



6.26%

SIMILARITY OVERALL

SCANNED ON: 16 JUL 2024, 9:56 PM

Similarity report

Your text is highlighted according to the matched content in the results above.

● IDENTICAL
0.12%

● CHANGED TEXT
6.13%

Report #22048215

BAB I PENDAHULUAN 1.1. Latar Belakang Transportasi merupakan satu dari sekian sektor yang berkembang dengan sangat pesat dan menjadi kunci utama dalam pembangunan dalam suatu negara. Faktor yang menentukan kemajuan suatu negara ditentukan oleh perkembangan bagian transportasi yang baik. Transportasi adalah aktivitas memindahkan barang dan manusia dari satu lokasi ke lokasi lainnya (Morlok, 1985). Universitas Pembangunan Jaya adalah satu dari sekian kampus yang berada di Bintaro, Kota Tangerang Selatan. Kampus ini menjadi satu dari sekian tujuan mahasiswa yang ingin mengemban ilmu perguruan tinggi dan tinggal di sekitar Kota Tangerang Selatan. Universitas Pembangunan Jaya memiliki jumlah mahasiswa sejumlah 3.748 (sumber: Pddikti) mahasiswa yang mayoritasnya berasal dari Kota Tangerang Selatan. Lokasi tempat tinggal menjadi salah satu faktor penyebab kebutuhan pemilihan moda transportasi bagi mahasiswa Universitas Pembangunan Jaya menuju kampus. Dalam berpindah lokasi, mahasiswa akan mempertimbangkan moda transportasi yang akan dipakai baik itu menggunakan angkutan umum atau kendaraan pribadi. Mahasiswa tentu saja akan memilih transportasi yang aman, handal, dan nyaman menuju kampus. Hal ini yang menjadi permasalahan bagi mahasiswa Universitas Pembangunan jaya dimana keberadaan angkutan umum di sekitar kampus belum memadai dari segi fasilitasnya. Transportasi umum yang paling sering dipakai oleh mahasiswa adalah kereta dan transportasi

REPORT #22048215

online . Tetapi, mayoritas tempat tinggal mahasiswa yang berada di sekitar Kota Tangerang Selatan membuat mahasiswa lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi yang banyak menggunakan ruang jalan. Dalam melakukan pergerakan mahasiswa baik dari dan ke Universitas Pembangunan Jaya tentu saja akan memengaruhi sistem lalu lintas dimana di Universitas Pembangunan Jaya ada fasilitas yang dibutuhkan untuk mendukung mobillitas perjalanan seperti adanya trotoar pejalan kaki dari stasiun menuju Universitas Pembangunan jaya, tempat pemberhentian transportasi online serta lahan parkir yang memadai bagi mahasiswa yang membawa kendaraan pribadi. Di lain sisi, lalu lintas di area tersebut juga padat sebab sejumlah aktivitas kampus. Jalan utama di Bintaro Jaya, Jalan Cendrawasih Raya, mengalami peningkatan lalu lintas akibat pergerakan ini. Sehubungan dengan hal itu, diperlukan adanya analisis pemilihan moda transportasi di Universitas Pembangunan Jaya. Perlu dilakukan penelitian 1 untuk mengetahui apa yang memengaruhi keputusan mahasiswa dalam memilih moda transportasi menuju kampus. Pemodelan logit biner kemudian digunakan untuk memastikan kecenderungan mahasiswa dalam memilih moda transportasi. Perencanaan dan pengelolaan yang efektif diperlukan untuk mencegah masalah transportasi yang lebih rumit di masa mendatang, terutama dalam hal penghitungan jumlah mahasiswa yang mengendarai kendaraan pribadi. Penelitian ini menyediakan informasi bagi Universitas Pembangunan Jaya untuk menjadi

gambaran dalam meningkatkan kualitas pelayanan bagi para mahasiswa dalam perjalanan menuju kampus. Menurut saya, masalah ini sangat penting untuk dibahas sehingga peneliti akan menjalankan penelitian dengan judul “Analisis Pemilihan Moda Transportasi Mahasiswa Universitas Pembangunan Jaya Menggunakan Metode Logit Biner

1.2. Rumusan Masalah 1. Seberapa besar pengguna transportasi umum dan kendaraan pribadi menuju Universitas Pembangunan Jaya? 1 2. Bagaimana karakteristik mahasiswa Universitas Pembangunan Jaya dalam memilih moda transportasi? 1 14 3. Apa saja faktor yang memengaruhi keputusan pemilihan moda transportasi mahasiswa menuju Universitas Pembangunan Jaya? 1.3. Tujuan Penelitian 1.

Mengetahui berapa banyak mahasiswa Universitas Pembangunan Jaya yang menggunakan transportasi umum ataupun transportasi pribadi 2. Mengetahui karakteristik mahasiswa Universitas Pembangunan Jaya dalam memilih moda transportasi 3.

9 Mengetahui faktor yang memengaruhi keputusan pemilihan moda transportasi mahasiswa menuju Universitas Pembangunan Jaya 1.4. Manfaat Penelitian 1.

Mendukung strategi untuk Universitas Pembangunan Jaya dalam perkembangan sarana dan prasarana. Contohnya adalah analisis pengguna parkir kendaraan pribadi dalam lingkup kampus 2. Memberikan gambaran perihal faktor yang memengaruhi pola perjalanan mahasiswa Universitas Pembangunan Jaya menuju

kampus 2 1.5. Batasan Penelitian 1. Dalam tahap pengumpulan data, penelitian hanya dilakukan di dalam lingkup mahasiswa Universitas Pembangunan Jaya (tidak termasuk karyawan dan jajarannya) 2.

Penelitian dijalankan dengan menggunakan google form dan data real dari pihak Universitas Pembangunan Jaya. 21 BAB II TINJAUAN PUSTAKA 2.1 Transportasi 2.1

1 Deskripsi Transportasi Transportasi adalah tindakan memindahkan, memandu, mengangkut, atau mengubah rute suatu objek dari satu lokasi ke lokasi lain dengan cara yang meningkatkan kegunaan atau manfaatnya untuk tujuan khusus. (Miro, 2005). Menurut ofyar Z Tamin, beberapa tujuan transportasi antara lain : a. Kombinasi dengan metode transportasi tambahan dalam sistem transportasi nasional b. Untuk mendukung pemerataan pertumbuhan dan stabilitas serta mendorong pembangunan nasional, ia mencapai pedalaman wilayah daratan. 3 Transportasi juga

merupakan suatu proses, yakni proses berpindah, bergerak, mengangkut, dan mengalihkan suatu objek, tidak terlepas dari kebutuhan alat pendukung untuk menyelesaikan proses dalam waktu yang diinginkan. Jenis peralatan pendukung yang dibutuhkan untuk menyelesaikan proses pengangkutan bergantung pada bentuk objek yang akan dipindahkan, seberapa jauh objek itu harus dipindahkan dari titik awalnya, dan apakah objek itu dalam keadaan darurat. Mungkin saja jumlah dan kualitas peralatan yang dipakai untuk proses ini harus selaras dengan bentuk, jarak, dan tujuan penggunaan objek itu.

2.1.2 Sistem Transportasi

Sistem transportasi adalah kesatuan manusia, produk, fasilitas, dan infrastruktur yang terbentuk secara alamiah atau buatan yang berinteraksi dalam konteks perpindahan manusia atau barang. Prasarana berfungsi sebagai saluran untuk proses transportasi, di lain sisi sarana adalah instrumen tambahan yang memfasilitasi pergerakan manusia dan barang. Sistem transportasi dirancang untuk mengatur komponen-komponen ini guna mengoordinasikan pergerakan manusia dan barang. sejumlah komponen seperti fasilitas tetap, laju aliran, dan sistem kontrol, membentuk sistem transportasi, yang memungkinkan pergerakan barang dan jasa yang efisien dan tepat waktu antara lokasi sesuai dengan kegiatan yang dijadwalkan. Komponen Sistem Transportasi Sistem transportasi terstruktur dari sejumlah komponen, antara lain: a. Ruang untuk bergerak b. Tempat awal dan akhir dari pergerakan c. Alat penggerak d. Pengelolaan yang mengkoordinasi ketiga unsur itu

Kehandalan alat pendukung proses perpindahan ini selaras dengan tujuannya bergantung pada seluruh subsistem yang ada. Tiap-tiap komponen tidak bisa beroperasi secara independen dan harus terintegrasi secara keseluruhan dalam apa yang dikenal sebagai sistem transportasi. Kehilangan satu komponen dalam sistem transportasi bisa mengganggu kinerja proses transportasi secara keseluruhan.

1 Peranan Sistem Transportasi Transportasi memainkan peran penting sebagai kekuatan esensial dalam kemajuan suatu negara dan perkembangan ekonomi, sosial, politik, dan mobilitas penduduknya. Dengan alat transportasi yang mendukung, tidak menutup

kemungkinan bahwa akan ada kemajuan dalam pembangunan beberapa aspek negara. . Beberapa peran dalam transportasi adalah sebagai berikut : 4 1. Ekonomi Semua hal yang berkaitan dengan pembuatan, distribusi, dan konsumsi, serta pertukaran barang atau segala sesuatu yang bermanfaat termasuk dalam aktivitas ekonomi masyarakat. Transportasi berperan penting dalam perekonomian suatu negara terlebih aktivitas distribusi. Suatu hasil produksi bisa bernilai tinggi jika biaya transportasinya besar. Biaya perjalanan untuk mengangkut barang dari satu tempat ke tempat lain harus seimbang dengan harga dimana barang itu akan dijual kembali. 2. Politik Sistem transportasi juga berpengaruh pada politik suatu daerah. Sistem transportasi berhasil menjalin komunikasi antar satu wilayah dengan wilayah lainnya. Dengan lancarnya sistem transportasi maka bisa menciptakan rasa persatuan yang semakin kuat antar wilayah. 1 Transportasi tidak hanya memungkinkan orang berpindah secara aman, nyaman, dan efisien, tetapi juga memungkinkan pembangunan atau perluasan layanan lebih merata di seluruh negara. Sosial Transportasi juga berperan untuk memberikan layanan pergerakan yang aman, nyaman, dan tepat waktu baik untuk individu ataupun kelompok. Transportasi juga berperan dalam memberikan informasi, untuk perjalanan rekreasi, dan memperluas jangkauan wisata sosial. Perencanaan Transportasi Perencanaan transportasi mempengaruhi kebutuhan orang untuk bergerak, baik manusia maupun barang. Sistem transportasi yang lebih baik sekarang memungkinkan transportasi yang efisien untuk pertumbuhan ekonomi dan sumber daya. 2.1.3 . Komponen utama dalam sistem transportasi antara lain: 1. 1 Sub sistem tata guna lahan Sub sistem tata guna lahan bermaksud untuk mengawasi penggunaan lahan dimana masyarakat melakukan aktivitas 2. Sub sisten transportasi kebutuhan masyarakat Sub sistem ini menyediakan hubungan fisik antara budidaya dan masyarakat yang terlibat dalam kegiatan masyarakat. Sub sistem ini mencakup berbagai jenis transportasi, seperti jalan raya, rel kereta, halte bus, dan yang lainnya, dan juga menunjukkan fitur fungsional dari transportasi tersebut, seperti waktu tempuh dan biaya perjalanan. Lalu lintas Lalu lintas adalah ruang

pergerakan kendaraan, pejalan kaki, atau transportasi lainnya di jalan raya dalam melakukan pergerakan baik manusia atau barang. 5 2.1.4

Pemodelan Transportasi Four step models merupakan konsep pemodelan perencanaan transportasi yang masih terus dikembangkan hingga saat ini. Model ini merupakan model perencanaan gabungan yang memuat sejumlah submodel yang semuanya harus diselesaikan secara terpisah dan berurutan. Berlandaskan gagasan bahwa para pelancong harus membuat berbagai keputusan, model empat tahap ini mempertimbangkan pilihan yang harus mereka buat terkait perjalanan, pemilihan tujuan, pemilihan moda, pemilihan tujuan, dan pemilihan rute. (Ofyar Z. Tamin, 2000) menuturkan bahwa ada empat tahap yang terlibat dalam pengembangan konsep transportasi: 1. Bangkitkan Pergerakan (Trip Generation) 2. Sebaran Pergerakan (Trip Distribution) 3. Pemilihan Moda (Moda Choice) 4. 8 Pemilihan Rute (Route Choice) Dalam studi ini, peneliti membatasi penelitian menggunakan model pemilihan moda transportasi (mode choice model). 1 2.1 1 5 Klasifikasi Perjalanan Perjalanan adalah perpindahan dari daerah awal menuju daerah tujuan. Perjalanan bisa menggunakan moda transportasi ataupun tanpa menggunakan moda transportasi. Pemberhentian yang tidak sengaja tidak dianggap sebagai tujuan. (Tamin, 2000) menuturkan bahwa klasifikasi perjalanan bisa dikategorikan, yakni:

1. Berlandaskan tujuan perjalanan Tujuan perjalanan dibagi menjadi 3 kategori, yakni: a. Tujuan bisnis : Perjalanan yang dilakukan untuk memenuhi kebutuhan pekerjaan atau bisnis b. Tujuan pariwisata : perjalanan yang dilakukan untuk rekreasi atau bersantai c. Tujuan edukasi : perjalanan yang dilakukan untuk pembelajaran atau pendidikan
2. Berlandaskan lama perjalanan a. Waktu singkat: perjalanan yang berlangsung dengan durasi singkat (jam atau hari) b. Waktu menengah : perjalanan yang berlangsung dengan durasi sedang (berminggu atau berbulan – bulan) c. Waktu panjang : perjalanan yang berlangsung dengan durasi lama (bertahun – tahun)
3. Berlandaskan jenis transportasi 6 a . Transportasi udara : Perjalanan menggunakan jalur langit (pesawat, helikopter, balon udara) b. Transportasi darat : perjalanan menggunakan

jalur darat (motor, mobil, bus, kereta, dll) c. Transportasi air :
perjalanan menggunakan jalur air (kapal laut dan perahu) 4. Berlandaskan kelompok perjalanan a. Perjalanan solo : perjalanan yang dilakukan seorang diri b. Perjalanan keluarga : perjalanan yang dilakukan bersama anggota keluarga c. Perjalanan kelompok : perjalanan yang dilakukan dengan sekelompok orang baik teman, rekan kerja, atau tur kelompok. 5. Berlandaskan tujuan geografis a. Perjalanan domestik : Perjalanan dalam negeri b. Perjalanan internasional : Perjalanan ke luar negeri 2.2

Pemilihan Moda Transportasi 2.2 **7** 1. Deskripsi Moda Transportasi Moda transportasi merujuk pada metode atau cara yang dipakai dalam sistem transportasi untuk bergerak dari satu lokasi ke lokasi lainnya. Ini memuat berbagai jenis alat transportasi dan sistem yang memfasilitasi pergerakan manusia atau barang antar lokasi. Pemilihan moda transportasi memiliki peran krusial dalam efisiensi dan efektivitas sistem transportasi secara keseluruhan.. Pemilihan moda transportasi memainkan kontribusi yang amat vital dalam pemodelan permintaan perjalanan. Pemilihan moda transportasi difokuskan pada ketersediaan pilihan transportasi dan kebutuhan infrastruktur jalan untuk mendukung pergerakan. Dua kategori dapat digunakan untuk mengkategorikan pemilihan moda transportasi: 1. Berlandaskan pengguna jasa transportasi/pelaku perjalanan a. Golongan paksawan (captive) b. Golongan pilihwan (choice) 2. Berlandaskan jenis pelayanan transportasi a. Kendaraan pribadi (private transportation) Kendaraan pribadi adalah kendaraan milik individu khusus yang bebas dipakai kemana saja dan kapan saja untuk keperluan pribadi. Kendaraan pribadi memuat mobil, sepeda motor, dan sepeda yang dipakai untuk bepergian ke tempat kerja, berbelanja, atau rekreasi. 7 b. Kendaraan umum (public transportation) Kendaraan umum adalah kendaraan yang dinaungi oleh pemerintah atau pihak swasta dan dipakai untuk masyarakat umum. Kendaraan ini dioperasikan oleh pihak ketiga dan biasanya dipakai oleh banyak orang secara bersama – sama walaupun dengan tujuan yang berbeda. Kendaraan umum dirancang untuk menyediakan layanan transportasi

bagi banyak orang dan biasanya memiliki rute dan jadwal yang tetap. **20** Kendaraan umum memuat kereta api, bus, angkutan umum, pesawat, dan lain lain. Kendaraan umum memberikan alternatif transportasi bagi masyarakat yang tidak memiliki kendaraan pribadi atau memilih untuk menggunakan transportasi umum bersama demi efisiensi.

2.2.2. Faktor –Faktor-faktor yang mempengaruhi pilihan moda transportasi

1. Karakteristik pelaku perjalanan

Pelaku perjalanan memiliki sejumlah ciri – ciri atau karakteristik yang memengaruhi mereka memilih moda transportasi dalam perencanaan perjalanan yang akan dilakukan. Sejumlah karakteristik itu, yakni:

- a. Kepemilikan kendaraan pribadi
- b. Kepemilikan surat ijin mengemudi (SIM)
- c. Pendapatan
- d. Padatan penduduk
- e. Sosial ekonomi (umur, jenis kelamin, status perkawinan)

2. Karakteristik perjalanan

Pemilihan moda transportasi mendapat pengaruh dari karakteristik perjalanan antara lain:

- a. Tujuan perjalanan Tujuan dari tiap-tiap individu dalam menggunakan transportasi bervariasi. Ada yang menggunakan transportasi untuk pergi menuntut ilmu (sekolah, kuliah), untuk rekreasi, dan untuk keperluan pekerjaan. Tujuan ini memengaruhi moda transportasi yang dipilih dan moda transportasi yang akan digunakan.
- b. Waktu terjadinya perjalanan
- c. Jarak perjalanan Jarak perjalanan memengaruhi pemilihan moda transportasi. Umumnya, masyarakat akan menggunakan kendaraan pribadi seperti sepeda atau sepeda motor atau bahkan berjalan kaki untuk jarak perjalanan yang dekat (berbelanja ke toko). di lain sisi masyarakat akan menggunakan kendaraan umum seperti pesawat, kereta api, atau kapal laut untuk jarak perjalanan yang jauh(ke luar kota atau luar negeri) sebab tentu saja lebih efisien dalam segi waktu perjalanan.

3. Karakteristik sistem transportasi

Karakteristik sistem transportasi memengaruhi pilihan moda transportasi. Orang menggunakan sejumlah faktor saat memilih moda transportasi, satu di antaranya adalah kualitas layanan yang diberikan. Tingkat layanan ini dibagi menjadi dua kategori:

- a. Faktor kuantitatif

- Lama waktu perjalanan
- Memuat waktu perjalanan berlangsung.

Faktor waktu perjalanan melibatkan pertimbangan berapa lama suatu individu bersedia menghabiskan waktu dalam

perjalanan yang akan dilakukan. Masyarakat tentu saja akan memilih moda transportasi yang lebih cepat atau lebih efisien tergantung pada kebutuhan dan preferensi mereka. ● Biaya transportasi Pelaku perjalanan akan mempertimbangkan biaya yang dipakai untuk menggunakan sejumlah moda transportasi seperti biaya bahan bakar jika menggunakan kendaraan pribadi, tiket transportasi jika menggunakan kendaraan umum, biaya parkir, dan biaya lainnya yang bisa memengaruhi keputusan perjalanan b. Faktor kualitatif ● Keamanan Dalam perjalanan menggunakan transportasi umum yang disediakan oleh penyedia jasa transportasi umum tentu saja berhubungan dengan fasilitas keamanan yang didapatkan seperti terbebas dari bahaya kecelakaan dan terbebas dari bahaya kejahatan yang bisa saja terjadi di transportasi umum. ● Kenyamanan 9 Pelaku perjalanan layak untuk mendapatkan pelayanan yang baik dari jasa penyedia transportasi umum seperti pelayanan yang sopan, kemudahan untuk naik dan turun, ketersediaan tempat duduk serta fasilitas yang memadai. ● Kemudahan Kemudahan dalam pencarian transportasi umum (stasiun kereta dan halte bus) ● Keandalan dan keteraturan 2.3 Transportasi Umum 2.3.1. Deskripsi Transportasi Umum Transportasi umum (Public transportation) adalah kendaraan yang dikelola oleh pemerintah atau entitas swasta untuk dipakai oleh masyarakat umum. Kendaraan ini dioperasikan oleh pihak ketiga dan sering dipakai oleh banyak individu, meskipun dengan tujuan yang berbeda. Kendaraan umum dirancang untuk menyediakan layanan transportasi bagi banyak orang dan biasanya memiliki rute dan jadwal yang tetap. Kendaraan umum memberikan alternatif transportasi bagi masyarakat yang tidak memiliki kendaraan pribadi atau memilih untuk menggunakan transportasi umum bersama demi efisiensi. Kendaraan umum memiliki peran yang penting dalam mengurangi kemacetan, meningkatkan efisiensi transportasi, dan mendukung keberlanjutan lingkungan dengan meminimalkan jumlah kendaraan pribadi sehingga meminimalisir emisi karbon yang dihasilkan di jalan sehingga polusi udara juga akan berkurang.

2.3.2. Jenis – Jenis Transportasi Umum Ada banyak jenis transportasi umum

m yang sudah berkembang di negara Indonesia. Berikut merupakan transportasi umum yang umumnya dipakai bagi masyarakat: 1. **19** Bus Bus merupakan salah satu moda transportasi yang paling umum dipakai di Indonesia. Ada berbagai jenis bus di Indonesia mulai dari bus sekolah, bus pariwisata, bus antarkota, sampai bus antar provinsi. Di kota Jakarta, ada Transjakarta yaitu transportasi umum berbasis Bus Rapid Transit (BRT) yang didirikan untuk mengatasi masalah kemacetan lalu lintas dan meningkatkan mobilitas perjalanan masyarakat di Kota Jakarta. Transjakarta memiliki jalur khusus yang sudah ditetapkan untuk 10 meningkatkan efisiensi dan kecepatan perjalanan transportasi itu. Transjakarta memiliki halte tersendiri dan pengelolaan tiket menggunakan kartu elektronik. 2. Kereta Di Indonesia, kereta merupakan transportasi yang digandrungi oleh para pekerja, mahasiswa, sampai murid -murid sekolah untuk melakukan perjalanan. Saat ini, sudah banyak kereta yang memiliki fungsi dan keunggulannya masing – masing. **3** Jenis - jenis kereta di Indonesia antara lain: ● Kereta Commuter Line (KRL) ● Kereta Api Jarak Jauh (KAJJ) ● Mass Rapid Transit (MRT) ● Light Rail Transit (LRT) ● Kereta Cepat Jakarta – Bandung (KCJB) 3. Pesawat Terbang Pesawat terbang adalah transportasi udara yang dirancang untuk bisa terbang di atmosfer bumi. Pesawat terbang dipakai untuk transportasi penumpang, pengiriman barang, pengawasan udara, dan keperluan militer suatu negara. Pesawat terbang yang mengangkut penumpang biasanya untuk jarak yang tidak bisa ditempuh menggunakan kendaraan pribadi seperti ke luar negeri. 4. Transportasi Air Transportasi laut adalah transportasi yang umumnya berada di perairan laut, sungai, dan danau. Transportasi ini dipakai untuk perdagangan internasional, distribusi barang, dan untuk pengangkutan penumpang. Jenis – jenis transportasi laut, yakni: ● Kapal Kargo Kapal yang umumnya mengangkut kargo dan barang dari suatu tempat ke tempat lainnya. ● Kapal Penumpang Kapal yang mengangkut orang antar pelabuhan. ● Kapal Pesiar Kapal yang umumnya mengangkut penumpang yang ingin memiliki pengalaman rekreasi. Kapal ini dilengkapi dengan sejumlah fasilitas hiburan dan akomodasi. ● Kapal Tanker 11 Kapal yan

g umumnya mengangkut bahan cair seperti minyak, bahan bakar, atau bahkan kimia dalam jumlah yang besar. ● Kapal Perang Adalah kapal yang dipakai untuk keperluan perang atau keperluan pertahanan wilayah untuk angkatan laut suatu negara.

12 5. Transportasi online Transportasi online dapat diakses melalui platform online atau aplikasi dalam smartphone. Layanan transportasi online melibatkan penyedia layanan dan pengguna yang berinteraksi melalui aplikasi atau web. Transportasi online digandrungi oleh remaja sebab lebih hemat dari segi biaya dan waktu. Layanan transportasi online memanfaatkan teknologi untuk memberikan fasilitas kenyamanan, kecepatan, dan efisiensi untuk pergerakan.

2.3.3. Kelebihan dan Kekurangan Transportasi Umum

Dalam pemilihan moda, masyarakat tentu saja mempertimbangkan banyak hal termasuk kelebihan dan kekurangan dari moda yang akan dipilih.

Tabel 2. 1 Kelebihan dan Kekurangan Transportasi Umum

Kelebihan Kekurangan Lebih ekonomis sebab biaya terbagi diantara banyak penumpang Jadwal perjalanan sudah ditentukan dan mungkin tidak selaras dengan kebutuhan masing – masing individu Lebih ramah lingkungan dibandingkan kendaraan pribadi sebab mengurangi jumlah emisi gas buang per kendaraan Merasa tidak nyaman sebab harus berdiri dalam waktu yang lama jika transportasi itu sedang penuh dengan penumpang Mengurangi kemacetan sebab satu moda bisa mengangkut banyak penumpang Tidak adanya privasi selama perjalanan

12 2.4 Transportasi Pribadi

2.4.1. Deskripsi Transportasi Pribadi

Transportasi pribadi adalah transportasi milik pribadi atau disewa oleh individu untuk perjalanan pribadi. transportasi pribadi bisa dipakai secara bebas tanpa adanya batasan waktu dan tempat.

2.4.2. Jenis – Jenis Transportasi Pribadi

Ada banyak jenis transportasi umum yang sudah berkembang di negara Indonesia. Berikut merupakan transportasi umum yang umumnya dipakai bagi masyarakat:

1. Sepeda motor Sepeda motor merupakan transportasi yang banyak dipakai oleh mahasiswa menuju kampus.
2. Mobil Mobil merupakan kendaraan roda empat yang juga banyak dipakai oleh mahasiswa menuju kampus.
3. Sepeda
4. Nebeng/ carpool Nebeng atau naik bersama merupakan aktivitas berbagi kendaraan

bagi segelintir orang dimana seseorang yang memiliki kendaraan akan memberikan tumpangan pada orang yang memiliki rute dan tujuan yang sama. Nebeng berlaku bagi mahasiswa yang rumahnya berdekatan. Keuntungan dari nebeng ini selain mengurangi biaya transportasi, juga mengurangi jumlah kendaraan di jalan sehingga bisa mengurangi kemacetan dan berkontribusi pada pengurangan emisi gas buang.

2.4.1. Kelebihan dan Kekurangan Transportasi Pribadi

Kelebihan	Kekurangan
Lebih terjamin privasi selama perjalanan sebab hanya sendiri di kendaraan	Menimbulkan kemacetan jika banyak orang yang menggunakan kendaraan masing – masing
Lebih nyaman	Tidak ramah lingkungan sebab jumlah 13 sebab lebih leluasa dengan kendaraan pribadi
Emisi gas buang per kendaraan akan semakin banyak	Jadwal perjalanan yang lebih tentatif dibandingkan kendaraan umum.
Biaya yang akan dikeluarkan akan lebih besar dibandingkan kendaraan umum.	Seperti biaya bahan bakar, bensin, dan perawatan kendaraan.

2.5 Model Pemilihan

1. Model Pemilihan Diskrit (Discrete Choice Model)

Model pemilihan diskrit dipakai untuk menggambarkan pilihan dari pembuat keputusan diantara berbagai macam alternatif yang diberikan berlandaskan pada nilai utilitasnya. **11** Respon yang diberikan berupa data nominal dan responden memilih salah satu pilihan yang memiliki nilai utilitas tertinggi. Pemilihan diskrit bermakna pilihan yang bisa diambil bersifat terbatas dan sudah dideskripsikan/diuraikan dengan jelas. Secara umum, model pemilihan diskrit menggambarkan probabilitas bahwa tiap-tiap individu memilih salah satu dari sejumlah pilihan yang tersedia.

a. Model Logit Biner/Binomial

Dalam penelitian yang memodelkan dua pilihan moda, biasanya dipakai pemodelan logit biner sebagai alternatif yaitu moda a dan moda b. Peluang terpilihnya salah satu dari dua moda itu mendapat pengaruh dari nilai kepuasan dan nilai eksponensialnya.

2. Analisis Regresi Linier

Analisis regresi linear adalah metode umum dalam pemodelan volume lalu lintas yang dipakai untuk mengidentifikasi karakteristik lalu lintas. Analisis ini berusaha

penelitian yang dijalankan, tingkat signifikan yang dipakai adalah 5% (0,05) maknanya adalah risiko pengambilan keputusan adalah 0,05. Berikut merupakan kriteria keputusan dari uji F (Ghozali, 2018). ● H₀ diterima saat nilai probabilitas (F-Statistik) di bawah 0,05 ● H₀ ditolak saat nilai probabilitas (F-statistik) melebihi 0,05 5. **6 Model Logit Biner**

Model logit biner adalah model regresi logistik yang dipakai saat variabel respon atau variabel terikatnya adalah biner atau memiliki dua pilihan (0 dan 1).

Model logit biner melibatkan pengambilan keputusan berdasarkan dua opsi, dengan opsi dengan utilitas tertinggi yang dipilih. Kita akan memperlakukan utilitas ini seperti variabel acak. Bagian studi yang akan diteliti adalah pemilihan moda transportasi. Dua moda alternatif dibandingkan, dan persamaan berikut juga digunakan: $P(i) = \frac{e^{y_i}}{1 + e^{y_i}}$ (2.5) $P(j) = \frac{e^{y_j}}{1 + e^{y_j}}$ (2.6) Dimana: $P(i)$ = peluang moda ke i (transportasi pribadi) untuk dipilih $P(j)$ = Peluang moda ke j (transportasi umum) untuk dipilih y = Nilai dari model regresi linier e = Eksponensial Kemungkinan individu dalam memilih moda Perbedaan utilitas antara dua pilihan moda direpresentasikan oleh moda ke i . (Miro, 2005). 2.6 Metode Penarikan Sampel Besarnya sampel dari suatu populasi bisa dirumuskan, yakni: $n = \frac{N}{1 + \frac{e}{2}}$ (2.7) Keterangan: n : Jumlah sampel N : Jumlah Populasi e : Tingkat akurasi yang diinginkan adalah 90% maka batas toleransi kesalahannya adalah 10% $(e) n = \frac{N}{1 + (\frac{e}{2})}$ x , 1 2 17 BA

B III METODOLOGI PENELITIAN 3.1 Objek Penelitian Objek penelitian adalah keadaan yang menjelaskan atau menggambarkan suatu situasi dari objek yang sedang diselidiki, dengan tujuan mendapat pemahaman yang detail perihal suatu penelitian. (Supriati 2012:38). Objek yang diambil oleh peneliti adalah Mahasiswa Universitas Pembangunan Jaya. 3.2 Lokasi dan Waktu Penelitian Penelitian ini dijalankan di Universitas Pembangunan Jaya, Bintaro, Tangerang Selatan, Indonesia. Penelitian akan dilakukan pada bulan maret 2024 – April 2024. **22 3.3 Pengambilan Populasi dan Sampel 3.3 1**

Penentuan Populasi dan Sampel Populasi yang diteliti dalam studi ini

adalah mahasiswa Universitas Pembangunan Jaya. Sampel yang akan diambil adalah sebagian dari mahasiswa Universitas Pembangunan Jaya yang akan mengisi kuisisioner dari peneliti. Jumlah mahasiswa Universitas Pembangunan Jaya harus diketahui oleh peneliti agar jumlah sampel bisa ditentukan.

18 3.3.2 Perhitungan Sampel Mengacu pada rumus 2.7, selaras dengan perhitungan sampel yang dilakukan maka dibutuhkan sampel sejumlah 120 mahasiswa. 3.3.3 Tahapan Penelitian Dalam penelitian, Tahapan harus diikuti berurutan sebab hasil dari tahapan awal menjadi landasan bagi langkah berikutnya. Tiap-tiap langkah harus ditempuh dengan teliti dan kritis.

3.4 Pengumpulan Data 3.4.1 Data Penelitian Data primer dan data sekunder adalah dua jenis data yang dipakai dan dihimpun dalam studi ini. a. Data Primer Data primer adalah data yang dihimpun oleh peneliti dengan cara mengumpulkan hasil kuisisioner secara langsung di lapangan. Penelitian ini memiliki sumber data sekunder dari survei dengan cara mengisi kuisisioner yang akan disebar pada mahasiswa Universitas Pembangunan Jaya. Kuisisioner ini menyangkut karakteristik pengguna, karakteristik perjalanan, karakteristik sistem transportasi, dan keputusan pemilihan moda transportasi bagi mahasiswa Universitas Pembangunan Jaya. Dari respons yang diberikan oleh responden pada kuisisioner, akan didapatkan sejumlah variabel yang mempengaruhi pemilihan moda transportasi untuk pergi ke Universitas Pembangunan Jaya. b. Data Sekunder Data sekunder adalah pendukung dari data primer. 16 Data sekunder didapatkan

berlandaskan jurnal acuan dan literatur yang berhubungan dengan penelitian. Pada studi ini, data sekunder didapatkan dari sumber terpercaya yaitu pihak Universitas Pembangunan Jaya. 3.4.2 Variabel Penelitian 1. Variabel Bebas (Independent Variabel) Keputusan untuk menggunakan moda transportasi dipengaruhi oleh sejumlah variabel bebas. Pada studi ini, ada sejumlah variabel yang dijadikan variabel bebas, yakni: a. Jenis Kelamin (X 1) 19 Jenis kelamin merupakan faktor penting dalam pemilihan moda. Umumnya, pria lebih memilih membawa kendaraan pribadi dibandingkan wanita. b. Waktu Perjalanan Menuju Universitas Pembangunan Jaya (X 2) Waktu

perjalanan memengaruhi pemilihan moda transportasi. Dalam studi ini, waktu diklasifikasikan ke dalam sejumlah rentang waktu yaitu <10 menit, 11-20menit, 21-30 menit, dan >30 menit. c. Jarak Menuju Universitas Pembangunan Jaya (X 3) Jarak dari tempat tinggal menuju kampus juga memengaruhi pemilihan moda transportasi. Dalam studi ini, jarak perjalanan diklasifikasikan dalam sejumlah rentang jarak yaitu <1 km, 1-5 km, 6 – 10 km, dan >10 km. d. Biaya Perjalanan Menuju Universitas Pembanguna n Jaya (X 4) Faktor ini merupakan faktor penting dalam pemilihan moda transportasi bagi mahasiswa Universitas Pembangunan Jaya. Semakin kecil jarak yang ditempuh oleh mahasiswa, maka semakin kecil biaya yang akan dikeluarkan. Dalam studi ini, biaya perjalanan akan diklasifikasikan dalam sejumlah rentang yaitu <Rp. 10.000,00, Rp. 11.000,00 – Rp. 20.000,00, Rp. 21.000,00 – Rp. 30.000,00 dan >Rp. 30.000, 00. e. Kepemilikan SIM (X 5) . Jika seorang mahasiswa memiliki kendaraan pribadi tetapi tidak memiliki SIM, maka dia akan memilih untuk menggunakan transportasi umum. Dalam studi ini, kepemilikan SIM diklasifikasikan dalam empat pilihan yaitu tidak memiliki SIM, memiliki SIM A, memiliki SIM C, dan memiliki SIM A dan C. f. Kepemilikan Kendaraan Pribadi (X 6) Memiliki kendaraan pribadi merupakan salah satu faktor apakah mahasiswa memilih transportasi pribadi atau transportasi umum. Dalam studi ini, Kepemilikan kendaraan pribadi bisa dibagi menjadi dua kategori yaitu yang tidak memiliki kendaraan pribadi dan yang memiliki kendaraan pribadi. g. Pertimbangan Kenyamanan (X 7) 20 Pertimbangan kenyamanan merupakan aspek penting dalam pengelolaan sistem transportasi. Kenyamanan bisa memengaruhi pengalaman pengguna dan bisa menjadi penentu keputusan pengguna dalam memilih moda transportasi. Dalam studi ini, pertimbangan biaya diklasifikasikan dalam dua jawaban yaitu tidak nyaman dan nyaman. h. Pertimbangan Keamanan (X 8) Pertimbangan keamanan adalah aspek penting dalam perencanaan perjalanan. Keamanan transportasi memuat perlindungan pada risiko kecelakaan, kejahatan, dan ancaman terorisme. Dalam studi ini, pertimbangan keamanan

diklasifikasikan dalam dua jawaban yaitu tidak aman dan aman. 2. Variabel Terikat (Dependent Variabel) Variabel terikat dari penelitian ini adalah jenis moda transportasi yang dipilih oleh mahasiswa Universitas Pembangunan Jaya menuju kampus. Variabel ini diberi simbol Y. Variabel terikat memuat pemilihan moda transportasi menggunakan transportasi umum dan transportasi pribadi. 3.5 Pengklasifikasian Data Agar lebih mudah dalam membaca dan mengolah data menggunakan metode binary logit, maka data yang terkumpul dari hasil sebaran kuesioner dibagi menjadi dua, yakni kode 0 dan kode 1. o Variabel Terikat (dependent) Jenis Moda Transportasi Umum 0 Jika menggunakan transportasi umum 1 jika menggunakan transportasi pribadi o Variabel Bebas (independent) Jenis Kelamin (X 1) 0 Jika perempuan 1 Jika Laki-21 Laki Waktu Perjalanan Menuju Universitas Pembangunan Jaya (X 2) 0 jika hingga 20 menit 1 jika lebih dari 20 menit Jarak Perjalanan Menuju Universitas Pembangunan Jaya (X 3) 0 jika hingga 5 km 1 jika lebih dari 5 km Biaya Perjalanan Menuju Universitas Pembangunan Jaya (X 4) 0 jika hingga Rp. 20.000,00 1 jika lebih dari Rp. 20.000,00 Kepemilikan SIM (X 5) 0 jika tidak memiliki 1 jika memiliki Kepemilikan Kendaraan Pribadi (X 6) 0 jika tidak memiliki 1 jika memiliki Pertimbangan Kenyamanan (X7) 0 jika tidak aman 1 jika aman Pertimbangan Keamanan (X8) 0 jika tidak nyaman 1 jika nyaman Tabel 3. 1 Variabel terikat dan variabel bebas Keterangan Tabel: 1. Moda Transportasi Pada studi ini, pilihan jawaban pada faktor pemilihan moda transportasi ada 8, yakni: a. KRL b. Ojek Konvensional c. Transportasi online d. Jalan kaki 22 e. Sepeda f. Sepeda motor g. Mobil h. Nebeng/carpool 2. Jenis Kelamin (X1) Pada studi ini, pilihan jawaban pada faktor jenis kelamin ada 2 pilihan, yakni: a. Perempuan b. Laki – laki 3. Waktu perjalanan menuju Universitas Pembangunan Jaya (X2) Pada studi ini, pilihan jawaban untuk faktor waktu perjalanan ada 4 pilihan, yakni: a. < 15 menit b. 15 - 30 menit c. 30 - 45 menit d. > 45 menit 4. Jarak

perjalanan menuju Universitas Pembangunan Jaya (X3) Pada studi ini, pilihan jawaban untuk faktor jarak perjalanan ada 4 pilihan, yakni: a.

< 2,5 km b. 2,5 - 5 km c. 5 – 7,5 km d. > 7,5 km 5. Biaya

a perjalanan menuju Universitas Pembangunan Jaya (X4) Pada studi ini, pilihan jawaban untuk faktor biaya perjalanan ada 4 pilihan, yakni: a.

< Rp. 10.000,00 b. Rp. 10.000,00 – Rp. 20.000,00 c. Rp.20.000,00 - Rp

. 30.000,00 d. > Rp. 30.000,00 6. Kepemilikan SIM (X5) Pada studi

ini, pilihan jawaban untuk faktor kepemilikan SIM ada 4 pilihan,

yakni: a. Tidak memiliki SIM b. Memiliki SIM C c. Memiliki SIM A

23 d. Memiliki SIM A dan SIM C Kepemilikan Kendaraan (X6) Pada

studi ini, pilihan jawaban untuk faktor kepemilikan kendaraan ada 4

pilihan, yakni: a. Tidak memiliki kendaraan pribadi b. Memiliki

kendaraan pribadi Pada pengklasifikasian data, pilihan jawaban a akan

diberi kode 0. di lain sisi untuk jawaban b diberi kode 1. 7.

Pertimbangan Keamanan (X7) Pada studi ini, pilihan jawaban untuk faktor

keamanan ada 2 pilihan, yakni: a. Tidak aman b. Aman 8. Pertimbangan

Kenyamanan (X8) Pada studi ini, pilihan jawaban untuk faktor kepemilikan

kendaraan ada 2 pilihan, yakni: a. Tidak nyaman b. Nyaman 3.6

Pengolahan Data Data yang terkumpul dari kuisisioner akan dikumpulkan dan

diproses untuk dipakai dalam analisis lanjutan. Pengolahan dan analisis

model pilihan diskrit akan diterapkan pada data ini. Pendekatan ini

berfungsi sebagai teknik statistik untuk menilai keberadaan faktor-faktor

yang memengaruhi keputusan penumpang saat memutuskan antara transportasi pribadi dan umum.

17 Dalam metode ini, dipakai analisis regresi linier dan pemodelan

yang dipakai adalah model logit biner. 24 2.7. Bagan Alir Penelitian 25 BAB

IV HASIL & PEMBAHASAN 4.1. Karakteristik Pemilihan Moda Transportasi

Universitas Pembangunan Jaya Karakteristik ini menjelaskan perihal pelaku

perjalanan, fitur perjalanan, dan karakteristik fasilitas sistem

transportasi. Mahasiswa Universitas Pembangunan Jaya yang berpartisipasi

dalam Studi ini sebagai responden memberikan data untuk analisis ini.

Secara keseluruhan, 120 mahasiswa berpartisipasi dalam penelitian ini

sebagai responden. 4.2. Keputusan Pemilihan Moda Transportasi Pemilihan moda transportasi mahasiswa Universitas Pembangunan Jaya di jelaskan dalam tabel dan pie chart berikut: Moda yang paling banyak dipakai mahasiswa menuju kampus sejumlah 50% atau 60 mahasiswa, lalu disusul oleh KRL sejumlah 23% atau sejumlah 27 mahasiswa, lalu ada transportasi online sejumlah 17% atau sejumlah 20 mahasiswa, kemudian mahasiswa yang menggunakan mobil sejumlah 6% atau 7 mahasiswa, untuk mahasiswa yang nebang/ carpool sejumlah 4% atau 5 mahasiswa, lalu yang terakhir mahasiswa yang berjalan kaki sejumlah 1% atau 1 mahasiswa. Moda Transportasi umlah Perse ntas e Jalan kaki 1 % KRL 2 2% Mobil 6 % Nebeng/carpool 4 % Sepeda motor 5 0% 26 Transportasi online (grab,gojek,maxim,taxol,dll) 1 7% 4.3.Karakteristik Pelaku Perjalanan 4.3.1.1. Jenis Kelamin Jenis kelamin bisa memengaruhi pemilihan moda transportasi bagi mahasiswa Universitas Pembangunan Jaya. Umumnya, untuk mahasiswa berjenis kelamin perempuan lebih banyak yang memilih transportasi yang aman dan nyaman serta memiliki tingkat risiko yang lebih rendah dibandingkan dengan laki laki yang memilih untuk mengambil risiko agar mempercepat pergerakan menuju kampus. Berlandaskan hasil survei yang diambil, diketahui bahwa responden antara perempuan dan laki laki memiliki presentase yang sama yaitu masing – masing sejumlah 5 0% atau sebanyak 60 orang... Jenis Kelamin umlah P e r s e n 27 t a s e Perempuan 5 % Laki-laki 5 % 4.3.1.2. Asal Program studi Responden yang mengisi survei ini adalah mahasiswa Universitas Pembangunan Jaya sehingga bisa diklasifikasikan berlandaskan program studi. Responden yang mengisi survei paling banyak berasal dari program studi manajemen yaitu sejumlah 24% atau sejumlah 29 mahasiswa. Lalu disusul oleh program studi ilmu komunikasi sejumlah 18% atau sejumlah 21 mahasiswa. Prodi selanjutnya yang mengisi survei paling banyak adalah psikologi yaitu sejumlah 11% atau sejumlah 13 mahasiswa. Lalu sistem informasi dan informatika memiliki presentase sejumlah 10% atau sejumlah 12 mahasiswa. Dilanjutkan oleh desain komunikasi visual sejumlah 10%

atau sejumlah 11 mahasiswa. Lalu ada akuntansi sejumlah 7% sejumlah 9 mahasiswa, teknik sipil sejumlah 5% sejumlah 6 mahasiswa arsitektur sejumlah 4% sejumlah 5 mahasiswa, dan yang terakhir desain produk sejumlah 2% atau sejumlah 2 mahasiswa. Berikut adalah tabel dan pie chart hasil dari survei pemilihan moda transportasi mahasiswa Universitas Pembangunan Jaya. 28 Gambar 4.

2 SEQ Program Studi umlah P e r s e n t a s e Akuntansi 8 % Arsitektur 4 % Desain Komunikasi Visual 9 % Desain Produk 2 % Ilmu Komunikasi 1 8 % Informatika 1 % Manajemen 2 4 % Psikologi 1 1 % Sistem Informasi 1 % Teknik Sipil 5 % 29 4.3 1.3.

Kepemilikan Kendaraan SSalah satu faktor yang memiliki pengaruh signifikan pada pilihan moda transportasi oleh mahasiswa Universitas Pembangunan Jaya adalah kepemilikan kendaraan pribadi. Mahasiswa yang tidak memiliki akses atau terbatas dalam penggunaan kendaraan pribadi sering kali memilih angkutan umum sebagai moda transportasi untuk pergi ke kampus. Di lain sisi, mahasiswa akan memanfaatkan pilihan ini saat mereka bisa menyetir sendiri ke kampus. Berlandaskan hasil survei, mahasiswa yang memiliki kendaraan sejumlah 80% atau sejumlah 96 mahasiswa, di lain sisi yang tidak memiliki kendaraan pribadi sejumlah 20% atau sejumlah 24 mahasiswa. Kepemilikan Kendaraan umlah P e r s e n t a s e 30 Memiliki kendaraan pribadi 8 % Tidak memiliki kendaraan pribadi 2 % 4.3.1.4. Kepemilikan SIM Mahasiswa di Universitas Pembangunan Jaya dapat memilih moda transportasi yang berbeda tergantung pada apakah mereka memiliki kartu SIM atau SIM. Meskipun mereka memiliki transportasi pribadi, mahasiswa yang tidak memiliki SIM biasanya memilih untuk menggunakan transportasi umum. Menurut hasil survei, 1% atau 1 orang responden memiliki SIM A. Untuk responden yang memiliki SIM C saja sejumlah 36% atau sejumlah 43 mahasiswa. Lalu untuk mahasiswa yang memiliki SIM A dan SIM C sejumlah 27% atau sejumlah 33 mahasiswa. Lalu mahasiswa yang sama sekali tidak memiliki SIM sejumlah 36% atau sejumlah 43 mahasiswa. Tabel 4. 4 kepemilikan SIM 31 Gambar 4. 4 Pie Chart Kepemilikan SIM 32 Kepemil ikan SIM J umlah P e

representasi Memiliki SIM A 11% Memiliki SIM C

4336% Memiliki SIM C dan SIM A 3328% Tidak

memiliki SIM 4336% 4.3.2. Karakteristik Perjalanan 4.3.2.1.

Jarak Tempuh Variasi jarak tempuh akan membuat keberagaman dalam pemilihan moda transportasi yang akan dipilih oleh mahasiswa menuju kampus. Berdasarkan hasil survei, untuk mahasiswa dengan jarak perjalanan < 2,5 km sejumlah 14% atau sejumlah 17 mahasiswa. Lalu untuk jarak 2,5 km- 5 km sejumlah 27% atau sejumlah 32 mahasiswa. Untuk mahasiswa dengan jarak 5 km – 7,5 km sejumlah 31% atau sejumlah 37 mahasiswa. Lalu untuk mahasiswa dengan jarak > 7,5 km sejumlah 28% atau sejumlah 34 mahasiswa. 3334 Jarak Perjalanan Jumlah

Persentase < 2,5 km 1714% Waktu yang

diperlukan mahasiswa Universitas Pembangunan Jaya juga memengaruhi pemilihan moda transportasi menuju kampus. Berdasarkan hasil dari survei, mahasiswa yang menempuh waktu < 15 menit menuju kampus sejumlah 26% atau sejumlah 31 mahasiswa. Lalu untuk mahasiswa yang menempuh waktu 15 – 30 menit sejumlah 50% atau sejumlah 60 mahasiswa. Untuk mahasiswa yang menempuh waktu 30 – 45 menit sejumlah 16% atau sejumlah 19 mahasiswa lalu untuk mahasiswa yang menempuh waktu > 45 menit sejumlah 8% atau 10 mahasiswa. 352,5 - 5 km 3227% 5 - 7,5 km

3731% > 7,5 km 3428% 4.3.2.2. Biaya Perjalanan

Biaya perjalanan memengaruhi pilihan moda transportasi yang dipilih.

Mahasiswa cenderung memilih opsi yang lebih ekonomis untuk perjalanan mereka. Biaya perjalanan bisa meningkat saat mahasiswa menggunakan angkutan umum dan kemudian beralih ke moda transportasi lain.

Berdasarkan hasil survei, mahasiswa yang memerlukan biaya perjalanan sejumlah <Rp. 10.000,00 sejumlah 18% atau sejumlah 21 mahasiswa. Lalu untuk mahasiswa yang memerlukan biaya perjalanan sejumlah Rp.10.000,00- Rp 20.000,00 sejumlah 50% atau sejumlah 60 mahasiswa. Untuk mahasiswa yang memerlukan biaya sejumlah Rp.20.000,00 – Rp.30.000,00 sejumlah 24% atau sejumlah 29 mahasiswa. Lalu untuk mahasiswa yang memerlukan biaya

perjalanan sejumlah > Rp.30.000,00 sejumlah 8% atau sejumlah 10 mahasiswa. 36 Waktu Perjalanan Jumlah Persentase < 15 menit 31 26% > 45 menit 18% 15 - 30 menit 65 0% 30 -

45 menit 19 16% 4.3.3. Karakteristik Fasilitas Sistem Transportasi

4.3.3.1. Kenyamanan Kenyamanan memiliki dampak besar dalam pemilihan moda transportasi mahasiswa saat pergi ke kampus. Faktor kenyamanan bisa dinilai dari kualitas pelayanan angkutan umum, perlindungan dari cuaca buruk, ketersediaan tempat duduk di dalam angkutan umum, serta kondisi jalan yang dilalui menuju kampus. Berdasarkan hasil survei, mahasiswa yang memaparkan bahwa perjalanan menuju kampus itu terasa nyaman sejumlah 74% atau sejumlah 89 mahasiswa. Lalu untuk mahasiswa yang memaparkan bahwa perjalanan menuju kampus tidak nyaman sejumlah 26% atau sejumlah 31 mahasiswa. Kenyamanan dalam Perjalanan u ml ah P e r s e n t a s e < Rp. 10.000,00 118% Rp.

10.000,00 - Rp. 20.000,00 5% Rp. 20.000,00 - Rp. 30.000,00 924

% > Rp. 30.000,00 8% perjalanan u ml ah e r s e n t a s e

Nyaman 74% Tidak nyaman 26% 4.3.3.2. Keamanan Faktor keamanan

juga memengaruhi mahasiswa dalam pemilihan moda transportasi yang dipakai menuju kampus. Tingkat keamanan bisa diukur dari keadaan kendaraan yang baik dan tidak rusak, serta terbebas dari kecelakaan dan kejahatan.

Berdasarkan hasil survei, mahasiswa yang memaparkan bahwa perjalanan menuju kampus aman sejumlah 96% atau sejumlah 114 mahasiswa. di lain sisi untuk mahasiswa yang memaparkan bahwa perjalanan menuju kampus tidak aman sejumlah 5% atau sejumlah 6 mahasiswa. 38

Gambar 4. SEQ Gambar_4. * ARABIC 8 Pie Tabel 4. 9 Faktor Keamanan Keamanan dalam perjalanan u ml ah P e r s e n t a s e Aman 1495%

Tidak aman 5% Gambar 4. 9 Pie Chart Faktor Keamanan 4.4. Analisis

Data Data akan dianalisis atau diolah menggunakan sejumlah analisis statistik. Dalam studi ini, analisis regresi linear dipakai untuk

mengeksplorasi faktor-faktor yang memengaruhi mahasiswa dalam memilih moda transportasi mereka menuju kampus. Proses analisis dilakukan dengan

memanfaatkan perangkat lunak SPSS 25.0., dengan variabel yang dipakai adalah Jenis kelamin (X1), Kepemilikan kendaraan pribadi (X2), Kepemilikan SIM (X3), Jarak Perjalanan dari rumah ke kampus (X4), Waktu perjalanan dari rumah ke kampus (X5), Biaya 39 perjalanan dalam sehari (X6), Pertimbangan kenyamanan (X7), Pertimbangan keamanan (X8). Penelitian ini melibatkan 120 responden, yang merupakan mahasiswa aktif Universitas Pembangunan Jaya, untuk merepresentasikan pemilihan moda transportasi menuju kampus. Sebelum melakukan analisis regresi linear berganda, kuesioner harus melewati uji validitas dan reliabilitas untuk memastikan pertanyaannya valid dan bisa diandalkan dari waktu ke waktu. Sesudah validitas dan reliabilitas teruji, analisis akan dilanjutkan dengan regresi linear berganda, seperti uji t, uji F, dan analisis koefisien determinasi (R²). 4.4.1. Hasil Uji Kualitas Data ada dua jenis pengujian untuk menilai kualitas data, yakni uji validitas dan reliabilitas.. 13 Konsistensi dan

akurasi data yang dikumpulkan bisa diukur dengan menjalankan pengujian ini melalui penggunaan instrumen itu. Berikut merupakan hasil uji kualitas

data dengan uji validitas dan reliabilitas: 4.4.1.1. Uji Validitas Pada studi ini, uji validasi dijalankan dengan menggunakan SPSS 25.0.

Kriteria pengujiannya dengan taraf signifikan yang dipakai 5% ($\alpha = 0,05$)

. Tiap-tiap instrumen dianggap valid jika koefisien korelasi r hitung >

r tabel begitu pula sebaliknya. Berikut ini adalah rincian tabel hasil

uji validasi untuk tiap-tiap variabel yang dipakai dalam studi ini: 40

Tabel 4.10 Hasil Uji Validitas 41 Item r Hitung r Tabel

el Keterangan Jenis Kelamin (X1), 511

, 1793 Valid 42 Kepemilikan Kendaraan (X2), 4

87, 1793 Valid Kepemilikan SIM (X3), 59

3, 1793 Valid Jarak Perjalanan (X4), 635

, 1793 Valid Waktu Perjalanan (X5), 721,

1793 Valid Biaya Perjalanan (X6), 59, 17

93 Valid Pertimbangan Kenyamanan (X7), 322, 1

793 Valid Tabel 4.10 Hasil Uji Validitas Berlandaskan hasil

pengujian uji validitas diatas, memperlihatkan bahwa semua r hitung melebihi r tabel pada nilai signifikan 5%. Sehubungan dengan hal itu, bisa disimpulkan bahwa semua item dalam angket penelitian ini valid, sehingga tiap-tiap pertanyaan pada variabel bisa diandalkan dan layak diajukan sebagai penelitian.

4.4.1.2. Uji Reliabilitas Konsistensi dari instrumen penelitian bisa diukur dengan menjalankan uji reliabilitas. Sebuah instrumen penelitian dianggap reliabel saat nilai Cronbach's Alpha-nya melebihi 0,60. (Ghozali, 2006).

18 Berikut ini rincian tabel hasil uji reliabilitas untuk tiap-tiap variabel yang akan dipakai pada studi ini. Tabel 4.11 Hasil Uji Reliabilitas Berlandaskan hasil perhitungan reliabilitas pada tabel diatas, bisa diambil kesimpulan bahwa pertanyaan dalam kuesioner ini reliabel sebab memiliki nilai cronbach alpha melebihi 0,60. Hal ini memperlihatkan bahwa pertanyaan yang dipakai akan bisa mendapat data yang konsisten.

4.4.2. Uji Hipotesis

Hipotesis awal pada studi ini, yakni: a. Hipotesis penelitian secara simultan: Hipotesis 0 = Faktor-faktor pemilihan moda tidak berpengaruh pada pemilihan moda.

4.3 Pertimbangan Keamanan (X 8) , 3 9 4 , 1 7 9 3 V a l i d

Reliability Statistics Cronbac h's Alpha N of Items .630 8

Hipotesis 1 = Faktor-faktor pemilihan moda berpengaruh pada pemilihan moda.

4.4.2.1 . Uji Simultan (F Test)

Sebelum melakukan analisis parsial pada pengaruh variabel independen pada variabel dependen, peneliti melakukan uji simultan terlebih dahulu. Uji simultan ini bermaksud untuk menguji atau menyatakan kebenaran suatu hipotesis bahwa secara berbarengan dan signifikan variabel dependen mendapat pengaruh dari variabel independen. Perhitungan F test diambil berlandaskan kesimpulan keputusan tingkat signifikansi serta pengujian nilai F_{hit} dan F_{tab} , H_0 ditolak dan H_a diterima saat tingkat signifikansinya di bawah 0.05 sehingga bisa dimaknai bahwa secara berbarengan variabel dependen mendapat pengaruh dari variabel independen. Dan H_0 diterima dan H_a ditolak saat nilai signifikansinya melebihi 0.05 dan bisa dimaknai bahwa secara berbarengan variabel dependen mendapat pengaruh dari variabel independen. Kemudian

REPORT #22048215

berdasarkan nilai F_{hit} dan F_{tab} , H_0 diterima dan H_a ditolak saat nilai F_{hit} di bawah F_{tab} . Di lain sisi saat nilai F_{hit} melebihi F_{tab} . Secara jelas bisa diperhatikan pada tabel berikut ini: Tabel 4. 12 Hasil Uji F 44 ANOVA a Model S um of Squares d f M ean Square F S ig. 1 R egression 8 .235 8 1 .029 5 .613 . 000 b R esidual 2 0.357 1 11 . 183 T otal 2 8.592 1 19 a. Dependent Variable: Jenis moda transportasi umum b. Predictors: (Constant), Pertimbangan kenyamanan, Pertimbangan Keamanan, jenis kelamin, Biaya perjalanan menuju Universitas Pembangunan Jaya, Kepemilikan kendaraan pribadi, Jarak perjalanan menuju Universitas Pembangunan Jaya, Kepemilikan SIM, waktu perjalanan menuju Univeristas Pembangunan Jaya Berlandaskan tabel ANOVA diatas, didapat F_{hit} pada studi ini sejumlah 5,613 di lain sisi F_{tab} 2,022 maka $F_{hit} > F_{tab}$. Nilai signifikasi yang didapat sejumlah 0.00, maka $0.00 < 0.05$. Didapat kesimpulan bahwa variabel bebas (jenis kelamin,waktu perjalanan, jarak perjalanan, biaya perjalanan, kepemilikan SIM, kepemilikan kendaraan pribadi, keamanan, dan kenyamanan) berpengaruh secara signifikan pada variabel terikat(pemilihan moda transportasi). 4.4.2.2. **5 Uji Parsial (T Test) Tujuan dari uji parsial ini adalah untuk menguji kebenaran suatu hipotesis bahwa secara signifikan variabel dependen mendapat pengaruh dari variabel independen.** Nilai sig dan pengujian nilai T hit dan T tab berfungsi sebagai dasar untuk memutuskan apakah akan menjalankan uji-t. H_0 akan menjadi ditolak dan H_a akan diterima jika nilai T hit melebihi T tab dan tingkat signifikansi di bawah 0,05. Di lain sisi, H_0 dan H_a diterima saar tingkat signifikansi melebihi 0,05 dan nilai T hit di bawah T tab . Hasil uji T bisa diperhatikan pada tabel berikut ini: Tabel 4. 13 Hasil Uji T Coefficients a Model Unsta ndardized Coefficients S tandardized Coefficients t S ig.B S td. Error B eta 1 (Constant) -.05 . 159 -.312 . 755 jenis kelamin . 139 . 085 . 142 1 .635 . 105 Kepemilikan kendaraan pribadi . 316 . 112 . 255 2 .816 . 006 Kepemilikan SIM . 251 . 096 . 244 2 .607 . 010 Jarak

perjalanan dari rumah ke kampus - .139 . 116 -. 138 - 1.194 .

235 45 Waktu perjalanan dari rumah ke kampus - .09 . 114 -. 092

- .789 . 432 Biaya perjalanan . 002 . 086 . 002 . 026 . 979

Pertimbangan kenyamanan . 116 . 098 . 099 1 .187 . 238

Pertimbangan Keamanan . 229 . 137 . 141 1 .668 . 098 a.

Dependent Variable: Jenis moda transportasi umum Dari tabel diatas, bisa diketahui nilai T hit dan nilai sig dan nilai T tab dari penelitian yang dijalankan adalah 1,981. Sehingga bisa diambil kesimpulan bahwa ada dua variabel yang berpengaruh signifikan parsial pada pemilihan moda yaitu variabel kepemilikan kendaraan pribadi (X2) memiliki T hit sejumlah 2.816 lebih besar dari 1.981 dan nilai sig 0.006 kurang dari 0.05 dinyatakan bahwa kepemilikan kendaraan pribadi (X2) berpengaruh signifikan secara parsial pada pemilihan moda. Kemudian kepemilikan SIM (X3) memiliki T hit sejumlah 2.607 lebih besar dari 1.981 dan nilai sig 0.01 kurang dari 0.05 dan bisa dinyatakan bahwa kepemilikan SIM (X3) berpengaruh signifikan secara parsial pada pemilihan moda. Di lain sisi untuk variabel jenis kelamin (X1), jarak perjalanan (X4), waktu perjalanan (X5), biaya perjalanan (X6), pertimbangan kenyamanan (X7) dan pertimbangan keamanan (X8) tidak berpengaruh secara parsial pada pemilihan moda sebab nilai T hit kurang dari T tab dan nilai sig lebih besar dari 0.05.

4.4.2.3. Koefisien Determinasi

Koefisien determinasi berfungsi untuk menjelaskan seberapa baik variabel independen bisa menjelaskan variasi pada variabel dependen, yang dinyatakan dalam bentuk R-squared. Hasil koefisien determinasi bisa dilihat pada tabel dibawah ini: Tabel 4. 14 Hasil Uji R Model Summary

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Sig.
1	.537	.288	.237	.428

a. Predictors: (Constant), Pertimbangan kenyamanan, Pertimbangan Keamanan, jenis kelamin, Biaya perjalanan menuju Universitas Pembangunan Jaya, Kepemilikan kendaraan pribadi, Jarak perjalanan menuju Universitas Pembangunan Jaya, Kepemilikan SIM, waktu perjalanan menuju Universitas Pembangunan Jaya

Dari hasil regresi diatas bisa

diperhatikan bahwa R square sejumlah 0.288 atau 28.8%. Hal ini memperlihatkan bahwa variabel independen seperti jenis kelamin, kepemilikan kendaraan pribadi, kepemilikan SIM, jarak perjalanan, waktu perjalanan, biaya perjalanan, pertimbangan kenyamanan, dan pertimbangan keamanan, bisa menjelaskan 28.8% variasi pada variabel dependen. Lalu, untuk presentase sejumlah 71.2%, dijelaskan oleh faktor-faktor lain yang tidak dipertimbangkan dalam studi ini.

4.4.3. Analisis Regresi Linier Berganda

Perangkat lunak yang disebut SPSS 25.0 digunakan untuk menganalisis model regresi linier berganda. Tiap-tiap variabel akan dinilai untuk memastikan variabel mana yang secara signifikan memengaruhi pilihan moda transportasi pada tingkat signifikansi $\alpha = 0,05$. Gambaran umum variabel independen yang memiliki dampak signifikan pada pilihan moda transportasi mahasiswa ke kampus disediakan di bawah ini:

Variabel Signifikan Keterangan

X1 = Jenis Kelamin, Tidak Signifikan
X2 = Kepemilikan Kendaraan Pribadi, Tidak Signifikan
X3 = Kepemilikan SIM, Tidak Signifikan
X4 = Jarak Perjalanan, Tidak Signifikan
X5 = Waktu Perjalanan, Tidak Signifikan
X6 = Biaya Perjalanan, Tidak Signifikan
X7 = Pertimbangan Kenyamanan, Tidak Signifikan
X8 = Pertimbangan Keamanan, Tidak Signifikan

Dari tabel di atas, variabel-variabel yang terbukti signifikan pada pemilihan moda akan dipakai pada fase analisis berikutnya. Variabel itu adalah Kepemilikan kendaraan pribadi (X2) dan Kepemilikan SIM (X3). Selanjutnya, dalam tabel 4.13 akan diperlihatkan nilai koefisien regresi (B) dari tiap-tiap variabel. Variabel independen dengan kode klasifikasi data 1 dipakai sebagai tolak ukur: jika nilai B positif, itu memperlihatkan bahwa variabel cenderung bergerak dari ke arah 1 dalam pengklasifikasian data variabel dependen (0: menggunakan moda angkutan umum, 1: menggunakan moda angkutan pribadi). Di lain sisi, variabel cenderung bergerak dari 1 ke arah saat nilai B negatif. Berikut ini merupakan rekapitulasi variabel dengan nilai B:

Tabel 4. 16 Rekapitulasi Variabel dengan nilai B

signifikan X_8 = Pertimbangan Keamanan, 0,98

Tidak Signifikan X_1 = Jenis Kelamin, 0,13. X_2 = Kepemili-

kan kendaraan pribadi, 0,31. X_3 = Kepemilikan SIM, 0,25. X_4 = Ja-

rak perjalanan, 0,12. X_5 = Waktu perjalanan, 0,04. X_6 =

Biaya Perjalanan, 0,0097. X_7 = Kenyamanan, 0,11. X_8 =

Keamanan, 0,22. Berdasarkan hasil regresi linea-

r berganda pada tabel 4.13 itu, maka didapat persamaan regresi linear,

yakni: $Y = -0,050 + 0,139 X_1 + 0,316 X_2 + 0,251 X_3 - 0,139 X_4$

$- 0,090 X_5 + 0,002 X_6 + 0,116 X_7 + 0,229 X_8$

4.5. Analisis Model Logit Biner Dalam studi ini, model logit biner dimanfaatkan untuk

memilih moda transportasi mahasiswa antara moda transportasi umum dan

pribadi menuju kampus Universitas Pembangunan Jaya. Model ini menggambarkan

fungsi utilitas antara kedua moda. Berdasarkan hasil analisis regresi

yang sudah dilakukan, dijumpai bahwa ada dua variabel yang secara

parsial berpengaruh signifikan pada pemilihan moda transportasi, yakni

kepemilikan kendaraan dan kepemilikan SIM. Nilai koefisien dari kedua

variabel ini akan dimasukkan ke dalam persamaan model logit biner.

Alternatif transportasi umum dan pribadi adalah dua moda transportasi

alternatif yang dimodelkan menggunakan model logit biner. Bentuk persamaan

yang dipakai adalah: $P(i) = \frac{e^{(y)}}{1 + e^{(y)}}$

$P(i) = \frac{e^{2,718(0,316+0,251)}}{1 + e^{2,718(0,316+0,251)}}$

$P(i) = \frac{e^{2,718(0,567)}}{1 + e^{2,718(0,567)}}$

$P(i) = \frac{e^{1,762}}{1 + e^{1,762}}$

$P(i) = \frac{e^{1,762}}{1 + e^{1,762}}$

$P(i) = \frac{e^{0,637}}{1 + e^{0,637}} = 0,362 = 36\%$

4.6. Pembahasan Penelitian ini menggunakan sejumlah pengujian statistik. Pengujian yang pertama

dilakukan adalah uji kualitas data. Uji ini dijalankan untuk mengukur

kualitas dari data yang diambil. Uji validitas dan uji reliabilitas

adalah dua pengujian yang dimanfaatkan untuk menjalankan uji kualitas.

Uji validitas dipakai untuk mengetahui keabsahan data yang dipakai,

instrumen disebut valid saat terlihat adanya kesamaan antar data yang

didapatkan. Nilai r hitung dan nilai r tabel akan didapat dengan menjalankan uji validitas menggunakan uji korelasi satu sisi. Pernyataan disebut valid saat nilai r hitung melebihi nilai r tabel. Selaras dengan hasil pengujian menggunakan Software SPSS 25.0, didapatkan bahwa seluruh variabel yang diuji itu valid sebab r hitung $>$ r tabel dan layak diajukan sebagai penelitian. Lalu ada uji reliabilitas yang bermaksud untuk mengetahui apakah instrumen bisa dipakai untuk mengumpulkan data data yang sudah diambil. Data disebut reliabel jika data dari responden itu bersifat konsisten dan tidak mengacak. Menurut uji reliabilitas yang sudah dilakukan juga memaparkan bahwa cronbanch Alpha berada di atas 0,6 yang maknanya instrumen memiliki nilai reliabilitas yang baik atau bisa dipercaya. Sesudah data yang valid didapat, pengujian akan menguji data itu dengan menjalankan analisis regresi linier berganda untuk memastikan sejauh mana variabel dependen bisa mendapat pengaruh dari sejumlah variabel independen. Nilai variabel dependen bisa diprediksi oleh pengujian saat nilai variabel independen lainnya diketahui. Analisis regresi linier dipakai untuk meramalkan keadaan variabel terikat jika variabel bebasnya dimanipulasi (naik turun). Pada pengujian yang dilakukan, didapatkan 2 variabel yang memiliki nilai signifikan. Nilai signifikan adalah probabilitas suatu hasil terjadi secara kebetulan. Nilai signifikansi akan dibandingkan dengan taraf atau batas signifikansi yang sudah ditentukan yaitu $\alpha = 0,05$ atau 5%. Dalam studi ini, ada 2 variabel yang memenuhi syarat signifikansi dan akan dimasukkan ke tahap analisis logit biner. Variabel itu adalah Kepemilikan Kendaraan Pribadi (X_2) dan Kepemilikan SIM (X_3). Lalu untuk mengetahui persamaan regresi linier yang akan dipakai untuk menghitung logit biner menggunakan nilai B yaitu koefisien regresi dari tiap-tiap variabel. Didapat nilai persamaan regresi linier berikut: $Y = -0,050 + 0,139 X_1 + 0,316 X_2 + 0,251 X_3 - 0,139 X_4 - 0,090 X_5 + 0,002 X_6 + 0,116 X_7 + 0,229 X_8$. Persamaan linier ini nantinya akan dipakai untuk menghitung presentase pemilihan penggunaan moda

transportasi mahasiswa Universitas Pembangunan Jaya menggunakan metode logit biner. Sebelum lanjut ke metode logit biner, dilakukan terlebih dahulu uji hipotesis untuk mengetahui kebenaran yang sebenarnya pada tingkat populasi berlandaskan data. Uji yang dilakukan untuk mengetahui ditolak atau diterimanya hipotesa adalah uji F(Anova) dan uji T (Parsial).

Pada uji F yaitu uji anova didapat F_{hit} sejumlah 5,613 dimana F_{tab} yang dipakai dalam pengujian ini adalah 2,002 yang maknanya $F_{hit} > F_{tab}$ maka didapat bahwa variabel bebas (jenis kelamin, waktu perjalanan, jarak perjalanan, biaya perjalanan, kepemilikan SIM, kepemilikan kendaraan pribadi, keamanan, dan kenyamanan) berpengaruh secara signifikan pada variabel terikat (pemilihan moda transportasi) Lalu untuk uji T atau uji parsial, didapatkan bahwa secara signifikan pemilihan moda mendapat pengaruh dari sejumlah variabel, yakni kepemilikan kendaraan pribadi (X_2) yang memiliki T hitung sejumlah 2,816 sementara T tabel sejumlah 1,981 maka T hitung $>$ T tabel sehingga bisa dikatakan bahwa variabel itu memiliki pengaruh pada pemilihan moda. Begitu juga untuk variabel kepemilikan SIM yang memiliki T hitung sejumlah 2,607 $>$ T tabel maka dinyatakan juga bahwa kepemilikan SIM juga berpengaruh pada pemilihan moda. Untuk variabel lainnya dinyatakan tidak signifikan pada pemilihan moda disebabkan T hitung $<$ T tabel. Lalu data diuji dengan menggunakan Uji Koefisien Korelasi atau uji R yang dijalankan dengan maksud besar kecilnya hubungan linier yang terjalin pada variabel bebas dan variabel terikat bisa diketahui. **10** Ada tiga kategori yang nantinya akan mengelompokkan nilai R square yaitu kategori kuat, moderat (sedang), dan kategori lemah. Dari hasil pengujian yang dilakukan didapatkan hasil R square sejumlah 0.288 atau 28,8%. Hal ini menyatkan bahwa variabel bebas bisa menjelaskan 54 variabel terikat sejumlah 28,8%, di lain sisi variabel lain yang tidak diperhitungkan dalam analisis penelitian ini sejumlah 71,2% bisa menjelaskan variabel terikat. Sesudah uji hipotesis dilakukan maka langkah terakhir untuk menjumpai jawaban dari tujuan tujuan analisis statistik di atas adalah melakukan pengujian logit biner dengan

menggunakan analisis regresi linier yang sudah dilakukan sebelumnya. Hasil dari perhitungan logit biner akan memunculkan sebuah angka yang memperlihatkan presentase penggunaan moda transportasi mahasiswa Universitas Pembangunan Jaya yang dipil oleh para responden. Pada perhitungan, didapatkan bahwa P(i) atau mahasiswa yang menggunakan kendaraan pribadi memiliki presentase sejumlah 64%, di lain sisi untuk mahasiswa yang menggunakan kendaraan umum atau P(j) memiliki presentase sejumlah 36%. Secara signifikan pemilihan moda bisa mendapat pengaruh dari dua variabel, yakni kepemilikan kendaraan pribadi dan kepemilikan SIM dimasukkan ke dalam persamaan logit biner sehingga memunculkan hasil perhitungan itu. Menurut hipotesa pribadi penguji, kurangnya akses memadai pada fasilitas kendaraan umum di sekitar kampus membuat mahasiswa Universitas Pembangunan Jaya lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi dibandingkan transportasi umum. Meskipun Universitas Pembangunan Jaya berada di kawasan yang strategis (dekat dengan stasiun) tetapi di sekitar kampus belum masuk untuk angkutan umum lainnya selain kereta, seperti bus ataupun angkutan kota (angkot).

5.1. Kesimpulan

Kesimpulan yang bisa diambil dari penelitian ini, yakni:

1. Karakteristik mahasiswa Universitas Pembangunan Jaya dalam memilih moda transportasi sangat beragam. Karakteristik itu dijelaskan dalam sejumlah faktor yaitu faktor jenis kelamin, 55 kepemilikan SIM, kepemilikan kendaraan pribadi, jarak tempuh, waktu tempuh, biaya perjalanan, faktor kenyamanan, dan faktor keamanan.
2. Mahasiswa Universitas Pembangunan Jaya cenderung lebih banyak menggunakan kendaraan pribadi dibandingkan kendaran umum. Hal itu didasarkan oleh keadaan fasilitas angkutan umum yang belum memadai di sekitar kampus. Berlandaskan hasil dari survei responden dan pengujian statistik yang sudah dilakukan, mayoritas mahasiswa menggunakan angkutan pribadi disebabkan tempat tinggal mahasiswa yang tidak terlalu jauh (mayoritas hanya 5 km – 7,5km) yang masih bisa ditempuh dengan kendaraan pribadi. Biaya yang cukup besar juga tidak perlu dihabiskan oleh mahasiswa sebab dengan jarak tempuh itu masih dalam kisaran biaya normal (Rp.10.000,00- Rp.

20.000,00) dan bisa ditempuh dalam waktu yang cukup singkat (15- 30 menit) sehingga menunggu kendaraan umum bisa dilakukan tanpa harus menghabiskan waktu yang lama. 3. Mahasiswa Universitas Pembangunan Jaya cenderung lebih banyak menggunakan kendaraan pribadi dibandingkan kendaraan umum. Hal itu didasarkan oleh keadaan fasilitas angkutan umum yang belum memadai di sekitar kampus. Berdasarkan hasil dari survei responden dan pengujian statistik yang sudah dilakukan, mayoritas mahasiswa menggunakan angkutan pribadi disebabkan tempat tinggal mahasiswa yang tidak terlalu jauh (mayoritas hanya 5 km – 7,5km) yang masih bisa ditempuh dengan kendaraan pribadi. Mahasiswa juga tidak perlu mengeluarkan biaya yang cukup besar sebab dengan jarak tempuh itu masih dalam kisaran biaya normal (Rp.10.000,00- Rp. 20.000,00) dan bisa ditempuh dalam waktu yang cukup singkat (15- 30 menit) sehingga 56% menunggu kendaraan umum bisa dilakukan tanpa harus menghabiskan waktu yang lama. 4. Analisis regresi linier berganda dipakai untuk menganalisis variabel faktor – faktor pemilihan moda dan didapat hasil persamaan untuk fungsi utilitasnya, yakni $Y = -0,050 + 0,139 X_1 + 0,316 X_2 + 0,251 X_3 - 0,139 X_4 - 0,090 X_5 + 0,002 X_6 + 0,116 X_7 + 0,229 X_8$. Diketahui bahwa secara signifikan pemilihan moda transportasi mendapat pengaruh dari ada dua variabel, yakni Kepemilikan Kendaraan Pribadi (X_2) dan juga Kepemilikan SIM (X_3). 5. Koefisien dari kedua variabel itu dimasukkan ke perhitungan logit biner dan didapatkan bahwa probabilitas mahasiswa yang menggunakan angkutan pribadi sebagai moda transportasi menuju Universitas Pembangunan Jaya sejumlah 64%. di lain sisi untuk probabilitas mahasiswa yang menggunakan angkutan umum sebagai moda transportasi menuju Universitas Pembangunan Jaya sejumlah 36%.

5.2.Saran Ada juga sejumlah saran yang bisa diberikan oleh peneliti, yakni: 1. Transportasi umum kurang diminati oleh mahasiswa disebabkan fasilitas transportasi umum yang belum memadai. Tidak ada bus ataupun angkot yang melewati kawasan Universitas Pembangunan Jaya. Maka disarankan untuk memperluas jaringan angkutan umum lainnya seperti halte bus. 2.

REPORT #22048215

Transportasi online ramai dipakai oleh mahasiswa UPJ menuju kampus. Disarankan agar UPJ memiliki tempat pemberhentian atau tempat menunggu untuk mahasiswa yang menggunakan ojek online agar tidak kepanasan dan tidak membuat ramai di pintu masuk UPJ. 3. Penambahan jalur pejalan kaki dari stasiun jurang mangu juga diperlukan sebab banyak juga mahasiswa yang menggunakan KRL 57 sebagai moda transportasi menuju kampus. Dibandingkan harus berjalan kaki di pinggir jalan raya yang bisa berakibat fatal lebih baik dibangun ruang untuk berjalan kaki dengan aman dan nyaman dari stasiun jurang mangu menuju kampus. 4. Untuk mahasiswa yang menggunakan kendaraan pribadi, disarankan untuk memperluas dan menata ruang parkir agar lebih terorganisir dan lebih baik lagi. 58



REPORT #22048215

Results

Sources that matched your submitted document.

● IDENTICAL ● CHANGED TEXT

INTERNET SOURCE		
1.	1.95% repository.ummat.ac.id https://repository.ummat.ac.id/7650/1/COVER-BAB%20III.pdf	●
INTERNET SOURCE		
2.	0.32% blog.paradise.co.id https://blog.paradise.co.id/dua-belas-kampus-dan-universitas-di-tangerang-sel...	●
INTERNET SOURCE		
3.	0.29% solarindustri.com https://solarindustri.com/blog/alat-transportasi-darat/	●
INTERNET SOURCE		
4.	0.28% eprints.undip.ac.id http://eprints.undip.ac.id/73841/4/BAB_III.pdf	●
INTERNET SOURCE		
5.	0.26% repository.ump.ac.id https://repository.ump.ac.id/4243/4/BAB%20III%20-%20AMAR%20RUSLI.pdf	●
INTERNET SOURCE		
6.	0.25% exsight.id https://exsight.id/blog/2022/07/04/regresi-logistik-model-regresi-logistik-biner/	●
INTERNET SOURCE		
7.	0.23% jurnalisticomah.org http://jurnalisticomah.org/index.php/jimea/article/view/226/221	●
INTERNET SOURCE		
8.	0.21% repository.umsu.ac.id http://repository.umsu.ac.id/bitstream/handle/123456789/4585/14.AhmadAlfia...	●
INTERNET SOURCE		
9.	0.21% repository.unja.ac.id https://repository.unja.ac.id/63424/7/FULL%20SKRIPSI.pdf	●



REPORT #22048215

INTERNET SOURCE		
10.	0.19% accounting.binus.ac.id https://accounting.binus.ac.id/2021/08/12/memahami-r-square-koefisien-determ.	●
INTERNET SOURCE		
11.	0.18% etd.repository.ugm.ac.id https://etd.repository.ugm.ac.id/penelitian/detail/49443	●
INTERNET SOURCE		
12.	0.18% repository.unimar-amni.ac.id http://repository.unimar-amni.ac.id/3162/1/BAB%20%201.pdf	●
INTERNET SOURCE		
13.	0.18% repository.stei.ac.id http://repository.stei.ac.id/5512/4/III.pdf	●
INTERNET SOURCE		
14.	0.16% repository.unbari.ac.id http://repository.unbari.ac.id/2774/1/DENI%20SAPUTRA.pdf	●
INTERNET SOURCE		
15.	0.15% dspace.uc.ac.id https://dspace.uc.ac.id/bitstream/handle/123456789/1313/BAB%203.pdf?seque...	●
INTERNET SOURCE		
16.	0.15% repository.unpas.ac.id http://repository.unpas.ac.id/6125/7/BAB%20III.pdf	●
INTERNET SOURCE		
17.	0.15% repo.itera.ac.id https://repo.itera.ac.id/assets/file_upload/SB2007020008/PEG0048_18_124234...	●
INTERNET SOURCE		
18.	0.14% proceeding.unesa.ac.id https://proceeding.unesa.ac.id/index.php/sniis/article/download/780/256/2955	●
INTERNET SOURCE		
19.	0.14% www.bfi.co.id https://www.bfi.co.id/id/blog/ini-alasan-kenapa-kamu-harus-pakai-transportas...	●
INTERNET SOURCE		
20.	0.1% pwk.teknik.untan.ac.id https://pwk.teknik.untan.ac.id/files/buku/fullbook-perencanaan-destinasi-pariw..	●



REPORT #22048215

INTERNET SOURCE

21. **0.06%** e-journal.uajy.ac.id

<http://e-journal.uajy.ac.id/12048/4/MTS024302.pdf>



INTERNET SOURCE

22. **0.05%** eprints.iain-surakarta.ac.id

https://eprints.iain-surakarta.ac.id/3283/1/Full%20Teks_Febiana%20Ayuningtya..

