

Pemilihan Sepeda Motor Sebagai Angkutan Reguler Mahasiswa Universitas Islam Riau (Studi Kasus : Fakultas Teknik)

Muchammad Zaenal Muttaqin¹, Abdul Kudus Zaini²

¹Jurusan Teknik Sipil, Universitas Islam Riau, Jl. Kaharuddin Nasution 113 Pekanbaru Riau

²Jurusan Teknik Sipil, Universitas Islam Riau, Jl. Kaharuddin Nasution 113 Pekanbaru Riau

Email: ¹*muchzaenalmuttaqin@eng.uir.ac.id*

Email: ²*abdulkuduszaini@eng.uir.ac.id*

ABSTRAK

Transportasi merupakan salah satu kebutuhan utama dalam menunjang aktivitas masyarakat sehari-hari. Perkembangan transportasi yang beragam menyebabkan masyarakat memiliki banyak pilihan yang akan digunakan guna mendukung aktivitasnya sehari-hari. Mahasiswa sebagai salah satu kelompok masyarakat memiliki suatu karakteristik tertentu dalam memilih moda transportasi, baik dari karakteristik mahasiswa itu sendiri maupun kualitas pelayanan dari moda yang dipilih. Faktor lokasi dan perilaku mahasiswa menjadi faktor karakteristik utama dalam pemilihan moda tersebut. Sedangkan pada faktor luar, persepsi seseorang terhadap kualitas pelayanan yang diberikan menjadi satu pertimbangan sendiri dalam memilih suatu moda transportasi. Tujuan dari penelitian ini adalah mengetahui perilaku mahasiswa dalam memilih moda transportasi dalam rangka mewujudkan suatu transportasi yang berkelanjutan. Analisis Tabulasi dan pendekatan kualitatif melalui metode Likert akan digunakan untuk mengetahui karakteristik mahasiswa serta kualitas pelayanan moda transportasi yang dipilih dari mahasiswa itu sendiri. Sampel yang didapat penelitian ini adalah sebanyak 500 mahasiswa fakultas teknik Universitas Islam Riau pada segala jurusan. Hasil penelitian menunjukkan bahwa mahasiswa memiliki kecenderungan tertinggi dalam memilih kendaraan pribadi berupa motor (80%) dibandingkan kendaraan yang lain. Kepuasan mahasiswa dalam moda ini sangat tinggi. Faktor kehandalan, fleksibilitas dan aksesibilitas yang tinggi menjadi faktor tertinggi dalam menggunakan motor. Selain itu, pertimbangan tertinggi mahasiswa dalam memilih sepeda motor adalah persepsi mengenai dampak minimum yang timbul terhadap permasalahan lalu lintas dibanding moda yang lain dalam kondisi *mixed traffic flow*. Sehingga, faktor kualitas yang ditawarkan suatu moda transportasi menjadi salah satu faktor yang penting dalam menentukan suatu pemilihan moda transportasi pada kelompok mahasiswa.

Kata kunci: pemilihan moda , mahasiswa, kualitas pelayanan, faktor internal

1. PENDAHULUAN

Latar Belakang

Pekanbaru merupakan salah satu ibukota propinsi di Indonesia dengan populasi sekitar 1.000.000 jiwa dengan luas daerah 632.26 km². Sebagai ibukota propinsi, kota Pekanbaru mengalami perkembangan yang sangat signifikan terutama akibat arus urbanisasi serta faktor kependudukan yang semakin tinggi, yakni sekitar 30.000 hingga 40.000 penduduk per tahun (BPS, 2017). Perkembangan aktivitas transportasi di dalam kota juga semakin meningkat. Jumlah penduduk yang terus meningkat berakibat pula terhadap meningkatnya jumlah pergerakan atau mobilitas masyarakat dalam rangka pemenuhan kebutuhan hidupnya. Selain akibat pertumbuhan penduduk, penambahan volume lalu lintas juga dipengaruhi oleh perkembangan wilayah perkotaan itu sendiri (Purwanto dan Ismiyati, 2015). Dalam memenuhi kebutuhan transportasi, masyarakat

memiliki beberapa pilihan moda transportasi, yakni angkutan pribadi dan angkutan umum. Pada saat ini, aktivitas transportasi masyarakat masih banyak didominasi oleh angkutan pribadi (Irawan, 2011). Tingkat fleksibilitas tinggi dan pelayanan dari pintu ke pintu menjadi alasan masyarakat menggunakan angkutan pribadi dibandingkan angkutan umum. Dari sisi yang lain, pelayanan angkutan umum yang tersedia dianggap belum mampu untuk menarik masyarakat dalam peralihan dari angkutan pribadi menuju angkutan umum (Muttaqin, 2016). Oleh karena itu, perlu adanya suatu perbaikan pelayanan dari angkutan umum, baik dari segi infrastruktur hingga tingkat pelayanan sehingga mampu menawarkan suatu pelayanan moda yang diharapkan. Selain perbaikan pelayanan yang diberikan dengan pengembangan system yang tersedia, perilaku individu dalam memilih moda transportasi yang akan digunakan juga menjadi satu pertimbangan

bagaimana respon masyarakat dalam menilai pelayanan tersebut.

Tujuan Penelitian

Penelitian ini membahas tentang perilaku pemilihan moda yang terjadi pada kelompok mahasiswa di Universitas Islam Riau. Mahasiswa sebagai suatu kelompok masyarakat memiliki karakteristik sendiri di dalam pemilihan moda transportasi tersebut. Faktor pemilihan moda transportasi bagi mahasiswa dipengaruhi oleh faktor internal mahasiswa tersebut serta kualitas pelayanan yang diberikan oleh moda transportasi menurut sudut pandang mahasiswa.

Hasil dari penelitian ini diharapkan dapat memberikan informasi mengenai karakteristik pemilihan moda untuk aktivitas regular mahasiswa agar menjadi bahan pertimbangan oleh pihak terkait di dalam kebijakan investasi perencanaan transportasi dan pengembangan moda transportasi di Kota Pekanbaru terutama untuk kalangan mahasiswa.

Batasan Penelitian

Dalam suatu penelitian, batasan penelitian dianggap perlu dicantumkan agar hasil yang didapat sesuai dengan tujuan yang diharapkan. Dalam penelitian ini, batasan yang digunakan antara, lain,

- a. Penelitian ini didasarkan hanya terhadap kalangan mahasiswa. Kelompok mahasiswa yang terdapat dalam penelitian ini adalah mahasiswa Universitas Islam Riau di Kota Pekanbaru.
- b. Aktivitas transportasi yang digunakan adalah aktivitas regular mahasiswa, yakni perjalanan pergi dan pulang di Universitas Islam Riau. Aktivitas ini biasa disebut aktivitas komuter.
- c. Dalam memilih suatu moda transportasi, pilihan moda transportasi yang ditawarkan mahasiswa adalah kendaraan pribadi bermotor, yakni mobil dan motor, angkutan kolektif (*pooling activity*), angkutan umum yakni bus, serta pilihan kendaraan tak bermotor, yakni sepeda dan pejalan kaki.
- d. Di dalam penilaian performansi dan pentingnya parameter tersebut dalam moda yang digunakan, diberi batasan untuk pilihan sepeda motor sebagai angkutan pribadi dominan mahasiswa secara umum di Indonesia.

Landasan Teori

Albalate dan G.Bell (2010) memiliki penjelasan bahwa transportasi sebagai suatu alat koneksi antara dua atau lebih tempat yang berbeda akan memerankan posisi yang penting terutama terhadap

mobilitas. Hal ini akan mempengaruhi terhadap lingkungan perkotaan itu sendiri. Dalam suatu perencanaan transportasi, dibutuhkan suatu pendekatan transportasi yang sesuai dengan keadaan wilayah ataupun objek perencanaan itu sendiri. Pendekatan secara system dianggap menjadi salah satu pendekatan yang tepat untuk perencanaan transportasi. Djakfar dkk (2010) menyatakan bahwa di dalam pendekatan system, suatu perencanaan harus dilakukan analisis yang menyeluruh atau semua faktor yang berhubungan dengan permasalahan yang ada harus dipertimbangkan. Oleh karena itu, sangatlah perlu dilakukan suatu analisis mendalam mengenai karakteristik system transportasi yang ada guna perencanaan transportasi yang lebih baik.

Dewasa ini banyak berkembang beberapa konsep perencanaan transportasi, dan model transportasi empat tahap menjadi salah satu model yang paling dikenal. Tamin (2000) menyatakan bahwa model ini merupakan gabungan dari beberapa langkah penting, antara lain model bangkitan dan tarikan, mode sebaran pergerakan, model pemilihan moda, dan model pemilihan rute transportasi. Keempat model tersebut dapat digunakan secara berurutan maupun tidak bergantung kepada kondisi yang ada di lapangan (Miro, 2005).

Aktivitas masyarakat di dalam transportasi sangat banyak dan dapat dibagi menjadi tiga aktivitas utama (Priyanto, 2008), yakni aktivitas komuter, (bolak balik), aktivitas *vacationing* (tidak tetap, seperti liburan, rekreasi), dan aktivitas *manufacturing* (produksi). Di dalam aktivitas komuter, aktivitas perjalanan yang terjadi memiliki ciri khusus, yakni rute yang tetap dilalui dan biasanya bersifat bolak balik dalam kurun waktu tertentu. Aktivitas ini amat dominan terjadi di perkotaan sebagai bentuk aktivitas utama yang dilakukan masyarakat di perkotaan, salah satunya mahasiswa sebagai kewajibannya sehari-hari dari dan menuju kampus.

Universitas sebagai salah satu pusat kegiatan mahasiswa, mobilitas yang terjadi amat dipengaruhi oleh kebutuhan mahasiswa itu sendiri. Limanond dkk (2011) menyatakan bahwa karakteristik perilaku mahasiswa dalam transportasi cukup unik dan kompleks mengingat tempat tinggal dan sifat perjalanan yang sangat dipengaruhi oleh lokasi dan pemilihan moda transportasi itu sendiri. Whallen dan Carasco (2013) membahas lebih mendalam dan menemukan bahwa cukup sulit menemukan lokasi tempat tinggal yang tetap bagi mahasiswa dikarenakan mahasiswa cenderung memilih tempat tinggal terdekat menuju kampus. Di sisi yang lain, mahasiswa cenderung memilih moda transportasi yang memiliki tingkat kepuasan yang tinggi, serta banyak terpengaruh oleh lingkungan tempat tinggal tersebut. Whallen dan Carasco (2013) juga memberikan pendapat bahwa mempelajari pemilihan moda bagi mahasiswa amat penting karena penyebarannya lebih

luas dan pemilihan moda tersebut akan lebih banyak dipengaruhi oleh karakteristik mahasiswa itu sendiri serta pengalaman yang dirasakan ketika menggunakan moda transportasi yang mereka pilih untuk terpilih selanjutnya pada aktivitas transportasi lainnya.

Universitas Islam Riau merupakan salah satu universitas tertua dan terbesar di Propinsi Riau. Universitas ini terletak di wilayah Marpoyan, dimana merupakan wilayah pengembangan kota Pekanbaru yang termasuk kawasan pengembangan pendidikan. Perkembangan aktivitas pada wilayah ini amat dipengaruhi pada aktivitas mahasiswa Universitas Islam Riau sebagai salah satu pusat kegiatan pada wilayah ini. Universitas Islam Riau mengalami perkembangan yang sangat signifikan. Peningkatan pelayanan dan kualitas pendidikan Universitas Islam Riau amat memberikan efek yang signifikan terhadap perkembangan kuantitas civitas akademika yang terdapat pada Universitas Islam Riau. Saat ini, terdapat 9 fakultas dan 37 penjurusan yang mendukung pendidikan di Kota Pekanbaru dengan jumlah mahasiswa masing-masing fakultas adalah sebagai berikut,

Tabel 1. Jumlah mahasiswa setiap fakultas pada Universitas Islam Riau

No	Fakultas	Jumlah Mahasiswa
1	Fakultas Hukum	2,157
2	Fakultas Agama Islam	678
3	Fakultas Teknik	3,433
4	Fakultas Pertanian	439
5	Fakultas Ekonomi	4,244
6	Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan	7,792
7	Fakultas Sosial dan Politik	3,423
8	Fakultas Psikologi	692
9	Fakultas Ilmu Komunikasi	830

2. METODOLOGI PENELITIAN

Pendekatan Metode

Di dalam penelitian ini, digunakan model deskripsi digunakan untuk mengetahui karakteristik penggunaan moda transportasi oleh mahasiswa. Pada tingkat ini, karakteristik pemilihan moda transportasi dianalisis dari segi internal mahasiswa itu sendiri, seperti faktor sosio-demografis terhadap moda yang akan dipilih. Sedangkan pendekatan kualitatif melalui metode Likert dilakukan untuk menganalisis performansi terhadap pelayanan moda transportasi yang digunakan serta mendapatkan gambaran potensi bagaimana moda tersebut dapat mempengaruhi di

dalam pemilihan moda transportasi tersebut. Metode Likert juga digunakan dalam menganalisis bagaimana pertimbangan yang dilakukan mahasiswa dalam memilih moda transportasi sepeda motor.

Jenis dan Pengumpulan data

Penelitian ini menggunakan data survei kuesioner sebagai data utama. Objek penelitian ini adalah mahasiswa Universitas Islam Riau dengan sampel data adalah mahasiswa aktif Fakultas Teknik Universitas Islam Riau. Secara umum, data yang dibutuhkan dalam penelitian ini terdiri dari dua kelompok, yaitu data primer dan data sekunder. Data Primer didapat melalui penyebaran kuisisioner secara acak kepada mahasiswa. Kuisisioner ini berisi tiga komponen, yakni komponen pertama yang menyangkut karakteristik mahasiswa terkait perilaku pemilihan moda. Komponen kedua berisi persepsi mahasiswa mengenai performansi moda transportasi sepeda motor. Sedangkan komponen ketiga, berisi parameter pertimbangan mahasiswa dalam memilih moda transportasi sepeda motor. Adapun cara pengisian dari kuesioner tersebut ialah mahasiswa mengisi komponen pertama terlebih dahulu, apabila responden menggunakan moda sepeda motor, maka responden mengisi komponen kuesioner berikutnya. Sebaliknya, apabila responden menggunakan moda transportasi selain sepeda motor, pengisian kuesioner dihentikan dan dikumpulkan melalui surveyor. Cara pengumpulan data pada penelitian ini ialah mahasiswa yang menjadi responden diminta untuk mengisi kuisisioner tersebut didampingi oleh surveyor, kemudian kuisisioner akan langsung dibawa kembali oleh surveyor setelah semua pertanyaan telah diisi. Perencanaan jumlah sampel dalam penelitian adalah berdasarkan rumus Slovin sebagai berikut,

$$n = \frac{N}{1+N(e)^2} \quad (1)$$

Dengan n = sampel, N= Populasi, e = bilangan *euler* (2,71828), dan E = Margin Kesalahan (diambil 5%)

Dalam penelitian ini, populasi mahasiswa yang menjadi objek penelitian adalah 3433 mahasiswa Fakultas Teknik. Dengan penggunaan rumus *Slovin*, maka jumlah sampel minimum yang dibutuhkan adalah 358 orang mahasiswa.

3. ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Deskripsi Umum

Penelitian ini menggunakan data acak dari mahasiswa dan didapat sebanyak 548 sampel mahasiswa. Dari sampel tersebut, didapat hasil bahwa mahasiswa cenderung memilih moda

transportasi kendaraan pribadi sebagai moda transportasi utama. Lebih lanjut, dominasi sepeda

motor amat berpengaruh di dalam pemilihan moda transportasi bagi mahasiswa dalam segala aktivitasnya. Hasil ini mendukung pernyataan Irawan dan Sumi (2011) serta Devi (2015) yang menyatakan bahwa dominasi kendaraan bermotor masih tergolong sangat besar di Indonesia pada semua kalangan. Hal ini banyak diakibatkan oleh pelayanan moda tersebut yang cukup diandalkan oleh mahasiswa.

Tabel 2. Pemilihan moda mahasiswa berdasarkan tujuan perjalanan

Tujuan	Moda Transportasi (%)					
	Mobil	Motor	Bis	Angkutan kolektif (pooling)	Kend. Tak bermotor	Lainnya
Kampus	13.87	68.25	13.87	1.46	2.55	0.0
Jalan-jalan ke mall	15.33	49.27	23.36	11.68	0.18	0.2
Restoran	12.23	58.21	18.61	10.40	0.36	0.18
Tempat Wisata	28.10	46.17	20.99	3.47	0.91	0.36
Rumah teman	8.58	65.51	20.26	4.74	0.55	0.36
Penelitian / kursus	11.68	62.23	20.26	5.29	0.18	0.36

Di dalam aktivitas komuter, faktor jarak dapat menjadi salah satu pertimbangan utama mahasiswa. Hasil analisis menunjukkan bahwa faktor sosio-demografis tidak begitu berpengaruh secara signifikan terhadap moda transportasi yang dipilih mahasiswa dalam aktivitas komuter sehari-hari (dari dan menuju kampus). Hasil ini bertentangan dengan teori sebelumnya, dimana Whalen dan Carrasco (2013) menyatakan bahwa pemilihan moda transportasi bagi mahasiswa amat dipengaruhi oleh faktor social dan demografis dimana mahasiswa tersebut berada, seperti usia, jenis kelamin kepemilikan kendaraan maupun jarak dari tempat asal menuju kampus. Teori ini dibuktikan oleh penelitian di Eropa oleh Müller (2008) yang menyimpulkan salah satu faktor pemilihan moda transportasi bagi mahasiswa adalah jarak perjalanan dari tempat asal mahasiswa tersebut menuju kampus. Hasil sebaliknya ditunjukkan pada penelitian ini. Tabel 3 menunjukkan pengaruh dari faktor sosio demografis mahasiswa dalam pemilihan moda transportasi tersebut. Dari tabel 3, terlihat bahwa mahasiswa sebagian besar menggunakan motor dalam aktivitasnya tanpa dipengaruhi oleh faktor sosio-demografis. Hal ini banyak dikarenakan faktor kemudahan dan fleksibilitas motor dibandingkan moda lain serta sistem pembelian yang mudah dan cepat (melalui sistem kredit), maka banyak

mahasiswa cenderung untuk memilih motor sebagai moda transportasi utama. Di sisi lain, pada faktor jarak asal ke kampus, mahasiswa yang berada pada siklus jarak dekat (< 5 km) dan jarak jauh (>15 km), dominasi motor sangat jelas terlihat. Sedangkan mahasiswa yang berada pada jarak menengah (6- 15 km) terlihat adanya persebaran yang lebih beragam. Dominasi sepeda motor mulai berkurang pada jarak menengah dan kemungkinan perpindahan moda yang lain sangat dimungkinkan pada jarak tersebut. Dalam perkembangan sistem transportasi public, hal ini menjadi salah satu peluang bagaimana mahasiswa mampu berpindah moda menuju angkutan umum dibandingkan dengan angkutan pribadi.

Persepsi dan Faktor Pengaruh Pengguna Moda Transportasi Sepeda Motor

Persepsi merupakan salah satu pertimbangan dalam pemilihan moda transportasi. Woodside dkk (1989) menjelaskan pendapatnya bahwa perilaku penggunaan suatu layanan terjadi akibat kepuasan dari layanan tersebut. Lebih lanjut, kualitas pelayanan atau fasilitas yang dirasakan oleh seseorang yang akan berpengaruh terhadap kepuasan pengguna pelayanan tersebut. Berdasar kualitas pelayanan dari fasilitas yang ditawarkan, seseorang akan membuat kebiasaan untuk menggunakan pelayanan tersebut pada aktivitas yang sama. Melalui metode Likert, hasil penelitian menunjukkan bahwa moda transportasi sepeda motor menjadi salah satu moda transportasi idaman bagi mahasiswa. Persepsi pengguna sepeda motor pada kelompok mahasiswa dilakukan sebagai faktor eksternal mengenai tingkat kepuasan mahasiswa dalam menggunakan moda transportasi tersebut. Sebelumnya, diketahui bahwa penggunaannya sebagai angkutan komuter (bolak-balik) dari dan menuju kampus, 374 orang mahasiswa (68.25%) menggunakan sepeda motor sebagai moda transportasi utama. Tabel 4 menunjukkan bahwa secara umum, mahasiswa sangat puas dalam menggunakan sepeda motor. Fleksibilitas dan aksesibilitas yang tinggi serta tingkat kehandalan yang sesuai dengan kelompok mahasiswa menjadikan moda transportasi ini menjadi moda transportasi utama mahasiswa dari dan menuju kampus. Selain itu, mahasiswa menganggap bahwa penggunaan sepeda motor memberikan waktu yang singkat dalam perjalanan dibanding dengan moda transportasi yang lainnya. Lebih lanjut, kelompok mahasiswa memiliki persepsi bahwa moda transportasi sepeda motor merupakan moda transportasi yang paling ideal di dalam penggunaannya sebagai angkutan antar jemput (*drop off*). Di dalam manajemen permintaan transportasi, angkutan antar jemput merupakan salah satu strategi efektif Berdasar hasil analisis lainnya, terdapat hubungan antara tingkat kepuasan angkutan umum dengan keputusan menggunakan sepeda motor, dimana kelompok mahasiswa memiliki suatu

pengalaman yang buruk ketika menggunakan angkutan umum.

Tabel 3. Pemilihan moda mahasiswa berdasarkan faktor sosio-demografis

Pemilihan Moda Transportasi						
	Mobil	Sepeda Motor	Bus	Angkutan Kolektif (Pooling)	Kend.Tidak Bermotor	Total
Jarak						
< 1 km	14(10.85%)	92(71.32%)	2(1.55%)	7(5.43%)	14(10.85%)	129 (100%)
1 - 5 km	21 (9.72 %)	176(81.48%)	18(8.33%)	1(0.46%)	0	216 (100%)
6 - 10 km	33(21.02%)	80(50.96%)	44(28.03%)	0	0	157 (100%)
11 - 15 km	2 (8.7%)	9 (39.13%)	12(52.17%)	0	0	23 (100%)
16 - 20 km	5 (26.32%)	14(73.68%)	0	0	0	19 (100%)
> 20 km	1 (25%)	3 (75%)	0	0	0	4 (100%)
Jenis Kelamin						
Laki-Laki	55 (17 %)	208 (64.2%)	56 (17.3%)	1 (0.3%)	4 (1.2%)	324 (100%)
Perempuan	21 (9.4%)	166 (74.1%)	20 (8.9%)	7 (3.1%)	10 (4.5%)	224 (100%)
Kepemilikan Kendaraan						
Tidak ada	0	1(10%)	7(70%)	1(10%)	1(10%)	10(100%)
Motor	26 (6.1%)	322 (75.4%)	65 (15.2%)	5(1.2%)	9(2.1%)	427(100%)
Mobil dan Motor	50(45%)	51(45.9%)	4(3.6%)	2(1.8%)	4(3.6%)	111(100%)
Umur						
18 - 20 Tahun	37(11.7%)	227(72.1%)	33(10.5%)	6(1.9%)	12(3.8%)	315(100%)
21 - 23 Tahun	31(15.7%)	126(64%)	36(18.3%)	2(1%)	2(1%)	197(100%)
24 - 26 Tahun	8(22.9%)	21(60%)	6(17.1%)	0	0	35(100%)
> 26 Tahun	0	0	1(100%)	0	0	1(100%)

Di dalam karakteristik sepeda motor yang memiliki tingkat kenyamanan yang lebih rendah dibandingkan moda transportasi lain, seperti mobil atau bus, kelompok mahasiswa membenarkan pernyataan tersebut namun tidak menjadi masalah yang berarti ketika menggunakan moda tersebut. Kelompok

mahasiswa menyertakan parameter yang lain memiliki tingkat kepuasan yang jauh lebih tinggi, sehingga hal tersebut cukup mengurangi faktor stress akibat faktor lainnya, seperti faktor kemacetan dan lainnya saat menggunakan moda tersebut.

Tabel 5 menunjukkan bagaimana faktor pengaruh yang dipertimbangkan mahasiswa dalam pemilihan moda sepeda motor. Tabel tersebut menunjukkan bahwa tingkat kemacetan yang timbul akibat sepeda motor yang dirasa lebih minimum dibandingkan moda transportasi lainnya, menyebabkan mahasiswa cenderung lebih memilih moda sepeda motor. Berdasar karakteristik sepeda motor yang ukurannya lebih kecil, cenderung memiliki tingkat fleksibilitas yang tinggi ketika terjadi suatu kemacetan. Menurut kelompok mahasiswa, faktor ini menjadi faktor prioritas utama dalam memilih suatu moda saat aktivitas regular mahasiswa. Selain itu, faktor lingkungan ternyata mampu mempengaruhi

Tabel 4. Kepuasan mahasiswa menggunakan sepeda motor

Parameter	Skor
Kepuasan secara umum	87.83
Dapat diandalkan	79.73
Fleksibel dalam penggunaan	78.77
Akses yang ditawarkan menarik	78.34
Nyaman dalam penggunaan	78.12
Waktu perjalanan singkat	74.42
Aman	71.85
Perawatan mudah	67.18
Sarana untuk angkutan kolektif (antar jemput)	60.75
Memiliki pengalaman buruk saat naik angkutan umum	43.38
Stress saat mengendarai motor	24.99

pemilihan moda transportasi bagi mahasiswa. Faktor degradasi lingkungan, faktor psikologis akibat kondisi sekitar yang juga menggunakan moda tersebut, amat mempengaruhi mahasiswa dalam memilih moda transportasi yang akan digunakan. Penelitian ini mendukung pernyataan Whallen dan Carasco (2013), dimana faktor lingkungan amat

mempengaruhi keputusan terutama pada kelompok mahasiswa di dalam memilih moda transportasi yang akan digunakan. Oleh karena itu, hasil ini menunjukkan peluang pergantian moda transportasi terutama yang terkait dengan system transportasi yang berkelanjutan sangat besar sekali ketika parameter yang berpengaruh mampu diatasi oleh moda transportasi yang lain.

Tabel 5. Faktor pengaruh mahasiswa dalam menggunakan sepeda motor

Parameter	Score
Memiliki kontribusi terhadap kemacetan	71.52
Kehandalan Sepeda Motor	71.39
Faktor Keamanan	70.98
Waktu Perjalanan	70.68
Tingkat fleksibilitas	69.35
Memiliki kontribusi terhadap lingkungan	68.75
Perawatan moda transportasi tersebut	65.98
Tingkat Kenyamanan	64.86
Akses yang ditawarkan sepeda motor	63.67
Ikut-ikutan teman	56.36
Untuk sarana angkutan kolektif (antar jemput)	56.11
Punya pengalaman buruk saat naik angkot	52.42
Stres saat menggunakan motor	37.64

4. KESIMPULAN

Mahasiswa sebagai suatu kelompok masyarakat memiliki karakteristik unik yang perlu dipelajari di dalam suatu model pemilihan moda transportasi. Pengetahuan yang mendalam mengenai karakteristik kelompok mahasiswa akan membantu bagaimana sistem transportasi di dalam wilayah perkotaan tersebut dapat diterapkan dengan baik. Adapun faktor dominasi pemilihan moda transportasi pada kalangan mahasiswa amat dipengaruhi oleh faktor karakteristik dan pelayanan setiap moda transportasi tersebut. Di dalam kasus ini, faktor tersebut sangat berpengaruh bagaimana moda sepeda motor menjadi suatu pilihan utama dibandingkan moda transportasi yang lain. Mahasiswa merasa sangat puas terhadap penggunaan sepeda motor. Reliabilitas, fleksibilitas, dan aksesibilitas menjadi salah satu alasan tertinggi di dalam kepuasan penggunaan sepeda motor bagi mahasiswa. Selain itu, pertimbangan tertinggi mahasiswa dalam memilih sepeda motor adalah persepsi mengenai dampak minimum yang timbul terhadap permasalahan lalu lintas dibanding moda yang lain dalam kondisi *mixed traffic flow*. Sehingga, faktor kualitas yang ditawarkan suatu moda transportasi menjadi salah satu faktor yang penting dalam menentukan suatu pemilihan moda transportasi pada kelompok mahasiswa.

DAFTAR PUSTAKA

- Albalate, D. and G. Bel. (2010). "What shapes local public transportation in Europe? Economics, mobility, Institutions and Geography". *Transport Res. Part E*, 46: 775-790.
- BPS. (2017). "Pekanbaru dalam angka 2016". http://pekanbarukota.bps.go.id/websiteV2/pdf_publicasi/Pekanbaru-Dalam-Angka-2016.pdf. Retrieved 20.05.2017
- Devi, Mutiasari Kurnia. 2015. "Active Commuting to the University (Case Study : Students of Gadjah Mada University)". Master Thesis. Universitas Gadjah Mada. Yogyakarta
- Djakfar, L., Indriastuti, A. K., & Nasution, A. S. B. (2010). Studi Karakteristik dan Model Pemilihan Moda Angkutan Mahasiswa Menuju Kampus (Sepeda Motor atau Angkutan Umum) di Kota Malang. *Rekayasa Sipil*, 4(1), 37-51.
- Djakfar, Ludfi, Amelia Kusuma Indriastuti, and Akhmad Sya'ban Nasution. 2012. "Studi Karakteristik dan Model Pemilihan Moda Angkutan Mahasiswa Menuju Kampus (Sepeda Motor atau Angkutan Umum) di Kota Malang." *Rekayasa Sipil* 4.1: pp-37.
- Irawan, M. Z., & Sumi, T. (2011). Promoting active transport in students' travel behaviour: a case from Yogyakarta (Indonesia). *Journal of Sustainable Development*, 4(1), 45.
- Limanond, T., Butsingkorn, T., & Chermkhunthod, C. (2011). Travel behaviour of university students who live on campus: A case study of a rural university in Asia. *Transport policy*, 18(1), 163-171.
- Miro, F. (2005). *Perencanaan Transportasi*. Jakarta: Erlangga.
- Müller, S., Tscharaktschiew, S., & Haase, K. (2008). Travel-to-school mode choice modelling and patterns of school choice in urban areas. *Journal of Transport Geography*, 16(5), 342-357.
- Muttaqin, M. Z. (2016). *Promoting bus as alternative transport modes in the city based from customer view (case study : Trans Metro Pekanbaru for engineering students in islamic university of Riau, Indonesia)*. Master Thesis. Universitas Gadjah Mada. Yogyakarta
- Priyanto, S., Indrio, N., & Ansusanto, D. (2004). *Evaluasi Pelayanan Penumpang Kereta Api Kelas Bisnis Dengan Analisis Importance-Performance Method*. *Media Teknik*, 26(2004).
- Purwanto, D., & Ismiyati, I. (2015). Pengelolaan Transportasi Berwawasan Lingkungan Sebagai Dampak Perkembangan Perkotaan Tak Terkendali (Studi Kasus Kota Semarang). *MEDIA KOMUNIKASI TEKNIK SIPIL*, 20(1), 93-101.
- Tamin, Ofyar, Z. 2000. *Perencanaan dan Permodelan Transportasi*. Bandung: Penerbit ITB
- Whalen, K. E., Páez, A., & Carrasco, J. A. (2013). Mode choice of university students commuting to school and the role of active travel. *Journal of Transport Geography*, 31, 132-142.
- Woodside, A. G., Frey, L. L., & Daly, R. T. (1989). Linking Sort/ice anility, Customer Satisfaction, and Behavioural Intention. *Journal of health care marketing*, 9(4), 5-17.