- a. Menentukan formulasi hipotesis (H_a dan H_0)
 - H_0 diterima; bahwa tidak ada hubungan antara karakteristik mahasiswa dengan penentuan moda transportasi
 - H_0 ditolak; bahwa ada hubungan antara karakteristik mahasiswa dengan penentuan moda transportasi
- b. Menentukan taraf nyata ($\alpha = 0,05$) untuk menentukan tabel
- c. Menyusun tabel penolong untuk menentukan hitung
- d. Menghitung nilai hitung

² Dyaning Wahyu Primasari, et al. 2013. *Pemilihan Moda Transportasi Ke Kampus oleh Mahasiswa Universitas Brawijaya*. Indonesian Green Technology Journal Vol. 2 No. 2.

³ Anggi Firmansyah, et al. 2013. *Kajian Angkutan Umum Penumpang Mini Bus Superben dan Mini Bus Travel (Studi Kasus Rute Pasir Pengaraian-Pekanbaru)*. Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Pasir Pengaraian.

Adapun persamaan rumus yang digunakan adalah, sebagai berikut.

$$r_s = 1 - \left[\frac{6 \sum D^2}{n(n^2 - 1)} \right]$$

Dimana :

- r_s = Koefisien korelasi peringkat Spearman
 D = Selisih antara peringkat variabel kesatu dengan peringkat variabel kedua
 n = Jumlah pertanyaan dalam kuesioner per kasus

Menurut Indarto (1987) sebagai dasar dalam menginterpretasikan r_s (koefisien korelasi peringkat Spearman) dan hasil sebuah penelitian adalah, sebagai berikut.

- Jika nilai koefisien korelasi terletak antara -1 dan +1, hal ini menunjukkan adanya korelasi atau hubungan antara kedua variabel tersebut.
- Jika nilai koefisien korelasi adalah -1 atau +1, berarti kedua variabel tersebut mempunyai korelasi atau hubungan yang kuat (korelasi sempurna).
- Jika nilai koefisien korelasi adalah 0, berarti tidak ada korelasi.

Adapun nilai koefisien korelasi dapat diinterpretasikan dalam bentuk tabel sehingga lebih mudah dipahami, seperti pada tabel 3.4 berikut.

Tabel 3.4 Interpretasi Nilai Koefisien Korelasi

Besarnya nilai r_s	Interpretasi
Antara 0,80 sampai dengan 1,00	Sangat Tinggi / Sangat Kuat
Antara 0,60 sampai dengan 0,80	Tinggi / Kuat
Antara 0,40 sampai dengan 0,60	Sedang
Antara 0,20 sampai dengan 0,40	Rendah / Lemah
Antara 0,00 sampai dengan 0,20	Sangat Rendah / Sangat Lemah

Sumber : Statistika Untuk Penelitian, 2010

Analisis *spearman* digunakan untuk menganalisa hubungan antara variabel ordinal terhadap pemilihan moda transportasi yaitu intensitas pergantian moda, kepemilikan SIM, kemudahan, keamanan, ketersediaan dan kenyamanan dengan pilihan moda transportasi. Seperti pada tabel 3.5 berikut.

Tabel 3.5 Analisis Variabel Ordinal Terhadap Pemilihan Moda Transportasi

Variabel	Pemilihan Moda Transportasi
▪ Intensitas Pergantian Moda	▪ Moda Transportasi Jalan Kaki
▪ Kepemilikan SIM	Sepeda
▪ Kemudahan	Sepeda Motor
▪ Keamanan	Mobil Pribadi
▪ Ketersediaan	Angkutan Umum
▪ Kenyamanan	
▪ Kondisi Cuaca	

Sumber : Hasil Kajian Teori, 2015

3. Analisis Korelasi *Product Moment Pearson*

Korelasi adalah istilah statistik yang menyatakan derajat hubungan linier (searah bukan timbal balik) antara dua variabel atau lebih. Penggunaan analisis korelasi *Product Moment Pearson* memiliki kegunaan, yaitu sebagai berikut.

- a. Untuk menyatakan ada atau tidaknya hubungan antara variabel X dengan variabel Y.
- b. Untuk menyatakan besarnya sumbangan variabel satu terhadap yang lainnya yang dinyatakan dalam persen.
Terdapat beberapa syarat dalam penggunaan korelasi pearson, antara lain.
 - a. Data berdistribusi normal
 - b. Variabel yang dihubungkan mempunyai data linear
 - c. Variabel yang dihubungkan mempunyai data yang dipilih secara acak
 - d. Variabel yang dihubungkan mempunyai pasangan yang sama dari subyek yang sama pula (variasi skor variabel yang dihubungkan harus sama)
 - e. Variabel yang dihubungkan mempunyai data interval atau rasio.
 Adapun langkah-langkah dalam menghitung koefisien korelasi pearson adalah, sebagai berikut.
 - a. Menentukan formulasi hipotesis (H_a dan H_0)
 - H_0 diterima; bahwa tidak ada hubungan antara karakteristik mahasiswa dengan penentuan moda transportasi
 - H_0 ditolak; bahwa ada hubungan antara karakteristik mahasiswa dengan penentuan moda transportasi
 - b. Buat tabel penolong dalam bentuk matriks yang berisi nomor responden dan kedua variabel (X dan Y).
 - c. Cari nilai r_{hitung} dengan rumus, sebagai berikut.

$$r_{xy} = \frac{n \sum XY - \sum X \sum Y}{\sqrt{n \sum X^2 - (\sum X)^2} \sqrt{n \sum Y^2 - (\sum Y)^2}}$$

Dimana :

- r_{XY} = Nilai Korelasi
 X = Jumlah variabel X
 Y = Jumlah variabel Y
 n = Jumlah pertanyaan

Nilai r

- Nilai r terbesar adalah $+1$ dan r terkecil adalah -1 . $r = +1$, menunjukkan hubungan positif sempurna, sedangkan $r = -1$, menunjukkan hubungan negatif sempurna.
- r tidak mempunyai satuan atau dimensi. Tanda $+$ atau $-$ hanya menunjukkan arah hubungan. Interpretasi nilai r adalah, sebagai berikut.

Tabel 3.6 Interpretasi Nilai Koefisien Korelasi

r	Interpretasi
0	Tidak Berkorelasi
0,01 – 0,20	Korelasi Sangat Rendah
0,21 – 0,40	Korelasi Rendah
0,41 – 0,60	Korelasi Agak Rendah
0,61 – 0,80	Korelasi Cukup
0,81 – 0,99	Korelasi Tinggi
1	Korelasi Sangat Tinggi

Sumber : Pengantar Statistika, 2000

Analisis *pearson* digunakan untuk menganalisa hubungan antara variabel interval terhadap pemilihan moda transportasi yaitu kepemilikan kendaraan, pendapatan, jarak tempuh, waktu perjalanan, biaya perjalanan, kepadatan lokasi hunian dan frekuensi perjalanan dengan pilihan moda transportasi. Seperti pada tabel 3.7 berikut.

Tabel 3.7 Analisis Variabel Interval Terhadap Pemilihan Moda Transportasi

Variabel	Pemilihan Moda Transportasi
▪ Kepemilikan Kendaraan	▪ Moda Transportasi
▪ Pendapatan	Jalan Kaki
▪ Jarak Tempuh	Sepeda
▪ Waktu Perjalanan	Sepeda Motor
▪ Biaya Perjalanan	Mobil Pribadi
▪ Kepadatan Lokasi Hunian	Angkutan Umum
▪ Frekuensi Perjalanan	
▪ Status Tempat Tinggal	

Sumber : Hasil Kajian Teori, 2015

BAB IV

GAMBARAN UMUM WILAYAH STUDI

Pada bab ini berisikan gambaran umum lokasi dilakukannya penelitian, kondisi lokasi penelitian, gambaran karakteristik mahasiswa selaku responden dalam penelitian dan gambaran hubungan karakter mahasiswa dan pemilihan moda transportasi dalam pergerakan menuju kampus.

Seperti halnya kebanyakan kota-kota lain di Indonesia pada umumnya, Kota Malang tumbuh dan berkembang setelah hadirnya pemerintah kolonial Hindia Belanda. Sejak beroperasinya kereta api pada tahun 1879 Kota Malang mulai berkembang dengan pesat, begitu pula kebutuhan masyarakat akan kelancaran dalam pergerakan dari tempat tinggal menuju tempat beraktifitas.

Sejalan dengan perkembangan tersebut diatas, tingkat kebutuhan masyarakat akan sarana dan prasarana pendukung pergerakan terus meningkat. Sebagai akibatnya, maka berbagai permasalahan mengenai tata kota mulai muncul ke permukaan, diantaranya kepadatan kendaraan dan kemacetan di pusat-pusat kegiatan kota yang meliputi kawasan perumahan, pendidikan, industri, dan jalur lalu lintas lainnya.

Secara geografis Kota Malang dikelilingi oleh kawasan pegunungan dan berada pada ketinggian 440 - 667 meter diatas permukaan laut. secara geografis wilayah Kota Malang berada antara 07°46'48" - 08°46'42" Lintang Selatan dan 112°31'42" - 112°48'48" Bujur Timur, dengan luas wilayah 110,06 kilometer persegi, dengan jumlah penduduk sampai bulan September tahun 2013 sebesar 836.373 jiwa. Adapun batas-batas administrasi Kota Malang sebagai berikut.

- Batas Utara : Kecamatan Singosari dan Kecamatan Karangploso, Kabupaten Malang
- Batas Selatan : Kecamatan Tajinan dan Kecamatan Pakisaji, Kabupaten Malang
- Batas Timur : Kecamatan Pakis dan Kecamatan Tumpang, Kabupaten Malang
- Batas Barat : Kecamatan Wagir dan Kecamatan Dau, Kabupaten Malang

Kota Malang memiliki citra sebagai Kota Pendidikan, Kota Industri dan Kota Pariwisata. Citra Kota ini mulai dikembangkan dikaitkan dengan pertumbuhan dari masing-masing sektor tersebut. Seiring dengan pengembangan dari masing-masing sektor tersebut, Kota Malang berkembang cukup pesat, terlihat dengan banyaknya fasilitas pendidikan, industri dan pariwisata tersebar di banyak tempat di Kota Malang.

Keberadaan Kota Malang sebagai Kota Pendidikan sangat didukung oleh hawa yang sejuk, situasi kota yang tenang, penduduk yang ramah, harga makanan yang relatif terjangkau dan fasilitas pendidikan yang memadai sangat cocok untuk menempuh pendidikan. Selain itu Kota Malang memiliki sejumlah perguruan tinggi ternama, diantaranya Universitas Brawijaya, Universitas Negeri Malang, Universitas Islam

Negeri Malang dan cabang Sekolah Tinggi Administrasi Negara (STAN). Beberapa perguruan tinggi swasta terkemuka diantaranya Universitas Muhammadiyah Malang, Universitas Merdeka, Institut Teknologi Nasional Malang, Universitas Gajayana, Universitas Islam Malang, dan perguruan tinggi lainnya.

ITN Malang merupakan salah satu perguruan tinggi swasta yang banyak diminati oleh mahasiswa/i pendatang. ITN Malang bermula dari Akademi Teknik Nasional (ATN) Malang yang didirikan oleh Yayasan Pendidikan Umum dan Teknologi Nasional Malang pada tahun 1969, yang kemudian berkembang menjadi ITN Malang pada tahun 1981 dengan keputusan Menteri Pendidikan dan Kebudayaan No. 0104/0/1983. Pada awalnya ITN Malang menempati areal kampus seluas 4 Ha di Jalan Bendungan Sigura-gura No. 2 Malang. Dengan jumlah mahasiswa ITN Malang semakin meningkat, maka upaya pengembangan sarana dan prasarana dalam mendukung proses pembelajaran terus dilakukan. Pada tahun 1998 ITN membangun kampus II yang dirancang sebagai kampus terpadu yang menempati areal seluas 35 Ha dari lahan seluas 65 Ha yang dimiliki ITN Malang.

Lokasi penelitian dalam penelitian ini adalah wilayah Kampus I ITN Malang. Untuk memberi fokus dalam penelitian yang menggunakan mahasiswa dengan jenjang pendidikan Strata 1 (S-1) ITN Malang Kampus I sebagai objek penelitian, maka penelitian akan dilakukan didalam kawasan Kampus I ITN Malang.

Penelitian ini dititikberatkan pada tujuan perjalanan ke kampus atau dengan kata lain perjalanan dengan tujuan pendidikan. Dengan demikian karakteristik perjalanan tersebut adalah perjalanan mahasiswa ITN Malang dari rumah/ tempat tinggal ke tempat pendidikan, yaitu Kampus I ITN Malang, Jl. Sigura-gura No.02 Malang. Penelitian ini hanya mengambil responden dari Kampus I ITN Malang agar dalam penentuan moda dan perjalanannya memiliki tujuan yang sama, yaitu Kampus I ITN Malang.

Gambar 4.1. Kampus I ITN Malang



Sumber : Hasil Survey (Mei, 2015)

Adapun lokasi penelitian ini dikelompokkan menjadi wilayah survey menurut beberapa fakultas dan jurusan yang termasuk didalamnya serta mahasiswa yang berada pada jenjang S-1 ITN Malang selaku sumber informasi yang dibutuhkan. Adapun jumlah mahasiswa aktif ITN Malang tahun 2015 dan jumlah mahasiswa aktif ITN Malang Kampus I dapat dilihat pada tabel 4.1 berikut.

Tabel 4.1. Jumlah Mahasiswa Aktif ITN Malang Kampus I

No.	Fakultas	Jurusan / Program Studi	Jumlah Mahasiswa
1.	Teknologi Industri (FTI)	Teknik Kimia S-1	228
		Teknik Mesin D-III	126
2.	Teknik Sipil dan Perencanaan (FTSP)	Teknik Sipil S-1	551
		Teknik Sumber Daya Air S-1	43
		Teknik Arsitektur S-1	465
		Teknik Perencanaan Wilayah dan Kota S-1	384
		Teknik Geodesi S-1	435
		Teknik Lingkungan S-1	115
Jumlah Mahasiswa			2347

Sumber : Sistem Informasi Manajemen ITN Malang, 2015

4.1 Karakteristik Mahasiswa ITN Malang Sebagai Pengguna Moda Transportasi

Responden yang digunakan dalam penelitian ini adalah mahasiswa aktif ITN Malang Kampus I, yaitu dua (2) jurusan Fakultas Teknologi Industri (FTI) dan enam (6) jurusan dari Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan (FTSP).

4.1.1. Karakteristik Responden

Berdasarkan hasil survei dan penyebaran kuesioner terhadap 96 orang responden, yang terbagi sesuai dengan prosentase jurusan masing-masing fakultas yang terdapat di Kampus I ITN Malang, dapat dijelaskan karakteristik responden yang dianggap memiliki korelasi dengan pemilihan moda transportasi, sebagai berikut.

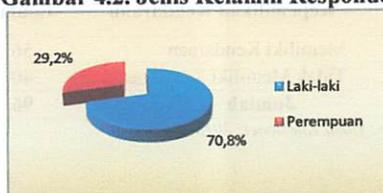
1. Jenis Kelamin (*Gender*)

Jenis Kelamin dapat mempengaruhi karakter dan pilihan narasumber terhadap pemilihan moda transportasi. Melalui variabel jenis kelamin, peneliti ingin mengetahui apakah terdapat perbedaan persepsi atau skala sikap antara responden perempuan dan laki-laki dalam perilaku pemilihan moda.

Tabel 4.2. Jenis Kelamin Responden

No.	Jenis Kelamin	Jumlah	Prosentase (%)
1.	Laki-laki	68	70.8
2.	Perempuan	28	29.2
Jumlah		96	100.0

Sumber : Hasil Kuesioner, 2015

Gambar 4.2. Jenis Kelamin Responden

Berdasarkan tabel dan gambar diatas, maka diketahui bahwa 70,8% dari responden adalah mahasiswa laki-laki dan 29,2% lainnya adalah mahasiswa perempuan.

2. Biaya Hidup

Faktor biaya hidup dapat mempengaruhi karakter dan pemilihan moda karena semakin tinggi biaya hidup, maka akan mempengaruhi kepemilikan kendaraan dan pemilihan lokasi tempat tinggal.

Tabel 4.3. Biaya hidup Responden

No.	Tingkat Biaya Hidup	Jumlah	Prosentase (%)
1.	< Rp 1.000.000	44	45.8
2.	Rp 1.000.000 – Rp 1.500.000	38	39.6
3.	Rp 1.500.000 – Rp 2.000.000	9	9.4
4.	> Rp 2.000.000	5	5.2
Jumlah		96	100.0

Sumber : Hasil Kuesioner, 2015

Gambar 4.3. Biaya Hidup Responden



Berdasarkan tabel dan gambar diatas, maka diketahui bahwa 45,8% dari responden adalah memiliki biaya hidup < Rp 1.000.000, 39,6% memiliki biaya hidup Rp 1.000.000 – Rp 1.500.000, 9,4% memiliki biaya hidup Rp 1.500.000 – Rp 2.000.000 dan 5,2% lainnya memiliki biaya hidup > Rp 2.000.000.

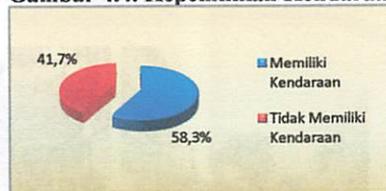
3. Kepemilikan Kendaraan

Faktor kepemilikan kendaraan dapat mempengaruhi mahasiswa dalam pemilihan moda transportasi menuju kampus, hal tersebut dapat juga mempengaruhi lokasi tempat tinggal dan waktu yang akan ditempuh menuju kampus.

Tabel 4.4. Kepemilikan Kendaraan

No.	Kepemilikan Kendaraan	Jumlah	Prosentase (%)
1.	Memiliki Kendaraan	56	58.3
2.	Tidak Memiliki Kendaraan	40	41.7
Jumlah		96	100.0

Sumber : Hasil Kuesioner, 2015

Gambar 4.4. Kepemilikan Kendaraan

Berdasarkan tabel dan gambar diatas, diketahui bahwa sebagian besar yaitu sebanyak 58,3% dari responden memiliki kendaraan pribadi dan 41,7% tidak memiliki kendaraan pribadi.

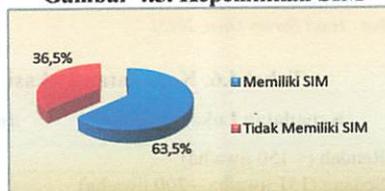
4. Kepemilikan SIM

Kepemilikan SIM dapat mempengaruhi seseorang dalam pemilihan moda transportasi, apakah orang tersebut akan menggunakan kendaraan pribadi dalam beraktifitas atau tidak.

Tabel 4.5. Kepemilikan SIM

No.	Kepemilikan SIM	Jumlah	Prosentase (%)
1.	Tidak Memiliki SIM	35	36.5
2.	Memiliki SIM	61	63.5
Jumlah		96	100.0

Sumber : Hasil Kuesioner, 2015

Gambar 4.5. Kepemilikan SIM

Berdasarkan tabel dan gambar diatas, maka diketahui bahwa 36,5% dari responden tidak memiliki SIM dan sebagian besar dari responden yaitu sebanyak 63,5% memiliki SIM.

5. Kepadatan Lokasi Hunian

Kepadatan lokasi hunian seseorang dapat mempengaruhi karakter dan pemilihan moda transportasi seseorang, apakah orang tersebut akan menggunakan kendaraan pribadi, kendaraan umum, atau mungkin berjalan kaki.

Gambar 4.6. Gambaran Kepadatan Lokasi Hunian Mahasiswa



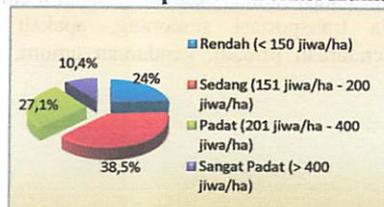
Sumber : Hasil Survey (Juni, 2015)

Tabel 4.6. Kepadatan Lokasi Hunian

No.	Kepadatan Lokasi Hunian	Jumlah	Prosentase (%)
1.	Rendah (< 150 jiwa/ha)	23	24.0
2.	Sedang (151 jiwa/ha – 200 jiwa/ha)	37	38.5
3.	Padat (201 jiwa/ha – 400 jiwa/ha)	26	27.1
4.	Sangat Padat (> 400 jiwa/ha)	10	10.4
Jumlah		96	100.0

Sumber : Hasil Kuesioner, 2015

Gambar 4.7. Kepadatan Lokasi Hunian



Berdasarkan tabel dan gambar diatas, maka diketahui bahwa 24% dari responden tinggal di lokasi hunian yang memiliki kepadatan penduduk rendah, 38,5% tinggal di lokasi hunian dengan kepadatan penduduk sedang, 27,1% tinggal di lokasi hunian dengan kepadatan penduduk padat dan 10,4% lainnya tinggal di lokasi hunian dengan kepadatan penduduk yang sangat padat.

6. Frekuensi Perjalanan Menuju Kampus

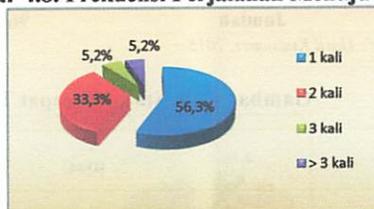
Frekuensi perjalanan menuju kampus dapat mempengaruhi karakteristik mahasiswa dalam pemilihan moda transportasi karena menunjukkan frekuensi perjalanan mahasiswa ke kampus dalam sehari. Semakin sering perjalanan menuju kampus, maka akan membutuhkan moda transportasi yang memudahkan pergerakan mahasiswa dan biaya yang dibutuhkanpun akan semakin besar.

Tabel 4.7. Frekuensi Perjalanan Menuju Kampus

No.	Frekuensi Perjalanan	Jumlah	Prosentase (%)
1.	1 kali	54	56.3
2.	2 kali	32	33.3
3.	3 kali	5	5.2
4.	> 3 kali	5	5.2
Jumlah		96	100.0

Sumber : Hasil Kuesioner, 2015

Gambar 4.8. Frekuensi Perjalanan Menuju Kampus



Berdasarkan tabel dan gambar diatas, maka diketahui bahwa 56,3% responden melakukan perjalanan sebanyak 1 (satu) kali menuju kampus, 33,3% sebanyak 2 kali, 5,2% sebanyak 3 kali dan 5,2% lainnya melakukan perjalanan sebanyak > 3 kali menuju kampus.

7. Status Tempat Tinggal

Status tempat tinggal dapat mempengaruhi pemilihan moda transportasi mahasiswa menuju kampus. Mahasiswa yang tinggal bersama orang tua atau mengontrak rumah memiliki kemungkinan memiliki kendaraan pribadi lebih besar dibandingkan yang menyewa tempat kos atau tinggal di asrama.

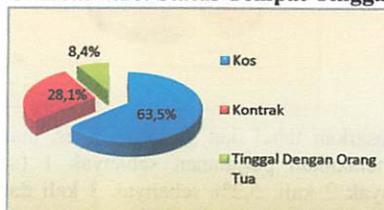
Gambar 4.9. Gambaran Status Tempat Tinggal Mahasiswa

Sumber : Hasil Survey (Juni, 2015)

Tabel 4.8. Status Tempat Tinggal

No.	Status Tempat Tinggal	Jumlah	Prosentase (%)
1.	Kos	61	63,5
2.	Kontrak	27	28,1
3.	Tinggal Dengan Orang Tua	8	8,4
Jumlah		96	100,0

Sumber : Hasil Kuesioner, 2015

Gambar 4.10. Status Tempat Tinggal

Berdasarkan tabel dan gambar diatas, maka diketahui bahwa sebagian besar responden yaitu sebanyak 63,5% responden bertempat tinggal di rumah kos, 28,1% mengontrak rumah dan 8,4% lainnya tinggal bersama orang tua.

4.1.2. Karakteristik Pemilihan Moda Transportasi

Berdasarkan hasil survei dan penyebaran kuesioner terhadap 96 orang responden, dapat dijelaskan faktor-faktor yang memiliki korelasi dengan pemilihan moda transportasi, sebagai berikut.

1. Biaya Perjalanan

Biaya perjalanan adalah besarnya biaya yang akan dikeluarkan oleh mahasiswa untuk melakukan perjalanan ke kampus, baik dengan angkutan pribadi maupun angkutan umum.

Tabel 4.9. Biaya Perjalanan

No.	Biaya Perjalanan	Jumlah	Prosentase (%)
1.	< Rp 5.000	41	42.7
2.	Rp 5.000 – Rp 10.000	28	29.2
3.	Rp 10.000 – Rp 15.000	17	17.7
4.	> Rp 15.000	10	10.4
Jumlah		96	100.0

Sumber : Hasil Kuesioner, 2015

Gambar 4.11. Biaya Perjalanan



Berdasarkan tabel dan gambar diatas, maka diketahui bahwa 42,7% dari responden membutuhkan biaya perjalanan menuju kampus sebanyak < Rp 5.000, 29,2% membutuhkan sebanyak Rp 5.000 – Rp 10.000, 17,7% membutuhkan sebanyak Rp 10.000 – Rp 15.000 dan 10,4% lainnya membutuhkan sebanyak > Rp 15.000 untuk perjalanan menuju kampus.

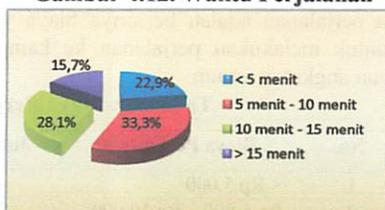
2. Waktu Perjalanan

Waktu perjalanan merupakan jumlah waktu yang digunakan mahasiswa dari tempat tinggal menuju kampus. Apabila menggunakan kendaraan umum, maka waktu yang dibutuhkan dari tempat tinggal menuju ke pemberhentian pertama, naik angkutan sampai ke pemberhentian berikutnya, kemudian perjalanan menuju kampus.

Tabel 4.10. Waktu Perjalanan

No.	Waktu Perjalanan	Jumlah	Prosentase (%)
1.	< 5 menit	22	22.9
2.	5 menit – 10 menit	32	33.3
3.	10 menit – 15 menit	27	28.1
4.	> 15 menit	15	15.7
Jumlah		96	100.0

Sumber : Hasil Kuesioner, 2015

Gambar 4.12. Waktu Perjalanan

Berdasarkan tabel dan gambar diatas, maka dapat diketahui bahwa 22,9% dari responden membutuhkan waktu < 5 menit untuk perjalanan menuju kampus, 33,3% membutuhkan waktu 5 menit – 10 menit, 28,1% membutuhkan waktu 10 menit – 15 menit dan 15,7% lainnya membutuhkan waktu > 15 menit untuk perjalanan menuju kampus.

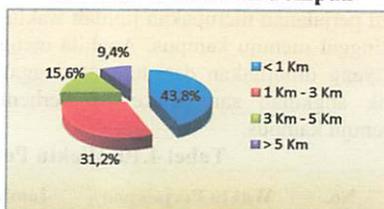
3. Jarak Tempuh

Jarak tempuh merupakan jarak yang harus ditempuh moda transportasi yang digunakan oleh mahasiswa mulai dari tempat tinggal sampai di tempat tujuan.

Tabel 4.11. Jarak Tempuh

No.	Jarak Tempuh	Jumlah	Prosentase (%)
1.	< 1 Km	42	43.8
2.	1 Km – 3 Km	30	31.2
3.	3 Km – 5 Km	15	15.6
4.	> 5 Km	9	9.4
	Jumlah	96	100.0

Sumber : Hasil Kuesioner, 2015

Gambar 4.13. Jarak Tempuh

Berdasarkan tabel dan gambar diatas, maka dapat diketahui bahwa 43,8% responden harus menempuh jarak < 1 Km untuk menuju kampus, 31,2% menempuh jarak 1 Km – 3 Km, 15,6% menempuh jarak 3 Km – 5 Km, dan 9,4% lainnya harus menempuh jarak > 5 Km untuk menuju kampus.

4. Kenyamanan

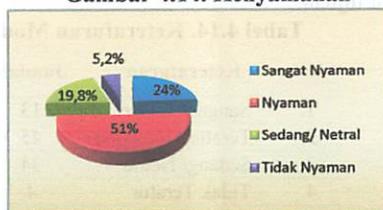
Faktor kenyamanan merupakan faktor kualitatif yang dapat mempengaruhi pemilihan moda transportasi. Pengguna moda transportasi cenderung lebih memilih moda yang memiliki tingkat pelayanan yang tinggi, yaitu nyaman digunakan, lebih fleksibel apabila melakukan perjalanan dan dapat menunjukkan prestise seseorang, yang biasanya lebih memilih kendaraan pribadi daripada kendaraan umum.

Tabel 4.12. Kenyamanan Moda Transportasi

No.	Kenyamanan	Jumlah	Prosentase (%)
1.	Sangat Nyaman	23	24.0
2.	Nyaman	49	51.0
3.	Sedang/ Netral	19	19.8
4.	Tidak Nyaman	5	5.2
Jumlah		96	100.0

Sumber : Hasil Kuesioner, 2015

Gambar 4.14. Kenyamanan



Berdasarkan tabel dan gambar diatas, maka diketahui bahwa 24% responden merasa sangat nyaman dengan moda transportasi yang digunakan menuju kampus, 51% responden merasa nyaman, 19,8% merasa sedang/ netral, dan 5,2% lainnya merasa tidak nyaman dengan moda transportasi yang digunakan menuju kampus.

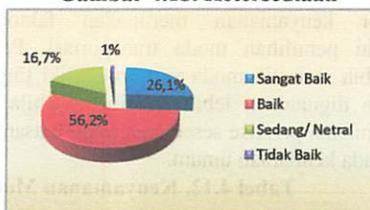
5. Ketersediaan

Ketersediaan moda pada saat melakukan perjalanan dapat menjadi salah satu faktor yang mempengaruhi pemilihan moda transportasi oleh mahasiswa.

Tabel 4.13. Ketersediaan Moda Transportasi

No.	Ketersediaan	Jumlah	Prosentase (%)
1.	Sangat Baik	25	26.1
2.	Baik	54	56.2
3.	Sedang/ Netral	16	16.7
4.	Tidak Baik	1	1.0
Jumlah		96	100.0

Sumber : Hasil Kuesioner, 2015

Gambar 4.15. Ketersediaan

Berdasarkan tabel dan gambar diatas, maka diketahui bahwa sebagian besar responden yaitu sebanyak 56,2% merasa ketersediaan moda transportasi yang digunakan menuju kampus berada dalam kategori baik dan hanya 1% diantaranya yang merasa dalam kategori tidak baik.

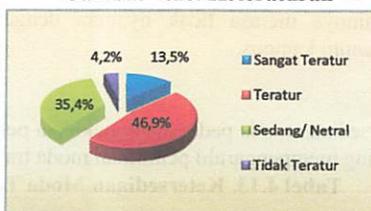
6. Keteraturan

Faktor yang juga dapat mempengaruhi pemilihan moda transportasi adalah keteraturan moda transportasi dalam kedatangan dan keberangkatannya menuju tempat tujuan.

Tabel 4.14. Keteraturan Moda Transportasi

No.	Keteraturan	Jumlah	Prosentase (%)
1.	Sangat Teratur	13	13.5
2.	Teratur	45	46.9
3.	Sedang/ Netral	34	35.4
4.	Tidak Teratur	4	4.2
Jumlah		96	100.0

Sumber : Hasil Kuesioner, 2015

Gambar 4.16. Keteraturan

Berdasarkan tabel dan gambar diatas, maka dapat diketahui bahwa 13,5% responden merasa moda transportasi yang digunakan menuju kampus sangat teratur, 46,9% merasa teratur, 35,4% merasa sedang/ netral dan 4,2% lainnya merasa tidak teratur.

7. Keamanan

Setiap pengguna tentu memiliki persepsi yang berbeda dalam menentukan moda transportasi mana yang dianggap paling aman untuk

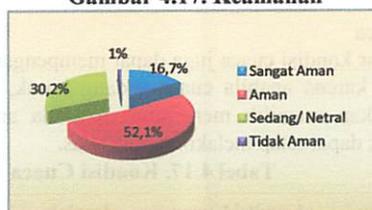
digunakan, yang dapat menunjukkan keamanan dari gangguan selama perjalanan, yaitu rasa aman dari adanya tindakan kriminalitas, keselamatan dari resiko kecelakaan, dan dari lingkungan sekitar yaitu gangguan sebelum dan sesudah melakukan perjalanan.

Tabel 4.15. Keamanan Moda Transportasi

No.	Keamanan	Jumlah	Prosentase (%)
1.	Sangat Aman	16	16.7
2.	Aman	50	52.1
3.	Sedang/ Netral	29	30.2
4.	Tidak Aman	1	1.0
Jumlah		96	100.0

Sumber : Hasil Kuesioner, 2015

Gambar 4.17. Keamanan



Berdasarkan tabel dan gambar diatas, maka dapat diketahui bahwa sebagian besar dari responden merasa aman dalam melakukan perjalanan menuju kampus dengan moda transportasi yang digunakan dan terdapat 1% diantaranya yang mengatakan moda transportasi yang digunakan menuju kampus tidak aman.

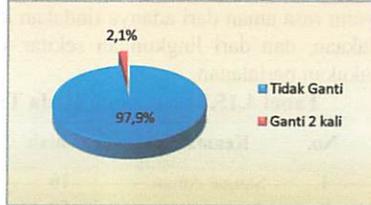
8. Intensitas Pergantian Moda

Faktor intensitas pergantian moda dapat diketahui dari berapa kali pengguna harus mengganti moda transportasi yang digunakan (oper) untuk sampai di kampus. Hal tersebut disebabkan oleh jalur kendaraan yang berbeda, sehingga perjalanan tidak dapat ditempuh hanya dengan satu moda.

Tabel 4.16. Intensitas Pergantian Moda

No.	Intensitas Pergantian Moda	Jumlah	Prosentase (%)
1.	Tidak Ganti	94	97.9
2.	Ganti 1 kali	2	2.1
Jumlah		96	100.0

Sumber : Hasil Kuesioner, 2015

Gambar 4.18. Intensitas Pergantian Moda

Berdasarkan tabel dan gambar diatas, maka dapat diketahui bahwa hampir sebagian besar responden menggunakan kendaraan yang sama dari tempat tinggal menuju kampus. Hal tersebut dapat diketahui dari persentase responden yang tidak mengganti moda transportasinya sebanyak 97,9% dan 2,1% lainnya mengganti kendaraan menuju kampus sebanyak 1 kali.

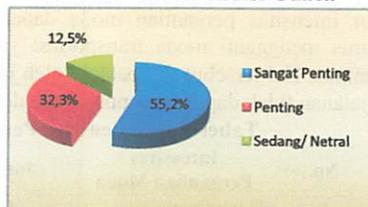
9. Kondisi Cuaca

Faktor kondisi cuaca juga dapat mempengaruhi dalam penentuan moda transportasi, karena apabila cuaca sedang buruk, maka pengguna kendaraan cenderung akan memilih menggunakan moda angkutan umum atau mobil pribadi untuk dapat tetap melakukan aktivitas.

Tabel 4.17. Kondisi Cuaca

No.	Kondisi Cuaca	Jumlah	Prosentase (%)
1.	Sangat Penting	53	55.2
2.	Penting	31	32.3
3.	Sedang/ Netral	12	12.5
	Jumlah	96	100.0

Sumber : Hasil Kuesioner, 2015

Gambar 4.19. Kondisi Cuaca

Berdasarkan tabel dan gambar diatas, maka diketahui bahwa menurut 55,2% responden kondisi cuaca merupakan hal yang sangat penting dalam perjalanan menuju kampus, 32,3% mengatakan penting dan 12,5% lainnya merasa sedang/ netral.

4.2 Gambaran Hubungan Karakter Mahasiswa Dan Pemilihan Moda Transportasi

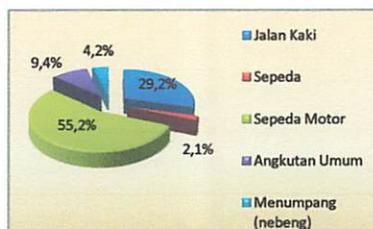
Gambaran hubungan karakter mahasiswa dan pemilihan moda transportasi dapat dilihat dari pemilihan penggunaan moda menuju kampus yang ditunjukkan oleh jenis moda atau angkutan yang dipilih oleh mahasiswa untuk perjalanan menuju kampus. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 4.18.

Tabel 4.18. Penggunaan Moda Transportasi

No.	Penggunaan Moda	Jumlah	Prosentase (%)
1.	Jalan Kaki	28	29.2
2.	Sepeda	2	2.1
3.	Sepeda Motor	53	55.2
4.	Angkutan Umum	9	9.4
5.	Menumpang (nebeng)	4	4.2
Jumlah		96	100.0

Sumber : Hasil Kuesioner, 2015

Gambar 4.20. Penggunaan Moda Transportasi



Berdasarkan tabel dan gambar diatas, maka dapat diketahui tidak terdapat penggunaan mobil pribadi dalam pergerakan menuju kampus. Penggunaan moda transportasi menuju kampus oleh responden yang terbanyak adalah menggunakan sepeda motor sebanyak 55,2%, kemudian jalan kaki sebanyak 29,2%, angkutan umum 9,4%, menumpang (nebeng) dengan kendaraan teman sebanyak 4,2% dan 2,1% lainnya menggunakan sepeda menuju kampus. Penggunaan sepeda menjadi penggunaan terkecil dikarenakan kondisi kontur tanah di wilayah Kota Malang yang tidak rata sehingga kemungkinan penggunaan sepeda untuk membantu aktifitas perkuliahan sangat kecil.

Dari masing-masing karakteristik mahasiswa diketahui bahwa mayoritas pengguna moda transportasi menuju kampus adalah responden laki-laki yang memiliki kendaraan pribadi, memiliki surat kelengkapan berkendara atau SIM dengan tingkat biaya hidup Rp 1.000.000 – 1.500.000 dengan perjalanan menuju kampus sebanyak 1 kali dan tinggal di rumah kos dengan tempat tinggal yang memiliki kepadatan lokasi hunian sedang (151 jiwa/ha – 200 jiwa/ha).

Berdasarkan hal tersebut maka dapat diketahui karakter pengguna moda yang memiliki hubungan dengan pemilihan moda transportasi mahasiswa menuju kampus, dilihat dari banyaknya penggunaan kendaraan pribadi untuk pergerakan menuju kampus yaitu sebanyak 57,3% dari jumlah keseluruhan responden.

BAB V

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Pada bab ini akan menjabarkan mengenai analisa data yang telah diperoleh untuk mengetahui hubungan karakter mahasiswa dan pemilihan moda transportasi menuju kampus.

Analisa data adalah proses penyederhanaan data ke dalam bentuk yang lebih mudah dibaca dan diinterpretasikan. Data yang diperoleh dari proses pengumpulan data kemudian akan diolah dan dianalisis dengan menggunakan metode-metode yang sesuai dengan tema penelitian, yaitu hubungan karakter mahasiswa dan penentuan moda transportasi ke kampus.

5.1. Analisa Karakteristik Mahasiswa ITN Malang Sebagai Pengguna Moda Transportasi

Metode yang digunakan dalam analisa ini adalah metode analisa deskriptif statistik. Analisis deskriptif statistik digunakan untuk mengidentifikasi karakteristik penentuan moda transportasi menuju kampus oleh mahasiswa ITN Malang, berdasarkan variabel-variabel yang telah ditentukan.

Proses pengumpulan data dalam penelitian ini dilaksanakan dengan cara observasi dan penyebaran kuesioner. Observasi dilakukan di kampus I ITN Malang dan lingkungan sekitarnya untuk melihat faktor apa saja yang memiliki hubungan dengan karakter pengguna moda transportasi, yaitu mahasiswa ITN Malang selaku objek penelitian. Kemudian penyebaran kuesioner dilakukan kepada mahasiswa kampus I ITN Malang, yang kemudian hasil dari proses pengumpulan data di lapangan diolah dan dibuat kesimpulan berkenaan dengan karakteristik mahasiswa selaku pengguna terhadap penentuan moda transportasi. Berikut adalah karakteristik mahasiswa ITN Malang Kampus I selaku responden dalam penelitian.

1. Jenis Kelamin (Gender)

Karakter responden berdasarkan jenis kelamin diperkirakan memiliki korelasi dengan pemilihan moda transportasi yang akan dipergunakan, dimana pada umumnya mahasiswa perempuan lebih memilih moda transportasi yang aman dan tidak beresiko, sementara mahasiswa laki-laki lebih memilih untuk melakukan pergerakan dengan cepat menuju kampus.

Berdasarkan hasil survey, diketahui jumlah responden laki-laki lebih banyak daripada responden perempuan, yaitu sebanyak 68 responden atau 70,8% dari keseluruhan jumlah responden dan jumlah responden perempuan sebanyak 28 orang atau sebanyak 29,2% dari keseluruhan jumlah responden. Hasil proporsi pemilihan moda transportasi berdasarkan jenis kelamin selengkapnya dapat dilihat pada tabel 5.1 berikut.

**Tabel 5.1. Analisis Tabulasi Silang
Jenis Kelamin Responden dengan Moda Transportasi**

No.	Jenis Kelamin	Moda Transportasi						Jumlah
		JK	S	SM	MP	AU	N	
1.	Laki-laki	17.7%	1.0%	46.9%	0.0%	2.1%	3.1%	70.8%
2.	Perempuan	11.5%	1.0%	8.3%	0.0%	7.3%	1.0%	29.2%
	Jumlah	29.2%	2,1%	55.2%	0.0%	9.4%	4.2%	100.0%

Sumber : Hasil Analisa, 2015

Keterangan :

JK : Jalan Kaki

S : Sepeda

SM : Sepeda Motor

MP : Mobil Pribadi

AU : Angkutan Umum

N : Menumpang (*Nebeng*)

Dari hasil analisis tabulasi silang diketahui bahwa jumlah responden yang menggunakan kendaraan terbanyak dari seluruh jumlah moda transportasi adalah menggunakan sepeda motor dengan responden laki-laki sebanyak 46,9% dan responden perempuan sebanyak 8,3% dengan total 55,2%. Sedangkan penggunaan moda transportasi pilihan terkecil yang digunakan adalah dengan menggunakan sepeda adalah sebanyak 1% dari keseluruhan responden laki-laki dan perempuan dengan total 2,1%. Hubungan antara jenis kelamin dengan pemilihan moda transportasi dapat ditunjukkan dari jumlah pengguna kendaraan pribadi yang sebagian besar berjenis kelamin laki-laki dan pengguna kendaraan yang berjenis kelamin perempuan cenderung menggunakan kendaraan umum dalam pergerakan menuju kampus.

2. Biaya hidup

Faktor biaya hidup diperkirakan memiliki korelasi dengan pemilihan moda transportasi menuju kampus, dimana faktor biaya hidup yang ditinjau dalam hal ini adalah biaya hidup yang diterima oleh responden baik dari orang tua maupun biaya hidup pribadi. Semakin tinggi biaya hidup responden maka dapat mempengaruhi keinginan untuk memiliki kendaraan pribadi sebagai moda transportasi menuju kampus.

Berdasarkan hasil survey, diketahui bahwa 45,8% dari total keseluruhan responden memiliki tingkat biaya hidup < Rp 1.000.000, 39,6% memiliki tingkat biaya hidup Rp 1.000.000 – Rp 1.500.000, 9,4% memiliki tingkat biaya hidup Rp 1.500.000 – Rp 2.000.000 dan 5,2% lainnya memiliki tingkat biaya hidup > Rp 2.000.000. Hasil proporsi pemilihan moda transportasi berdasarkan tingkat biaya hidup selengkapannya dapat dilihat pada tabel 5.2 berikut.

**Tabel 5.2. Analisis Tabulasi Silang
Biaya hidup Responden dengan Moda Transportasi**

No.	Biaya hidup	Moda Transportasi						Jumlah
		JK	S	SM	MP	AU	N	
1.	< Rp 1.000.000	19.8%	0.0%	20.8%	0.0%	2.1%	3.1%	45.8%
2.	Rp 1.000.000 – Rp 1.500.000	6.2%	1.0%	26.0%	0.0%	5.2%	1.0%	39.6%
3.	Rp 1.500.000 – Rp 2.000.000	1.0%	1.0%	5.2%	0.0%	2.1%	0.0%	9.4%
4.	> Rp 2.000.000	2.1%	0.0%	3.1%	0.0%	0.0%	0.0%	5.2%
	Jumlah	29.2%	2.1%	55.2%	0.0%	9.4%	4.2%	100.0%

Sumber : Hasil Analisa, 2015

Keterangan :

JK : Jalan Kaki

S : Sepeda

SM : Sepeda Motor

MP : Mobil Pribadi

AU : Angkutan Umum

N : Menumpang (*Nebeng*)

Dari hasil analisis tabulasi silang diketahui bahwa jumlah responden terbanyak yang berjalan kaki menuju kampus yaitu responden yang memiliki tingkat biaya hidup < Rp 1.000.000 yaitu sebanyak 19,8% dari jumlah keseluruhan responden, responden yang menggunakan sepeda dengan tingkat biaya hidup Rp 1.000.000 – Rp 1.500.000 dan Rp 1.500.000 – Rp 2.000.000 masing-masing sebanyak 1%, responden yang menggunakan moda transportasi sepeda motor dengan tingkat biaya hidup sebesar Rp 1.000.000 – Rp 1.500.000 sebanyak 26%, responden yang menggunakan angkutan umum dengan tingkat biaya hidup Rp 1.000.000 – Rp 1.500.000 sebanyak 5,2% dan responden yang menumpang kendaraan teman dengan tingkat biaya hidup < Rp 1.000.000 sebanyak 3,1%.

3. Kepemilikan Kendaraan

Kepemilikan kendaraan diperkirakan memiliki hubungan cukup kuat dengan pemilihan moda transportasi oleh mahasiswa. Mahasiswa yang memiliki kendaraan pribadi lebih memilih untuk menggunakan kendaraannya sebagai moda transportasi menuju kampus, sedangkan mahasiswa yang tidak memiliki kendaraan pribadi cenderung memilih untuk berjalan kaki apabila jarak tempat tinggal dengan kampus cukup dekat dan menggunakan kendaraan umum apabila jarak tempat tinggal dengan kampus cukup jauh.

Berdasarkan hasil survey, diketahui bahwa mahasiswa yang memiliki kendaraan pribadi sebanyak 58,3% dari total responden dan 41,7% responden lainnya tidak memiliki kendaraan pribadi. Hasil proporsi pemilihan moda transportasi berdasarkan kepemilikan kendaraan selengkapnya dapat dilihat pada tabel 5.3 berikut.

**Tabel 5.3. Analisis Tabulasi Silang
Kepemilikan Kendaraan dengan Moda Transportasi**

No.	Kepemilikan Kendaraan	Moda Transportasi						Jumlah
		JK	S	SM	MP	AU	N	
1.	Memiliki Kendaraan Pribadi	2.1%	2.1%	54.2%	0.0%	0.0%	0.0%	58.3%
2.	Tidak Memiliki Kendaraan Pribadi	27.1%	0.0%	1.0%	0.0%	9.4%	4.2%	41.7%
	Jumlah	29.2%	2.1%	55.2%	0.0%	9.4%	4.2%	100.0%

Sumber : Hasil Analisa, 2015

Keterangan :

JK : Jalan Kaki

S : Sepeda

SM : Sepeda Motor

MP : Mobil Pribadi

AU : Angkutan Umum

N : Menumpang (*Nebeng*)

Dari hasil analisis tabulasi silang diketahui proporsi penggunaan terbanyak yang memiliki kendaraan pribadi dengan menggunakan sepeda motor adalah sebanyak 54,2% dari jumlah keseluruhan responden dan yang terendah adalah sebanyak 2,1% responden yang berjalan kaki dan menggunakan sepeda sebagai moda transportasi menuju kampus. Menurut hasil analisis dapat disimpulkan bahwa kepemilikan kendaraan mempunyai hubungan cukup kuat dengan pemilihan moda transportasi mahasiswa menuju kampus. Hal tersebut dapat dilihat dari proporsi mahasiswa yang tidak memiliki kendaraan lebih memilih untuk berjalan kaki dan angkutan umum menuju kampus. Namun, terdapat juga mahasiswa yang memiliki kendaraan pribadi namun berjalan kaki menuju kampus, hal tersebut disebabkan oleh jarak tempat tinggal responden menuju kampus cukup dekat sehingga responden lebih memilih untuk berjalan kaki.

4. Kepemilikan SIM

Faktor kepemilikan SIM diperkirakan memiliki hubungan cukup kuat dengan pemilihan moda transportasi menuju kampus. Mahasiswa yang belum atau tidak memiliki SIM atau surat kelengkapan lainnya akan memiliki batasan dalam memilih kendaraan pribadi sebagai moda transportasi menuju kampus dan lebih memilih berjalan kaki apabila jarak tempuhnya cukup dekat dan menggunakan angkutan umum apabila jarak yang ditempuh cukup jauh.

Berdasarkan hasil survey yang telah dilakukan, diketahui bahwa responden yang memiliki SIM adalah sebanyak 63,5% dari total keseluruhan responden dan 36,5% responden lainnya tidak memiliki SIM. Adapun hasil proporsi pemilihan moda transportasi berdasarkan kepemilikan SIM selengkapnya dapat dilihat pada tabel 5.4 berikut.

**Tabel 5.4. Analisis Tabulasi Silang
Kepemilikan SIM dengan Moda Transportasi**

No.	Kepemilikan SIM	Moda Transportasi						Jumlah
		JK	S	SM	MP	AU	N	
1.	Tidak Memiliki SIM	17.7%	1.0%	7.3%	0.0%	8.3%	2.1%	36.5%
2.	Memiliki SIM	11.5%	1.0%	47.9%	0.0%	1.0%	2.1%	63.5%
	Jumlah	29.2%	2.1%	55.2%	0.0%	9.4%	4.2%	100.0%

Sumber : Hasil Analisa, 2015

Keterangan :

- JK : Jalan Kaki
- S : Sepeda
- SM : Sepeda Motor
- MP : Mobil Pribadi
- AU : Angkutan Umum
- N : Menumpang (*Nebeng*)

Dari hasil analisis tabulasi silang diketahui jumlah responden tertinggi yang memiliki SIM adalah responden yang menggunakan sepeda motor sebanyak 47,9% dari jumlah keseluruhan responden dan 7,3% responden lainnya tidak memiliki SIM namun menggunakan sepeda motor. Responden yang memiliki SIM namun memilih untuk berjalan kaki adalah sebanyak 11,5% dari jumlah keseluruhan responden, menggunakan sepeda sebanyak 1%, menggunakan angkutan umum sebanyak 1% dan menumpang kendaraan teman sebanyak 2,1% dari total keseluruhan responden. Dari hasil analisa tersebut, maka dapat disimpulkan bahwa sebagian besar mahasiswa memiliki kesadaran untuk melengkapi surat resmi dalam berkendara menuju kampus dan yang tidak memiliki SIM lebih memilih untuk menggunakan sepeda, angkutan umum dan berjalan kaki menuju kampus.

5. Kepadatan Lokasi Hunian

Faktor kepadatan lokasi hunian diperkirakan memiliki hubungan cukup kuat dengan pemilihan moda transportasi. Mahasiswa yang tinggal di lokasi hunian yang lingkungannya cukup padat cenderung akan memilih berjalan kaki menuju kampus untuk mempermudah perjalanannya, sedangkan mahasiswa yang tinggal di lokasi hunian yang memiliki kepadatan rendah hingga sedang akan mudah melewati jalan tempat tinggalnya dengan menggunakan kendaraan pribadi.

Berdasarkan hasil survey yang telah dilakukan, diketahui sebagian besar responden tinggal di lokasi hunian yang memiliki kepadatan sedang (151 jiwa/ha – 200 jiwa/ha) dengan jumlah proporsi 40% dari keseluruhan responden. Adapun proporsi pemilihan moda transportasi berdasarkan kepadatan lokasi hunian selengkapnya dapat dilihat pada tabel 5.5.

**Tabel 5.5. Analisis Tabulasi Silang
Kepadatan Lokasi Hunian dengan Moda Transportasi**

No.	Kepadatan Lokasi Hunian	Moda Transportasi						Jumlah
		JK	S	SM	MP	AU	N	
1.	Rendah (< 150 jiwa/ha)	10,0%	1,0%	9,0%	0,0%	1,0%	2,0%	23,0%
2.	Sedang (151 jiwa/ha – 200 jiwa/ha)	10,0%	1,0%	23,0%	0,0%	5,0%	1,0%	40,0%
3.	Padat (201 jiwa/ha – 400 jiwa/ha)	7,0%	0,0%	15,0%	0,0%	4,0%	1,0%	27,0%
4.	Sangat Padat (> 400 jiwa/ha)	2,0%	0,0%	8,0%	0,0%	0,0%	0,0%	10,0%
	Jumlah	29,0%	2,0%	55,0%	0,0%	10,0%	4,0%	100,0%

Sumber : Hasil Analisa, 2015

Keterangan :

JK : Jalan Kaki

S : Sepeda

SM : Sepeda Motor

MP : Mobil Pribadi

AU : Angkutan Umum

N : Menumpang (*Nebeng*)

Dari hasil analisis tabulasi silang diketahui responden terbanyak menggunakan kendaraan sepeda motor menuju kampus yaitu dengan jumlah 23% dari keseluruhan responden dan memiliki tempat tinggal dengan tingkat kepadatan sedang (151 jiwa/ha – 200 jiwa/ha) dan 15% responden memiliki tempat tinggal dengan kepadatan lokasi hunian padat (201 jiwa/ha – 400 jiwa/ha). Dari hasil tersebut dapat disimpulkan bahwa kepadatan lokasi hunian memiliki hubungan cukup kuat dengan keputusan responden dalam memilih moda transportasi yang paling tepat untuk pergerakan menuju kampus.

6. Frekuensi Perjalanan Menuju Kampus

Frekuensi perjalanan menuju kampus diperkirakan memiliki hubungan cukup kuat dengan pemilihan moda transportasi oleh mahasiswa. Mahasiswa yang mempunyai keperluan di kampus lebih banyak dan harus menuju kampus lebih dari satu kali cenderung memilih kendaraan yang memudahkan dalam pergerakannya.

Berdasarkan hasil survey yang telah dilakukan, diketahui bahwa sebagian besar mahasiswa melakukan 1 kali perjalanan menuju kampus yaitu sebanyak 55% dari keseluruhan responden, 34% melakukan 2 kali perjalanan, 6% melakukan 3 kali perjalanan dan 5% melakukan perjalanan lebih dari 3 kali. Adapun hasil proporsi pemilihan moda transportasi berdasarkan frekuensi perjalanan menuju kampus selengkapnya dapat dilihat pada tabel 5.6 berikut.

**Tabel 5.6. Analisis Tabulasi Silang
Frekuensi Perjalanan dengan Moda Transportasi**

No.	Frekuensi Perjalanan	Moda Transportasi						Jumlah
		JK	S	SM	MP	AU	N	
1.	1 kali	14,0%	2,0%	31,0%	0,0%	6,0%	2,0%	55,0%
2.	2 kali	10,0%	0,0%	18,0%	0,0%	4,0%	2,0%	34,0%
3.	3 kali	3,0%	0,0%	3,0%	0,0%	0,0%	0,0%	6,0%
4.	> 3 kali	2,0%	0,0%	3,0%	0,0%	0,0%	0,0%	5,0%
	Jumlah	29,0%	2,0%	55,0%	0,0%	10,0%	4,0%	100,0%

Sumber : Hasil Analisa, 2015

Keterangan :

- JK : Jalan Kaki
- S : Sepeda
- SM : Sepeda Motor
- MP : Mobil Pribadi
- AU : Angkutan Umum
- N : Menumpang (*Nebeng*)

Dari hasil analisa tabulasi silang diketahui responden terbanyak melakukan perjalanan lebih dari 3 kali menuju kampus tiap harinya dengan menggunakan kendaraan pribadi sepeda motor sebanyak 3% dan 2% lainnya dengan berjalan kaki. Dari analisa tersebut dapat disimpulkan bahwa frekuensi menuju kampus memiliki hubungan yang cukup kuat dengan kecenderungan pergerakan mahasiswa menuju kampus, karena semakin tinggi frekuensi perjalanan responden maka akan memilih kendaraan yang mempermudah perjalanan menuju kampus.

7. Status Tempat Tinggal

Faktor status tempat tinggal diperkirakan memiliki hubungan cukup kuat dengan pemilihan moda transportasi oleh mahasiswa. Mahasiswa yang menyewa tempat tinggal dengan kos atau kontrak cenderung memilih tempat tinggal yang memiliki jarak dekat dengan kampus sehingga akan memilih berjalan kaki. Sedangkan mahasiswa yang tinggal bersama dengan orang tua cenderung memiliki kendaraan pribadi untuk memudahkan perjalanan menuju kampus.

Berdasarkan hasil survey yang telah dilakukan, diketahui bahwa sebagian besar responden bertempat tinggal di kos yaitu sebesar 64% dari keseluruhan responden, 28% diantaranya mengontrak rumah dan 8% lainnya tinggal bersama orang tua. Hasil proporsi pemilihan moda transportasi berdasarkan status tempat tinggal menuju kampus selengkapnya dapat dilihat pada tabel 5.7 berikut.

**Tabel 5.7. Analisis Tabulasi Silang
Status Tempat Tinggal dengan Moda Transportasi**

No.	Status Tempat Tinggal	Moda Transportasi						Jumlah
		JK	S	SM	MP	AU	N	
1.	Kos	27,0%	2,0%	27,0%	0,0%	6,0%	2,0%	64,0%
2.	Kontrak	2,0%	0,0%	20,0%	0,0%	4,0%	2,0%	28,0%
3.	Tinggal Dengan Orang Tua	0,0%	0,0%	8,0%	0,0%	0,0%	0,0%	8,0%
	Jumlah	29,0%	2,0%	55,0%	0,0%	10,0%	4,0%	100,0%

Sumber : Hasil Analisa, 2015

Keterangan :

JK : Jalan Kaki

S : Sepeda

SM : Sepeda Motor

MP : Mobil Pribadi

AU : Angkutan Umum

N : Menumpang (*Nebeng*)

Dari hasil analisa tabulasi silang diketahui sebagian besar responden responden yang bertempat tinggal di kos lebih memilih berjalan kaki dan menggunakan sepeda motor yaitu masing-masing sebanyak 27% dari keseluruhan responden, menggunakan angkutan umum sebanyak 6%, menumpang kendaraan teman dan menggunakan sepeda masing-masing sebanyak 2% dari keseluruhan responden. Sementara itu responden yang tinggal bersama orang tua lebih memilih menggunakan sepeda motor dalam pergerakan menuju kampus yaitu sebanyak 8% dari keseluruhan responden.

5.2. Analisa Hubungan Karakter Mahasiswa Dan Pemilihan Moda Transportasi

Analisa hubungan karakter dan pemilihan moda transportasi terdiri atas analisa faktor-faktor yang memiliki korelasi dengan pemilihan. Metode yang digunakan dalam analisa ini adalah analisis korelasi yang bertujuan untuk mengetahui hubungan korelasi antara variabel-variabel yang mempengaruhi dalam pemilihan moda transportasi menuju kampus.

Berdasarkan data yang telah diperoleh dengan cara membagikan kuesioner kepada 96 responden, maka dapat dilakukan analisa hubungan karakter mahasiswa dan pemilihan moda transportasi dengan melakukan analisis korelasi antarvariabel dengan bantuan *software* SPSS 16, sebagai berikut.

1. Koefisien Kontingensi (*chi square*)

Analisis *Chi-Square* didasarkan pada tabel kontingensi (sering juga disebut *Chi-Square Test*). Tabel kontingensi adalah tabel yang sel-selnya berisi frekuensi dari perpotongan baris dan kolom. Proses pengujian di dalam penelitian ini akan menggunakan bantuan program *software statistic* SPSS

(*Statistical Package for Social Science*) 16, untuk lebih memudahkan di dalam melakukan proses analisa dilakukan dengan ketentuan sebagai berikut.

Hipotesis :

- H_0 diterima; bahwa tidak ada hubungan antara karakteristik mahasiswa dengan penentuan moda transportasi
- H_0 ditolak; bahwa ada hubungan antara karakteristik mahasiswa dengan penentuan moda transportasi

Kriteria *chi-square* :

- Jika x^2 hitung $< x^2$ tabel, maka H_0 diterima
- Jika x^2 hitung $> x^2$ tabel, maka H_0 ditolak

Kriteria signifikansi :

- Jika angka Sig $> 0,05$, maka H_0 diterima
- Jika angka Sig $< 0,05$, maka H_0 ditolak

Berdasarkan data yang telah diperoleh, kemudian akan diolah dengan menggunakan bantuan software SPSS 16 untuk mengetahui ada atau tidaknya hubungan antara variabel jenis kelamin dengan pemilihan moda transportasi mahasiswa menuju kampus. Seperti pada tabel 5.8 berikut.

Tabel 5.8. Chi-Square Test
Jenis Kelamin Dan Moda Transportasi

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	19.796 ^a	4	.001
Likelihood Ratio	19.033	4	.001
Linear-by-Linear Association	.439	1	.508
N of Valid Cases	100		

Sumber : Hasil Olah Data SPSS 16, 2015

Pada tabel 5.8 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel, yaitu variabel jenis kelamin terhadap moda transportasi melalui uji *Chi-Square*, dimana diperoleh *value* atau nilai x^2 hitung sebesar 19,796 dengan *df* atau *degree of freedom* (derajat kebebasan) sebesar 4 dan nilai signifikansi (Asymp.Sig. (2-sided)) sebesar 0,001. Nilai-nilai tersebut dapat digunakan untuk menentukan tingkat signifikansi analisa jenis kelamin terhadap moda transportasi. Nilai 19,796 merupakan nilai x^2 hitung, nilai *df*=4 merupakan nilai derajat kebebasan untuk mengetahui nilai *Chi-Square* berdasarkan tabel nilai-nilai chi kuadrat (lihat lampiran 2) dan nilai Asymp.Sig. sebesar 0,001 merupakan nilai signifikansi yang dimiliki oleh variabel jenis kelamin.

Berdasarkan hasil yang telah diperoleh dari uji *Chi-Square* dan ketentuan mengenai hipotesis, kriteria *Chi-Square* dan kriteria signifikansi yang telah dijabarkan sebelumnya, terlihat bahwa nilai x^2 hitung (19,796) $> x^2$ tabel [*df*=4;0,05] (9,488) serta nilai signifikansi (0,001) $< \alpha$ (0,05) sehingga H_0 ditolak. Oleh karena itu, dari kondisi tersebut dapat disimpulkan bahwa ada hubungan antara jenis kelamin responden dengan pemilihan moda transportasi menuju kampus.

2. Analisa Korelasi *Spearman Rank*

Spearman rank (r_s) merupakan metode statistik yang digunakan untuk mengukur erat tidaknya kaitan antara dua variabel penelitian yang ordinal. Dalam penelitian ini, korelasi *spearman rank* digunakan untuk menganalisa hubungan antara variabel ordinal terhadap pemilihan moda transportasi yaitu intensitas pergantian moda, kenyamanan, ketersediaan, keteraturan, keamanan, kondisi cuaca dan kepemilikan SIM dengan pemilihan moda transportasi mahasiswa menuju kampus. Proses pengujian di dalam penelitian ini akan menggunakan bantuan program *software statistic* SPSS (*Statistical Package for Social Science*) 16, untuk lebih memudahkan di dalam melakukan proses analisa dilakukan dengan ketentuan sebagai berikut.

Hipotesis :

- H_0 diterima; bahwa tidak ada hubungan antara karakteristik mahasiswa dengan penentuan moda transportasi
- H_0 ditolak; bahwa ada hubungan antara karakteristik mahasiswa dengan penentuan moda transportasi

Koefisien korelasi *spearman rank* :

- Jika nilai koefisien korelasi terletak antara -1 dan +1, hal ini menunjukkan adanya korelasi atau hubungan antara kedua variabel tersebut.
- Jika nilai koefisien korelasi adalah -1 atau +1, berarti kedua variabel tersebut mempunyai korelasi atau hubungan yang kuat (korelasi sempurna).
- Jika nilai koefisien korelasi adalah 0, berarti tidak ada korelasi.

Nilai Sig (2-tailed) :

- Jika nilai Sig (2-tailed) $> \alpha$ (0,05) maka H_0 diterima
- Jika nilai Sig (2-tailed) $< \alpha$ (0,05) maka H_0 ditolak

Adapun hasil pengujian dengan menggunakan software SPSS menunjukkan hasil seperti pada tabel 5.9 berikut.

**Tabel 5.9. Analisa Korelasi *Spearman Rank*
Variabel Ordinal Dan Moda Transportasi**

No.	Variabel	Correlation Coefficient	Sig (2-tailed)	α	Kesimpulan
1.	Moda Transportasi	1,000		0,05	
2.	Intensitas Pergantian Moda	0,245	0,014	0,05	Memiliki Hubungan
3.	Kenyamanan	0,152	0,132	0,05	Tidak Memiliki Hubungan
4.	Ketersediaan	0,165	0,100	0,05	Tidak Memiliki Hubungan
5.	Keteraturan	0,205	0,041	0,05	Memiliki Hubungan
6.	Keamanan	0,122	0,228	0,05	Tidak Memiliki Hubungan
7.	Kondisi Cuaca	0,235	0,019	0,05	Memiliki Hubungan
8.	Kepemilikan SIM	0,100	0,322	0,05	Tidak Memiliki Hubungan

Sumber : Hasil Analisa (Olah Data SPSS 16), 2015

Pada tabel 5.9 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antara variabel intensitas pergantian moda, kenyamanan, ketersediaan, keteraturan, keamanan, kondisi cuaca dan kepemilikan SIM dengan pemilihan moda transportasi, dimana diperoleh kesimpulan bahwa variabel yang memiliki hubungan dengan pemilihan moda transportasi mahasiswa menuju kampus adalah intensitas pergantian moda, keteraturan dan kondisi cuaca, dengan penjelasan lebih lengkap sebagai berikut.

- a. Intensitas pergantian moda dengan nilai r_s sebesar 0,245 dan nilai Sig.(2-tailed) $0,014 < \alpha (0,05)$, maka H_0 ditolak. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai r_s (0,245) terletak antara -1 dan +1, nilai koefisien korelasi terletak antara 0,20 - 0,40 yang menunjukkan interpretasi korelasi Rendah/ Lemah.
- b. Keteraturan dengan nilai r_s sebesar 0,205 dan nilai Sig.(2-tailed) $0,041 < \alpha (0,05)$, maka H_0 ditolak. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai r_s (0,205) terletak antara -1 dan +1, nilai koefisien korelasi terletak antara 0,20 - 0,40 yang menunjukkan interpretasi korelasi Rendah/ Lemah.
- c. Kondisi cuaca dengan nilai r_s sebesar 0,235 dan nilai Sig.(2-tailed) $0,019 < \alpha (0,05)$, maka H_0 ditolak. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai r_s (0,235) terletak antara -1 dan +1, nilai koefisien korelasi terletak antara 0,20 - 0,40 yang menunjukkan interpretasi korelasi Rendah/ Lemah.

3. Analisis Korelasi *Product Moment Pearson*

Analisis *pearson* digunakan untuk menganalisa hubungan antara variabel interval terhadap pemilihan moda transportasi yaitu kepemilikan kendaraan, biaya hidup, jarak tempuh, waktu perjalanan, biaya perjalanan, kepadatan lokasi hunian dan frekuensi perjalanan dengan pemilihan moda transportasi. Proses pengujian di dalam penelitian ini akan menggunakan bantuan program *software statistic SPSS (Statistical Package for Social Science)* 16, untuk lebih memudahkan di dalam melakukan proses analisa dilakukan dengan ketentuan sebagai berikut.

Hipotesis :

- H_0 diterima; bahwa tidak ada hubungan antara karakteristik mahasiswa dengan penentuan moda transportasi.
- H_0 ditolak; bahwa ada hubungan antara karakteristik mahasiswa dengan penentuan moda transportasi.

Nilai r

- Nilai r terbesar adalah +1 dan r terkecil adalah -1. $r = +1$, menunjukkan hubungan positif sempurna, sedangkan $r = -1$, menunjukkan hubungan negatif sempurna.
- r tidak mempunyai satuan atau dimensi. Tanda + atau - hanya menunjukkan arah hubungan.

Nilai Sig (2-tailed) :

- Jika nilai Sig (2-tailed) $> \alpha (0,05)$ maka H_0 diterima

- Jika nilai Sig (2-tailed) < α (0,05) maka H_0 ditolak

Adapun hasil pengujian dengan menggunakan software SPSS menunjukkan hasil seperti pada tabel 5.10 berikut.

Tabel 5.10. Analisa Korelasi Product Moment Pearson Variabel Interval Dan Moda Transportasi

No.	Variabel	Correlation Coefficient	Sig (2-tailed)	α	Kesimpulan
1.	Moda Transportasi	1,000		0,05	
2.	Kepemilikan Kendaraan	0,147	0,143	0,05	Tidak Memiliki Hubungan
3.	Biaya hidup	0,084	0,404	0,05	Tidak Memiliki Hubungan
4.	Jarak Tempuh	0,220	0,028	0,05	Memiliki Hubungan
5.	Waktu Tempuh	0,084	0,405	0,05	Tidak Memiliki Hubungan
6.	Biaya Perjalanan	0,294	0,003	0,05	Memiliki Hubungan
7.	Kepadatan Lokasi Hunian	0,070	0,491	0,05	Tidak Memiliki Hubungan
8.	Frekuensi Perjalanan	0,117	0,247	0,05	Tidak Memiliki Hubungan
9.	Status Tempat Tinggal	0,257	0,010	0,05	Memiliki Hubungan

Sumber : Hasil Analisa (Olah Data SPSS 16), 2015

Pada tabel 5.10 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antara variabel kepemilikan kendaraan, biaya hidup, jarak tempuh, waktu tempuh, biaya perjalanan, kepadatan lokasi hunian, frekuensi perjalanan ke kampus dan status tempat tinggal dengan pemilihan moda transportasi, dimana diperoleh kesimpulan bahwa variabel yang memiliki hubungan dengan pemilihan moda transportasi mahasiswa menuju kampus adalah jarak tempuh, biaya perjalanan dan status tempat tinggal, dengan penjelasan lebih lengkap sebagai berikut.

- Jarak tempuh dengan nilai r sebesar **0,220** dan nilai Sig.(2-tailed) **0,028** < α (**0,05**), maka H_0 **ditolak**. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai r (**0,220**) terletak antara **0,21 – 0,40** dengan interpretasi **Korelasi Rendah**.
- Biaya perjalanan dengan nilai r sebesar **0,294** dan nilai Sig.(2-tailed) **0,003** < α (**0,05**), maka H_0 **ditolak**. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai r (**0,294**) terletak antara **0,21 – 0,40** dengan interpretasi **Korelasi Rendah**.
- Status tempat tinggal dengan nilai r sebesar **0,257** dan nilai sig.(2-tailed) **0,010** < α (**0,05**), maka H_0 **ditolak**. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai r (**0,257**) terletak antara **0,21 – 0,40** dengan interpretasi **Korelasi Rendah**.

Untuk mengetahui hubungan antara karakter mahasiswa dan faktor pemilihan moda dapat dilakukan dengan analisis deskriptif. Berdasarkan hasil analisa yang telah dilakukan sebelumnya, diketahui bahwa dari analisis deskriptif statistik untuk mengidentifikasi karakter mahasiswa selaku pengguna moda transportasi yang terdiri dari jenis kelamin, biaya hidup, kepemilikan kendaraan, kepemilikan SIM, kepadatan lokasi hunian, frekuensi perjalanan dan status tempat tinggal, diperoleh hasil analisa berupa karakteristik dari masing-masing karakter mahasiswa.

Berdasarkan hasil analisis korelasi untuk mengetahui hubungan variabel-variabel karakter mahasiswa dan pemilihan moda transportasi yang terdiri dari jenis kelamin, kepemilikan kendaraan, biaya hidup, jarak tempuh, waktu perjalanan, biaya perjalanan, kepadatan lokasi hunian, frekuensi perjalanan, status tempat tinggal, intensitas pergantian moda, kepemilikan SIM, keamanan, ketersediaan, keteraturan, kenyamanan dan kondisi cuaca, diperoleh hasil berupa variabel yang memiliki hubungan yang signifikan terhadap pemilihan moda transportasi menuju kampus, diantaranya adalah jenis kelamin, intensitas pergantian moda, keteraturan, kondisi cuaca, jarak tempuh, biaya perjalanan dan status tempat tinggal. Untuk lebih jelasnya berikut tabel hasil korelasi dan tingkat hubungan variabel terhadap pemilihan moda.

Tabel 5.11. Hasil Korelasi dan Tingkat Hubungan Variabel Karakter Dan Pemilihan Moda

No.	Variabel	Nilai Koefisien Korelasi	Nilai Signifikan	α	Kesimpulan
1.	Jenis Kelamin	19,796	0,001	0,05	Memiliki Hubungan
2.	Kepemilikan Kendaraan	0,147	0,143	0,05	Tidak Memiliki Hubungan
3.	Biaya hidup	0,084	0,404	0,05	Tidak Memiliki Hubungan
4.	Jarak Tempuh	0,220	0,028	0,05	Memiliki Hubungan
5.	Waktu Perjalanan	0,084	0,405	0,05	Tidak Memiliki Hubungan
6.	Biaya Perjalanan	0,294	0,003	0,05	Memiliki Hubungan
7.	Kepadatan Lokasi Hunian	0,070	0,491	0,05	Tidak Memiliki Hubungan
8.	Frekuensi Perjalanan	0,117	0,247	0,05	Tidak Memiliki Hubungan
9.	Status Tempat Tinggal	0,257	0,010	0,05	Memiliki Hubungan
10.	Intensitas Pergantian Moda	0,245	0,014	0,05	Memiliki Hubungan
11.	Kepemilikan SIM	0,100	0,322	0,05	Tidak Memiliki Hubungan
12.	Keamanan	0,122	0,228	0,05	Tidak Memiliki Hubungan
14.	Ketersediaan	0,165	0,100	0,05	Tidak Memiliki Hubungan
15.	Keteraturan	0,205	0,041	0,05	Memiliki Hubungan
16.	Kenyamanan	0,152	0,132	0,05	Tidak Memiliki Hubungan
17.	Kondisi Cuaca	0,235	0,019	0,05	Memiliki Hubungan

Sumber : Hasil Analisa, 2015

Berdasarkan tabel diatas, diketahui bahwa karakter pengguna moda transportasi yang memiliki hubungan secara signifikan terhadap pemilihan moda transportasi adalah sebagai berikut.

- a. Jenis kelamin dengan nilai signifikansi $0,001 < \alpha (0,05)$, menunjukkan bahwa jenis kelamin mahasiswa memiliki hubungan dengan pengambilan keputusan untuk memilih moda transportasi menuju kampus. Perbedaan *gender* mahasiswa dapat memberikan perbedaan persepsi antara mahasiswa laki-laki dan mahasiswa perempuan dalam perilaku pemilihan moda.
- b. Status tempat tinggal dengan nilai signifikansi $0,010 < \alpha (0,05)$, menunjukkan bahwa status tempat tinggal mahasiswa memiliki hubungan dengan pengambilan keputusan untuk memilih moda transportasi menuju kampus. Karakter status tempat tinggal mahasiswa, seperti tinggal di rumah kos, kontrak maupun tinggal bersama orang tua dapat memberikan pengaruh yang berbeda terhadap pemilihan moda transportasi. Mahasiswa yang tinggal bersama orang tua cenderung memiliki tempat tinggal yang memiliki jarak cukup jauh dari kampus sehingga mahasiswa tersebut sebagian besar menggunakan kendaraan pribadi dalam melakukan pergerakan ke kampus, sedangkan mahasiswa yang tinggal di rumah kos dan kontrak cenderung memiliki tempat tinggal yang berjarak cukup dekat dengan tempat tinggal sehingga mahasiswa tersebut lebih memilih untuk berjalan kaki dan menggunakan kendaraan umum dalam melakukan pergerakan menuju kampus.
- c. Jarak tempuh dengan nilai signifikansi $0,028 < \alpha (0,05)$, menunjukkan bahwa jarak tempuh memiliki hubungan dengan pengambilan keputusan untuk memilih moda transportasi menuju kampus. Perbedaan jarak yang ditempuh oleh mahasiswa dapat memberikan perbedaan persepsi dalam pemilihan moda transportasi dalam pergerakan menuju kampus. Mahasiswa yang menempuh jarak dekat ke kampus cenderung memilih untuk berjalan kaki dan menggunakan sepeda menuju kampus, sedangkan mahasiswa yang harus menempuh jarak yang cukup jauh ke kampus cenderung memilih untuk menggunakan kendaraan pribadi dan kendaraan umum untuk melakukan pergerakan ke kampus. Semakin dekat jarak antara tempat tinggal dengan kampus, maka mahasiswa cenderung lebih memilih berjalan kaki dan menggunakan sepeda. Semakin jauh jarak antara tempat tinggal dengan kampus, maka mahasiswa cenderung lebih memilih menggunakan kendaraan bermotor (kendaraan pribadi dan kendaraan umum).
- d. Biaya perjalanan dengan nilai signifikansi $0,003 < \alpha (0,05)$, menunjukkan bahwa biaya perjalanan memiliki hubungan dengan pengambilan keputusan untuk memilih moda transportasi menuju kampus. Tinggi dan rendahnya biaya perjalanan menuju kampus dapat mengakibatkan munculnya perbedaan keputusan dalam pemilihan moda transportasi. Mahasiswa cenderung memilih moda transportasi yang

membutuhkan biaya perjalanan yang lebih rendah, sehingga semakin tinggi biaya perjalanan yang dibutuhkan maka kecenderungan mahasiswa dalam menggunakan moda transportasi berupa kendaraan bermotor (kendaraan pribadi dan kendaraan umum) akan semakin rendah. Sebaliknya, semakin rendah biaya perjalanan yang akan dikeluarkan untuk pergerakan menuju kampus maka kecenderungan mahasiswa dalam menggunakan moda transportasi berupa kendaraan bermotor (kendaraan pribadi dan kendaraan umum) akan semakin tinggi.

- e. Intensitas pergantian moda dengan nilai signifikansi $0,014 < \alpha (0,05)$, menunjukkan bahwa intensitas pergantian moda memiliki hubungan dengan pengambilan keputusan untuk memilih moda transportasi menuju kampus. Semakin sering intensitas pergantian moda dilakukan dalam perjalanan menuju kampus maka akan semakin memperbesar kesempatan mahasiswa untuk memilih angkutan pribadi. Dalam hal ini mahasiswa cenderung untuk memilih melakukan perjalanan dengan mudah dan cepat tanpa sering melakukan pergantian moda transportasi. Dalam pemilihan moda transportasi, baik kendaraan pribadi maupun kendaraan umum menuju kampus dapat diketahui bahwa mahasiswa yang memilih kendaraan pribadi akan lebih besar dibandingkan memilih kendaraan umum apabila intensitas pergantian moda kendaraan umum tersebut lebih dari 1 kali. Jadi, semakin tinggi intensitas pergantian moda maka kecenderungan pemilihan kendaraan pribadi dalam pergerakan ke kampus akan semakin tinggi. Sebaliknya, semakin rendah intensitas pergantian moda maka kecenderungan pemilihan kendaraan pribadi dalam pergerakan ke kampus akan semakin rendah.
- f. Keteraturan dengan nilai signifikansi $0,041 < \alpha (0,05)$, menunjukkan bahwa variabel keteraturan memiliki hubungan dengan pengambilan keputusan untuk memilih moda transportasi menuju kampus. Karakter keteraturan menunjukkan teratur atau tidaknya kedatangan dan keberangkatan moda transportasi yang akan digunakan oleh mahasiswa dalam pergerakan menuju kampus. Semakin teratur kedatangan dan keberangkatan moda transportasi maka kecenderungan pemilihan kendaraan umum dalam pergerakan menuju kampus akan semakin tinggi. Sebaliknya, semakin tidak teratur kedatangan dan keberangkatan moda transportasi maka kecenderungan pemilihan kendaraan umum dalam pergerakan menuju kampus akan semakin rendah.
- g. Kondisi cuaca dengan nilai signifikansi $0,019 < \alpha (0,05)$, menunjukkan bahwa kondisi cuaca memiliki hubungan dengan pengambilan keputusan untuk memilih moda transportasi menuju kampus. Variabel kondisi cuaca dapat memberikan pengaruh cukup besar dalam penentuan moda transportasi dalam pergerakan menuju kampus karena apabila cuaca sedang buruk (hujan, angin kencang, dan lain-lain) mahasiswa cenderung memilih menggunakan kendaraan umum untuk menuju kampus. Semakin baik kondisi cuaca maka kecenderungan

pemilihan kendaraan pribadi dalam pergerakan menuju kampus akan semakin tinggi. Sebaliknya, semakin buruk kondisi cuaca maka kecenderungan pemilihan kendaraan pribadi dalam pergerakan menuju kampus akan semakin rendah.

BAB VI

KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

Bagian ini merupakan akhir dari keseluruhan pembahasan yang telah dilakukan. Pada bab ini akan membahas tentang kesimpulan dari penelitian yang telah dilakukan yaitu hubungan karakter mahasiswa dan pemilihan moda transportasi ke kampus. Kemudian akan diajukan pula beberapa rekomendasi yang diharapkan dapat meningkatkan kelancaran sistem transportasi di Kota Malang.

6.1. Kesimpulan

Berdasarkan penelitian yang telah dilakukan, maka dapat disimpulkan bahwa, sebagai berikut.

1. Dari masing-masing karakter pengguna moda transportasi yaitu mayoritas pengguna moda transportasi menuju kampus memiliki kendaraan pribadi berupa kendaraan bermotor (sepeda motor) sebanyak 54,2%, memiliki surat kelengkapan berkendara atau SIM sebanyak 47,9%, berjenis kelamin laki-laki sebanyak 46,9% dengan tingkat pendapatan Rp 1.000.000 – 1.500.000 sebanyak 26%, melakukan perjalanan menuju kampus 1 kali sebanyak 31%, dan tinggal di rumah kos sebanyak 27% dengan tempat tinggal yang memiliki kepadatan lokasi hunian sedang (151 jiwa/ha – 200 jiwa/ha).
2. Penggunaan moda transportasi prioritas menuju kampus oleh responden adalah menggunakan sepeda motor sebanyak 55,2%, kemudian jalan kaki sebanyak 29,2%, angkutan umum 9,4%, menumpang (nebeng) dengan kendaraan teman sebanyak 4,2% dan 2,1% lainnya menggunakan sepeda menuju kampus.
3. Berdasarkan analisis yang telah dilakukan, maka dapat disimpulkan bahwa karakter yang memiliki hubungan yang signifikan dengan pemilihan moda transportasi ke kampus adalah, sebagai berikut.
 - a. Jenis kelamin dengan nilai signifikan $0,001 < \alpha (0,05)$ yang menunjukkan bahwa perbedaan jenis kelamin memiliki hubungan dengan pemilihan responden terhadap penggunaan kendaraan pribadi maupun kendaraan umum dalam pergerakan menuju kampus, hal tersebut dapat dilihat dari mayoritas responden laki-laki lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi (sepeda motor) dan responden perempuan lebih memilih berjalan kaki dan menggunakan kendaraan umum.
 - b. Status tempat tinggal dengan nilai signifikan $0,010 < \alpha (0,05)$ yang menunjukkan bahwa mahasiswa yang tinggal bersama orang tua cenderung memiliki tempat tinggal yang memiliki jarak cukup jauh dari kampus sehingga mahasiswa tersebut sebagian besar menggunakan kendaraan pribadi dalam melakukan pergerakan ke kampus, sedangkan mahasiswa yang tinggal di rumah kos dan kontrak cenderung memiliki

- tempat tinggal yang berjarak cukup dekat dengan tempat tinggal sehingga mahasiswa tersebut lebih memilih untuk berjalan kaki dan menggunakan kendaraan umum dalam melakukan pergerakan menuju kampus.
- c. Jarak tempuh dengan nilai signifikan $0,028 < \alpha$ (0,05) yang menunjukkan bahwa semakin dekat jarak antara tempat tinggal dengan kampus, maka mahasiswa cenderung lebih memilih berjalan kaki dan menggunakan sepeda. Semakin jauh jarak antara tempat tinggal dengan kampus, maka mahasiswa cenderung lebih memilih menggunakan kendaraan bermotor (kendaraan pribadi dan kendaraan umum).
 - d. Biaya perjalanan dengan nilai signifikan $0,003 < \alpha$ (0,05) yang menunjukkan bahwa semakin tinggi biaya perjalanan yang dibutuhkan maka kecenderungan mahasiswa dalam menggunakan moda transportasi berupa kendaraan bermotor (kendaraan pribadi dan kendaraan umum) akan semakin rendah. Sebaliknya, semakin rendah biaya perjalanan yang akan dikeluarkan untuk pergerakan menuju kampus maka kecenderungan mahasiswa dalam menggunakan moda transportasi berupa kendaraan bermotor (kendaraan pribadi dan kendaraan umum) akan semakin tinggi.
 - e. Intensitas pergantian moda dengan nilai signifikan $0,014 < \alpha$ (0,05) yang menunjukkan bahwa semakin tinggi intensitas pergantian moda maka kecenderungan pemilihan kendaraan pribadi dalam pergerakan ke kampus akan semakin tinggi. Sebaliknya, semakin rendah intensitas pergantian moda maka kecenderungan pemilihan kendaraan pribadi dalam pergerakan ke kampus akan semakin rendah.
 - f. Keteraturan dengan nilai signifikan $0,041 < \alpha$ (0,05) yang menunjukkan bahwa semakin teratur kedatangan dan keberangkatan moda transportasi maka kecenderungan pemilihan kendaraan umum dalam pergerakan menuju kampus akan semakin tinggi. Sebaliknya, semakin tidak teratur kedatangan dan keberangkatan moda transportasi maka kecenderungan pemilihan kendaraan umum dalam pergerakan menuju kampus akan semakin rendah.
 - g. Kondisi cuaca dengan nilai signifikan $0,019 < \alpha$ (0,05) yang menunjukkan bahwa semakin baik kondisi cuaca maka kecenderungan pemilihan kendaraan pribadi dalam pergerakan menuju kampus akan semakin tinggi. Sebaliknya, semakin buruk kondisi cuaca maka kecenderungan pemilihan kendaraan pribadi dalam pergerakan menuju kampus akan semakin rendah.

6.2. Rekomendasi

Berdasarkan hasil penelitian dan kesimpulan yang telah ditunjukkan pada sub bab sebelumnya, maka rekomendasi yang dapat diajukan adalah sebagai berikut.

6.2.1. Bagi Penelitian Selanjutnya

Rekomendasi dan saran ini ditujukan untuk penelitian selanjutnya maupun para pembaca agar hasil penelitian ini dapat menjadi media atau referensi untuk penyempurnaan penelitian dengan tema yang sama maupun untuk penelitian yang lainnya.

1. Jumlah responden yang akan digunakan dalam pengumpulan data dapat dikurangi atau ditambahkan sesuai dengan kebutuhan data penelitian dan jumlah populasi di lokasi penelitian, dengan catatan responden tersebut merupakan orang yang dapat dipercaya dalam arti dapat mewakili karakteristik dari populasi.
2. Dalam proses analisis ini dapat menggunakan alat bantu analisis berupa *software* SPSS (*Statistical Product and Service Solution*) untuk mempermudah dalam proses pengerjaan analisis dengan jumlah variabel dan sampel penelitian yang cukup banyak dan dapat juga dengan pengerjaan manual sesuai dengan analisa yang digunakan dalam penelitian.

6.2.2. Bagi Institusi dan Instansi Terkait

Rekomendasi dan saran ini ditujukan untuk institusi tempat dilakukan penelitian yaitu ITN Malang dan instansi terkait yang berhubungan dengan moda transportasi.

1. Penyediaan sarana transportasi umum yang memadai dan melewati jalur yang dekat dengan kampus sehingga memudahkan mahasiswa atau pengguna jalan lainnya yang tidak memiliki kendaraan pribadi, serta menyediakan pedestrian yang layak sehingga mahasiswa atau pengguna jalan lainnya merasa aman dan nyaman untuk berjalan kaki menuju kampus IITN Malang.
2. Penyediaan tempat parkir yang memadai dengan jenis dan jumlah moda transportasi atau kendaraan yang digunakan oleh mahasiswa ITN Malang, dengan retribusi yang sesuai dan tempat parkir yang aman agar memudahkan mahasiswa, dosen, staf dan pengunjung lainnya dapat menitipkan kendaraannya dengan tenang.
3. Meningkatkan kinerja dan kualitas pelayanan kendaraan umum agar mahasiswa atau penduduk Kota Malang pada umumnya tidak ragu untuk menggunakan kendaraan umum dalam beraktivitas sehingga dapat mengurangi jumlah kendaraan pribadi yang sedikit banyak dapat berdampak pada kurangnya kemacetan lalu lintas di Kota Malang.
4. Hasil penelitian ini dapat diterapkan dan dikembangkan terhadap perguruan tinggi yang terdapat di dalam maupun luar Kota Malang, baik yang memiliki karakteristik mahasiswa yang sama maupun berbeda, sehingga permasalahan transportasi untuk tujuan perjalanan pendidikan dapat dihindari sejak dini.

DAFTAR PUSTAKA

Buku :

- Catanese, A.J dan Snyder, J.C. 1992. *Perencanaan Kota*. Penerbit Erlangga. Jakarta.
- Departemen Pendidikan Nasional. 2008. *Kamus Bahasa Indonesia*. PT Gramedia. Jakarta.
- Miro, Fidel. 2002. *Perencanaan Transportasi*. Penerbit Erlangga. Jakarta.
- Nasution, H.M.N. 2003. *Manajemen Transportasi*. Ghalia. Jakarta.
- Poerwadarminta, W.J.S. 1989. *Kamus Besar Bahasa Indonesia*. Balai Pustaka. Jakarta.
- Siregar, Sofyan. 2010. *Statistika Untuk Penelitian*. PT. RajaGrafindo, Jakarta
- Sugiyono. 2011. *Statistika Untuk Penelitian*. Penerbit Alfabeta. Bandung
- Sugiyono. 2012. *Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*. Alfabeta. Bandung.
- Tamin, O.Z. 1997. *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi*. Penerbit ITB. Bandung.
- Warpani, Suwardjoko. 1990. *Merencanakan Sistem Perangkutan*. Penerbit LP Institut Teknologi Bandung.

Jurnal :

- Firmansyah, Anggi, et al. 2013. *Kajian Angkutan Umum Penumpang Mini Bus Superben dan Mini Bus Travel (Studi Kasus Rute Pasir Pengaraian-Pekanbaru)*. Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Pasir Pengaraian.
- Ludfi, Djakfar, dkk. 2010. *Studi Karakteristik dan Model Pemilihan Moda Angkutan Mahasiswa Menuju Kampus (Sepeda Motor atau Angkutan Umum) Di Kota Malang*.
- Lestari, Wiji. 2007. *Pengaruh Status Sosial Ekonomi Terhadap Pemilihan Moda Transportasi Untuk Perjalanan Kerja (Studi Kasus Karyawan PT. SSSWI Kabupaten Wonosobo)*. Tesis pada Program Magister Sipil, Universitas Diponegoro, Semarang.
- Marzuki. 2008. *Studi Tentang Kesetaraan Gender Dalam Berbagai Aspek*. Desember 2008:2-3.
- Marzuki. 2008. *Pengintegrasian Pendidikan Karakter Dalam Pembelajaran Di Sekolah*. Universitas Negeri Yogyakarta.
- Primasari, Dyaning Wahyu, dkk. 2013. *Pemilihan Moda Transportasi ke Kampus oleh Mahasiswa Universitas Brawijaya*. Indonesian Green Technology Journal Vol. 2 No. 2 Tahun 2013.
- Setiawan, Rudy, dkk. 2003. *Pemodelan Pemilihan Moda Untuk Perjalanan Menuju Kampus Menggunakan Kendaraan Pribadi dan Kendaraan Umum (Studi Kasus Universitas Surabaya)*.

- Sugiyanto, Gito dan Sugiyanto. 2009. *Elastisitas Faktor-faktor Yang Mempengaruhi Permintaan Kebutuhan Angkutan Umum di London dan Yogyakarta*. Jurnal Transportasi Vol. 9 No. 1 Juni 2009:25-35. Universitas Gadjah Mada.
- Wicaksono, Sabdo. *Analisa Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Pemilihan Moda Transportasi Penduduk Kerja Di Kecamatan Sukmajaya Depok Menuju Tempat Kerja Dengan Menggunakan Metode Analytic Hierarchy Process*. Skripsi Jurusan Teknik Sipil, Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan, Universitas Gunadarma, Jakarta.
- Yulianti, Anita. 2010. *Analisis Pengaruh Karakteristik Mahasiswa dan Motivasi Belajar Terhadap Prestasi Akademik (Kasus Mahasiswa Program Sarjana Manajemen Penyelenggaraan Khusus, Departemen Manajemen, Fakultas Ekonomi dan Manajemen, Institut Pertanian Bogor)*. Skripsi pada Departemen Manajemen, Fakultas Ekonomi dan Manajemen, Institut Pertanian Bogor, Bogor.

Bahan Ajar :

Pengantar Pendidikan Karakter Bagi Mahasiswa. Oktober 2014. Institut Teknologi Nasional. Malang.

Website :

www.itn.ac.id/index.php/profil.html
<https://uharsputra.files.wordpress.com>

LAMPIRAN

Lampiran 1

Tabel Analisa Korelasi Terhadap Spearman Rank Variabel Ordinal Terhadap Moda Transportasi

	Moda Transportasi	Korelasi Kendaraan	Pendidikan	Jarak Tempuh	Waktu Tempuh	Biaya Perjalanan	Kepadatan Hunian	Perilaku Perjalanan Kampus	Siswa Tempuh Tinggi
Moda Transportasi	Pearson Correlation	.147	.084	.220*	.084	.294*	.070	-.117	.287
	Sig. (2-tailed)	.143	.404	.038	.405	.003	.481	.247	.010
	N	100	100	100	100	100	100	100	100
Kepadatan Kandang	Pearson Correlation	-.147	-.131	-.325*	-.073	-.422*	-.163	.044	-.283*
	Sig. (2-tailed)	.143	.184	.004	.471	.000	.088	.883	.004
	N	100	100	100	100	100	100	100	100
Pendidikan	Pearson Correlation	.084	1	-.002	-.134	.173	-.137	-.027	-.000
	Sig. (2-tailed)	.404	.194	.538	.183	.084	.178	.713	.954
	N	100	100	100	100	100	100	100	100
Jarak Tempuh	Pearson Correlation	.220*	-.002	1	.818*	.891*	.239*	.029	.473*
	Sig. (2-tailed)	.028	.958	.000	.000	.017	.089	.889	.000
	N	100	100	100	100	100	100	100	100
Waktu Tempuh	Pearson Correlation	.084	-.134	.018*	1	.444*	.102	.161	.288*
	Sig. (2-tailed)	.405	.471	.163	.000	.000	.005	.134	.003
	N	100	100	100	100	100	100	100	100
Biaya Perjalanan	Pearson Correlation	-.294*	-.422*	-.173	.881*	1	.287*	.042	.474*
	Sig. (2-tailed)	.003	.000	.094	.000	.000	.007	.891	.000
	N	100	100	100	100	100	100	100	100
Kepadatan Hunian	Pearson Correlation	.070	-.183	-.137	.239*	.287*	1	.058	.168
	Sig. (2-tailed)	.481	.288	.178	.017	.006	.007	.883	.081
	N	100	100	100	100	100	100	100	100
Perilaku Perjalanan ke Kampus	Pearson Correlation	-.117	.044	.038	.042	.089	.042	1	-.132
	Sig. (2-tailed)	.247	.883	.713	.891	.134	.503	.000	.180
	N	100	100	100	100	100	100	100	100
Siswa Tempuh Tinggi	Pearson Correlation	-.287*	-.383*	-.008	.474*	.474*	-.163	-.132	1
	Sig. (2-tailed)	.010	.004	.964	.000	.000	.061	.180	.000
	N	100	100	100	100	100	100	100	100

*. Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).

** Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

Sumber : Hasil Olah Data SPSS 16, 2015

Lampiran 2

NILAI-NILAI CHI KUADRAT

dk	Taraf signifikansi					
	50%	30%	20%	10%	5%	1%
1	0,455	1,074	1,642	2,706	3,841	6,635
2	1,386	2,408	3,219	4,605	5,991	9,210
3	2,366	3,665	4,642	6,251	7,815	11,341
4	3,357	4,878	5,989	7,779	9,488	13,277
5	4,351	6,064	7,289	9,236	11,070	15,088
6	5,348	7,231	8,558	10,645	12,592	16,812
7	6,346	8,383	9,803	12,017	14,067	18,475
8	7,344	9,524	11,030	13,362	15,507	20,090
9	8,343	10,656	12,242	14,684	16,919	21,666
10	9,342	11,781	13,442	15,987	18,307	23,209
11	10,341	12,899	14,631	17,275	19,675	24,725
12	11,340	14,011	15,812	18,549	21,026	26,217
13	12,340	15,119	16,985	19,812	22,362	27,685
14	13,339	16,222	18,151	21,064	23,685	29,141
15	14,339	17,322	19,311	22,307	24,996	30,575
16	15,338	18,418	20,465	23,542	26,296	32,000
17	16,338	19,511	21,615	24,769	27,587	33,409
18	17,338	20,601	22,760	25,989	28,869	34,805
19	18,338	21,689	23,900	27,204	30,144	36,190
20	19,337	22,775	25,038	28,412	31,410	37,566
21	20,337	23,858	26,171	29,615	32,671	38,932
22	21,337	24,939	27,301	30,813	33,924	40,285
23	22,337	26,018	28,429	32,007	35,172	41,635
24	23,337	27,096	29,553	33,196	35,415	42,985
25	24,337	28,172	30,675	34,382	37,652	44,314
26	25,336	29,246	31,795	35,563	38,885	45,642
27	26,336	30,319	32,912	36,741	40,113	46,965
28	27,336	31,391	34,027	37,916	41,337	48,275
29	28,336	32,461	35,139	39,087	42,557	49,585
30	29,336	33,530	36,250	40,256	43,773	50,892

Lampiran 3



Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota - Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan
Institut Teknologi Nasional Malang
Jl. Sigura-gura No. 02, Malang

Kuesioner ini bertujuan untuk mengetahui pengaruh karakter mahasiswa Institut Teknologi Nasional (ITN) Malang terhadap pemilihan moda transportasi. Hasil kuesioner ini tidak untuk dipublikasikan, melainkan untuk kepentingan penelitian semata.

Atas bantuan, kesediaan waktu dan kerjasamanya saya ucapkan terima kasih.

KUESIONER

No. :
Hari/ Tanggal :

Petunjuk pengisian : Isilah (.....) dan berilah tanda \surd pada kolom jawaban yang Anda pilih.

1. Nama :
2. NIM :
3. Umur : tahun Laki-laki Perempuan
4. Jurusan :
5. Alamat :
6. Status tempat tinggal saat ini :
 Kos Kontrak Tinggal dengan orang tua
7. Kepadatan lokasi hunian (tempat tinggal) Anda :
 Rendah (<150 jiwa/ha) Sedang (151 jiwa/ha - 200 jiwa/ha)
 Padat (201 jiwa/ha - 400 jiwa/ha) Sangat Padat (>400 jiwa/ha)
8. Jarak yang ditempuh menuju kampus ITN Malang :
 < 1 km 1 km - 3 km
 3 km - 5 km > 5 km
9. Waktu yang dibutuhkan menuju kampus ITN Malang :
 < 5 menit 5 menit – 10 menit
 10 menit – 15 menit > 15 menit
10. Berapa kali frekuensi perjalanan Anda ke kampus?
 1 kali 2 kali
 3 kali > 3 kali

11. Biaya yang dikeluarkan untuk perjalanan menuju kampus ITN Malang :
- < Rp 5.000
 - Rp 5.000 – Rp 10.000
 - Rp 10.000 – Rp 15.000
 - > Rp 15.000
12. Kisaran biaya hidup Anda tiap bulannya adalah :
- < Rp 1.000.000
 - Rp 1.000.000 – Rp 1.500.000
 - Rp 1.500.000 – Rp 2.000.000
 - > Rp 2.000.000
13. Apakah Anda memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM)?
- Tidak Memiliki SIM
 - Memiliki SIM
14. Apakah Anda memiliki kendaraan pribadi? Ya Tidak
- Jika Ya, kendaraan apa yang Anda miliki?
- Sepeda
 - Sepeda Motor
 - Mobil Pribadi
- Jika Tidak, maka Anda menuju kampus dengan menggunakan moda :
- Jalan Kaki
 - Angkutan Umum
15. Berapa kali intensitas pergantian moda yang Anda lakukan untuk menuju kampus?
- Tidak Ganti
 - Ganti 1 kali
 - Ganti 2 kali
 - Ganti > 2 kali
16. Bagaimana menurut anda mengenai faktor kenyamanan dalam penggunaan moda transportasi yang Anda gunakan?
- Sangat Nyaman
 - Nyaman
 - Sedang/ Netral
 - Tidak Nyaman
 - Sangat Tidak Nyaman
17. Bagaimana menurut anda mengenai faktor ketersediaan moda transportasi yang Anda gunakan?
- Sangat Baik
 - Baik
 - Sedang/ Netral
 - Tidak Baik
 - Sangat Tidak Baik

18. Bagaimana menurut anda mengenai faktor keteraturan moda transportasi yang Anda gunakan?
- Sangat Teratur
 - Teratur
 - Sedang/ Netral
 - Tidak Teratur
 - Sangat Tidak Teratur
19. Bagaimana menurut anda mengenai faktor keamanan dalam penggunaan moda transportasi yang Anda gunakan?
- Sangat Aman
 - Aman
 - Sedang/ Netral
 - Tidak Aman
 - Sangat Tidak Aman
20. Bagaimana menurut anda mengenai faktor kondisi cuaca dalam penggunaan moda transportasi?
- Sangat Penting
 - Penting
 - Sedang/ Netral
 - Tidak Penting
 - Sangat Tidak Penting

TABEL DATA RESPONDEN

No.	Nama	Umur	Jenis Kelamin	Jurusan	Alamat
1.	Yener	23	Laki-laki	Parabioji	Pohahn
2.	Fakdy	24	Laki-laki	Parabioji	Ters. Sigura-gura
3.	Geard Gahman	23	Laki-laki	Parabioji	Pohahn Blok D
4.	Scott X	25	Perempuan	Parabioji	sewajigar 5
5.	Wicita ES Neolika	25	Laki-laki	Parabioji	Pohahn
6.	Yohanes Paulus Ores	25	Laki-laki	Parabioji	Pohahn B20
7.	Samuel Gerotimo	28	Laki-laki	Parabioji	Bend. Berrny
8.	Renti LPH	23	Laki-laki	Parabioji	Kaseman Sigura-gura
9.	Rian	22	Laki-laki	Parabioji	Dau
10.	Mardiharnus N.M	21	Laki-laki	Parabioji	Sigura-gura 1
11.	Rachra	20	Perempuan	Kimia	Pohahn D3
12.	Zulriah	20	Perempuan	Kimia	Sigura-gura 5
13.	Nila Nuranti	19	Perempuan	Kimia	Bend. Sudani
14.	Tobias O. Benu	20	Laki-laki	Geodesi	Sigura-gura 5/25E
15.	Familia Lantur Wraik	18	Perempuan	Geodesi	Bend. Sudani 20A
16.	Arcthis Sari	19	Perempuan	Geodesi	Bend. Sigura-gura 15
17.	Gede Rani Prabarna Yudha	19	Laki-laki	Geodesi	Bend. Sigura-gura 15
18.	Muhammad Zahradin	20	Laki-laki	Geodesi	Bend. Sigura-gura 1
19.	Beanti Devi	18	Perempuan	Geodesi	Jl. Candi Blok 11A
20.	Cary	20	Laki-laki	Geodesi	Tidar
21.	Yohanes Berchemans Hale	20	Laki-laki	Geodesi	Sumbawan
22.	Andi Rahman	18	Laki-laki	Geodesi	Ters. Sigura-gura 9
23.	Gede Part Phyatna K	19	Laki-laki	Geodesi	Jl. Dewarantu
24.	Klara	18	Perempuan	Geodesi	Jl. Raya Candi 2
25.	Fidwahan O. Haro	19	Laki-laki	Geodesi	Jl. Raya Candi 11C
26.	Yohanes Batista Manggis	18	Laki-laki	Geodesi	Bend. Jethatur 37
27.	Anggi H. Dala	18	Perempuan	Geodesi	Pondok Alam
28.	Febriantus Ngawa	19	Laki-laki	Geodesi	Kaseman
29.	Agustinus Raya Lama	18	Laki-laki	Geodesi	Jl. Candi 11A
30.	Yanusius Fretis	20	Laki-laki	Geodesi	Jl. Kerdusan Barat
31.	Hendra	29	Laki-laki	Parabioji	Jl. Pangasinan Dalam
32.	Henry Yusman	29	Laki-laki	Parabioji	Tibonati 3
33.	Tyo	29	Laki-laki	Parabioji	Jl. Satri 3
34.	Fachry Firda	29	Laki-laki	Parabioji	Bend. Wonogiti 6
35.	Ade Pradwala Hamid Koso	22	Perempuan	Parabioji	Bend. Tangga 9
36.	Ika	22	Perempuan	Geodesi	MT. Heryano
37.	Maya	22	Perempuan	Geodesi	Jl. Candi 2A
38.	Romana Mobera Wale	22	Laki-laki	Sumber Daya Air	Jl. Sigura-gura
39.	Maria Vronana Didi	23	Perempuan	Arsitektur	Bend. Sigura-gura 3
40.	Siferius Tanesb Masu	21	Laki-laki	Sipi	Bend. Sigura-gura 2
41.	Fredericus Dabon Rau	21	Laki-laki	Sipi	Bend. Sideri 8
42.	Alexander Giovanni R. Langpody	20	Laki-laki	Langungan	Bend. Sideri 8
43.	Eufronius D. Jelo	20	Laki-laki	Sipi	Bend. Sideri 8
44.	Adi Kristina Mangada	19	Laki-laki	Sipi	Jl. Candi Blok 2A
45.	Andri Mahentar	20	Laki-laki	Arsitektur	Kaseman
46.	Ade Chandra Sinaga	21	Laki-laki	Arsitektur	Kaseman
47.	Andri Putra Purno Irawan	19	Laki-laki	Arsitektur	Jl. Candi Blok 2A
48.	Eviha	22	Perempuan	Kimia	Bend. Sigura-gura

No.	Nama	Umur	Jenis Kelamin	Jurusan	Alamat
49.	Achmad Zabedi	23	Laki-laki	Kimia	Bend. Sigura-gura
50.	Akber	21	Laki-laki	Lingkungan	MT. Heryono Gang 11B
51.	Baharia Kusuma, D	23	Perempuan	Kimia	Bend. Sudirni
52.	Laila Rahmawati	22	Perempuan	Kimia	Sumberrasari
53.	Nanda Ayu, P	22	Perempuan	Sipil	Sumberrasari
54.	Silva Mega Nanda	19	Perempuan	Sipil	Jl. Sigura-gura 6
55.	-	19	Laki-laki	Sipil	Pertun Bukit Tidar
56.	-	19	Laki-laki	Sipil	Pertun Bukit Tidar
57.	Dhegno Zakaria	19	Laki-laki	Sipil	Bend. Sutarni
58.	-	19	Laki-laki	Sipil	Sumberrasari No. 473
59.	Rindy Ramdani	25	Laki-laki	Arsitektur	Sengkaling
60.	Arian Fachrudin	18	Laki-laki	Sipil	Sewogilar 5
61.	Audi Surya Pratama	22	Laki-laki	Sipil	Sudati
62.	Yasri	20	Laki-laki	Sipil	Lampungasri
63.	Ardhi	21	Laki-laki	Sipil	Jl. Deng Agus
64.	Fitriana Nur	21	Laki-laki	Sipil	Jl. Kandasari
65.	Fandi Rizka Firmansyah	20	Laki-laki	Sumber Daya Air	Jl. Kalayar
66.	Randi Irian P	23	Laki-laki	Sipil	Jl. Jombangk
67.	Diyungrah	24	Perempuan	Planologi	MT. Heryono 11B
68.	Erwin Rutza	22	Laki-laki	Sipil	Dhegno
69.	Muhammad Huda	21	Laki-laki	Mesin D3	Jl. Kawi
70.	Zodi	20	Laki-laki	Lingkungan	MT. Heryono 10
71.	Arif Hermansyah	20	Laki-laki	Mesin D3	Kepesari
72.	Surandi Agriawati	20	Perempuan	Arsitektur	Titro Ulimo
73.	Diken	20	Laki-laki	Mesin D3	Marpasari
74.	Nunanti	22	Perempuan	Sipil	Sumberrasari
75.	Asti Supriyadi	22	Perempuan	Arsitektur	Sumberrasari
76.	Aprilia Supriati	22	Perempuan	Arsitektur	Jl. Galayana
77.	Risika Agus	23	Laki-laki	Sipil	Jl. Bantulan
78.	Erni Amaliah	28	Perempuan	Arsitektur	Jl. Tegondah
79.	Hermansyah	22	Laki-laki	Arsitektur	bandungasri
80.	Eka Putra	22	Laki-laki	Lingkungan	MT. Heryono Gg. 10
81.	Nuzuli	23	Perempuan	Sipil	Jl. Tegomas
82.	Elin Astika	22	Perempuan	Arsitektur	Dhegno
83.	Pili Anasari	21	Laki-laki	Sumber Daya Air	Batu
84.	Irena	23	Laki-laki	Arsitektur	Dhegno
85.	Eka Windasari	22	Perempuan	Arsitektur	Sumberrasari
86.	Julia Andriansyah	22	Laki-laki	Arsitektur	Jl. Tegomas
87.	Joni Hartono	25	Laki-laki	Arsitektur	MT. Heryono
88.	Hendra Permata	24	Laki-laki	Arsitektur	Jl. Candi Pengung
89.	Maryongga Sudmawati	25	Perempuan	Sipil	Sumberrasari
90.	Yudi Hartati	24	Perempuan	Kimia	Sengkaling
91.	Rendi Adhama	21	Laki-laki	Mesin D3	Dhegno
92.	Giang Anugrah	23	Laki-laki	Arsitektur	Sengkaling
93.	Zaini Akhwan	24	Laki-laki	Mesin D3	Jl. Tegomas
94.	Adi Kusnawan	28	Laki-laki	Arsitektur	Jl. Tegoyojo
95.	Rusdihan Budigama	27	Laki-laki	Arsitektur	Jl. Tegomas
96.	Ricki Dwi Ramadani	23	Laki-laki	Lingkungan	Dhegno



PT. BNI PERBANKING MALANG
BANK NAGRA MALANG

PERKUMPULAN PENGELOLA PENDIDIKAN UMUM DAN TEKNOLOGI NASIONAL MALANG
INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG
FAKULTAS TEKNOLOGI INDUSTRI
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
PROGRAM PASCASARJANA MAGISTER TEKNIK

Kampus 1 : J. Bendungan Segelapora No. 2, Telp. (0341) 551431 (Hunting), Fax. (0341) 552015 Malang 65145
Kampus 2 : J. Rias Karang, Km 2 Telp. (0341) 417530 (Fax. (0341) 41704 Malang

Nomor : ITN 03.031.PWK.SKRIPSI.VII.2015
Lampiran : -
Perihal : Pembimbing Tugas Akhir
Kepada Yth : **Ir. Titik Poerswati, MT**
Dosen Perencanaan Wilayah Dan Kota, PWK
Institut Teknologi Nasional
Di

MALANG,

Dengan Hormat,

Kami dari Jurusan Teknik Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik Sipil Dan Perencanaan Insitut Teknologi Nasional Malang sedang mengembangkan perencanaan dari semua aspek, tidak hanya dari sisi pandang teknis, tetapi juga dari aspek lain, seperti perilaku, budaya, sejarah, ekonomi dan sebagainya. Untuk itu kami mohon kesediaan Ibu / Bapak untuk membimbing Mahasiswa kami :

Nama : **Dana Kharisma**

NIM : **06.24.037**

Judul TA :

"Pengaruh Karakter Mahasiswa Institut Teknologi Nasional (ITN) Malang Terhadap Penentuan Moda Transportasi."

Sejak Tanggal **26 Maret 2015** s/d **26 September 2015**

(Maksimal 6 bulan). Dalam masa pembimbingan tersebut, Ibu / Bapak didampingi oleh Pembimbing II dari Jurusan kami, yaitu

Endratno Budi Santosa, ST, MT untuk memudahkan penyamanan persepsi dalam penyusunan materi TA tersebut.

Besar harapan, Bapak / Ibu dapat menerima permohonan kami. Atas perhatian serta bantuannya kami ucapkan banyak terima kasih.

a.n. Dekan
Fakultas Teknik Sipil Dan Perencanaan
Institut Teknologi Nasional Malang
Jurusan Teknik Perencanaan
Wilayah dan Kota

Ida Sucarni, ST, MT
NIP. Y. 1039600293





PT. BNI PERGERI MALANG
BANK NAGA MALANG

PERKUMPULAN PENGELOLA PENDIDIKAN UMUM DAN TEKNOLOGI NASIONAL MALANG
INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG

FAKULTAS TEKNOLOGI INDUSTRI
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
PROGRAM PASCASARJANA MAGISTER TEKNIK

Kampus I : Jl. Bendungan Sigir-gura No. 2, Telp. (0341) 551431 (Hunting), Fax. (0341) 553015 Malang 65145
Kampus II : Jl. Raya Karangrejo, Km. 2 Telp. (0341) 41-7531 Fax. (0341) 41-7534 Malang

Nomor ITN 03.052.PWK.SKRIPSI.VII.2015 26 Maret 2015
Lampiran -
Perihal **Pembimbing Tugas Akhir**
Kepada Yth: **Endratno Budi Santosa, ST, MT**
Desen Perencanaan Wilayah Dan Kota, PWK
Institut Teknologi Nasional
Di
MALANG.

Dengan Hormat,

Kami dari Jurusan Teknik Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik Sipil Dan Perencanaan Institut Teknologi Nasional Malang sedang mengembangkan perencanaan dari semua aspek, tidak hanya dari sisi pandang teknis, tetapi juga dari aspek lain, seperti perilaku, budaya, sejarah, ekonomi dan sebagainya. Untuk itu kami mohon kesediaan Ibu / Bapak untuk membimbing Mahasiswa kami

Nama : **Dana Kharisoua**

NIM : **06.24.037**

Judul TA :

"Pengaruh Karakter Mahasiswa Institut Teknologi Nasional (ITN) Malang Terhadap Penentuan Moda Transportasi."

Sejak Tanggal **26 Maret 2015** s/d **26 September 2015**

(Maksimal 6 bulan). Dalam masa pembimbingan tersebut, Ibu / Bapak didampingi oleh Pembimbing I dari Jurusan kami, yaitu :

Ir. Titik Poerwati, MT untuk memudahkan penyamanan persepsi dalam penyusunan materi TA tersebut.

Besar harapan, Bapak / Ibu dapat menerima permohonan kami. Atas perhatian serta bantuannya kami ucapkan banyak terima kasih.

an Dekan
Fakultas Teknik Sipil Dan Perencanaan
Institut Teknologi Nasional Malang
Jurusan Teknik Perencanaan
Wilayah dan Kota

Ida Soewarni, ST, MT
NIP. Y. 1039600293





INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG

Jl. Bendungan Sigura-gura No. 02 Malang

LEMBAR ASISTENSI

Nama : Dana Kharisma
NIM : 0624037
Jurusan : Teknik Perencanaan Wilayah dan Kota
Dosen Pembimbing I : Ir. Titik Poerwati, MT

No.	Hari/ Tanggal	Catatan/ Keterangan	Tanda Tangan
1.	Senin 06/04 - 2015	<ul style="list-style-type: none">- Pada latar belakang masukkan alasan mengapa melanjutkan hasil penelitian Kerja Praktikum (KP).- Keluarkan hasil KP (kesimpulan dan rekomendasi) di latar belakang, reporti moda prioritas pilihan mahasiswa, yaitu sepeda motor. (moda trans. alternatif).- Rumusan masalah dijabarkan.- Kajian pustaka tambahkan ttg alternatif moda transportasi.	
2.	Senin 13/04 - 2015	<ul style="list-style-type: none">- Hal. 2 pada kalimat "mungkin (dahulu)...". diberi footnote. Kalimat dipertajam agar tidak menimbulkan pertanyaan.- Sasaran 1: dibuat menjadi "Bagaimana karakteristik mahasiswa ITN Malang dalam penggunaan transportasi?".- Sasaran 2: bermakna ambigu / punya 2 makna ↳ mencari faktor² yg mempengaruhi pemilihan moda ↳ seberapa besar pengaruh karakteristik mahasiswa- Bab 2. Hal. 8 Karakteristik mahasiswa ITN dikeluarkan / dicantumkan.	



INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG

Jl. Bendungan Sigura-gura No. 02 Malang

LEMBAR ASISTENSI

Nama : Dana Kharisma
NIM : 0624037
Jurusan : Teknik Perencanaan Wilayah dan Kota
Dosen Pembimbing I : Ir. Titik Poerwati, MT

No.	Hari/ Tanggal	Catatan/ Keterangan	Tanda Tangan
3.	Jumat 7/04 - 2015	<ul style="list-style-type: none">- Bab 2. Soal EkonomiKarakter berdasarkan teori dimunculkan di kajian pustaka.- Bab 2. Hal 20.Munculkan semua variabel berdasarkan teori.- Penentuan variabel berdasarkan SK Dirjen, dan munculkan di kajian pustaka.- Jurnal penelitian tdk dipustakan di TA.- Bab 1. Tambahkan sistematika pembahasan utk proposal.- Buat ruang lingkup lokasi dan lingkup materi.<ul style="list-style-type: none">~ Ruang lingkup lokasi (hanya kampus 1st atau lingkungannya, batas sampai mana).~ Ruang lingkup materi (apa yang men- batesi materi pd bab 1 dan 2).- Bab II. Keluaran dan Kegunaan Yang Diharapkan. Dgn subbab:<ul style="list-style-type: none">~ Keluaran~ Kegunaan~ Penelitian Terdahulu (lebih lebih dari 1)- Buat kuesioner utk survey	
4.	Rabu 22/04 - 2015	<ul style="list-style-type: none">~ Perhatikan penulisan (editing) subbab.~ Diagram dir -> sesaran tambahkan variabel dan metode.~ Kuesioner tambahkan pertanyaan mada.~ AEC Proposal.	



INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG
Jl. Bendungan Sigura-gura No. 02 Malang

LEMBAR ASISTENSI

Nama : Dana Kharisma
NIM : 0624037
Dosen Pembimbing I : Ir. Titik Poerwati, MT

No.	Hari/ Tanggal	Catatan/ Keterangan	Tanda Tangan
5.	Rabu 10/06-2015	<ul style="list-style-type: none">~ Tujuan dan sasaran judul atau subbab~ Sistematisa penulisan~ Lingkup lokasi transkripsi peta~ Kerangka pikir-piawaku di akhir bab 1~ Batas wilayah (Kecamatan)~ Peruntukan sampel di lampiran di susutkan dalam laporan	
6.	Senin 22/06-2015	<ul style="list-style-type: none">~ Tabel variabel di bab 3 sumbernya diganti Hasil Majikan Teori~ Tabel analisa korelasi ditranskripsikan ke lampiran, diganti dg tabel sederhana uttu mewakili hasil korelasi.~ Cek redaksional dan kuant powerpoint	
7.	Senin 06/07-2015	<ul style="list-style-type: none">~ Cek Redaksional~ Transkripsikan Peta 1 Kota Malang (Luas Peta Jatim)~ Peta 2 → Lokasi ITM~ Lingkup materi sesuai dg sasaran~ 8. Tabel variabel penelitian berdasarkan sasaran~ AEB Seminar Hasil (jika sudah selesai)~ Jika sudah, majukan Seminar Hasil	
8.	Jumat 21/06-2015	<ul style="list-style-type: none">~ Sesuaikan keyword dg judul~ Jika sudah, majukan Seminar Komprehensif	



INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG

Jl. Bendungan Sigura-gura No. 02 Malang

LEMBAR ASISTENSI

Nama : Dana Kharisma
NIM : 0624037
Jurusan : Teknik Perencanaan Wilayah dan Kota
Dosen Pembimbing II : Endratno Budi Santosa, ST, MT

No.	Hari/ Tanggal	Catatan/ Keterangan	Tanda Tangan
1.	2/04/15	<ul style="list-style-type: none">- Pengetahuan penelitian : - Analisis statistik atau tidak- Cari metode pengambilan keputusan utk menentukan metode yg akan digunakan .	
2.	Senin 06/04 - 2015	<ul style="list-style-type: none">- Cari metode atau cara untuk mengeksplorasi data .	
3.	Jumat 10/04 - 2015	<ul style="list-style-type: none">- Bab studi pustaka membahas teori /materi tentang : pengaruh , karakter , penentuan dan moda transportasi .- Rumusan masalah : beri pengantar dg teori kemudian baru ke karakteristik .	
4.	Senin 13/04 - 2015	<ul style="list-style-type: none">- Utk kajian pustaka 1 langkah, langgah cammukan variabel /faktor-faktor yang digunakan , setelah teori .- Fokuskan pendalaman , remove materi / teori yg tidak diperlukan .- Variabel penelitian terdiri atas 2 :<ul style="list-style-type: none">• var. 1 : karakter mahasiswa• var. 2 : penentuan moda transportasi- Cari metode lain selain deskriptif , metode untuk karakteristik pengguna .	



INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG

Jl. Bendungan Sigura-gura No. 02 Malang

LEMBAR ASISTENSI

Nama : Dana Kharisma
NIM : 0624037
Jurusan : Teknik Perencanaan Wilayah dan Kota
Dosen Pembimbing II : Endratno Budi Santosa, ST, MT

No.	Hari/ Tanggal	Catatan/ Keterangan	Tanda Tangan
5.	Jumat 17/04 - 2015	<ul style="list-style-type: none">- Metode analisa dipilih dengan syarat : Lihat syarat penggunaan metode (menggunakan skala nominal, ordinal, interval, dll) :- Metode pengumpulan sampel : Cuiat dan cari tahu jumlah populasinya / jumlah masing² jurusan .- Masing² variabel diberi keterangan / referensi & belokang .- Pada keterangan beri spesi 1 saja (ukuran bulatan lebih lebih kecil) .	
6.	Rabu 22/04 - 2015	<ul style="list-style-type: none">~ Pada metode kembangkan variabel karakter dan penemuan nada .~ Diagram alir penelitian kembangkan variabel dan metode analisisnya .~ Buat lampiran dan daftar pustaka .	
7.	Senin 27/04 - 2015	<ul style="list-style-type: none">~ Tambahkan profil ITR dan mahasiswa ITR~ Cek lagi keluaran dan kesunaan penelitian~ Cari referensi yang lebih kuat~ Cek cara penulisan footnote .~ Buat powerpoint proposal .	
8.	Kamis 30/04 - 2015	<ul style="list-style-type: none">~ <u>Berpikirlah / kembangkan lampiran²</u>~ <u>mt!</u>~ <u>Jika sudah!</u>~ <u>Maka segera seminar proposal !!!</u>	



INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG
Jl. Bendungan Sigura-gura No. 02 Malang

LEMBAR ASISTENSI

Nama : Dana Kharisma
NIM : 0624037
Dosen Pembimbing II : Endratno Budi Santosa, ST, MT

No.	Hari/ Tanggal	Catatan/ Keterangan	Tanda Tangan
9.	Senin 15/06-2015	~ Titik ada hubungan antara sasaran 1 dan sasaran 2 ~ Hasil dari sasaran 1 digunakan untuk memenuhi sasaran 2.	
10.	Rabu 17/06-2015	~ Hubungan antara karakter dg pengaruh karakter terhadap kesulitan moda transportasi ~ Lengkap sampai rekomendasi	
11.	Senin 22/06-2015	~ Ukuran tabel spesi 1 utk nama tabel ~ Perhatikan sub bab yg disesuaikan dengan sasaran. ~ Buat gambaran pengaruh (4.2) ~ Buat powerpoint dan cek redaksional	
12.	4/7/15	~ <u>Cross cek lagi data - analisis - kesimpulan</u> ~ <u>Cek ulang ppt!</u> ~ <u>Jika sudah, silakan minta komentar!!</u>	
13.	21/8/15	~ <u>Cek ulang</u> ~ <u>Jika sudah selesai</u> ~ <u>silakan minta komentar!!</u>	



JURUSAN TEKNIK PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG

Jl. Bendungan Sigura-Gura No. 2, Malang – Jawa Timur
Telp./Fax : (0341) 567154

BERITA ACARA SEMINAR HASIL

Nama : Dana Kharisma
Nim : 06.24.037
Judul : Hubungan Karakter Mahasiswa Dan Pemilihan Moda Transportasi
Studi Kasus Kampus I ITN Malang
Hari/Tanggal : Sabtu, 11 Juli 2015

Dosen Penguji	Pertanyaan & Masukan	Tanggapan	Tanda Tangan
Ida Soewarni, ST., MT	<ol style="list-style-type: none">1. Analisis statistik deskriptif2. Penentuan variabel karakter mahasiswa dan moda transportasi, karakter mahasiswa berdasarkan ciri dasar yang ada pada mahasiswa3. Hasil dari korelasi pada tabel dan distribusi <i>Chi-Square</i> dijelaskan4. Kegunaan penelitian harusnya lebih aplikatif dan terkait dengan tema/ judul5. Penentuan variabel 'pendapatan' untuk mahasiswa6. Betulkan penulisan	<ol style="list-style-type: none">1. Akan lebih diperjelas dalam laporan2. Variabel karakter mahasiswa dan pemilihan moda transportasi ditentukan berdasarkan teori yang digunakan pada kajian pustaka. Variabel berdasarkan ciri dasar mahasiswa akan ditambahkan pada tabel variabel.3. Akan diperbaiki4. Akan diperbaiki5. Akan diperjelas dan dimasukkan dalam laporan6. Akan diperbaiki	
Maria C. Endarwati, ST., MT	<ol style="list-style-type: none">1. Karakter mahasiswa : karakter mahasiswa yang mana dan variabel tidak menunjukkan bahwa itu adalah mahasiswa ITN2. Sasaran 2 ada dua output atau tujuan, sasaran 2 mengulang sasaran 1 yang merupakan karakter, apa yang membedakan antara sasaran 1 dan 2.	<ol style="list-style-type: none">1. Akan lebih diperjelas dalam laporan2. Variabel antara sasaran 1 dan 2 berbeda, kekurangannya akan diperbaiki dan dimasukkan dalam laporan.	



JURUSAN TEKNIK PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG
Jl. Bendungan Sigura-Gura No. 2, Malang – Jawa Timur
Telp./Fax : (0341) 567154

Dosen Penguji	Pertanyaan & Masukan	Tanggapan	Tanda Tangan
	<ol style="list-style-type: none">3. Hasil analisis yang menghasilkan angka-angka lebih diperjelas dengan narasi4. Hasil pemilihan moda dan pengaruh karakter dijelaskan5. Judul disesuaikan dengan hasil analisa6. Output penelitian	<ol style="list-style-type: none">3. Akan diperjelas dan dimasukkan dalam laporan4. Akan diperjelas dan dimasukkan dalam laporan5. Akan diperbaiki6. Akan diperbaiki dan diperjelas dalam laporan	

Mengetahui

Pembimbing I

Ir. Titik Poerwati, MT

Pembimbing II

Endratno Budi Santosa, ST., MT

**DAFTAR ABSENSI MENGIKUTI
SEMINAR HASIL SKRIPSI
JURUSAN TEKNIK PLANOLOGI / PWK**



Nama Mahasiswa : DANA ICHARISMA
NIM : 06.24.037

NO.	NAMA MAHASISWA & NIM	JUDUL SKRIPSI	TTD PENGUJI
1.	VITA VANESSA 06.24.060	PANCANGAN RUCO RANAH LINGKUNGAN BERBASIS KEARIFAN LOKAL DI KABUPATEN TORAJA UTARA	1. 2. 3.
2.	Fandy Achmad 06.24.036	PENGARUH KARAKTER PERMUKIMAN TERHADAP TINGKAT KESEHATAN PENYOHOMNYA DI DESA PINCEBARAS KEC. KALIANGET KAB. SULLINEA	1. 2. 3.
3.	ANDRI EKO PRACETYO 06.24.008	ANALISA PERENCANAAN PENATAAN PETALAN KAPAL SEPANJANG KORIDOR JALAN PHOTO BERDASARKAN PERSEPSI PENGELUARNYA DI KOTA KEDIRI	1. 2. 3.
4.	DIDIK ABUS HAMANI 06.24.031	KAJIAN KUALITAS LINGKUNGAN PERMUKIMAN DI KELURAHAN TANJUNG-KOTA BIMA	1. 2. 3.
5.	ADI FITRA FIRMANSYAH 06.24.046	STUDI KEBERSIAPAN RISP - NTOW DAN IMPLEMENTASI PROGRAM PEMBANGUNAN DI KOTA MALANG	1. 2. 3.

Mengetahui
Sekretaris Jurusan

Arief Setiawan, ST, MTP

LANGUAGE LABORATORY
NATIONAL INSTITUTE OF TECHNOLOGY MALANG

Bendungan Sigura-gura Street No. 2 Malang, Phone (0341) 551431 Ext. 261



Certificate Of Achievement

TOEFL

This certifies that

DANA KHARISMA

Nomor : 274/Lab Bhs/T-GL/1/2015

has taken

TOEFL - PREDICTION TEST

administered

by ITN LANGUAGE LABORATORY

January 24, 2015

TOEFL-PREDICTION SCORE RECORD

Section 1	Section 2	Section 3	Total Score
53	49	47	496

SCALED SCORES



Language Laboratory

Andy Utomo, M.Pd

NIP. Y. 102 87 00162



*"Dia memberikan hikmah (ilmu yang berguna)
kepada siapa yang dikehendaki-Nya.
Barang siapa yang mendapat hikmah itu
Sesungguhnya ia telah mendapat kobajikan yang banyak.
Dan tiadalah yang menornai peringatan
melainkan orang-orang yang berakal".
(Q.S. Al-Baqarah: 269)*

Alhamdulillahilahi rabbil'alamin...

Ucapan syukur dari hati yang terdalam saya sampaikan kepada Allah SWT atas segala nikmat dan karunia yang telah diberikan kepada saya. Sholawat dan salam tak lupa saya lontarkan bagi Rasulullah SAW, manusia terbaik yang pernah ada di dunia ini yang selalu menjadi sumber inspirasi saya untuk selalu menjadi lebih baik diberbagai hal...

*Tiada cinta yang paling suci selain kasih sayang Mama dan Bapak
Setulus hatimu Ma... Seerti arahanmu Pak...
Doamu hadirkan keridhaan untukku, Petuahmu tuntunkan jelanaku
Pelukmu berkahi hidupku, diantara perjuangan dan tetapan doa malammu
Dan sebit doa telah merengkul diriku menuju masa depanku...
Terima kasih atas segalanya...*

*Untuk "my partner in crime"...
The one and only sister in this world... Sebiji mata mama yang satu lagi...
(cause mama always said, "kalian adalah dua biji mata mama yang paling berharga")
Untuk sejuta kasih sayang dan perhatian yang tiada habisnya...
Makacil karena telah membuatku merasa menjadi "bungsu" paling bahagia di dunia.. hehehe*

*Untuk tulisan persahabatan yang telah terjalin...
Sehabat sekaligus saudaraiku Ryzrah.. keep spirit Ra..!!
Buncild.. makasih motivasi tiada hentinya.. i'll always remember you ☺
Adik-adikku.. Nazma dan April.. skur terus yaaa...
SKAF yang selalu kompak.. I miss u all!! (peyuuk peyuuk...)
Personal geng G.G., we are who we are, temans!
Penghuni Kos Caesar Futsal.. kos terheboh sepanjang masa..
Karena kalian, kamar 26 selalu ramai dengan canda tawa.. hahahaha
Terima kasih karena selalu menjadi yang terbaik...
Semoga persahabatan kita menjadi persaudaraan yang abadi...*

Untuk keluarga besar Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota (Planologi) ITN Malang
Ibu Ida Soewarni, S.I., M.I. selaku Ketua Program Studi
Bapak Agung Witjaksono, S.I., M.P. selaku Dosen Wali
Seluruh dosen pengajar dan karyawan yang berilmik....

Teman-teman Planologic'06 yang selalu mendukung dan membakar semangat juang (cieeee...)
Semua teman-teman Planologi yang selalu membantu apapun kesulitan yang menghadang
Terima kasih atas segala ilmu, persahabatan, kekeluargaan, bantuan dan pengalaman terbaik...
Saya bangga menjadi bagian dari kalian...

Untuk bimbingan dan arahan yang membangun akademis serta karakter
Ibu Ir. Titik Poerwati, M.I dan Bapak Endratno Budi Santosa, S.I., M.I.
Terima kasih atas segala waktu dan kesabaranNya selama ini...
Akhirnya saya Lulus Bu... Pak...

Untuk seseorang yang masih dalam misteri yang dijanjikan Allah SWT
Siapa pun kamu, benarkah itu kamu, kapanpun saatnya,
Terima kasih telah menjadi ikhlas dan bertahan di sana...

Spesial untuk "miuw".. cepet gede yaa puss... (kiss.. kiss..)
Kamu selalu menjadi penghibur disaat aku "buntu"...

Serta terima kasih kepada semua pihak yang telah memberi bantuan, motivasi serta doa
yang tidak dapat disebutkan satu persatu.

Kesuksesan bukanlah suatu kesenangan, buka juga suatu kebanggaan,
Hanya suatu perjuangan dalam menggapai sebutir mutiara keberhasilan...
Semoga Allah SWT memberikan rahmat dan karunia-Nya kepada kita semua...
Amin...

Bravo Planologi...!!!

Dana Kharisma